

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

Nous avons découvert en janvier 2012 la Porsche 911, type 991, Carrera S avec ses 400 CV et sa boîte de vitesses PDK. Wheels And You remet le couvert cette fois-ci avec la version « entrée de gamme », Carrera « simple », équipée de la boîte manuelle à sept (!) rapports. Moteur, action !



- 6 cylindres à plat, 3'436 cm³
- 350 CV à 7'400 t/min
- 390 Nm à 5'600 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 7 rap.
- Vitesse maxi : 289 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.8 sec.
- Poids : 1'380 kg
- Conso. mesurée : 12.1 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 212 g/km (G)
- dès CHF 119'800.-
modèle essayé : CHF 151'140.-

Texte : Jérôme Marchon / Photos : Yves Zogheb

Lors du lancement de sa « 991 », Porsche a mis en avant la Carrera S, faisant presque oublier la présence au catalogue d'une version d'appel équipée d'un Flat-6 3.4 litres de cylindrée et développant 350 CV. Demi-portion de la Carrera S ? 911 du pauvre ? Quelques jours après la première sortie publique lors du Mondial de Paris des versions Carrera 4 à transmission intégrale, passons en revue la « petite » deux roues motrices.

A l'extérieur

« Eh ! Mais y a quoi qui a changé ? ». Voilà l'interrogation d'une amie lorsque je lui présentai ma maîtresse teutonne pour quelques jours. Loin de m'en offusquer, je lui signifiai tout de même que près de 95% des éléments de la 991 étaient différents de la précédente, la 997. Qu'à cela ne tienne, la ligne imaginée par "Butzi" Porsche un jour de 1963 perdure près de 50 ans plus tard et identifiée au premier coup d'œil le produit. Ce qui a permis, au fil des années et des modèles, de créer un mythe. Dans l'absolu, la nouvelle 991 continue à s'étirer, s'élargir, s'aplatir et se fluidifier sans renier ses origines. Comparés à la 997, la longueur totale croît de 56 mm (4'491 mm), l'empattement de 100 mm (2'450 mm), la largeur de 46 mm (1'808 mm) tandis que les porte-à-faux ont été réduits de 32 mm à l'avant et 12 mm à l'arrière et la hauteur de toit abaissée de 7 mm. Visuellement, la différence est notoire, accentuée en outre par la présence de jantes 19 pouces au minimum, 20 pouces sur notre modèle d'essai.

Mais c'est sans conteste l'arrière qui évolue le plus. Massive, la poupe n'est égayée que par les petits feux dont l'origine semble être une pichenette de pinceau aux poils gorgés de vermillon sur le croquis du designer, comme la touche finale qu'un Grand Maître donnerait à sa toile. Les ailes arrière prennent encore plus de galbe, que souligne ce petit décrochement inédit au-dessus des feux et qui termine une chute de reins sublime à damner un saint. La raison ? ce n'est pas son âge, mais l'élargissement des voies qui visuellement font d'une 991 Carrera quasi une 997 Carrera 4... Le capot moteur disparaît pour laisser place à un volet ouvrant ne laissant apparaître que deux ventilateurs et les accès aux fluides. A l'avant, le nez se raccourcit, plus rond, et le capot bombe le torse. Une mention spéciale également pour le bouclier plus massif et enveloppant, affichant de profil une rondeur terminant la ligne dynamique de l'auto. S'agissant de différencier une Carrera d'une Carrera S, hormis le badge du capot - il est

possible de commander l'auto sans signe distinctif - seuls les échappements, ovoïdes sur la Carrera, permettent de l'identifier. Pour autant que le propriétaire n'aie pas opté pour le Porsche Sport Exhaust (PSE) à deux double tuyères.

