



991 CARRERA S PHASE I

**C'EST LE MOMENT
D'ACHETER !**

PRÉSENTÉE À L'AUTOMNE 2011, LA 991 QUI ÉTAIT LA SEPTIÈME GÉNÉRATION DE LA 911 REPRÉSENTAIT UNE GROSSE ÉVOLUTION, LA PLUS IMPORTANTE DEPUIS LE PASSAGE AU REFROIDISSEMENT LIQUIDE AVEC LA 996. APRÈS 7 ANNÉES DE DÉCOTE, ET MÊME SI LES VALEURS RESTENT PLUTÔT SOUTENUES, LES 991 SONT ENFIN ACCESSIBLES ET FONT LA JOIE DU MARCHÉ DE L'OCCASION. NOUS NOUS SOMMES DONC ARRÊTÉS SUR CELLE QUI PROPOSE LE MEILLEUR RAPPORT QUALITÉ-PRIX DE CETTE GÉNÉRATION, LA CARRERA S PHASE I, DONT LE PREMIER MILLÉSIME SE MONNAIE D'ORÉNAVANT AUX ALENTOURS DE 80 000 € POUR UNE AUTO LOGIQUEMENT KILOMÉTRÉE ET BIEN OPTIONNÉE. LE MOMENT EST DONC VENU D'ACHETER...

TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS KARL GLIEBER



LA FICHE TECHNIQUE

| | |
|------------------|--|
| Moteur | 6 cylindres à plat en alliage Refroidissement liquide 2 doubles arbres à cames en tête 4 soupapes par cylindre Variocam + 3 800 cm ³ |
| Cylindrée | 102 x 77,5 mm |
| Al. x course | 12,5:1 |
| Taux de comp. | 400 ch à 7 400 tr/mn |
| Puissance | 440 Nm à 5 600 tr/mn |
| Couple | Injection directe |
| Alimentation | Boîte manuelle |
| Transmission | 7 rapports ou PDK 7 rapports |
| Train avant | McPherson triangulé Amortisseurs PASM Direction à assistance électrique |
| Train arrière | Essieu multibras LSA Amortisseurs PASM |
| Freins | 4 disques ventilés percés 340x34 mm à l'avant 330x28 mm à l'arrière Assistance, ABS et PSM Etriers en alu 6 pistons à l'avant 4 pistons à l'arrière 8,5j x 20 à l'avant 11j x 20 à l'arrière |
| Jantes | 245/35 zr 20 à l'avant 295/30 zr 20 à l'arrière |
| Pneus | 4 491 x 1 808 |
| Dim. (L x l x h) | x 1 295 mm |
| Voies Av / Ar | 1 538 / 1 516 mm |
| Empattement | 2 450 mm |
| Réservoir | 64 l |
| Coffre | 135 l |
| Cx | 0,29 |
| Poids | 1 395 kg |
| Poids/puiss. | 3,49 kg/ch |



LA COTE RS MAGAZINE

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figurent en page 130.

| Millésime | Très bon état | Etat d'usage |
|-----------|---------------|--------------|
| 2012 | 84 000 € | 70 000 € |
| 2013 | 89 000 € | 73 000 € |
| 2014 | 94 000 € | 77 000 € |
| 2015 | 100 000 € | 81 000 € |
| 2016 | 106 000 € | 85 000 € |

Histoire L'ACTE 3 DE LA 911

L'histoire de la 911 comporte deux périodes bien distinctes : la première s'étend de 1963 à 1998 avec une évolution progressive de la motorisation, des suspensions et de la carrosserie autour d'un habitacle inchangé tout comme le moteur, un six cylindres à plat refroidi par air placé en porte-à-faux arrière. Durant cette période, la 911 a connu 4 carrosseries différentes, les trois premières générations

« INCONTESTABLEMENT, PORSCHE A PARFAITEMENT GÉRÉ LA TRANSITION AVEC UNE 991 QUE L'ON PEUT QUALIFIER DE 911 "3.0" S'INSCRIVANT À LA FOIS DANS LA MODERNITÉ ET LA TRADITION »

ne se différenciant qu'au niveau des pare-chocs tandis que la dernière évolution, la 993, était plus marquée avec des ailes et capots redessinés, tant

à l'avant qu'à l'arrière. En parallèle, la cylindrée du moteur était passée de 2 litres à 3,8 litres tandis que la puissance progressait de 130 à 300 ch.

