

Essai - Porsche 911 (992) GT3 Touring : Une auto moderne avec des sensations authentiques

La GT3, voilà une déclinaison de la 911 qui ne laisse personne indifférent, même pas moi. Et pourtant je ne suis de loin pas un accro à Porsche. Habituellement affublée d'attributs sportifs plutôt voyants, la version Touring essayée aujourd'hui par Wheels And You se la joue discret, sans pour autant entacher les performances. Voilà une approche qui me convient parfaitement. Il est temps de découvrir cette 992 GT3 Touring.



- 6 cylindres, essence, 3'996 cm³
- 510 ch à 8'400 t/min
- 470 Nm à 6'100 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 320 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.9 sec.
- Poids : 1'493 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'573 x 1'852 x 1'279
- Conso. mesurée : 13.1 l/100 km
- Emissions de CO₂: 292 g/km (G)
- Dès CHF 209'800.-, mod. essayé CHF 231'510.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Matthieu Giraudier, Sébastien Morand

S'il y a une Porsche que je souhaitais essayer, c'est bien la 911 GT3 Touring ! Disponible depuis la génération précédente, à savoir la 991 phase 2, le concept propose à mes yeux, le meilleur du monde Porsche. A savoir un moteur atmosphérique et exclusivement thermique, le dernier probablement, couplé à un châssis affuté aux petits oignons et le tout avec une robe relativement discrète puisqu'on lui a enlevé le gros aileron arrière.

Cerise sur le gâteau, ma voiture d'essai dispose de la boîte manuelle 6 rapports, je sens qu'on atteint la configuration parfaite pour ce modèle. En effet, depuis la 992, il est également possible d'avoir cette GT3 Touring avec la transmission PDK alors que ce n'était pas le cas avant. La demande devait être forte au niveau des clients qui peuvent s'offrir un tel joujou, mais d'un point de vue passion, c'est clairement la version à boîte manuelle qui prime dans mon cœur.



A l'extérieur

Après trois essais de cette itération 992 phase 1, la simple Carrera, la Turbo Cabriolet et la Carrera GTS, on peut difficilement dire qu'on ne connaît pas la dernière-née de Zuffenhausen. A noter que l'année prochaine devrait coïncider avec l'arrivée de la phase 2. Comme je le disais lors de mon essai de la 992 Carrera, cette 911 affiche une identité plus affirmée que la précédente et bien évidemment c'est encore plus flagrant sur la GT3.

Tout d'abord le bouclier avant qui est tout simplement ultra agressif, directement inspiré de la compétition. Il suffit de mettre une autre 911 à côté, une 992 normale ou même une 991.2 GT3, pour s'en rendre compte. C'est tout d'abord

carré et large, puis avec les différentes entrées d'air, ça accentue le côté bestial. En fait, il y a bien que la teinte gris foncé, « Agate Grey Metallic » pour être précis, de notre voiture d'essai qui assagit l'ensemble. Pour l'avoir observé depuis le rétroviseur central en la précédant, je vous promets qu'au volant de cette 992 GT3 la circulation se fluidifiera rapidement devant vous, surtout si en plus vous optez pour une robe flashy.

Les grosses jantes, 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière, combinées à une garde au sol plus basse, confèrent une ligne très dynamique, mais l'œil non averti ne verra là qu'une « simple » Porsche 911, surtout avec cette couleur.

L'arrière est peut-être la partie qui me plaît le moins. Sans aileron, ce que je préfère, on observe plus facilement le dessin du pare-chocs et je le trouve un peu trop torturé. J'ai l'impression qu'on a tiré sur l'arrière pour le prolonger et c'est nettement moins harmonieux que sur une GTS par exemple. Je peux aussi constater que c'est plus flagrant sur la Touring, car sur une GT3 normale, l'imposant spoiler arrière cache les traits du fessier de cette 992. Je trouve également que le diffuseur, similaire sur les deux versions de GT3, aurait pu être un brin plus discret sur la Touring, mais je chipote. En tout cas, affublée de la double sortie centrale d'échappement, cette poupe vient compléter avec détermination la sportivité de cette déclinaison GT3.

Malgré ces petits détails, je suis totalement sous le charme de cette 992 GT3 Touring, elle correspond exactement à ma 911 idéale. Bien évidemment j'opterai pour une autre teinte et personne ne sera vraiment surpris si je dis « British Racing Green ». Dans tous les cas, une teinte foncée pour garder la touche relativement discrète de la Touring, mais aussi pour éviter trop de contraste avec les différents éléments en plastique noir qui manquent d'élégance à mes yeux.





