Premier contact – Porsche 911 (991) Carrera S : La quadrature du cercle

Près de 50 ans de carrière. Plus de 700’000 exemplaires. Un statut d’icône. La Porsche 911 est un cas à part dans l’industrie automobile et chaque nouvelle version suscite la curiosité tant il semble impossible de faire mieux. Nos premières impressions après la découverte de la 991 dans les environs de Valence en Espagne.

- 6 cylindres à plat, 3’800 cm^3
- 400 CV à 7’400 t/min
- 440 Nm à 5’600 t/min
- Boîte de vit. double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 302 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.1 sec. (Sport Plus)
- Poids : 1’415 kg
- Conso. annoncée : 8.7 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 205 g/km
- dès CHF 137’600.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Il y a quelques mois, nous vous proposions l'essai de la 911 (997) Carrera GTS, qui outre me réconcilier avec les 911 routières, semblait pour moi l'aboutissement ultime du concept… C'était parler peut-être un peu vite et sous-estimer les ressources inespérées des ingénieurs de Zuffenhausen. La 991 remet les compteurs à zéro, réalise l'impensable et démontre qu'il est encore possible de renouveler un objet culte, le parfaire, sans toucher à son essence. Même l'un de mes confrères, routinier de ce métier et à qui « on ne la fait plus », empreint d'une nostalgie passéiste « Porsche, c'était mieux avant » et qui durant sa longue carrière a conduit les objets roulants les plus déments, est ressorti bouche bée de son galop d'essai. C'est dire !

Esthétique

Niveau design, c'est une grosse évolution mais non une révolution. Les designers, gardiens du temple, ont réussi à intégrer à merveille l'accroissement de l'empattement (+ 10 cm) dont les 5,6 cm en longueur totale. Le pare-brise s'incline un peu plus, mais la ligne de toit si caractéristique demeure, moins bombée, venant mourir sur un arrière à la ligne immuable. A cet endroit, trois nouveautés notables : un petit décrochement au-dessus des feux qui assoit visuellement encore plus l'auto, des feux effilés repris du concept 918 Spyder et surtout les galbes de la chute de reins plus élargis, presque « italiens », en raison de l'accroissement des voies. A l'avant, le nez est plus court et plus ramassé, le capot plus bombé. Ne craignez rien, les immuables bosselages des ailes demeurent et sont toujours visibles depuis le poste de pilotage. A l'intérieur, la présence de la console centrale façon Cayenne ou Panamera frappe immédiatement. Moins massive que dans ses deux congénères, elle accueille le levier de vitesses ainsi que les commandes pour les modes « Sport » et « Sport Plus », de même que celles pour la suspension pilotée, le système Start-Stop et l'échappement sport. Toujours selon le principe « une touche, une fonction », l'ensemble est facile d'utilisation et intuitif. Une fois assis, ce qui frappe est la haute ceinture de caisse et le pare-brise très incliné. On a l'impression d'être engoncé, tout en ayant à disposition un espace accru, surtout pour le passager. A l'arrière, malgré les 10 cm de plus de l'empattement, les strapontins restent des places d'appoint destinées aux enfants. Pour les familles, prière de voir du côté de la Panamera ou le Cayenne. Côté équipements, la dotation de série est plutôt chiche, quoique disposant d'une climatisation bizone. Pour le GPS, la sono

Burmeister, l'interface iPod, le régulateur de vitesse et toutes les autres babioles « confort », il faudra puiser dans la liste des options. A noter également que le chrono juché sur le haut du tableau de bord accueille maintenant une fonction horloge avec affichage numérique et analogique et trotteuse.

Sous le capot

Nous avions à notre disposition que les modèles Carrera S, équipés de la boîte à double-embrayage PDK. D'une cylindrée identique à la 997 Carrera S, soit 3.8 litres, ce bloc développe désormais 400 CV à 7'400 t/min et 440 Nm à 5'600 t/min. Grâce notamment à la gestion de l'injection directe revue, une réduction des frottements, le start-stop et le mode « roue libre » qui débraye la boîte de vitesses en fonction de la situation de conduite donnée (faux-plat descendant, par exemple), la 991 Carrera S se contenterait désormais en moyenne de 8.7 l./100 km en parcours mixte et ne rejette que 205 g de CO_2 par kilomètre, soit 15% de moins que la 997. La boîte de vitesses PDK dispose de sept rapports et est pilotable tant en mode automatique que manuel au moyen des palettes au volant. Sa gestion ayant été revue, elle fait enfin preuve de douceur en ville ou en manœuvres, n'hésite quasi plus entre deux rapports en conduite sur un filet de gaz, et s'acquitte avec vigueur de passages éclairs en conduite dynamique, édulcorant trop, ceci dit, la brutalité associée à une conduite sportive, à l'inverse de la Ferrari 458, qui reste la référence dans ce domaine. L'échappement a fait l'objet d'un travail attentif des ingénieurs qui ont créé le « symposeur sonore », ou autrement dit une membrane associée à un canal acoustique qui retransmet et amplifie le bruit de l'échappement dans l'habitacle. Associé à l'échappement sport « PSE » (Porsche Sport Exhaust) ce système garanti un ressenti auditif inconnu jusqu'à présent dans l'habitacle d'une Porsche, avec une sonorité ronde et agréable. En outre, le PSE vous gratifie de borborygmes toujours sympathiques au rétrogradage.