996 : l'acte 2

La génération 996 apparue en 1997 a marqué le premier changement en profondeur avec une nouvelle coque, un nouvel habitacle et une nouvelle motorisation, la seule contrainte ayant

été de conserver un moteur à six cylindres à plat placé en porte-à-faux arrière, la caractéristique de la 911 qui en avait fait une voiture de légende au

caractère si particulier.

Si la 996 conservait un air de famille avec les 911 plus anciennes grâce à une ligne élan-cée et un pavillon descendant en pente douce jusqu'au bouclier arrière, aucun des traits esthétiques caractéristiques de la 911 comme les phares ressemblant à des yeux de grenouille ou le bandeau reliant les feux arrière n'avait été conservé.

Dans l'habitacle, on ne retrouvait pas grand-chose rappelant la première génération de 911 non plus si ce n'est le tableau de bord à 5 cadrans avec son gros compte-tours central. Traité à la mode bio-design, donc tout en courbes, l'habitacle de la 996 ne manquait pas d'allure, mais ce n'était plus vraiment celui d'une 911, tout au moins pour "les anciens". Ces changements n'empêchèrent pas la 996 d'être un succès commercial avec plus de 160 000 exemplaires vendus.

Au moment de remplacer la 996, Porsche capitalisa sur les acquis de cette nouvelle génération tout en redonnant à la 997 un air de famille plus marqué avec les premières 911. Elle a

ainsi retrouvé les phares ronds et son regard de grenouille tandis que l'habitacle retrouvait une planche de bord en une seule pièce au dessin plus structuré en harmonie avec de nouvelles garnitures de portes elles aussi inspirées des générations précédentes.

991 : 90 % de nouveaux composants

Avec la génération 991, que l'on peut qualifier d'acte 3 de la 911, près de 90 % des composants ont été revus ou remplacés, soit un pourcentage aussi élevé que lorsque l'on est passé de la 993 à la 996, la plus grosse évolution que la 911 n'ait jamais connue auparavant durant les 48 ans qui ont précédé le lancement de la 991. La 991 a néanmoins conservé les grandes lignes de la 997 afin de ne pas créer la même rupture qu'avec la 996, rupture qui avait déconcerté une partie des amateurs.

Une fois de plus, Porsche a parfaitement géré la passation de pouvoir avec une 991 qui a propulsé la 911 dans une nouvelle ère. ■

Moteur PLUS PUISSANT, MOINS GOURMAND

Il y a longtemps que l'équation nouvelle 911 = moteurs plus puissants est entrée dans les mœurs. Porsche n'a pas dérogé à la règle avec la 991 Carrera S dont la puissance a grimpé de 385 à 400 ch et le couple de 420 à 440 Nm, tandis que les régimes maxi sont passés respectivement de 6 500 tr/mn à 7 400 tr/mn et de 4 400 tr/mn à 5 600 tr/mn par rapport à la génération 997.

Pour gagner ces 15 ch tout en abaissant la consommation de carburant, Porsche a travaillé en profondeur ces moteurs A1 apparus sur la 997 phase II. A commencer par la gestion thermique afin d'obtenir une montée en température plus rapide et une gestion thermique plus efficace au bénéfice de la consommation et du rendement moteur. Le liquide de refroidissement est ainsi utilisé pour réguler la température de l'huile moteur, mais aussi de l'huile de boîte et du différentiel. En outre, la température est maintenue à un niveau plus faible en mode sport afin de fiabiliser et d'augmenter le rendement du moteur en utilisation intensive.

Le bruit de l'admission dans l'habitacle

Le travail sur le rendement, lui, a essentiellement porté sur l'admission et l'échappement afin d'optimiser les flux d'air pour accroître les régimes de rotation et gagner en puissance

tandis que les injecteurs étaient dotés de 6 buses de dispersion du carburant afin d'élargir et d'optimiser les plages d'injection de ce même carburant.