A l'intérieur

Lorsque j'ouvre la porte conducteur, mon regard est d'une part attiré par le levier de vitesses, puis immédiatement par les sublimes baquets en carbone, ceux de la 918 Spyder pour les connaisseurs.

J'avais déjà eu l'occasion de les tester dans le 718 Cayman GT4 et si ça peut refréner certains en matière de confort, je trouve personnellement que c'est le choix à faire pour une telle auto. Tout d'abord, ils sont magnifiques et correspondent à l'esprit d'une GT3, mais de surcroît après avoir roulé pendant une semaine, je ne trouve pas qu'ils sont inconfortables. Je parcours notamment 250 km d'autoroute d'une traite sans que cela ne me perturbe. Certes, ils ne permettent pas de modifier l'inclinaison du dossier et c'est peut-être là que ça peut déranger certaines personnes. Pour ma part, le réglage me convient, donc c'est une option que je cocherai sans aucune hésitation.

Pour le reste de l'habitacle, on retrouve à l'identique celui d'une 992. Moi qui n'aimais pas le petit sélecteur de la boîte PDK, je ne peux qu'apprécier le traditionnel levier dans notre auto. A savoir que sur une 992 GT3 avec la transmission PDK, on dispose également d'un sélecteur digne de ce nom et pas quelque chose qui ressemble à un petit rasoir.

Stricte deux places, notre GT3 Touring offre ainsi un espace derrière les sièges plus spacieux pour déposer une veste ou d'autres affaires. En combinaison avec le coffre avant relativement généreux, et recouvert d'un capot ultra léger en carbone, l'appellation Touring est totalement méritée. Voilà la 911 parfaite pour partir en week-end à deux sur les routes les plus sinueuses de la planète.



Sous le capot

Pièce maitresse de notre GT3, son fameux Flat 6 qui est, comme je le disais en introduction, purement atmosphérique et sans une quelconque assistance électrique. Il est fort probable que ça soit le dernier, normes antipollution obligent, il convient donc de l'apprécier.

Pour l'occasion ce 6 cylindres de 3'996 cm³ développe 510 ch à 8'400 t/min pour un couple de 470 Nm à 6'100 t/min. Le régime maximum de cette mécanique atteint même les 9'000 t/min, c'est jouissif d'aller titiller la zone rouge. Dès 5'500 t/min, la mécanique s'enflamme et ça pousse très fort, un véritable régal.

Couplé à la boîte manuelle 6 vitesses, ce moteur offre des performances un peu moins intéressantes qu'avec la PDK, mais avec des véritables sensations, ce qui vaut tout l'or du monde selon moi. On perd quelques secondes sur les différents chronos, mais sans exploiter la voiture sur une piste, ça ne sera clairement pas perceptible. J'ai eu l'occasion de faire quelques kilomètres avec une GT3 normale

équipée de la PDK, on tombe encore plus vite du côté obscur en jouant des rapports qui se passent à la volée, aussi bien en les montant qu'en les descendant. Pas de doute, c'est ultra efficace, mais sur routes ouvertes, je me transforme en criminel récidiviste qui risque la perpétuité, alors qu'avec la manuelle, j'ai peut-être une petite chance de m'en tirer.

Difficile de parler consommation avec un tel engin, mais en étant raisonnable, vous devriez vous en sortir pas trop mal en regard du plaisir de conduite. Même si de nos jours le prix de l'essence a explosé, je préfère encore une fois laisser place à la passion et ne pas faire cas des 12.9 l/100km annoncés par la fiche technique du constructeur, en cycle mixte WLTP. Personnellement, sur les plus de 1'200 km parcourus, dont presque la moitié sur autoroute avec un aller/retour chez Porsche Schweiz à Rotkreuz, je mesure une moyenne de 13.1 l/100km alors que l'ordinateur de bord m'annonce 1 litre de moins. Toutefois, avec une utilisation plus orientée balade, je pense que ça devrait tourner autour des 15-20 l/100km selon le pourcentage de routes montagneuses. A titre indicatif, sur la base de l'ordinateur de bord, en restant en plaine, je suis à 12/13 l/100km, alors qu'en montant de Vuiteboeuf à Sainte-Croix, je compte 17/18 l/100km.



Au volant

Après avoir récupérée cette 992 GT3 Touring, je débute mon essai avec plus de 200 km d'autoroute. Si la prise en main ne diffère pas vraiment d'une 911 normale, je suis surpris par la dureté de l'auto. Je pense que c'est la voiture de

série disposant de la suspension la plus ferme que j'ai conduite. Attention, je ne m'en plains pas, car personnellement j'adore cela, mais au vu de l'habituelle clientèle Porsche, je suis étonné. Enfin, soyons honnête, peu vont vraiment rouler avec, ce modèle est malheureusement souvent un objet de spéculation financière.