Sur la route

Véritable couteau suisse, il est possible de tout faire ou presque avec cette Porsche. Un gymkhana sur un grand parking du port de Valence organisé par

l’équipe d’instructeurs de la marque met en évidence la facilité déconcertante avec laquelle la 911 se joue de toute les situations, aidée par la batterie d’assistances électroniques jamais castratrices (PTV – Porsche Torque Vectoring, PSM – Porsche Stability Management, PASM – Porsche Suspension Active Management, PDCC – Porsche Dynamic Chassis Control, suspension dynamique du moteur, etc.). Mais c’est surtout sur la route qu’elle révèle ses qualités. Jamais je n’ai pu dompter 400 CV sur le train arrière avec une telle facilité et une telle confiance. Malheureusement pour les talibans, l’effet sac à dos a été fortement atténué, au bénéfice d’une progressivité à toute épreuve. Bien placée en entrée de courbe sur les freins, la 911 se campe sur ses appuis et ne bouge pas d’un poil, même dans les virages en dévers, bondissant sur la courbe suivante en moins de temps qu’il ne faut pour le dire. L’empattement allongé ne grève en rien l’agilité et augmente même la stabilité de l’auto dans les enchaînements, virant totalement à plat quelque soit la vitesse. Il n’y aura que votre passager qui souffrira passablement des « G » encaissés, n’ayant aucune poignée à laquelle se maintenir… La direction, assistée électriquement pour réduire les émissions, s’avère particulièrement précise et communicative, sans doute l’une des meilleures du genre. Porsche n’a rien à apprendre de personne en ce qui concerne le freinage ; indestructibles, même après 15 kilomètres de descente menés à tombeau ouvert, les étriers 6 pistons à l’avant et 4 pistons à l’arrière stoppent net notre bolide teuton. A se demander de l’utilité « d’offrir » l’option disques carbone (PCCB), si ce n’est pour montrer aux autres qu’on peut se la payer… En conduite plus civilisée, la 911 fait preuve d’un confort impérial à toute épreuve, se rapprochant de celui d’une berline sportive.

Verdict

La 991 est une vraie réussite, repoussant loin, très loin, les limites de son concept. Offrant une polyvalence inconnue à ce jour sur le modèle, du confort ou du vrai sport selon votre humeur, une facilité de prise en main déconcertante tout en ne perdant absolument rien de son tempérament, Porsche nous livre avec sa 911 la recette de la pierre philosophale automobile. Et dire que les alchimistes sont en train de peaufiner les futures GT3 et Turbo, ça promet !

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

Nos remerciements à Porsche Suisse SA pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle Porsche 911 (991) Carrera S.

A lire aussi

Essai – Porsche Cayman R : Un Reptile bien aRmé

Essai – Porsche 911 Carrera GTS : Final en apothéose

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 Boxster

Nouveauté – Porsche 911 Cabriolet (991)

Nouveauté – Porsche Panamera GTS

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

S GO 4068
W.A.Y.

PORSCHE
S GO 4068
W.A.Y.

W.A.Y.

FM RNE 3
TUNER
MEDIA
SOURCE
PHONE
SOUND
NAVI
MAP
INFO
OPTION
AUTO
SPORT
W.A.Y.

550 km
Vehicle
0.0 bar
103 °C
90 °C
11:33
12.5 °C
6906 KM
160.4
KM/H
HOLD
W.A.Y.

W.A.Y.

Carrera S
W.A.Y.

W.A.Y.

Heineken
HIGH
CUBE
PORSCHE
S GO 4068
W.A.Y.

W.A.Y.

7303 HHL
S GO 4061
W.A.Y.

W.A.Y.

S GO 4068
W.A.Y.

W.A.Y.