

991 CARRERA S

LA STAR DU MARCHÉ DE L'OCCASION !



S'IL EN EST UNE QUI FAIT FANTASMER BON NOMBRE DE PORSCHISTES COMME DE FUTURS ADEPTES DE LA MARQUE, C'EST BIEN LA 991 CARRERA S PHASE I. IL FAUT DIRE QU'ELLE CUMULE TOUS LES ATOUTS, CE QUI EXPLIQUE QU'ELLE AIT ÉTÉ LA PLUS VENDUE DES CARRERA DE SA GÉNÉRATION ET LE DEMEURE DEPUIS SUR LE MARCHÉ DE L'OCCASION. POSITIONNÉE COMME LE MEILLEUR RAPPORT QUALITÉ/PRIX DE LA GAMME GRÂCE À SON MIXTE D'ÉQUIPEMENTS TECHNIQUES ET DE CONFORT LIVRÉS EN SÉRIE, ELLE PROFITE ÉGALEMENT DE SON 3,8 LITRES DE 400 CH, LE DERNIER SIX CYLINDRES ATMOSPHÉRIQUE SUR UNE CARRERA. AUTANT VOUS DIRE QUE TOUT LE MONDE SE L'ARRACHE, D'AUTANT PLUS QUE LES ANNÉES PASSANT, SA COTE MOYENNE SE SITUE DORÉNAVANT AUX ALENTOURS DE 80 000 € ALORS QU'IL FALLAIT DÉBOURSER DE L'ORDRE DE 120 000 € OPTIONS COMPRISSES POUR SE L'OFFRIR NEUVE. C'EST DONC LE MOMENT DE PASSER À L'ACTION !



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.

DE LA 911 ORIGINELLE A LA 991

50 ANS D'ÉVOLUTIONS...
DANS LA CONTINUE

Que de chemin parcouru entre la 911 originelle et l'apparition de la 991 ! Non seulement aucune autre sportive, ni aucune autre voiture en général d'ailleurs, n'a su passer le cap des 50 ans, mais surtout, la 911 a su rester fidèle à ses principes. Bien sûr elle a évolué au gré des avancées technologiques mais sa silhouette n'a jamais été remise en cause pas plus que les fondamentaux de son architecture tout comme son légendaire six cylindres. Reste que quand on la décrypte, 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

les trois premières générations ne se différenciant qu'au niveau des pare-chocs tandis que la dernière évolution, la 993, était plus marquée avec des ailes et des 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.

De la 996 à la 991

La seconde période, qui va de 1998 à 2012 débute avec la génération 996 qui a marqué la première évolution en profondeur de la 911 avec une nouvelle coque, un nouvel habitacle et une nouvelle motorisation refroidie par eau, la seule

Si la 996 conservait un air de famille avec les 911 plus anciennes grâce à une ligne élancée et un pavillon descendant en pente douce jusqu'au bouclier arrière, certains traits esthétiques si caractéristiques de la première ère de la sportive Porsche comme les phares ressemblant à des yeux de grenouille ou le bandeau reliant les feux arrière étaient repensés.

Dans l'habitacle, le style évoluait également mais le tableau de bord à 5 cadrans avec son gros compte-tours central demeurait, une autre marque de fabrique de la 911. Traité à la mode bio-design du moment, donc tout en courbes, l'habitacle de la 996 demeurait celui d'une 911 mais n'était plus tout à fait le même. Ces changements n'empêchèrent pas la 996 d'être un succès commercial qui remplaça la marque sur les rails du succès 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. La 997 renouait ainsi avec les phares ronds tandis que l'habitacle retrouvait une planche de bord en une seule pièce au dessin plus structuré en parfaite harmonie avec les nouvelles garnitures de portes, elles aussi inspi-

rées des générations précédentes.

Tradition et modernité

Avec la génération 991 qui fait son apparition en 2012 et que l'on peut qualifier d'acte 3 de la 911, cette dernière fait un nouveau bond en avant puisque 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. On peut donc affirmer que cette 7ème génération de 911 a incontestablement ouvert une nouvelle ère dans l'histoire de la 911, notamment en termes de technologie. Mieux, avec du recul, son positionnement mêlant subtilement tradition et modernité a ouvert la voie à la 992 qui a enfoncé le clou en la matière. Une chose est sûre, chez Porsche, on n'a pas fini de faire perdurer le mythe 911...

