Essai – Porsche 911 (992) Carrera GTS : La dernière coccinelle purement thermique ?

Dans la gamme, depuis 1964, la 911 n'a eu de cesse d'évoluer. A la veille de ses 60 ans, la génération 992 se présente, comme de coutume, sous évolution appelée GTS avant l'arrivée prochainement de la probable 992.2. Suis-je le témoin de la dernière 911 dotée d'un moteur 100% thermique ? L'avenir nous le dira.



- 6 cylindres, biturbo, essence, 2'981 cm^3
- 480 ch à 6'500 t/min
- 570 Nm de 2'300 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses PDK, 8 rap.
- Vitesse maxi : 311 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.4 sec.
- Poids : 1'545 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'544 x 1'852 x 1'301
- Conso. mesurée : 13.4 l/100 km
- Emissions de CO_2: 244 g/km (G)
- Dès CHF 178'000.-, mod. essayé CHF 207'960.-

Texte et photos : Tony da Silva

Quand la première 911 fut lancée, les autoroutes en Suisse n'avaient pas de limitation et les routes cantonales bénéficiaient d'une certaine souplesse en matière de contrôle de vitesse. Autrement dit, les propriétaires des premières 911 pouvaient tenter d'atteindre les 210 km/h annoncés grâce à un petit 6 cylindres à plat de 2 litres et 110 ch.

Presque 60 ans plus tard, la 911 a grandi aussi bien sur le plan de la motorisation que du gabarit et les accidents mortels ont baissé de 80%.



A l'extérieur

Probablement une des voitures les plus emblématiques du secteur, la 911 se reconnaît au premier coup d'œil. Bien sûr, il faut être un expert pour différencier les dernières générations entre elles et, exception faites des déclinaison Turbo et GT3, cette édition signée GTS sera peut-être la plus facile à différencier grâce à des options très spécifiques.

Si la ligne générale évolue peu par rapport au modèle standard, j'adore la double sortie d'échappement et c'est une des nombreuses options qui fait partie du pack GTS. Autre détail, cette série est munie de l'option Porsche Active Suspension Management (PASM) avec le châssis Sport, ce qui signifie que la voiture est plus basse de 10 millimètres. Ce traitement est exclusivement réservé aux modèles cabriolets et coupés. Si visuellement l'effet est réussi, il a tout de même une conséquence notable sur la conduite car les suspensions sont modifiées et l'ensemble est beaucoup plus ferme (j'y reviendrai).

Au niveau des jantes, mon modèle est équipé des RS Spyder de 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière. Fait rare chez Porsche, pour ceux qui préfères les jantes Turbo S avec écrou central, pas de supplément de prix. Enfin je ne suis pas complètement conquis par cette couleur spéciale « Craie » facturée tout de même

CHF 3’300.-… mais il y a l’embarra du choix.





A l’intérieur

Comme pour toutes les GTS, Porsche propose de l’alcantara sur plusieurs parties de l’habitacle, y compris le volant. J’aime beaucoup le toucher de ce matériau qui n’est pas aussi lisse que du cuir et qui offre l’avantage de ne pas être brûlant si exposé au soleil en plein été ou gelé quand il fait -5 degrés en hiver.

Cette 992 apporte des nouveautés bienvenues avec en particulier des larges écrans et, pour celui au centre du tableau de bord, réactif au toucher. Toutefois, sur la console centrale, ce plastique lisse et laqué comme un piano est un enfer pour les marques de doigts et si j’en crois les quelques rayures déjà apparentes, il pourrait mal vieillir.

Dans l’ensemble, la qualité des matériaux et l’agencement sont irréprochables même si, à mon avis, les poussoirs pour actionner la montée ou descente des glaces ne sont pas idéalement placés (c’était mieux sur la 991 ou même la 997).














Sous le capot

A l'époque des moteurs purement atmosphériques, les 911 GTS adoptaient des composants moteur passablement modifiés avec des éléments directement issus de la course. Depuis l'adoption du turbo, tout est plus facile et Porsche peut annoncer de légères améliorations des performances pour un investissement faible.