Deuxième sensation hallucinante, qui devient encore plus évidente en quittant la monotonie des voies rapides, c'est la précision de la direction et l'efficacité du châssis. Oui, tout le monde le sait déjà que c'est une qualité intrinsèque des produits Porsche, mais là on est un cran au-dessus, voire même deux ou trois crans. Cette 992 GT3 est un véritable scalpel qui avale les virages avec une rigueur tout simplement exceptionnelle ! Pour moi, seule une McLaren 720S propose mieux, mais avec un esprit moins « Daily Car » que cette 911.

Quelle que soit la vitesse de passage en courbe, notre GT3 s'inscrit au millimètre et nous voilà déjà prêt pour le virage suivant, c'est démentiel. La tenue de route est tout bonnement parfaite, les tracés sinueux font partie de ses terrain de jeu favoris. En comparaison, une 992 Carrera GTS donne l'impression d'être pataude alors que c'est déjà une auto très efficace. En fait, lorsqu'on a essayé cette nouvelle GT3, les autres 911 passent au deuxième plan et objectivement ce n'est vraiment pas leur rendre honneur de les essayer en même temps. Même une 991.2 GT3 Touring semble dépassée par cette nouvelle mouture alors qu'elle propose toutes les mêmes caractéristiques orientées pour le plaisir de conduite. Pour en avoir roulé une sur plusieurs kilomètres en campagne genevoise, je confirme que c'est une 911 géniale, mais le châssis de cette 992 GT3 est tout simplement phénoménal, confinant les précédentes GT3 au second rang.

Avantage de la boîte manuelle, qui offre par ailleurs un maniement au top avec un verrouillage des rapports viril, les sensations sont déjà au rendez-vous à vitesse relativement raisonnable. Le même exercice avec une version PDK, voir aussi avec une 991 GT3 RS disposant de cette même transmission, demande d'augmenter drastiquement le rythme pour obtenir le même feeling et dès lors, la raison n'est carrément plus du tout au rendez-vous.

Les premiers rapports manquent d'un peu de souplesse, on ressent le tempérament de feu de cette GT3 mais une fois assimilée, sa conduite se veut plutôt agréable tout en distillant des émotions uniques. L'ambiance à bord est aussi relativement sportive avec une sonorité bien présente et des régimes moteur élevés, par exemple environ 3'000 t/min à 120 km/h. Sur autoroute, ça

pourrait fatiguer les plus sensibles, mais je vous rappelle qu'on est à bord d'une 911 GT3, pas une Panamera.

En basculant sur le mode Sport, tout devient encore un peu plus diabolique et je ne parle même pas du mode Track qui est selon moi parfaitement inutile sur route ouverte. En fait, déjà de base, cette GT3 est un missile sol-sol et cela même sans activer la suspension Sport. D'ailleurs je trouve que la différence est faible entre les deux, passant de ferme à très ferme. Les pistards ne seront sûrement pas d'accord et je leur laisse le plaisir du circuit pour confirmer que tout cela vaut la peine.

Toutefois, sans aller sur une piste, je suis aussi impressionné par la motricité, même en accélérant très franchement en première ou en deuxième, la puissance passe au sol et on est propulsé vers l'avant de manière stratosphérique, avec un effet boost entre 5'500 et 8'500 t/min. Les 510 chevaux donnent tout, la mécanique hurle, c'est diabolique et totalement irrationnel, mais, je l'avoue, quand même légèrement addictif.

Plus raisonnablement, je me contente du mode Sport, en jouant avec la boîte manuelle, avec les vitres ouvertes pour apprécier la sonorité feutrée, mais réelle, du Flat 6. En effet, dans l'habitacle, quelques artifices rendent le tout trop superficiel à mon goût. Rien de tel que les plaisirs simples... Cette 992 GT3 Touring, boîte manuelle, et une route de montagne suffisamment torturée pour cruiser à très bon rythme tout en respectant les limitations... un véritable régal que quasiment plus aucune voiture moderne ne propose de nos jours et c'est vraiment regrettable.