Cela s'est accompagné de l'adoption d'actuateurs d'arbres à cames en alu et d'une pompe à huile asservie dans l'optique de réduire la consommation de puissance par le moteur lui-même dans le cadre de son fonctionnement.

La sonorité du moteur est capitale pour une voiture de sport. Avec la 997,

Porsche avait déjà énormément travaillé l'admission avec un résonateur de Helmholtz destiné à supprimer des résonances désagréables à certains régimes. Avec la 991, Porsche a encore plus loin en amenant le bruit de l'admission dans l'habitacle grâce à un petit tuyau qui est "ouvert" en même temps que les valves de l'échappement. Rassurez-vous, une membrane est chargée de ne laisser passer que le bruit et de filtrer tout le reste !

Suspensions dynamiques du moteur

Ce nouvel échappement sport de la 991 possède des valves qui permettent de court-circuiter les silencieux placés dans les ailes arrière tout en connectant les deux rangées de cylindres entre elles. Cela modifie sensiblement les courbes de couple et de puissance sans néanmoins apporter de gain mesurable sur les valeurs maximales.

Enfin, une nouvelle fonction a été rajoutée au Pack Sport Chrono avec les suspensions dynamiques du moteur qui améliorent le filtrage des vibrations tout en diminuant les mouvements du moteur par rapport à la caisse, mouvements qui peuvent perturber la tenue de route. Les électroaimants supportant la mécanique possèdent plusieurs réglages en fonction du mode choisi pour les suspensions et la boîte PDK lorsque la voiture en est équipée. ■



« LES MOTEURS A1 APPARUS SUR LA 997 PHASE II ONT ÉTÉ RETRAVAILLÉS SUR LE FOND AFIN DE GAGNER SUR TOUS LES TABLEAUX »



Transmission et châssis LA PLUS GROSSE ÉVOLUTION

Profitant de l'allongement de l'empattement, Porsche a retravaillé les suspensions de la 991 en augmentant la voie avant de 46 à 52 mm selon les versions et les modèles de jantes pour une meilleure stabilité et une meilleure réactivité du train avant. Comme sur la 997, la 991 Carrera S était équipée des amortisseurs pilotés PASM (Porsche Active Suspension Management) et du PTV (Porsche Torque Vectoring). Sur les voitures pourvues d'une boîte mécanique, il s'agit d'un différentiel autobloquant mécanique tandis que sur les 991 à boîte PDK, il s'agit du PTV Plus dont le blocage de différentiel se fait par voie électronique. Mais dans les deux cas hélas, les interventions du PTV se traduisent par le freinage de la roue arrière intérieure au virage ce qui diminue les performances, même si, il faut le préciser, la stabilité et l'agilité y gagnent.

En option, Porsche proposait également un PASM Sport abaissant l'auto de 20 mm tandis que la Carrera S pouvait être équipée, toujours en option, du PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control). Dans les faits, ce PDCC se compose de barres antirollis actives dont la dureté varie en fonction des circonstances. Une technologie qui permet à l'auto de virer pratiquement à plat sans subir les inconvénients d'une suspension trop ferme lorsque ce n'est pas indispensable, d'autant que la fermeté des barres avant et arrière est gérée de façon indépendante pour une efficacité accrue.

Direction "électrique"

Cependant, la nouveauté sans doute la plus spectaculaire et la plus redoutée de la 991 consistait en l'adoption d'une direction à assistance électromécanique. Utilisé depuis longtemps sur les petites citadines, ce type d'assistance n'a jamais séduit

les amateurs de conduite sportive en raison du manque de sensations et de remontées d'informations dans le volant, informations indispensables à l'efficacité et au plaisir de conduite d'une voiture de sport. L'assistance ZF qui est utilisée sur la 911 est d'une conception entièrement nouvelle et permet d'offrir au conducteur sportif tout ce qu'il est en droit d'attendre d'une sportive tout en autorisant une réduction de la consommation de 0,1 litres aux 100 km et en disposant, en option, d'un mode "Servotronic Plus" facilitant les manœuvres à basses vitesses grâce à une augmentation de la puissance d'assistance.