Au menu de cette version GTS, le moteur offre 480 ch et un couple de 570 Nm, c'est respectivement 30 ch et 20 Nm de plus vis-à-vis de la Carrera S classique. Bien que la zone rouge se trouve à 7'500 t/min, la puissance maximale est atteinte à 6'500 t/min alors que le couple atteint son maximum entre 2'300 et 5'000 t/min.

A noter que le réservoir de notre GTS contient 90 litres et c'est vraiment un plus que je recommande pour la « modique » somme de CHF 240.-. Toutefois, ce dernier n'est pas disponible sur les modèles à quatre roues motrices.

Enfin, la boîte de vitesse à double embrayage à 8 rapports promet une consommation raisonnable sur autoroute à un rythme de sénateur. Personnellement, je note une consommation mixte de 13.4 l/100km… mais ça peut être beaucoup plus.











Au volant

Il est temps de prendre la route et de goûter aux plaisirs que cette 911 GTS peut apporter. Clé dans la poche, demi-tour de la fausse clé de contact sur la gauche du tableau de bord et le moteur s'ébroue dans un bruit rauque à plus de 1'500 t/min pendant quelques secondes. Je passe alors en mode Drive via la petite manette et c'est parti tout en douceur.

Dès les premiers kilomètres, j'apprécie la tenue de route et l'excellent siège à la fois confortable et parfaitement taillé pour englober mon corps. Autre détail appréciable, le Power Steering Plus qui permet d'avoir une assistance au volant plus prononcée lors de manœuvres en ville.

L'excellente boîte de vitesse permet de rouler à 120 km/h avec à peine 1'600 t/min au compteur. D'ailleurs, en plus de ce compteur fixe, le tableau de bord offre d'autres compteurs numériques avec des réglages prédéfinis mais il est aussi possible de passer à un affichage plus « réduit » et ce n'est pas si mal car la lisibilité des cadrans à l'extrême gauche et droite du tableau de bord est réduite.

Grâce à un bouton placé devant le petit levier de vitesse, je sélectionne le mode manuel et passe les vitesses via les palettes au volant. A ce propos, j'adore ces palettes au niveau du matériau (un métal) et de l'ergonomie. Dernier détail à régler pour apprécier au plus juste cette GTS : basculer via la molette sur le volant d'un mode de conduite Normal à Sport. L'effet est immédiat car les soupapes d'échappement s'ouvrent et le bruit devient instantanément plus rauque et présent dans l'habitacle. Le châssis est tellement rigide que l'activation des suspensions en mode « Sport » (oui, le mode Sport en plus du châssis Sport) ne laisse pas apparaître un comportement très différent.

C'est probablement dans cette configuration que la GTS se montre la plus attractive et ludique. Dès que les 2'000 t/min sont franchis, c'est une poussée continue et envoûtante qui s'empare du conducteur et il faut rester concentré

parce que la vitesse augmente aussi rapidement que les pulsations cardiaques. Arrive la première courbe et je délaisse l'accélérateur pour appuyer sur la pédale de frein et c'est l'effet inverse : la décélération est progressive avec un système de freinage très précis et juste avant de rentrer dans la courbe, je relâche le frein et envoie la voiture dans la courbe. Pas de survirage ou de sous virage, la voiture est collée au sol et l'indicateur de G danse sur le tableau de bord et dès que la fin du virage approche, j'écrase littéralement la pédale d'accélérateur et la voiture ne bronche pas… elle bondit jusqu'au virage suivant. Autre option essentielle, les roues arrière directrices rendent la GTS très agile.

Bien entendu, les limitations de vitesse ainsi que le fait de rouler sur route ouverte n'est pas l'endroit où j'arriverai à bout de tout le potentiel de cette auto mais quel pied ! En fin de compte, cette 911 est l'archétype même de la voiture qu'on conduit pour aller faire un petit tour mais 3h plus tard, on se demande encore où on va rouler.







Verdict

Plus de 25 ans que je conduis et essaie ces 911 et je suis à chaque fois surpris à quel point la marque améliore la voiture et gomme les imperfections.