A l'intérieur

Monter à bord d'une 911 demeure une expérience unique. Sobriété, ergonomie parfaite, on est en terrain connu. Ou presque. Oui, bon nombre de puristes ont décrié la fameuse console centrale inspirée de la Panamera. Ca surprend, bien entendu, mais très honnêtement, je m'y suis très vite accommodé et la forêt de boutons s'explore avec aisance pour peu que l'on consacre quelques minutes à comprendre le « quoi, comment ». Je vois deux énormes avantages à cet agencement : le premier, chaque interrupteur commande une et une seule fonction, évitant ainsi au pilote de devoir fouiller dans l'ordinateur de bord pour effectuer son réglage. Le second concerne plus particulièrement le positionnement du levier de vitesses. Détail insignifiant lorsque l'auto est équipée d'une boîte à vitesses double-embayage PDK, il en est tout autrement sur la version à boîte manuelle. Le reproche a souvent été fait que sur la 997, le levier était positionné trop bas sur le tunnel central, trop éloigné du volant pour une conduite sportive. D'ailleurs, bon nombre de pistards ont remédié à ce problème en surélevant le levier à l'aide d'une « tourelle » fort peu esthétique. Sur la 991, le levier tombe parfaitement sous la main, là où on l'attend. En termes d'habitabilité, l'empattement augmenté ne profite que partiellement aux passagers arrière, avec 6 mm ridicules de plus aux genoux. Par contre, la sensation d'espace à l'avant est réelle.

La disposition des instruments ne déroge pas à la règle : cinq cadrans face au conducteur, dont l'un est en réalité un écran affichant soit le GPS, l'ordinateur de bord ou le G-mètre (avec l'option « Sport Chrono »). L'énorme compte-tous trône en maître au milieu, bien sous les yeux du pilote. La finition se veut toujours exemplaire. Cependant, bien qu'affichant moins de 20'000 km au compteur et ayant été particulièrement sollicitée par nombre de confrères avant nous, je suis surpris par les quelques marques de fatigue - prématurée ? - de l'agencement, se manifestant par de désagréables rossignols émanant de la planche de bord et les contre-portes. Porsche m'avait habitué pourtant à des intérieurs quasi indestructibles...

Sous le capot

Exit donc le Flat-6 3.6 litres et 345 CV à 6'500 t/min de la 997. La 991 Carrera se voit dotée d'un 3.4 litres de 350 CV à 7'400 t/min et un couple maxi de 390 Nm à 5'600 t/min. Il est accouplé à une boîte de vitesses manuelle inédite à sept rapports. Oui oui, sept rapports sur une grille en « H »... Eh bien, chers amis, je cherche toujours à comprendre l'avantage qu'elle recèle, hormis l'argument marketing et politiquement correct. Il est vrai, les rapports 6 et 7 tirent très long et le dernier ne se rend utile que sur autoroute à vitesse stabilisée sans avoir besoin de relancer, auquel cas il faudra rétrograder. Et gare aux passages 7-4 en tentant un 7-6 ou, pire, un 7-3 au lieu d'un 7-5, pas impossibles, alors qu'il faut impérativement, à la montée, passer par la 6 pour enquiller la 7... Il faut dire que la contrainte de place dans les débattements latéraux sur la console a obligé à considérablement rapprocher le guidage qui demande un certain temps d'adaptation, une bonne décomposition des mouvements et un doux doigté. Bref, passons. Par contre, les cinq premiers rapports sont étagés plutôt court pour une bonne exploitation de la puissance moteur. J'y reviens plus tard.

