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

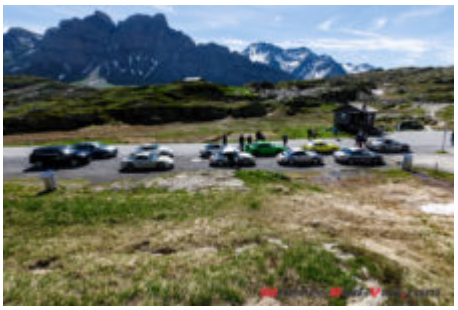
Sortie en 1948, la Porsche 356 est considérée comme l'ancêtre de la mythique 911 présentée en 1963 au Salon de Francfort. Pendant plus de 55 ans, Porsche a perfectionné ce modèle et aujourd'hui, c'est sans aucun doute la voiture la plus reconnaissable dans le paysage automobile. Alors quand Porsche Suisse nous a invités pour fêter les 70 ans de la marque avec une brochette de 911 à l'essai, dont la GT3 RS et la GT2 RS, on n'a pas dit non.



Texte : Tony da Silva / Photos : Tony da Silva, DR

La naissance de Porsche et sa collaboration avec le régime nazi reste certainement une part sombre de son histoire. Toutefois c'est Ferry Porsche, le fils du fondateur, qui s'est lancé dans la création de la 356 alors qu'il ne trouvait pas la voiture de ses « rêves » à acheter. La production s'étendra de 1948 à 1965 et le modèle connaitra quatre générations emblématiques avant l'arrivée de la 911 en 1963. Et, tout comme la marque, cette année, la petite 356 fête bien évidemment ses 70 ans.













Prendre la température en GT3 RS

La fameuse 356 Speedster trône en première ligne des voitures disponibles et tout le monde veut profiter du premier relai. Personnellement, j'opte pour la mouture 2018 de la 911 GT3 RS habillée d'un vert électrique qui se fond à merveille dans ce paysage verdoyant entre Flims et le col San Bernardino.

Pour rappel, cette version est livrée avec l'emblématique moteur atmosphérique 6 cylindres de 3'996 cm^3. Cette mécanique de pointe normalement aspirée développe 520 ch à 8'250 t/min et offre un couple de 470 Nm à 6'000 t/min… la ligne rouge se situe elle à 9'000 t/min.

Elle est munie de plusieurs options comme le Pack Clubsport (gratuit), les freins céramiques (CHF 11’170.-) et l’incontournable système de levage de l’essieu avant (CHF 3’620.-). Je prends place à bord et, à 8h00, c’est un bon exercice matinal. Quelques réglages de base et le moteur démarre dans un vrombissement sourd et rageur. Boite séquentielle en mode automatique, je mets le cap sur le premier col de la journée.

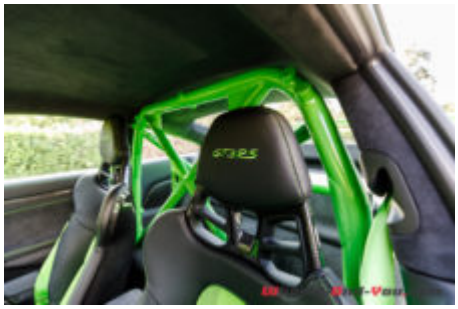
Comme d’habitude avec ce genre de voiture aujourd’hui, et malgré un bruit qui trahit immédiatement l’âme diabolique de l’engin à l’arrière, en mode automatique l’auto est sage, presque normale. En effet, rouler au pas sur un parking, s’engager sur une route secondaire ou entrer sur l’autoroute est un jeu d’enfant. A part le son et l’espace résolument sportif à bord, tout semble relativement normal. Mais dès que la route s’ouvre et que des virages et autres épingles surgissent, les choses changent.

