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

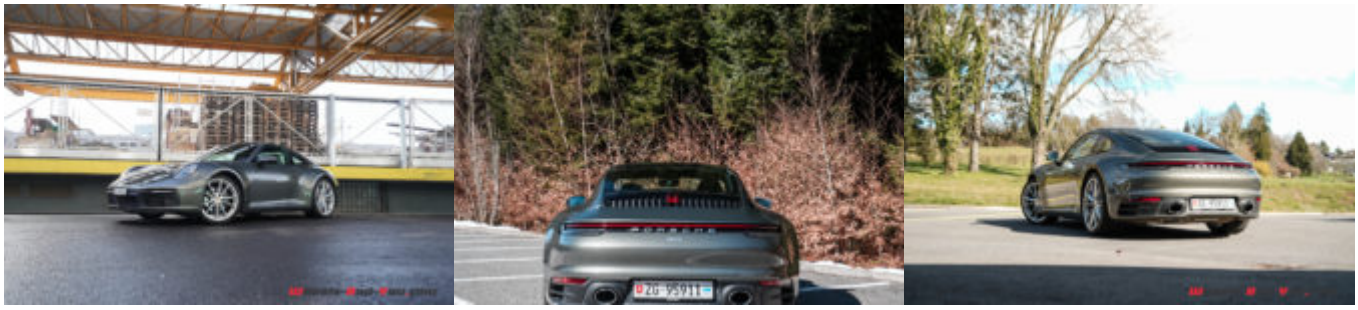
Plus de 50 ans d'histoire, huit générations et toujours un engouement exceptionnel, la Porsche 911 est un mythe de l'automobile, un modèle que tout le monde connaît et qu'une majeure partie de la population aime. Aujourd'hui, Wheels And You vous propose un voyage à bord de la dernière mouture, dans son plus simple appareil, la 992 Carrera.

- 6 cylindres, biturbo, essence, 2'981 cm^3
- 385 ch à 6'500 t/min
- 450 Nm de 1'950 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses PDK, 8 rap.
- Vitesse maxi : 293 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.2 sec.
- Poids : 1'505 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'519/1'852/1'298
- Conso. mesurée : 13.5 l./100 km
- Emissions de CO_2: 235 g/km (G)
- Dès CHF 136'300.-, mod. essayé CHF 165'990.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Thomas Chatton

Franchement qui ne reconnaît pas une 911 dans la rue ? Cela fait depuis 1964 que la ligne évolue gentiment, difficile de se tromper. Personnellement, et je ne m'en cache pas, je ne suis de loin pas un grand fan de cette auto qui fait tant rêver les gens. A mes yeux, elle symbolise trop une pseudo réussite sociale, surtout dans des villes comme Genève, et sa (trop) grande présence sur nos routes a réussi à provoquer chez moi une légère aversion. Cependant, je lui reconnais bon nombre de qualités concevant parfaitement qu'elle puisse plaire, tant le produit est abouti et sans réel reproche.

Indépendamment du fait d'avoir eu la chance d'en conduire plusieurs et de différentes époques, c'est finalement la première fois que je vais passer 10 jours au volant de cette mythique Porsche 911. Alors comment vais-je ressortir de cette expérience ? Il est temps de vous l'expliquer.



A l'extérieur

Sous ses lignes connues et reconnues, cette dernière génération, appelée 992, arbore une identité plus affirmée que celle qu'elle remplace. Les galbes sont prononcés, notamment pour les ailes arrière qui sont d'ailleurs identiques pour la Carrera et la Carrera S. On retrouve un capot avant nervuré comme sur les premières 911, j'admets que l'ensemble est plutôt réussi. Même une « simple » Carrera de base distille un look mélangeant élégance et sportivité, je ne peux que féliciter les designers de Zuffenhausen.

Il n'y a peut-être que la moitié inférieure de l'arrière-train que je trouve trop massif. Ça ne choque pas au premier regard, mais en m'y attardant, quelque chose me dérange sans pour autant que je sache ce que c'est. A l'inverse, je trouve nettement mieux d'avoir remis les échappements aux extrémités alors qu'ils étaient au centre sur la version précédente.