Gros feins à l'avant

Bien que le poids de la 991 ait été abaissé, la puissance de freinage a été augmentée par l'adoption d'étriers à 6 pistons à l'avant sur la Carrera S dont le diamètre des disques avant a été augmenté de 10 mm alors que leurs poids a diminué et que le système PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) était toujours disponible en option. Par ailleurs, le frein à main est désormais à commande électrique ce qui a permis de supprimer le levier au profit d'une optimisation de la console centrale.

Enfin, le diamètre des jantes a augmenté d'un pouce pour passer à 20 pouces sur la 991 Carrera S tandis que les nouveaux pneus spécialement développés pour la 991 offrent une résistance au roulement en baisse de 7 %.

Côté transmission, la boîte PDK à 7 rapports de la 997 a été conservée tandis qu'une nouvelle boîte manuelle à 7 rapports a fait son apparition, boîte manuelle elle-même dérivée de la PDK afin de réduire les consommations à vitesse stabilisée tout en améliorant les accélérations grâce à des premiers rapports à l'étagement resserré. ■

« VOIE AVANT ÉLARGIE, NOUVELLES SUSPENSIONS, EMPATTEMENT RALLONGÉ, BARRES ANTIROULLIS ACTIVES... LE CHÂSSIS DE LA 991 EST TRANSCENDÉ »



Equipement LE CHANGEMENT DANS LA CONTINUITÉ

Tout comme la carrosserie, l'habitacle fait preuve de changement dans la continuité... à moins que cela ne soit le contraire. On retrouve les grandes lignes structurées de la planche de bord de la 911 avec sa console centrale intégrant l'écran tactile du PCM. Tous les éléments ont néanmoins été redessinés afin de s'harmoniser et de s'intégrer idéalement avec cette large console centrale qui descend en pente douce jusqu'entre les sièges, la suppression du levier de frein à main ayant permis à Porsche de disposer de plus de place pour optimiser l'ergonomie de l'habitacle.

Écran personnalisable

Si le combiné d'instruments conserve ses 5 cadrans avec le compte-tours central, les autres indicateurs ont été modifiés ou déplacés afin d'intégrer un écran TFT de 4,8 pouces à droite du compte-tours. Le dernier cadran à l'extrémité de droite comporte désormais la température d'eau et le niveau d'essence tandis qu'à gauche du compte-tours, on trouve toujours le compteur de vitesse puis un combiné affichant la température et la pression d'huile. Tous les manomètres indispensables sont donc là, mais leur disposition a été rationalisée ce

qui permet une meilleure lisibilité tout en disposant d'un afficheur supplémentaire programmable à volonté par le conducteur, soit pour disposer d'informations supplémentaires sur le fonctionnement de la mécanique, soit pour afficher les indications du GPS, ou, nouveauté amusante et intéressante lorsque la voiture est équipée du Pack Chrono Sport, un indicateur de g qui permet à chaque instant de visualiser les forces d'accélération latérales et longitudinales auxquelles sont soumises la voiture et ses passagers, en particulier en conduite sportive.

Quatre types de sièges

En fonction du degré de sportivité et de confort recherché, Porsche propose quatre types de sièges : Sport, Sport Adaptatifs, Sport Plus et Sport Plus Adaptatifs, ces derniers possédant 9 réglages permettant une adaptation parfaite à la morphologie de chacun : longueur, longueur de l'assise, largeur de l'assise, hauteur de l'avant de l'assise, hauteur de l'arrière de l'assise, inclinaison du dossier, largeur du dossier, hauteur du support lombaire et volume du support lombaire ! Heureusement que ces sièges possèdent une mémorisation des réglages couplée à la clé contact...

Côté confort, les 991 disposent désormais d'une climatisation bizona dont les commandes sont intégrées à la console centrale qui reprend le principe d'une touche/une fonction que l'on retrouve déjà sur la Panamera et le Cayenne. Celle-ci descend en pente douce entre les sièges ce qui a permis de remonter le levier de vitesses afin qu'il soit plus près du volant et donc plus rapide à saisir pour les changements de vitesse en conduite sportive.

Trois systèmes audio

Enfin, pour les amateurs de musique, Porsche proposait trois systèmes audio, du Sound Package Plus (235 watts et 7 canaux) monté en série au Burmester High-End Sound System (1 100 watts et 17 canaux) en passant par le Bose Surround Sound System (445 watts et 9 canaux). L'interface audio universelle désormais placée dans la boîte à gants était livrée en série, mais le chargeur de CD/DVD demeurait en option.