Passés 3’000 t/min, le moteur commence à chanter et dès 6’000 t/min il rentre dans un hurlement enivrant. La boîte de vitesse et l’engin forment un drôle de duo car lors d’un rétrogradage, la mécanique se met immédiatement au diapason et reste extrêmement sensible à toute pression de l’accélérateur. C’est encore le « faible » avantage d’un moteur atmosphérique, zéro lag mais le fait est qu’à bas régime, il faut descendre d’un ou deux rapports pour que la bête soit réellement efficace. Vous l’aurez compris, cette GT3 RS aime être cravachée et elle le rend bien. Les montées en régime semblent continues et ne pas avoir de fin. D’ailleurs, au début, c’est un peu déconcertant de rester sur un rapport et de passer de 1’000 à 9’000 t/min sans rien changer. Après, le châssis est irréprochable même si je trouve qu’il n’est pas facile de relancer la machine en première après une épingle sans avoir l’arrière qui décroche. L’électronique veille et le moins qu’on puisse dire, c’est qu’elle intervient d’une manière agressive, ce qui est peut-être à mettre sur le compte d’une température fraiche de si bon matin.

Les kilomètres et les virages s’enchainent sans que l’ensemble ne trahisse un défaut. Inlassablement, le moteur accepte de monter dans les tours et, dès 6’000 t/min, il y a vraiment un coup de pied au cul qui propulse le conducteur jusqu’au freinage suivant. C’est grisant et addictif.













La balade en 356 Speedster

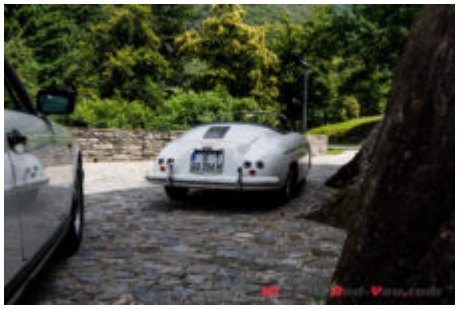
Pour entamer ce second relai, s'asseoir dans la 356 Speedster n'est pas une mince affaire avec son volant d'un diamètre d'un autre temps et l'étroitesse de ses sièges. Bien entendu, avec une voiture qui a seulement 3'600 km au compteur mais qui a été conçue il y a 70 ans, je ne vais pas me lancer dans un essai qualitatif ou quantitatif sur le moteur, le châssis ou les performances en général. Si cette voiture était « révolutionnaire » pour l'époque, aujourd'hui elle ne peut pas être comparée à des modèles existants… au fil des décennies, les progrès ont été énormes et à parler franchement, je n'ai jamais roulé avec une voiture aussi ancienne.

Ceci dit, au-delà des conseils d'usage sur les freins et la direction non assistée, mon interlocuteur ne dit pas un mot sur la valeur du véhicule que je m'apprête à conduire sur 60 km. L'air de rien, une Rolls ou n'importe quelle voiture qui peut être remplacée « facilement » n'a rien à voir avec une auto de collection relativement fragile qui vaut entre 200'000 et 500'000 francs. Pour rappel, ce modèle était en vente pour USD 4'250.- à l'époque, soit environ USD 44'500.- au dollar d'aujourd'hui… une paille.

Bref, mon coéquipier et moi nous lançons dans la descente depuis le col de San Bernardino dans un rythme de sénateur et puis, au fil des kilomètres, on se laisse aller au charme de ce Speedster de 55 ch pour 750 kg. Sans faire crisser les pneus, il faut tout de même rappeler que pour freiner, il faut appliquer au moins 20 kg de pression sur la pédale et que le volant, dans les lacets, demande également un maniement ferme et déterminé.

Et puis, malgré le pare-brise ridicule et le sentiment d'insécurité qui règne à bord (pas de ceinture de sécurité), ce petit « bolide » se retrouve rapidement à plus de 100 km/h et c'est largement suffisant pour se croire à 150 km/h ou plus dans un modèle contemporain. Je suis sous le charme, les kilomètres défilent et je ne boude pas mon plaisir. Malgré ses 70 ans, une direction approximative et un freinage laborieux, le ressenti est excellent et le confort agréable y compris lors de tracés pavés ou très bosselés.