Bas dans les tours, ce bloc 3.4 litres semble hoqueter et manque singulièrement d'allant, là où la Carrera S vous gratifie déjà d'un couple bien présent. C'est une fois la barrière des 4'500 t/min qu'il prend vie, incitant inexorablement à aller plus haut, encore plus haut et toujours plus haut pour atteindre les 7'400 t/min (régime maxi 7'800 t/min) et taper dans la puissance maximale. Est-ce que le petit moteur se la pèterait en se montrant plus pointu que le 3.8 litres de la « S », plein à tous les régimes ? Ben oui... Pour mon plus grand plaisir d'entendre hurler ce Flat-6 dans une symphonie métallique typiquement Porsche. Passé les 5'000 t/min le compte-tours s'envole littéralement dans la plage de puissance optimale, obligeant à brasser du levier pour passer le rapport supérieur et sentir cette poussée devenir plus violente à mesure que les vitesses - et la vitesse compteur aussi - s'égrenent. Même si la Carrera S m'a séduit par ses performances et sa facilité d'utilisation, je dois bien avouer que la Carrera « tout court », reprenant les qualités dynamiques de sa grande sœur, m'a envoûté par son petit côté farouche, imposant de cravacher son moteur pour qu'elle s'abandonne à son pilote. Une sympathique cour ou partie de cache-cache et un plaisir de plus en

plus rare dans la production automobile actuelle.

Forcément que rien n'est gratuit... et la consommation annoncée de 9.0 l./100 km demeura, à posteriori, un vœu pieux. Très honnêtement, je ne m'en suis point préoccupé tout au long de ces quelques jours de romance allemande. Pour faire vite, la consommation moyenne durant l'essai sur tous types de route et tous styles de conduite se monte à 12.1 l./100 km. Une journée complète d'arsouille dans nos cols alpins en compagnie d'une 997 Carrera GTS s'est soldée par un bon 15.3 l./100 km. Loin du compte donc, mais pas véritablement excessif pour une sportive.

Dernière petite chose. Si à ce stade mon récit vous incite déjà à signer un bon de commande, ne lésinez point sur la bande sonore et optez pour l'échappement sport « PSE ». Malgré la présence en série du « symposeur sonore », membrane diffusant le chant du Flat-6 dans l'habitacle, un échappement sport demeure un « must » sur ce type d'auto, surtout que la marque de Stuttgart en a particulièrement bien travaillé l'acoustique... Votre exaltation et votre plaisir n'en seront qu'amplifiés. C'est vous qui voyez ! En l'occurrence « ma » 991 n'en était pas équipée et il manquait à l'expérience de conduite, sans être fade pour autant, la saveur et le piquant du poivre de... Cayenne.

Au volant

Niveau châssis, notre Carrera a fait l'impasse sur quelques options devenues des quasi standards, soit le PDCC (« Porsche Dynamic Chassis Control ») compensant le roulis et le PTV (« Porsche Torque Vectoring ») gérant la motricité des roues arrières. Seul le PASM (Porsche Active Suspension Management), régulant l'amortissement, était présent. Me dis-je alors qu'il va falloir me cracher dans les mains et faire appel aux bons vieux réflexes de conducteur de Porsche, que la Carrera S et ses assistances calibrées au poil ont failli nous faire oublier, pour mener à bon train cette 911.

Que nenni ! Un tronçon dégagé, pas d'obstacle, pied droit au fond et les rapports s'enquillent. Facile pour la bête. Lorsque les premiers virolets sautent au pare-brise, notre Carrera fait montre d'une facilité déconcertante. Un bon coup de patin qui maintient l'auto rivée au sol comme jamais, talon-pointe académique - l'embrayage aussi a bien souffert jusqu'ici, tellement il est haut - c'est le moment

de braquer ; Porsche a opté sur sa 991 pour une assistance électromécanique principalement par gain de poids et pour réduire les émissions de CO₂. Alors que cette solution technique, chez d'autres constructeurs, castre honteusement la remontée d'informations, il n'en est point question ici. Il y a bien un petit temps de réaction dans les premiers degrés autour du point milieu, mais rien de bien méchant. Le nez de l'auto s'inscrit avec aisance et sans sous-virage malgré quelques mouvements de caisse parasites perceptibles avant de piquer vers la corde sans délai et ressortir comme une balle, l'auto tassée sur ses gommards arrière, sans aucune dérive ni perte de motricité. Bluffant ! Il faut réellement provoquer l'auto en mode « Sport Plus », autorisant un peu de dérive, ou en coupant toute aide pour ne plus être limité, afin de sentir son séant se dandiner et prendre de l'angle. Et l'effet "sac à dos", alors ? En conduite raisonnable, comprenez toute électronique sur "ON", ce n'est pas lui qui viendra jouer les trouble-fête. L'amortissement ne souffre d'aucune critique. Suspendue comme une sportive doit l'être, la 911 Carrera ne se montre jamais rude ou inconfortable. Et le freinage fait toujours figure de référence dans le domaine.