A propos d'options, le catalogue s'est encore enrichi avec la 991 qui pouvait recevoir des phares directionnels, l'assistance parking avant et arrière, un pack d'éclairage d'ambiance pour l'habitacle, le système Porsche Entry & Drive qui permet de conserver la clé de contact dans sa poche ainsi que des joncs en aluminium pour souligner le dessin des vitres latérales. ■

A SAVOIR

Quelques particularités de la 991 Carrera S qu'il est toujours utile de connaître...



Crevaisson

Les 991 n'ont pas de roue de secours, celle-ci étant remplacée par un kit anti crevaisson placé au fond du coffre comprenant un compresseur et un liquide pour colmater la fuite si elle n'est pas trop importante.



Toit ouvrant

Porsche propose deux types de toit ouvrant sur la 991 Carrera S, un toit opaque et un toit en verre. Les deux pouvaient s'entrebaïler ou s'ouvrir complètement. Dans cette seconde configuration, un saute vent en toile se déploie automatiquement.



GPS

La 991 était équipée en série du PCM (Porsche Communication Management), mais le GPS était en option. La plupart des 991 Carrera S en ont été équipées, mais ce n'est pas toujours le cas. A bien vérifier au moment de l'achat !



Pack Sport Chrono

Le Pack Sport Chrono proposé en option offre plusieurs modes de gestion de la boîte PDK commandés par touches sur la console centrale. Avec cette boîte, le Pack Sport Chrono permettait aussi de disposer du Launch Control.



Porte-gobelets

Dans les 991 étaient équipées de sièges à réglage électrique en longueur, en hauteur et en inclinaison. Pour en avoir plus comme les sièges à mémoire, adaptatifs, chauffants ou ventilés, il fallait puiser dans la liste des options.



Sièges électriques

Toutes les 991 étaient équipées de sièges à réglage électrique en longueur, en hauteur et en inclinaison. Pour en avoir plus comme les sièges à mémoire, adaptatifs, chauffants ou ventilés, il fallait puiser dans la liste des options.

En bref...

• L'entretien

Porsche prévoit une révision tous les 30 000 km ou tous les deux ans. Ne pas oublier l'échéance des deux ans car même si une voiture roule peu, les fluides perdent leurs propriétés avec le temps... En revanche, si vous faites beaucoup de circuit, la voiture souffre davantage et il faut réduire les intervalles entre deux entretiens. Si vous êtes vraiment un pistard acharné, deux vidanges moteur et une vidange de boîte par an ne sont pas de trop, sans oublier de purger les freins très régulièrement.

• Les préparations

En dehors du remplacement de l'échappement, rares sont les préparateurs qui ont réussi à afficher des gains de puissance significatifs sur un moteur affichant déjà 105 ch par litre de cylindrée. En revanche, il est nettement plus facile de faire évoluer le châssis avec des suspensions sport et des réglages adaptés à une conduite sportive, sans oublier des plaquettes de freins plus mordantes que celles de série.

• Les pneus

Contrairement aux idées reçues qui veulent que les manufacturiers fassent payer plus cher les pneus homologués Porsche, les pneus marqués "N" sont rarement plus coûteux qu'en version standard alors que leur comportement sur la 911 est bien meilleur. Certains fabricants ont développé des pneus spécialement adaptés à des modèles aussi sportifs que les 991 Carrera S qui permettent d'adopter des réglages de trains rendant la 991 Carrera S encore plus efficace en conduite rapide.

• Les options

Le catalogue des options de la 991 Carrera S phase I comportait près d'une centaine d'options permettant de personnaliser en profondeur sa voiture neuve. Sur le marché de l'occasion, cela peut créer des disparités entre deux voitures à priori identiques, mais dont l'équipement peut varier du plus sportif au plus luxueux. Quoi qu'il en soit, la 991 Carrera S est globalement bien équipée à la base, pratiquement aucune option n'étant indispensable à l'agrément de conduite.