En ce qui concerne notre sujet du jour, les 991 Carrera phase I, cette génération a donné lieu au déroulé de gamme désormais bien rodé depuis la 997 phase II : Carrera, Carrera 4, Carrera S et 4S, mais aussi Carrera GTS et 4GTS sans oublier la Carrera Anniversaire, la Carrera qui a fêté les "50 ans" de la 911.

Mais place tout d'abord à la star du marché de l'occasion, la 991 Carrera S phase I... ■

« SI LA 996 A MARQUÉ UN TOURNANT DANS L'HISTOIRE DE LA 911, LA 991 A LITTÉRALEMENT ENFONCÉ LE CLOU EN MÉLANT PLUS QUE JAMAIS TRADITION ET MODERNITÉ »

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,

contrainte ayant consisté à conserver un moteur à six cylindres à plat placé en porte-à-faux arrière, la caractéristique essentielle de la 911 qui lui vaut son caractère si particulier.

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)



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



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

**COTE MECANIQUE
UN MOTEUR GAGNANT
SUR TOUS LES FRONTS**

Avec la 991 phase I, la Carrera S a franchi un nouveau cap en termes de chiffres qui marquent les esprits en atteignant le seuil psychologique des 400 ch, un nouveau record pour une Carrera.

Il y a longtemps que l'équation nouvelle 911 égale moteurs plus puissants est entrée dans les mœurs. Porsche n'a donc 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. En parallèle, 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 : un sacré bond en avant !

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 leur gestion thermique afin d'obtenir une montée en température plus rapide et, plus généralement, une meilleure gestion des échanges de chaleur au bénéfice de la consommation et du rendement moteur en général. Le liquide de refroidissement est ainsi utilisé pour réguler la température de l'huile moteur mais aussi celle 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 la mécanique et d'augmenter le rendement du moteur en utilisation intensive.

Sonoriser 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'acuateurs 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 est allé 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 !

Pack Sport Chrono

Ce nouvel échappement sport 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. ■

**COTE CHASSIS
LA 911 SE REINVENTE**

Voie avant élargie, suspensions retravaillées, empattement rallongé, barres antirollis actives... le châssis de la 991 est transcendant !

Profitant de l'allongement de l'empattement, Porsche a retravaillé les suspensions 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'agissait d'un différentiel autobloquant mécanique tandis que sur les 991 à boîte PDK, on parlait de PTV Plus dont le blocage de différentiel se faisait 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. On ne peut pas tout avoir non plus...

Porsche Dynamic Chassis Control

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 à assistance électromécanique

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.

Nouvelle boîte manuelle

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 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. ■

« MÊME LA 996 N'AVAIT PAS CONNU UNE TELLE RÉVOLUTION EN MATIÈRE DE CHÂSSIS, TOUT OU PRESQUE ÉTAIT NOUVEAU SUR LA 991 AVEC A LA CLE UNE TENUE DE ROUTE AUX LIMITES REPOUSSÉES COMME JAMAIS »

« LE CAP DES 400 CH A ÉTÉ ATTEINT, MAIS SURTOUT, LES RÉGIMES MAXI DE PUISSANCE ET DE COUPLE FAISAIENT UN BOND EN AVANT AU PROFIT DE SENSATION DE CONDUITE EN NETTE PROGRESSION »





COTE EQUIPEMENT NOUVEAU STYLE ET CONFORT ACCRU

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 désormais 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.

Ecran TFT de 4,8 pouces

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 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, profiter d'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.

Confort accru

En fonction du degré de sportivité et de confort recherché, Porsche proposait 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, hauteur 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 de contact...

Côté confort toujours, 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

retrouvait déjà sur la Panamera et le Cayenne d'alors. 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, donc plus rapide à saisir pour les changements de vitesse en conduite sportive.

Sono XXL

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 permettant de conserver la clé de contact dans sa poche ainsi que des joncs en aluminium pour souligner le dessin des vitres latérales. ■

A SAVOIR



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 permettrait aussi de disposer du Launch Control.