Le côté rétro de cette balade m'enchante et me permet de rejoindre Bellinzona avec une machine à remonter le temps. Je n'ai pas récupéré mes cheveux mais par contre, cette petite promenade me fait réfléchir au véhicule idéal que j'aimerais pour ce genre de balade. En effet, le plaisir est au rendez-vous sans que j'aie besoin de regarder le compteur de vitesse en permanence pour savoir combien d'années de prison je risque…







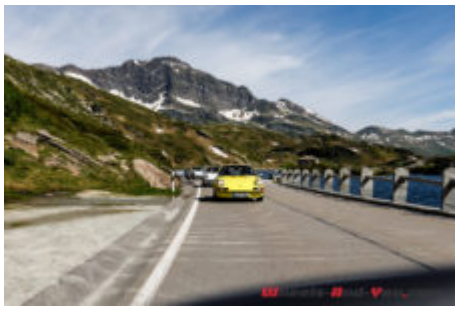
Des sensations et du bruit avec la Carrera 3.2 Cabriolet

Produite à partir de 1984, la Carrera 3.2 a marqué son temps et la version cabriolet apportait une touche exotique à cette 911.

C'est le troisième relai et là encore, ça me permet de faire un saut dans le temps… mais de 30 ans seulement. Cette période me parle plus car les années 80, c'est mon adolescence et cette 911 faisait alors tourner les têtes sur la route. Accéder à une voiture qui a marqué cette période de ma vie mais que je n'ai jamais conduite réserve toujours des surprises, à commencer par cet intérieur totalement désuet mais qui bénéficie de l'Autoradio Porsche Classic. Un accessoire qui permet d'avoir le GPS sur un écran de 3.5 pouces.

Dès le démarrage, c'est un aller simple pour la joie avec ce bruit si caractéristique du Flat 6. Les premiers tours de roue sont un peu laborieux avec ce très long embrayage et je manque de caller à plusieurs reprises dans le trafic. Après un tracé autoroutier bien ennuyeux, c'est la montée sur le col du Gothard qui m'apporte un large sourire car je me retrouve derrière la mythique Carrera 2.7 RS. C'est une montée endiablée qui commence avec une direction un peu floue mais un moteur qui crie toute sa rage dès 3'000 t/min. Les sensations sont là et les sorties d'épingle, grâce à une puissance contenue à 217 ch, sont parfaitement gérables malgré l'absence d'assistance électronique.

Comparée à la génération précédente, cette 911 s'embourgeoise un peu mais selon moi reste fidèle à ce caractère sportif et au son caractéristique qui a fait la réputation de ce modèle.







Enfin, le summum, la 911 GT2 RS

Le badge GT2 a toujours été synonyme d'une 911 extrême. Chaque génération a apporté un style agressif pour ne pas dire exubérant, avec des prestations hors normes. Cette dernière GT2 RS ne déroge pas à la règle et les spécifications du moteur en disent déjà long : Flat 6 de 3'800 cm^3 équipé de deux turbos à géométrie variable et qui délivre 700 ch à 7'000 t/min (zone rouge à 7'200 t/min) ainsi qu'un couple de 750 Nm disponible de 2'500 à 4'500 t/min.

Ce n'est pas seulement la 911 la plus puissante jamais commercialisée pour la route, c'est également la plus chère avec un prix de départ fixé à CHF 370'900.- et quelques options onéreuses comme le modèle d'essai avec le Pack Weissach à CHF 21'700.-. Cette affaire permet de gagner 30 kg avec l'adoption du capot et toit en carbone ainsi que l'arceau-cage en titane et d'autres babioles comme les jantes en magnésium forgé.