IDENTIFIER UNE 991 CARRERA S

Le numéro de série qui figure sur la carte grise doit correspondre à celui que l'on retrouve en différents endroits de l'auto : à la base du pare-brise côté conducteur et sur le montant de porte passager.

Il figure également sur le carnet d'entretien
Millésime 2012 : à partir de wpoz99zcs110061 (moteur à partir de 69c00501)
Millésime 2013 : à partir de wpoz99zds110061 (moteur à partir de 69d00501)
Millésime 2014 : à partir de wpoz99zes110061 (moteur à partir de 69e00501)
Millésime 2015 : à partir de wpoz99zfs110061 (moteur à partir de 69f00501)
Millésime 2016 : à partir de wpoz99zgs110061 (moteur à partir de 69g00501)



Le numéro de série est visible à travers le pare-brise



La plaque d'identification constructeur est dans le passage de porte passager

« PAS DE RÉVOLUTION À PROPREMENT PARLER DANS L'HABITACLE, MAIS UN RESTYLING S'INSPIRANT DE LA PANAMERA ET DU CAYENNE AU PROFIT D'UNE OPTIMISATION DE L'ERGONOMIE GÉNÉRALE »

« LA 991 CARRERA S, C'EST UN PEU DR JEKIL ET MR HYDE : UNE AUTO APAISANTE EN CONDUITE RAISONNÉE QUI PEUT S'AVÉRER DIABOLIQUE LORSQUE SON CONDUCTEUR PASSE EN "MODE SPORTIF" »

Essai ELLE FRISE LE SANS-FAUTE

On se sent immédiatement bien à bord de la 991 Carrera S, en particulier dans cet exemplaire très bien équipé mis à notre disposition par David Marciano (Speedstar). Les changements apportés au design de l'habitacle ne refirant rien à son allure familière tout en lui donnant un coup de jeune et un niveau de qualité perçue qui est en hausse. Les sièges Sport Plus maintiennent toujours aussi efficacement avec un dessin très proche de celui de la génération 997, Porsche ayant peaufiné les détails comme il se doit.

Familière et rassurante

Dès les premiers "pas", on a tout de suite l'impression d'avoir déjà roulé des milliers de kilomètres au volant de cette 911. C'est d'ailleurs là la principale qualité de la 991 que nous apprécierons (une nouvelle fois) tout au long de notre essai : elle vous met en confiance, et ce quelles que soient les circonstances. On y trouve tout de suite la position de conduite idéale grâce aux multiples réglages

des sièges électriques, mais si vous voulez exploiter le potentiel du châssis, les sièges Sport Plus comme sur celle-ci, ou encore mieux, les sièges Sport Adaptatifs sont pratiquement indispensables pour encaisser les accélérations latérales générées par le châssis.

Faire chanter l'admission

Si les boutons placés sur la partie arrière de la console centrale ne sont pas très pratiques d'accès, ils sont parfaitement fonctionnels et placés de façon intuitive ce qui permet de les utiliser sans (presque) quitter les yeux de la route. En revanche, s'il n'empiète pas sur la garde au toit, le toit ouvrant extérieur nous a une nouvelle fois quelque peu déçu car la surface d'ouverture ne semble pas exploitée au maximum et les bruits aérodynamiques sont moyennement filtrés. La nouvelle 911 s'apprécie donc davantage fenêtres et toit fermé, ce qui n'est pas forcément un handicap, Porsche ayant énormément travaillé le bruit du moteur grâce à un résonateur acoustique faisant parvenir les bruits d'admission dans

l'habitacle lorsque l'échappement est en mode sport. Celui-ci est d'ailleurs une option pratiquement indispensable pour profiter pleinement du 6 cylindres tant il libère une sonorité un peu trop étouffée par ailleurs.