Atout indéniable de notre voiture d'essai, sa sublime teinte « Vert Aventurine ». Evidemment, en aimant les voitures de couleur verte, je ne peux qu'apprécier. Toutefois, pour le coup, ce subtil coloris, laissant penser qu'il ne s'agit qu'un d'un énième gris, devrait pouvoir vous convaincre également. Il est discret pour une utilisation quotidienne, tout en étant bien plus original que du gris ou du noir. Personnellement j'adore et, une fois la voiture au soleil, je ne me lasse pas de l'admirer.

Monte hivernale oblige, je ne peux pas profiter des belles jantes RS Spyder Design montées en option. Toutefois, celles qui équipent notre voiture se combinent parfaitement à la couleur de carrosserie, apportant une touche très élégante à cette 911.

A l'intérieur

Lorsque je m'installe à bord, je ne peux qu'apprécier la présentation sans faille. La finition est de très belle qualité, à l'exception de quelques plastiques qui n'ont pas leur place dans une voiture de ce rang. Je pense notamment au centre du volant, qui fait vraiment cheap.

J'aime tout particulièrement le rappel aux premières générations pour le dessin de la planche de bord, ainsi que le compteur de vitesse au centre qui fait un clin d'œil au passé. Par contre, le sélecteur de vitesse n'est pas vraiment à mon goût. Autant ça pourrait passer dans une auto plus conventionnelle, mais là ça manque

clairement de charme. J’ai également un peu de peine avec le toucher de certains boutons, tactiles sans vraiment l’être. Difficile à expliquer, mais bon dans l’absolu rien de dramatique.

En revanche, le système infodivertissement est tout simplement exceptionnel. Rapide et performant, très intuitif malgré une quantité importante de fonctions, il me bluffe vraiment. L’évolution par rapport à celui découvert dans le Cayman GTS essayé en 2017 est phénoménale. C’est probablement la meilleure interface que j’aie pu tester à ce jour.

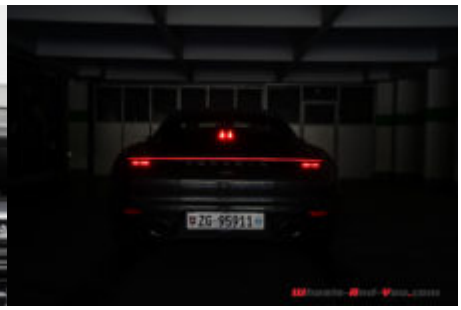
L’habitabilité à l’avant est bonne, je me sens parfaitement à l’aise aux commandes de cette 911. On ne va pas s’étaler sur les places arrière, c’est vraiment pour dire qu’il y en a. Je vois mal une personne adulte s’y installer, et même pour un enfant, sauf tout petit, ça sera compliqué. Toutefois, ça reste un espace utilisable pour y glisser un sac ou une veste. Un atout indéniable face à une concurrente telle que la Jaguar F-Type où ça m’avait manqué à l’utilisation de tous les jours. Le coffre, quant à lui, propose un volume de 132 litres et, combiné justement avec les non-places arrière, c’est parfait pour partir en vacances à deux.

Sous le capot

Pas de grande surprise, c'est tout logiquement un fameux Flat-6 qui se loge en position arrière. Les passionné(e)s ne pourront pas trop l'admirer, on ne voit plus grand chose. Greffé de deux turbos comme pour la 991 phase 2, le six cylindres 3.0 développe, sur notre Carrera de base, 385 ch à 6'500 t/min pour un couple maximum de 450 Nm disponible entre 1'950 et 5'000 t/min.