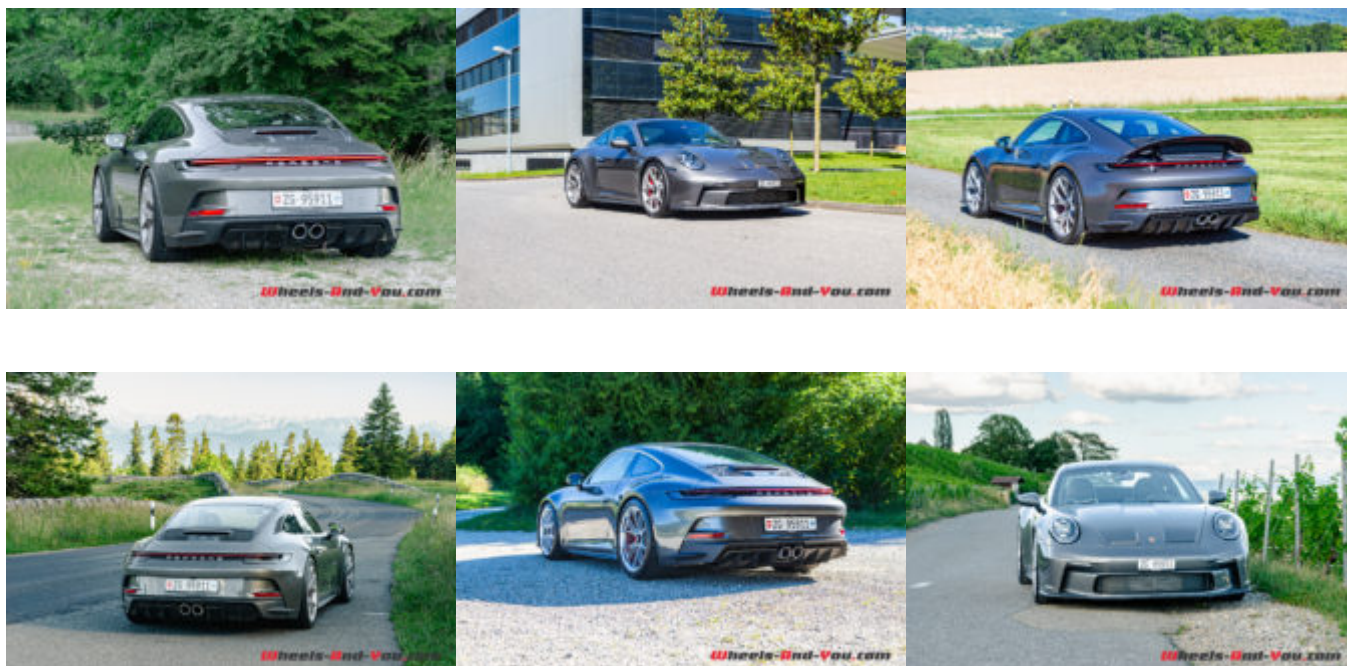




Verdict

Difficile de m'en cacher, j'adore cette 992 GT3 Touring et avec une telle auto, je pourrais clairement faire mon « coming out » en disant que j'aime les Porsche... enfin CETTE Porsche ! Un véritable arsenal de performance couplé à une facilité d'utilisation au quotidien si on accepte la fermeté de la suspension, et avec une discrétion sans égale lorsqu'on opte pour une teinte comme ce « Agate Gray Metallic ». Car vous en conviendrez, et les réactions très limitées des passants croisés pendant mon essai le confirment, ce n'est qu'une banale 911 grise. Oui, mais non en fait... cependant il faut l'essayer pour le savoir et je trouve ça génial.





Prix et options - Porsche 911 (992) GT3 Touring

Prix de base : CHF 209'800.-

Options : CHF 21'710.-

- **Couleur « Agate Grey Metallic »**
- **Intérieur avec éléments additionnels en cuir Noir avec coutures en Argent GT**
- **2 + 2 ans de garantie (valeur CHF 2'770.-)**
- **Porsche Swiss Package (valeur CHF 6'190.-)**
(Pack Chrono, Réservoir d'essence de 90L, Kit de réparation des pneus, Phares matriciels à LED avec Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS +), Rétroviseurs intérieur et extérieurs anti-éblouissement avec capteur de pluie intégré, ParkAssistant avec caméra de recul, HomeLink (système d'ouverture porte de garage), Pack luminosité, BOSE Surround Sound-System)
- **Boîte manuelle 6 rapports**
- **Système de levage hydraulique de l'essieu avant**
- **Jantes 911 GT3 20/21 pouces**
- **Reconnaissance des panneaux de signalisation**
- **Sièges baquets intégraux**
- **Pack de rangement**

Prix TOTAL : CHF 231'510.-



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

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour le prêt de cette Porsche 911 (992) GT3 Touring, ainsi qu'à Carole G, Sandrine A, Gaëtan C et François C pour leur collaboration.





A lire aussi

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

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

Sport Auto - Association Porsche-Penske pour un retour en LMPH

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"