Mode roue libre

Rien à dire sur la boîte PDK, elle est parfaite de discrétion et d'efficacité, le mode manuel étant pratiquement inutile tant la gestion électronique fait bien son travail. Cette boîte robotisée "dialogue" idéalement avec votre pied droit et le moteur vous permettant ainsi de profiter à plein de la Carrera S, tant en conduite apaisée qu'au moment de faire parler la poudre des 400 ch. La 991 inaugure un mode roue-libre lorsque l'on ne sollicite pas l'accélérateur. Cela permet d'économiser du carburant, mais cela peut s'avérer "piégeux" en descente car la 991 peut prendre de la vitesse sans que le conducteur ne le remarque tout de suite. Cette difficulté à ressentir la vitesse à laquelle on roule est d'ailleurs l'un des rares défauts de la 991, mais peut-on appeler cela un défaut puisque c'est avant tout une preuve d'efficacité. Il n'empêche que le conducteur doit être particulièrement vigilant sous peine de se faire surprendre au-delà des limitations de vitesses... voire bien au-delà tant la 991 passe vite en courbes.

Plus de sousvirage

La principale évolution qui saute immédiatement au visage du conducteur est la disparition quasiment totale du sousvirage traditionnel de la 911 grâce à l'élargissement de la voie avant. A tel point que les "vieux" porschistes pourraient presque se faire surprendre en devant débrayer en entrée de virage, l'auto ayant mieux "engagé" que l'on ne s'y attend quand on est habitué aux 911 plus anciennes. ■

CONCLUSION

Porsche nous avait promis une grosse évolution avec la 991, promesse tenue car il ne fait aucun doute que la 911 a franchi une nouvelle étape dans son développement qui ne semble pas près de s'arrêter ! Très facile à conduire, redoutablement efficace, dotée d'un train avant qui est véritablement sur des rails, la 991 a fait réellement rentrer la 911 dans le vingt-et-unième siècle. Elle crée de nouveaux standards en matière d'efficacité et de tenue de route sans y laisser son âme et sans rien perdre de ce qui a fait sa légende, les sensations étant plus que jamais au rendez-vous ! ■

« LE SOUVIRAGE A PRESQUE TOTALEMENT DISPARU GRÂCE À L'ÉLARGISSEMENT DE LA VOIE AVANT »



PERFORMANCES ET CONSOMMATION

| Boîte mécanique | |
|-----------------|---------------------------|
| Vitesse maxi | 304 km/h |
| 0 à 100 km/h | 4,5 s |
| 0 à 160 km/h | 9,4 s |
| 0 à 200 km/h | 14,4 s |
| 80 à 120 km/h | 5,9 s (6 ^{ème}) |
| Conso mixte | 9,5 l/100 km |
| Emissions CO2 | 224 g/km |

| Boîte PDK | |
|-----------------|--------------|
| Vitesse maxi | 302 km/h |
| 0 à 100 km/h | 4,3 s |
| Mode Sport Plus | 4,1 s |
| 0 à 160 km/h | 9,0 s |
| Mode Sport Plus | 8,7 s |
| 0 à 200 km/h | 13,9 s |
| Mode Sport Plus | 13,6 s |
| 80 à 120 km/h | 2,4 s |
| Conso mixte | 8,7 l/100 km |
| Emissions CO2 | 205 g/km |

LA 991 CARRERA S
EN DÉTAILS**Eclairage**

Si les phares bi-xénon étaient en série sur les 991 Carrera S, Porsche proposait également en option des phares dynamiques qui permettaient d'éclairer la route dans les virages. Pas encore de phares à LED sur cette génération de 911, il faudra attendre la phase II pour pouvoir en bénéficier.

Coffre

Avec 135 litres, le coffre avait une contenance identique à celui de la 997. Elle était ramenée à 125 litres sur les Carrera 4, Carrera GTS et GT3. Porsche propose des valises dont les dimensions spécialement adaptées permettent de profiter au maximum de la capacité du coffre.

Tableau de bord

S'il conserve les 5 cadrans traditionnels, l'un d'entre eux est remplacé par un afficheur programmable proposant les fonctions moteur, la carte GPS, les informations de guidage ou encore les accélérations latérales ou longitudinales.