Ceci dit, même si j'adore cette 992 GTS, il y a un point qui me gêne passablement et c'est le PASM avec châssis Sport. Gage de rigueur et d'un comportement sans faille sur une belle route avec un revêtement parfaitement lisse, la balade peut vite se transformer en shaker pour Mojito sur une route avec un revêtement pourri. Pire, les déplacements en ville s'avèrent pénibles avec des chaussées défoncées par les bus, des raccordements de bitume en quinconce et des ralentisseurs de vitesse qui doivent être passés à moins de 5 km/h. Idem pour les petites routes de campagne bosselées à souhait et qui ne sont pas adaptées pour cette monture. Ce comportement ne me dérange pas dans une GT3 qui a vocation à retrouver fréquemment un circuit mais je trouve ça plus gênant sur une GTS qui se veut juste être plus aboutie qu'une 911 Carrera S sans pour autant adopter un châssis de pistarde.

Dernier point pour les nostalgiques de la boîte à vitesse classique : Porsche continue de proposer « gratuitement » sa boîte manuelle à 7 rapports. Nettement moins efficace que la PDK (1 seconde de moins sur le 0 à 100 km/h), elle permettra aux acheteurs de continuer à jouer avec le manche qui a complètement disparu de la 992. A noter que c'est un des derniers constructeurs à offrir encore cette option et que visiblement, pour 10% des acquéreurs, c'est un bien précieux.

Enfin il y a le prix et il faut voir le bon côté des choses, la puissance est la même qu'une Porsche Turbo sortie en 2010 mais elle coûte 10% moins chère. Blague à part, cette 992 GTS est bien meilleure que la Turbo de l'époque et malgré des options onéreuses, c'est peut-être la dernière 911 à moteur 100% thermique.









Prix et options – Porsche 911 (992) Carrera GTS

Prix de base : CHF 178’000.-

Options : CHF 29’960.-
• Couleur spéciale « Craie »
• Pack intérieur GTS en Craie
• 2 + 2 ans de garantie (valeur CHF 2’770.-)
• Porsche Swiss Package (valeur CHF 7’100.-)
(Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement incl. éclairage de courtoisie, Power Steering Plus, Kit de réparation des pneus, Phares LED à technologie Matrix en Noir incl. Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS +), Rétroviseurs intérieur et extérieur anti-éblouissement avec capteur de pluie intégré, Pare-brise à bande grise dégradée, ParkAssistant avec Surround View, Pack luminosité, BOSE® Surround Sound-System)
• Toit coulissant / relevable électrique en verre
• Jupes latérales SportDesign en couleur extérieure
• Rétroviseurs extérieurs en couleur extérieure
• Porsche Doppelkupplung (PDK) 8 rapports
• Réservoir d’essence de 90L
• Roues arrière directrices
• Fond du Sport Chrono avec chronographe Porsche Design
• Jantes 20″/21″ RS Spyder en Noir (finition satinée)
• Lane Change Assist (Avertissement de l’angle mort)
• Lane Keep Assist incl. indicateur de limitation de vitesse
• Régulateur de vitesse adaptatif – ACC
• HomeLink® (système d’ouverture porte de garage)

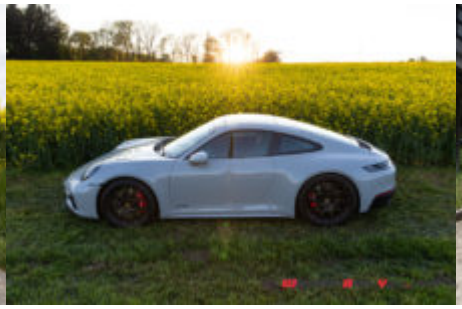
Prix TOTAL : CHF 207’960.-



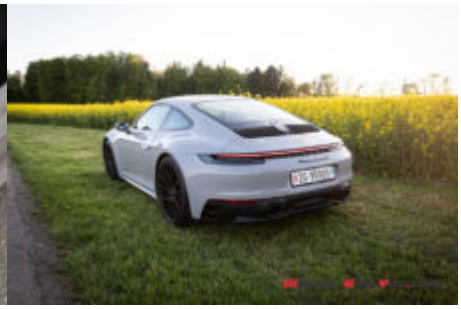


Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour le prêt de cette Porsche 911 (992) Carrera GTS, ainsi qu'au Centre Porsche Lausanne pour leur soutien logistique.