Notre voiture d'essai est donc une version deux roues motrices dont la mécanique est couplée à une transmission PDK à 8 rapports. L'agrément est sans reproche, c'est propre et efficace, vraiment du beau travail. J'y reviens dans un moment plus en détails. Je reste un peu sur ma faim concernant la sonorité de l'ensemble. Certes, assorti de l'échappement sport en option, ça chante assez bien, mais ça manque d'authenticité dans l'habitacle.

Pour la consommation, si la fiche technique annonce une valeur mixte de 10.4 l/100km, je mesure pour ma part une moyenne de 13.5 l/100km. Chiffre qui m'apparaît totalement acceptable compte tenu de l'utilisation que je fais de la voiture, à savoir quasiment tout le temps en mode « Sport » et en jouant des palettes.



Au volant

Difficile de ne pas être à l'aise au volant de cette 911. Confortablement installé aux commandes, je trouve l'ergonomie complètement pensée pour le conducteur. A peine quelques kilomètres parcourus, je me sens parfaitement bien. A l'inverse, je ne ressens pas grand-chose, pour ne pas dire rien du tout, je n'ai vraiment pas le sentiment de conduire un mythe automobile, de surcroit une sportive.

En effet, en mode « Normal » et la boîte en automatique, les sensations sont totalement absentes. Les rapports changent sans même que je ne m'en rende compte, l'insonorisation est exemplaire, c'est véritablement ennuyeux à mon goût. Certes, pour une utilisation de tous les jours, cela a des avantages, mais quand même, c'est une 911 ! Il faut acheter une voiture électrique si vous ne voulez rien ressentir.

Frustré, je bascule rapidement le sélecteur de mode en « Sport » et je décide de gérer manuellement les changements de vitesse. Voilà, ça commence à devenir un peu plus intéressant ! Je quitte l'autoroute et j'attaque les petites routes qui me sont chères. Immédiatement je suis subjugué par l'excellence du comportement routier. Le train avant se profile tel un scalpel et les courbes sont avalées avec une précision chirurgicale. C'est diablement efficace, quel régal. Certes, tout cela est relativement lisse, mais vraiment, je veux simplement encore plus de virages, tant c'est enivrant. C'est là qu'il devient intéressant de rouler plusieurs jours avec cette 911 : au fil du temps, je m'habitue à cette efficacité et j'en viens à me dire que c'est ça, le réel atout de cette Porsche.

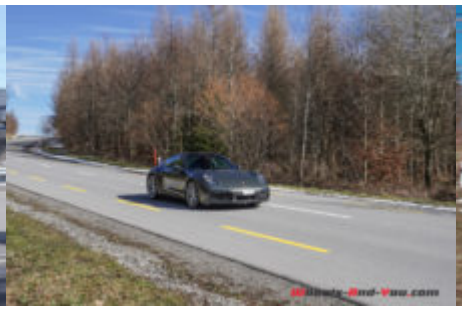
En « Sport+ », le feeling est encore plus présent, j'adore, mais les routes froides et humides du mois de février demandent un peu de prudence. Néanmoins, je constate avec plaisir que la voiture est parfaitement exploitable, sans même disposer des quatre roues motrices. J'attaque le col du Marchairuz recouvert d'une fine pellicule de neige et, là encore, aucun souci. Certes, ça dandine un peu

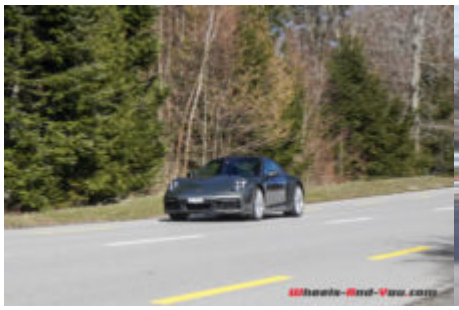
des fesses, mais une fois de retour en mode « Normal », voire même « Sport », c'est à nouveau très sécuritaire. Je suis sous le charme de cette efficacité, je ne me lasse pas d'arpenter toutes les petites routes de la Côte vaudoise. Attention quand même au rythme appliqué, je frise assez facilement la correctionnelle, tant cette 911 est performante.