Palettes

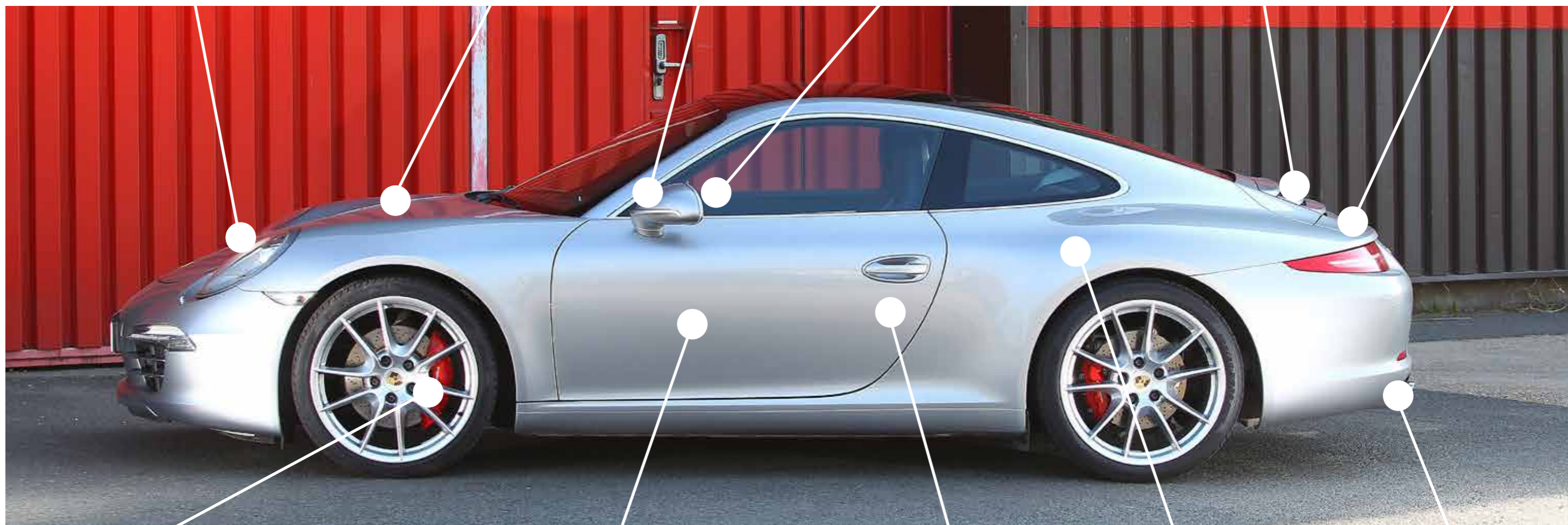
Porsche proposait deux volants optionnels sur la 991, le volant multifonctions et ce volant SportDesign doté de palettes lorsqu'il était associé à la boîte PDK.

Moteur

Sur la 991, le moteur est devenu totalement invisible, au point qu'il faut démonter le bouclier arrière pour pouvoir remplacer le filtre à air ! En ouvrant le capot on ne voit que deux ventilateurs, une entrée d'air pour l'admission et les orifices de remplissage d'eau et d'huile.

Aileron

L'aileron est désormais fixé sur la carrosserie ce qui a permis de réduire son poids tout en augmentant son efficacité de 20 % grâce à une largeur accrue de 15 %. Il possède plusieurs degrés d'inclinaison selon la vitesse et l'ouverture du toit ouvrant afin de conserver la même efficacité aérodynamique.

**Freins**

D'origine, la 991 Carrera S était équipée de disques de 340 mm à l'avant et de 330 mm à l'arrière accompagnés d'étriers 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière. En option, des disques en céramique PCCB étaient proposés au prix de 8 551,40 € en 2012.

Boîte PDK

La très grande majorité des 991 Carrera S ont été livrées avec la boîte PDK qui offrait des performances plus élevées et une consommation plus faible que la boîte manuelle.

Sièges avant

Cette 991 Carrera S est équipée des sièges Sport Plus optionnels. En option, Porsche proposait également les sièges Sport électriques et les sièges Sport Adaptatifs Plus à mémoire.

Places arrière

Grâce à l'allongement de l'empattement, les places arrière sont plus spacieuses que sur les générations précédentes, mais l'espace bagage est moins pratique que sur les 997 du fait de l'espace plus important consacré au compartiment moteur.

Echappement

L'échappement sport de la 991 possède des valves qui permettent de court-circuiter les silencieux placés dans les ailes arrière tout en connectant les deux rangées de cylindres entre elles. Cela modifie sensiblement les courbes de couple et de puissance sans apporter de gain mesurable sur les valeurs maximales.