Mais la Porsche 911 est sans conteste la sportive la plus présente dans nos rues et la 991 ne déroge pas à la règle. Ultra facile à apprivoiser, sûre, docile et confortable, elle saura toujours aussi bien vous conduire au bureau tous les matins, rentrer le soir par les petites routes qui vont bien, voire se défouler sur l'asphalte des circuits le week-end. Une polyvalence hors pair !

Verdict

Très honnêtement, je m'attendait avec la Carrera à avoir affaire à une 911 "au rabais". C'est raté. La petite ne perd pas un gramme de caractère, procure même un plaisir que j'ai trouvé plus intense qu'avec sa grande soeur grâce à un moteur pointu - pour ceux qui aiment - et un châssis au poil. Se pose dès lors la question de la légitimité de la Carrera S au catalogue. 50 CV de plus, oui, les assistances dynamiques en série, oui, mais l'écart de CHF 17'800.- sur le prix de base reste important pour finalement quelques dixièmes de secondes d'écart sur la fiche technique. De quoi ménager une petite poche et puiser dans la liste comme de coutume interminable, mesquine et onéreuse des options. A vous de voir, mais mon choix est fait. Dommage qu'il ait fallu la rendre...

Prix et principales options - Porsche 911 (991) Carrera

Prix de base : CHF 119'800.-

Peinture métallisée « Argent Platine » : CHF 1'640.-

Intérieur tout cuir : CHF 4'510.-

Bandeau pare-soleil sur le pare-brise : CHF 160.-

Porsche Dynamic Light System (PDLS) : CHF 980.-

Aide au stationnement avant/arrière : CHF 1'310.-

Toit ouvrant électrique : CHF 2'360.-

Rétroviseurs rabattables électriquement : CHF 420.-

Rétroviseurs électrochromes et capteur de pluie : CHF 770.-

Porsche Active Suspension Management (PASM) : CHF 2'320.-Pack Sport Chrono : CHF 2'220.-

Servolenkung Plus : CHF 370.-Jantes 20" Carrera S : CHF 1'990.-

Cache-moyeux en couleur : CHF 230.-

Système de surveillance de pression des pneus (RDK) : CHF 900.-

Elargisseurs de voies (5 mm) : CHF 490.-

Sièges chauffants : CHF 660.-

Régulateur de vitesse : CHF 550.-

Homelink (télécommande de porte de garage) : CHF 400.-

Pack Luminosité : CHF 620.-Tapis de sol : CHF 250.-

Volant multifonctions : CHF 730.-

Module téléphone : CHF 1'150.-

Système surround BOSE : CHF 1'970.-

Porsche Communication Management (PCM) : CHF 4'340.-

Prix TOTAL : CHF 151'140.-

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

Nos remerciements à Porsche Suisse SA pour le prêt de cette 911 Carrera ainsi qu'au Polo Club de Veytay pour leur sympathique et chaleureux accueil lors de notre shooting photo.

A lire aussi

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

Essai - Porsche 911 Carrera GTS : Final en apothéose

Essai - Porsche Cayenne S Hybrid : Green Four Wheels Drive

Essai - Porsche Cayman R : Un Reptile bien armé

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

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

Genève 2012 - Porsche Boxster

Genève 2012 - Porsche Panamera GTS

Genève 2012 - Porsche 911 Cabriolet (991)

Avant-première - Porsche Macan

Nouveauté - Porsche Boxster













W.A.V.



W.A.V.





W.A.Y.



W.A.Y.