A lire aussi

Essai – Porsche 718 Cayman GTS 4.0 : Un scalpel pour la route et les virages

Essai – Porsche 911 (992) Turbo Cabriolet : Le mieux est l'ennemi du bien

Essai – Porsche Cayenne GTS Coupé : Le SUV qui voit grand sur tous les plans

Essai – Porsche 718 Cayman GT4 : Des virages, des virages, je veux encore des virages !

Essai – Porsche 911 (992) Carrera : Le mythe intemporel

Essai – Porsche 718 Cayman T : T time…

Premier contact – Porsche Macan GTS : Evolution logique mais peu spectaculaire

Premier contact – Porsche 718 GTS 4.0 : Le retour du "Flat 6" en position centrale

Premier contact – Porsche Cayenne Coupé : The Sportiest Utility Vehicle

Evènement – Vingt ans de Porsche 911 GT3 !

Premier contact – Porsche Macan et Macan S : Nouvelles versions avec plus d'agrément encore

Premier contact – Porsche Panamera GTS : Evolution et constance

Evènement – Porsche Rennsport Reunion VI

Essai – Porsche 718 Cayman GTS : La très bonne élève

Essai – Porsche 718 Boxster GTS : Un outil pour tailler les routes au grand air

Premier contact – Porsche 911 GT3 RS et GT2 RS : Les plus extrêmes 911 pour fêter les 70 ans de la marque

Premier contact – Porsche 718 GTS (Boxster & Cayman) : Prodigieux en 3 lettres ? GTS !

Essai – Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid : Une limousine de chasse électrifiée

Premier contact – Porsche Cayenne : Une maturation réussie

Premier contact – Porsche Panamera Sport Turismo : Une cinq places sportive et électrifiée

Essai – Porsche 911 (991 phase 2) Targa 4S : Le prestige sans l'ostentation

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

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

Nouveauté – Porsche Taycan Sport Turismo

Nouveauté – Porsche 718 Cayman GT4 RS

Nouveauté – Porsche Macan

Nouveauté – Porsche Cayenne Turbo GT

Nouveauté – Porsche 911 (992) Carrera GTS

Nouveauté – Porsche 911 (992) GT3 Touring

Nouveauté – Porsche Taycan Cross Turismo

Nouveauté – Porsche 911 (992) GT3

Nouveauté – Porsche Taycan

Nouveauté – Porsche Panamera 4S, 4 E-Hybrid et Turbo S E-Hybrid

Nouveauté – Porsche Panamera

Nouveauté – Porsche 911 (992) Turbo

Nouveauté – Porsche Cayenne GTS

Nouveauté – Porsche 911 (992) Targa

Nouveauté – Porsche 911 (992) Turbo S

Nouveauté – Porsche 718 Cayman GTS 4.0 et 718 Boxster GTS 4.0

Nouveauté – Porsche Macan GTS

Nouveauté – Porsche Taycan

Nouveauté – Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid

Nouveauté – Porsche 911 (type 992) Carrera

Nouveauté – Porsche 718 Spyder et 718 Cayman GT4

Nouveauté – Porsche 911 Speedster

Nouveauté – Porsche Cayenne Coupé

Nouveauté – Porsche 911 (type 992) Cabriolet

Nouveauté – Porsche 718 T

Nouveauté – Porsche 911 (type 992)

Nouveauté – Porsche Panamera GTS

Présentation – Porsche 911 Speedster Concept II

Présentation – Porsche 935 “réédition exclusive”

Présentation – Porsche Classic : Project Gold

Nouveauté – Porsche Macan

Présentation – Porsche 911 Speedster Concept

Avant-première – Porsche Taycan

Nouveauté – Porsche Cayenne E-Hybrid

Nouveauté – Porsche 911 (991.2) GT3 RS

Nouveauté – Porsche 911 Carrera T

Nouveauté – Porsche 718 GTS

Nouveauté – Porsche 911 GT3 pack Touring

Nouveauté – Porsche Cayenne (troisième génération)

Nouveauté – Porsche 911 GT2 RS

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”