Prendre place dans les sièges baquet complets s'avère un exercice aisé mais contraignant à partir d'un certain âge ou gabarit. Un coup d'œil sur le tableau bord donne une petite indication sur ce qui attend le pilote : le compteur de vitesse est gradué jusqu'à 400 km/h. Sur le papier, Porsche annonce des performances phénoménales avec un 0 à 100 km/h en 2.8 secondes, le 0 à 200 km/h en 8.3 secondes et les 300 km/h peuvent être franchis après 22.1 secondes… enfin, pour ce qui est de la vitesse de pointe, elle est limitée à 340 km/h pour une sombre histoire de pneus.

Je ne vais pas le cacher mais si je me suis rendu au fin fond de la Suisse, c'est bien pour essayer ces GT3 RS et GT2 RS sur la même journée et pouvoir mieux les distinguer. Fondamentalement, je suis surpris car je m'attendais à retrouver des voitures très similaires, mais c'est un apriori totalement erroné. Au-delà des chiffres, les moteurs ont un caractère extrêmement différent et ça change tout. Le parallèle avec l'évolution de la 911 de base n'est pas judicieux car si le passage d'un moteur atmosphérique de la 991.1 classique aux turbos de la 991.2 est appréciable, la voiture n'a pas été transcendée d'un point de vue des performances ou même de l'agrément de conduite. Le résultat est meilleur mais il n'est pas extraordinaire.

Dans le cas de ces GT3 RS et GT2 RS, les différences sont tout bonnement monumentales. Même si ces deux voitures proposent des prestations qui ne peuvent être pleinement exploitées que sur circuit, penser que la GT2 RS offre simplement de meilleurs résultats parce qu'elle a 180 ch de plus est un raccourci incorrect. Les moteurs sont incomparables et à mes yeux, les voitures offrent des expériences radicalement différentes.

Alors que le moteur atmosphérique de la GT3 RS devient enivrant à partir de 6'000 t/min, sa version GT2 RS plaque le pilote dès 3'000 t/min et le propulse sans discontinuer à des vitesses carcérales pour la Suisse. De plus, et grâce à des températures plus hautes en fin d'après-midi sur les routes jalonnant les différents cols de la journée, je trouve que la souplesse du moteur de la GT2 RS rend l'exercice beaucoup plus facile malgré la puissance démesurée de l'engin vis-à-vis de la GT3 RS, y compris lors du passage d'épingles à 180 degrés. La GT2 RS permet une meilleure relance dès la sortie de courbe et les différents systèmes électroniques sont moins intrusifs car le point de rupture (décrochage) est plus facile à gérer que sur la GT3 RS.

En plus des impressions de conduite, il y a un élément en voie de disparition à long terme : le son ! Métallique et aigu sur la GT3 RS, sur la GT2 RS il offre une sonorité gutturale et rauque que je trouve encore plus envoutante. Les montées en régime sont franches et continues, la direction (électrique) est bonne, même si je continue de penser que ce n'est pas aussi bien que la version mécanique, et les freins sont excellents, toujours prêts à stopper les 1'470 kg DIN (2.1 kg/CV) déclarés lancés à des vitesses prohibitives.

Bref, je m'élance du Gotthardpass direction Flims et, tout comme avec la GT3 RS,

rouler tranquillement est possible. Les premiers kilomètres sont effectués à la vitesse dictée par la 356 Speedster et malgré les pavés, les virages serrés et l'allure tranquille, la GT2 RS se laisse guider avec un doigt sur le volant. Les 700 chevaux semblent tous domestiqués et sous valium, idem pour les suspensions qui offrent un confort adapté à cette allure de sénateur, y compris sur des pavés. La traversée d'Andermatt ne peut pas passer inaperçue avec ces deux autos et tout le monde ou presque, de 7 à 77 ans comme dit la pub, se retourne.

