

Premier contact - Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet : 450 fois « encore » !

Heureux hasard du calendrier : après un essai privé d'une Porsche 911 Carrera 4 GTS durant deux heures, j'ai la possibilité, dès le lendemain et grâce à l'invitation de Porsche Schweiz AG d'effectuer un essai de la même version déclinée en Cabriolet. Voici mes premières impressions !



- 6 cylindres, biturbo, essence, 2'981 cm³
- 450 ch à 6'500 t/min
- 550 Nm de 2'150 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses PDK, 7 rap.
- Vitesse maxi : 306 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.7 sec.
- Poids : 1'660 kg
- Conso. mixte : 8.7 l./100 km
- Emissions de CO₂: 196 g/km
- Dès CHF 181'850.-

Lorsque, chez Wheels And You, on nous propose de participer à cet essai, je fais valoir mon droit de succession puisque je suis moi-même propriétaire d'une 911 Carrera 4 GTS édition 2011, basée sur la version 997.2.

Pour être parfaitement franc, j'ai fait l'impasse sur la génération entre les deux (991.1) car je n'avais pas été séduit par l'intérieur et la différence avec ma version tient à quelques détails et à des options spécifiques, mais ne propose aucune évolution majeure à mon goût. Toutefois, 5 ans plus tard, au-delà d'un renouvellement lié à l'âge de mon véhicule, je tiens absolument à en savoir plus sur cette « nouvelle » GTS et son cœur biturbo !



Esthétique

Depuis quelques générations, la série GTS annonce l'arrivée imminente de la nouvelle gamme (annoncée pour 2018) et permet à Porsche de redonner un coup de fouet à ses ventes avant de passer au modèle suivant.

Au niveau visuel, cette série reprend en standard quelques éléments disponibles en option avec le modèle normal : jantes de 20 pouces à écrou central héritées de la version 911 Turbo, sorties d'échappement Sport situées au centre, feux arrière teintés et la grille d'entrée noire. Il y a encore de petits détails pratiquement invisibles, comme le surbaissement du spoiler avant et la surélévation de la hauteur de déploiement du spoiler arrière. Idem à l'intérieur, à part les badges ou

logos, pas de changement significatif à part l'alcantara proposé ici en standard.

Pour le néophyte, à l'exception des badges posés ici et là, la différence visuelle entre un modèle classique et la série GTS est imperceptible... d'ailleurs, pour les profanes, la 911 doit être un modèle curieux car ça fait 65 ans que Porsche produit la « même » voiture. Mais pour les passionnés, c'est là que réside toute la magie. Ces petits détails entretiennent le sentiment que la marque cherche à faire évoluer sans cesse son modèle mythique et propose - pour une somme conséquente - un modèle toujours plus proche de la perfection pour un public qui s'étend désormais sur plus de trois générations.

Pour ce qui est de la version Cabriolet, elle est toujours aussi séduisante, même si elle sacrifie la « plage arrière » pour le rangement de la capote. Pour les puristes, cette déclinaison ne se prête pas forcément à des sorties sur piste, mais les sensations sont en rendez-vous !





Sous le capot

Comme toujours, c'est là que se situe la plus grosse différence et il y a beaucoup à dire. Quand les premières séries GTS sont apparues, Porsche s'est mis à proposer en standard un kit moteur appelé X51 normalement disponible en option pour les versions S.

Toutefois, cette affaire avait un coût dissuasif de CHF 15'000.- et, sous ce patronyme tout droit sorti de la NASA ou d'un centre de recherche moléculaire, la marque offrait une puissance additionnelle au travers de différentes pièces et modifications spécifiques. Il ne s'agissait pas simplement de serrer quelques écrous ou de changer la cartographie moteur, mais réellement de modifier celui-ci avec l'adoption d'une tête de cylindre polie via un processus en trois étapes complexe, un arbre à cames modifié, une course plus longue des soupapes d'extraction ainsi qu'une modification des tubes d'admission d'air et une reprogrammation de la cartographie moteur pour tirer parti à la perfection à ces changements.

Ça c'était avant. Maintenant, avec l'arrivée de ce fameux 6 cylindres biturbo, les choses se sont grandement simplifiées et la marque modifie uniquement la cartographie des turbos. Résultats des courses : 450 ch à 6'500 t/min, soit 30 ch de plus que la version S « normale ». Ça représente un gain d'environ 7%. A noter que le couple bénéficie également d'une augmentation de 50 Nm et passe à 550 Nm, soit 10% de mieux.