Un grand bémol, lorsque la technologie constate que la météo n'est pas optimale, l'ordinateur de bord recommande de passer en mode « Wet » (« Humide » en français). Je veux bien que ça soit le cas si on est en « Sport » ou en « Sport+ », et encore, mais lorsqu'on roule en mode « Normal » avec une conduite super cool, ça devient vraiment très intrusif ! De grâce, laissez-nous conduire et, pour ceux qui ne le souhaitent plus, optez pour une voiture autonome. Vous l'aurez compris, je tolère difficilement ce genre de message dans une Porsche 911.

A l'inverse, bénéfice de l'équipement de pointe qui dote notre voiture d'essai : les phares matriciels à LED avec le PDLS+ (Porsche Dynamic Light System Plus). Leur éclairage et leur efficacité sont tout simplement phénoménaux. A l'instar du système d'infodivertissement, voici probablement la meilleure technologie de phares qu'il m'a été donné de tester.

Globalement, je reconnais que cette 911 Carrera de base manque quand même d'un peu de puissance et c'est plus lourd à emmener que la génération précédente. Sans compter un comportement moteur que je trouve un peu trop castré par les normes écologiques. Mais le fait que ça soit une simple propulsion et avec une boite PDK encore plus rapide, tout cela couplé à ce merveilleux châssis affûté, j'y trouve mon compte et j'ai beaucoup de plaisir à son volant.



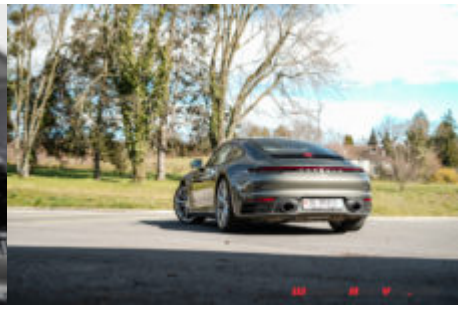


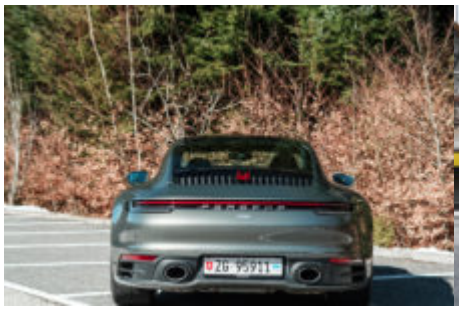
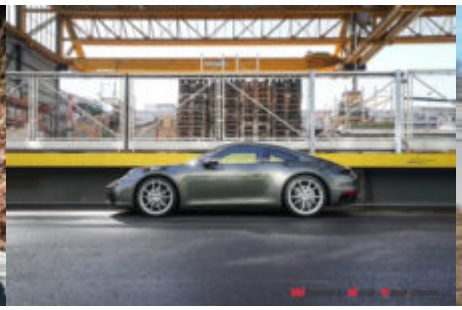
Verdict

Oui, je l'admets, j'aime cette Porsche 911 et, après 10 jours à son volant, je revois ma position vis-à-vis de cette auto mythique. Sa quasi perfection et son comportement ultra efficace en font une voiture très désirable et cela depuis la première génération.

De surcroît, elle convient totalement à une utilisation quotidienne, ce qui lui confère des avantages indéniables, mais reste que pour moi cela manque quand même d'un peu de piquant. A cela j'ajoute un tarif que je trouve bien trop élevé pour le produit, même s'il est difficile de lui trouver un défaut.

Au final, je comprends parfaitement que ça soit un succès commercial et que ça peut durer encore longtemps ainsi, pour autant qu'on ne lui ampute pas encore un peu plus de plaisir de conduite.