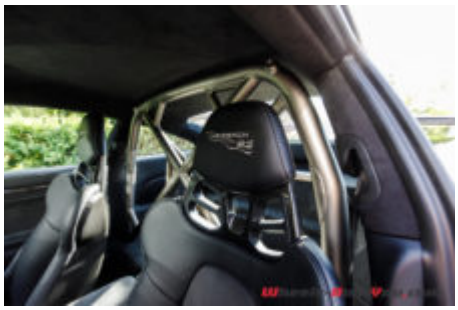
C'est là que l'on entame la remontée en direction de Tavetsch et, à partir de cet instant, c'est un autre monde qui s'ouvre à moi. Dès que le pied se fait un peu plus lourd sur la pédale d'accélérateur, les vitamines pour les 700 chevaux sont libérées et le rodéo commence. D'abord doucement puis, comme si la bride était lâchée, c'est l'emballement et il n'est plus possible de jeter un œil sur les différents compteurs du tableau bord pour « quantifier » ce qui se passe. Les yeux sont rivés sur la route car tout arrive à une vitesse délirante. Le prochain virage ? Pas le temps de passer la 3ème qu'il est déjà là. Le dépassement de deux voitures alors qu'un autre véhicule arrive à 600 mètres ? Je me rabats 500 mètres avant. Il y a comme une courbure du temps dans cette voiture et les secondes ou les mètres effectués ne reflètent pas la réalité. Ça va trop vite, tout va trop vite mais quel pied ! Et le tout dans un sentiment de sécurité tout bonnement phénoménal car même malmenée, la voiture reste d'une stabilité déconcertante et très saine. Les sorties d'épingles sont mieux gérées qu'avec la GT3 RS car le couple monstrueux permet de mieux doser la relance et la puissance. Bref, les rétines collées au fond des orbites, je suis dans une chevauchée fantastique et rien ne vient perturber cette cavalcade un peu folle, je l'avoue.

Les qualités intrinsèques de la 911 de base sont là, mais tout a été poussé à l'extrême et c'est jouissif. Seul bémol, l'aileron et l'arceau cachent un peu la vue arrière et ¾ arrière mais rien de bien méchant.



















Conclusions

Cette journée articulée entre passé et présent était phénoménale, à commencer par son côté rétro. Les progrès réalisés en 30 ou 70 ans sont, bien entendu,

incommensurables. Ils montrent aussi clairement que l'identité d'une marque se forge sur des décennies et en particulier pour des modèles emblématiques.

Après moult hésitations, je décide de ramener la GT2 RS alors qu'il me reste en tout cas 200 km d'autonomie. C'est triste mais pour le moment, à plus de CHF 420'000.- équipée telle quelle, ça reste un rêve inaccessible pour beaucoup. Pour les fondus du chrono, la GT2 RS a signé le meilleur temps sur la piste du Nürburgring avec un temps à 6m47s contre 6m56s pour la GT3 RS. Ceci dit, respectivement, il faudra débourser au minimum CHF 370'000.- et CHF 252'000.-. Est-ce que ça en vaut la peine ?

Si vous vous interrogez, c'est que vous n'avez pas les moyens et aborder la question sous l'aspect rationnel ne vous mènera nulle part ! La GT2 RS coûte 50% de plus qu'une GT3 RS et même si vous avez 34% plus puissance supplémentaire, les chiffres sont têtus et au Nürburgring, les deux voitures sont seulement séparées de 9 secondes… c'est à peine 2% de mieux.

Il n'y a rien donc rien de rationnel dans ce choix, tout est émotionnel et, à bord de cette GT2 RS, je me suis senti comme le maître de 700 chevaux sauvages. Un plaisir qui n'a pas de prix pour ceux qui peuvent se l'offrir.













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

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour l’invitation au 70ème anniversaire de Porsche.



















A lire aussi

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

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”

Genève 2011 – Porsche 918 RSR