Pourquoi une augmentation de puissance de 7% « seulement » ? C'est une bonne question et il faut la poser aux gens du marketing et pas aux ingénieurs. En effet, ce chiffre se réfère en réalité à ce qui était obtenu à l'époque des moteurs atmosphériques. Par exemple, avec ce fameux kit X51, la 997.1 passait de 355 à 381 ch, la 997.2 de 385 à 408 ch et enfin la 991.1 de 400 à 430 ch, ce qui représente grosso modo une amélioration de l'ordre de 7%. Ce surplus de

puissance était directement lié à la cylindrée et aux performances de chaque génération.

Pour un moteur turbo, c'est différent. Je ne pense pas une seule seconde que ce nouveau 3.0 litres biturbo ne puisse pas faire mieux que ça, mais le marketing est passé par là et, pour une raison artificielle, la marque n'a pas souhaité modifier ce ratio. Je trouve que c'est dommage car, au niveau prix, l'affaire se justifie moins (j'y reviens dans les conclusions). En d'autres mots, je suis convaincu qu'il y a de la marge pour que Porsche propose des séries spéciales avec des caractéristiques plus développées au niveau de la puissance. D'ailleurs, si l'option X51 n'existe plus au catalogue, les futurs acheteurs d'une « simple » S peuvent tout de même acquérir l'option moteur de la GTS via une nouvelle option "Puissance Kit" à CHF 12'360.- !



Au volant

Première impression en monter à bord : c'est encore plus facile que sur les moutures précédentes car les longues portières semblent plus légères à manœuvrer (ou alors les charnières font mieux leur travail). Une fois à bord, tout est très familier et, comme toujours d'une génération à l'autre, les différences sont dans les détails. Je ne m'arrêterai pas sur les changements entre les versions S et GTS car, à l'exception des badges et autres finitions, il n'y en a pas. L'instrumentation, les boutons, l'écran tactile, etc. évoluent d'une génération à l'autre, mais pas pour la GTS qui offre exactement les mêmes éléments que les versions de base.

Dès que je tourne la clé contact, le moteur s'ébroue dans un bruit un peu plus sourd que la version normale et, là encore, c'est une sensation à mettre sur le compte du système d'échappement Sport fournit d'office. Grâce à la boîte à double-embrayage PDK (option à CHF 5'050.-, donc CHF 800.- de plus que pour la version S), la voiture se montre particulièrement docile en conduite normale. En effet, l'ordinateur de bord passe dès que possible la vitesse supérieure pour rester dans la zone des 1'000 t/min. Le gain de couple vis-à-vis des versions atmosphériques ainsi que la vitesse de réaction de la boîte PDK permettent aisément de « décoller » dès 1'000 t/min jusqu'à la limite qui se trouve à 7'500 t/min, le tout avec une sensation de continuité qui était impossible à obtenir sur les anciens modèles.

Tout change, ou plutôt tout devient plus jouissif, dès que le conducteur sélectionne le premier mode Sport I et que le PASM (Porsche Active Suspension Management) est activé. En résumé, les suspensions deviennent plus réactives mais restent extrêmement confortables, y compris sur une chaussée imparfaite (bluffant !), et le moteur ainsi que la boîte sont beaucoup plus réactifs. Sur des routes sinueuses, l'ensemble se montre fulgurant et particulièrement efficace en mode manuel. De l'accélération au freinage, en particulier avec les quatre roues motrices, rien ne vient perturber ces séquences d'entrée et de sortie de courbes ! La voiture reste fermement collée à la route et offre des prestations difficilement critiquables, du moins sur route ouverte, et même si c'est un cabriolet. Les montées en régime sont continues, les freinages sont francs et infatigables, le son est envoûtant même si différent.

D'un point de vue purement moteur et châssis, je ne peux rien mettre en défaut, même si le son change passablement entre les montées en régime stridentes des versions atmosphériques et le bruit plus rauque de ce nouveau moteur biturbo.

S'il fallait trouver quelque chose à redire concernant cette voiture, ça serait certainement à propos du nouveau volant GT multifonctions que je trouve laid et dont les palettes sont, à mon goût, moins bonnes que sur les autres versions, car plus petites. J'évoquerais aussi ce fameux bouton au centre du sélecteur de modes et qui est censé donner 20 secondes de « réactivité maximale » : il a autant d'effet sur les performances que le choix du coloris Jaune Racing.