Prix et options – Porsche 911 (992) Carrera

Prix de base : CHF 136’300.-

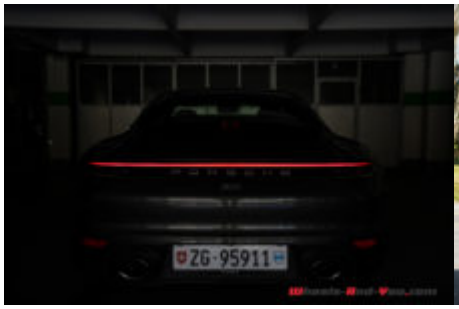
Options : CHF 29’690.-
- **Couleur métallisée « Vert Aventurine »**
- **Intérieur de série cuir Noir avec coutures décoratives en Craie**
- **2 + 2 ans de garantie (valeur CHF 2’770.-)**
- **Porsche Swiss Package (valeur CHF 6’320.-)**

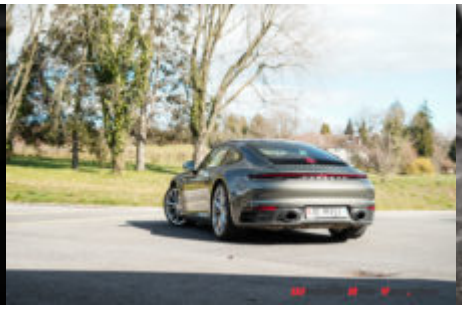
(Phares matriciels à LED avec Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+), Pare-brise teinté dégradé, Rétroviseurs intérieur et extérieurs anti-éblouissement avec capteur de pluie intégré, Assistance parking avant et arrière avec caméra de recul et vue 360°, Sièges chauffants à l’avant, Radio digitale)
- **Toit coulissant / relevable électrique en verre**
- **Désignation du modèle « 911 »**
- **Boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK)**
- **Système d’échappement sport (sorties d’échappement sport en argent)**
- **Pack Sport Chrono incl. Mode Switch et Porsche Track Precision App**
- **Servotronic Plus**
- **Réservoir de carburant 90 litres**
- **Jantes RS Spyder Design 20/21 pouces**
- **Enjoliveurs de roue avec écusson Porsche en couleur**
- **Accès Confort**
- **Assistance angles morts**
- **Eclairage d’ambiance**
- **Sièges Confort à l’avant (14 positions, électrique) avec Pack Mémoire**
- **Ecusson Porsche sur appuie-tête (avant)**
- **Pare-soleil en cuir**
- **Pack intérieur Argent Diamar**
- **BOSE Surround Sound System**

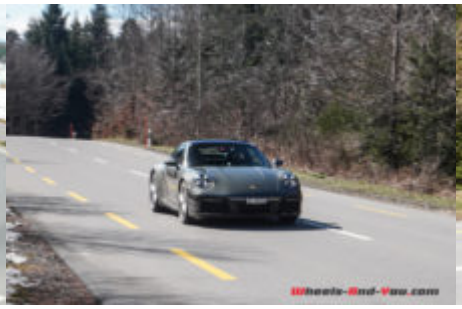
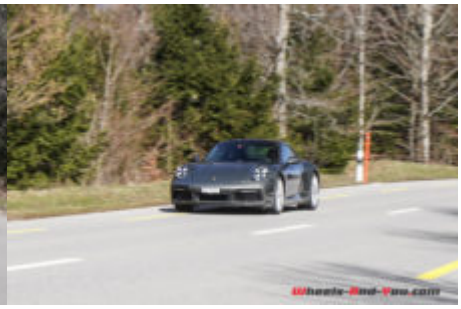
Prix TOTAL : CHF 165’990.-

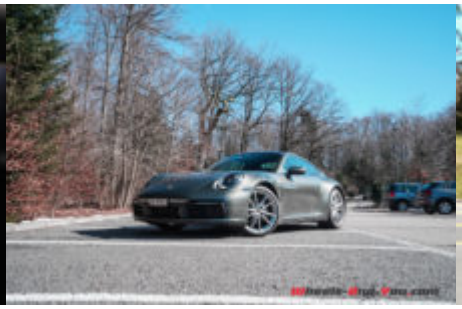
Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

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







A lire aussi

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 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”