Verdict

Selon moi, cette ultime évolution de la 911 permet d'avoir un véhicule extrêmement polyvalent. Parmi ceux qui sont à la recherche du compromis « idéal » entre la voiture de tous les jours, la GT au long cours capable d'apporter également du plaisir dans un col ou sur un circuit, cette dernière 911 en satisfera plus d'un.

Bien entendu, cet objet de désir s'acquière à un certain prix : dès CHF 151'900.- pour la Carrera GTS et CHF 160'900.- pour la Carrera 4 GTS. Les versions Cabriolet additionnent plus ou moins CHF 16'000.- au ticket. En gros, la GTS se monnaie CHF 17'000.- de plus que les versions S classiques et une longue liste d'options onéreuses vous conduit aux alentours des CHF 200'000.-. C'est beaucoup, mais la GTS à l'avantage d'offrir quelques options comme le Puissance Kit, les jantes du modèle Turbo à écrou central (que j'adore), le PASM avec un abaissement de 20mm, l'échappement Sport et, enfin, le pack Sport Chrono d'une valeur totale d'environ CHF 21'000.-. C'est donc une « économie » d'environ CHF 5'000.-.

Enfin, le Puissance Kit apporte un gain de 7% de puissance alors qu'il est facturé 9% du prix d'une S. Sur le papier, ça se traduit par un 0 à 100 km/h avec la boîte PDK de 3.7s contre 3.9s pour le modèle S, ainsi qu'une vitesse maximale déclarée à 310 km/h contre 306 km/h. C'est légèrement mieux mais, pour être honnête, je ne suis pas certain d'arriver à faire la distinction lors d'un test à l'aveugle.

Peu importe, cette GTS comblera tous les incondtionnels en leur permettant de posséder une version un peu plus exclusive du modèle iconique de Porsche.



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

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour l'invitation à ce "Sportwagen Tour" qui nous a permis de réaliser ce premier contact avec la nouvelle Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet.



A lire aussi

Essai - Porsche Macan GTS : Very Sport Utility Vehicle !

Avant-première - Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid : L'hyper limousine politiquement correcte !

Premier contact - Porsche 718 Boxster & Cayman : L'inévitable évolution

Premier contact - Porsche Cayman S : La machine à tailler routes et virages

Essai - Porsche Boxster S : La perfection allemande ?

Essai - Porsche 911 (991) Carrera : Qui peut le plus, peut le moins

Essai - Porsche Panamera Turbo S : Panamera... mais presque !

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

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

Présentation - Porsche Panamera Sport Turismo

Nouveauté - Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid

Nouveauté - Porsche 911 (991.2) GTS

Nouveauté - Porsche Panamera Executive

Nouveauté - Porsche Panamera 4 E-Hybrid

Présentation - Porsche Macan

Nouveauté - Porsche Boxster Spyder

Nouveauté - Porsche Cayman GT4

Nouveauté - Porsche 911 Targa 4 GTS

Nouveauté - Porsche Cayenne Turbo S

Nouveauté - Porsche Cayenne et Cayenne GTS

Nouveauté - Porsche 911 Carrera GTS

Nouveauté - Porsche 911 Carrera 4S Exclusive Swiss Edition

Nouveauté - Facelift et nouveaux moteurs pour le Porsche Cayenne

Nouveauté - Porsche Boxster et Cayman GTS

Conso - Porsche change le moteur de toutes les 911 (991) GT3

Nouveauté - Porsche 911 (991) Targa 4 et 4S

Nouveauté - Porsche Macan

Nouveauté - Porsche 911 (991) Turbo Cabriolet et Turbo S Cabriolet

Nouveauté - Porsche 911 50th Anniversary Edition

Nouveauté - Porsche 918 Spyder

Nouveauté - Porsche 911 (991) Turbo et Turbo S

Porsche Passion Days - 50 ans après la première 911

Nouveauté - Porsche Panamera 2ème génération

Anniversaire - La Porsche 911 fête ses 50 ans !

Présentation - Porsche 911 (991) GT3 Cup

Nouveauté - Porsche Cayman

Nouveauté - Porsche Cayenne Turbo S

Nouveauté - Porsche Cayenne S Diesel

Nouveauté - Porsche 911 Carrera 4 (991)

Présentation - Porsche 918 Spyder, le développement continue

Nouveauté - Porsche Cayenne GTS

Carnet noir - Décès de Ferdinand Alexander Porsche

Présentation - Porsche 918 Spyder

Genève 2012 - Porsche Boxster

Genève 2012 - Porsche Panamera GTS

Genève 2012 - Porsche 911 Cabriolet (991)

Avant-première - Porsche Macan

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