Porte-gobelets

Dissimulés par une baguette au-dessus de la boîte à gants, les porte-gobelets se déploient devant les grilles de ventilation pour garder les boissons fraîches en été et chaudes en hiver ; les Américains en raffolent...



Toit ouvrant

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



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.



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 !



Crevaillon

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

PERFORMANCES ET CONSUMMATION

	Boîte mécanique	Boîte PDK
Vitesse maxi	304 km/h	302 km/h
0 à 100 km/h	4,5 s	4,3 s
0 à 100 km/h (Sport +)	-	4,1 s
0 à 160 km/h	9,4 s	9,0 s
0 à 160 km/h (Sport +)	-	8,7 s
0 à 200 km/h	14,4 s	13,9 s
0 à 200 km/h (Sport +)	-	13,6 s
80 à 120 km/h	5,9 s (6 ^{ème})	2,4 s
Conso mixte	9,5 l/100 km	8,7 l/100 km
Emissions CO2	224 g/km	205 g/km

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 7 rapports ou PDK 7 rapports
Transmission	McPherson triangulé
Train avant	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
Jantes	6 pistons à l'avant 4 pistons à l'arrière 8,5 x 20 à l'avant 11 x 20 à l'arrière
Pneus	245/35 zr 20 à l'avant 295/30 zr 20 à l'arrière 4 491 x 1 808 x 1 295 mm
Dim. (L x l x h)	1 538 / 1 516 mm
Voies Av / Ar	2 450 mm
Empattement	64 l
Réservoir	135 l
Coffre	0,29
Cx	1 395 kg
Poids	3,49 kg/ch
Poids/puiss.	
Prix de vente neuf	103 970 €
hors options (2012)	

LA COTE RS MAGAZINE

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figurent en page 132.

Millésime	2012
Très bon état	79 000 €
Etat d'usage	62 000 €
Millésime	2013
Très bon état	83 000 €
Etat d'usage	66 000 €
Millésime	2014
Très bon état	90 000 €
Etat d'usage	70 000 €
Millésime	2015
Très bon état	94 000 €
Etat d'usage	76 000 €



« HAUT DANS LES TOURS, LE MOTEUR DE LA 991 CARRERA S HURLE COMME JAMAIS : LE SEUL PROBLÈME CONSISTE À TROUVER DES ESPACES SUFFISAMMENT LIBRES POUR L'EMMENER À LA LIMITE TANT LE PAYSAGE VOUS SAUTE AU VISAGE ! »

AU VOLANT

LA 911 REINVENTÉE

Aucun doute à ce sujet, se sent immédiatement bien à bord de la 991 Carrera S. Les changements apportés au design de l'habitacle ne retirent rien à son allure familière tout en lui donnant un coup de jeune et un niveau de qualité perçue qui est en très nette hausse. Les nouveaux sièges Sport Plus équipant notre 991 Carrera S maintiennent très efficacement, Porsche ayant peaufiné les détails comme il se doit.

Sentiment de "quiétude" à bord

Dès les premiers tours de roues on a tout de suite l'impression d'avoir déjà roulé des milliers de kilomètres au volant de cette 911. C'est d'ailleurs la principale qualité de la 991 que nous apprécions (une nouvelle fois) tout au long de notre essai : elle vous met instantanément en confiance, et ce quelles que soient les conditions de roulage. On y trouve immédiatement sa position de conduite idéale grâce aux multiples réglages des sièges électriques, mais si vous voulez exploiter l'incroyable potentiel du châssis, les sièges Sport Plus, ou encore mieux, les sièges Sport Adaptatifs sont pratiquement

indispensables pour encaisser les accélérations latérales générées par le châssis.

Résonateur acoustique

Si les boutons placés sur la partie arrière de la console centrale ne sont pas très pratiques d'accès, ils sont parfaitement fonctionnels et positionnés de façon intuitive ce qui permet de les utiliser sans (presque) quitter les yeux de la route. En revanche, s'il n'empêche 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. Ce dernier est d'ailleurs une option pratiquement indispensable pour profiter pleinement du 6 cylindres tant il libère une sonorité un peu trop étouffée par ailleurs.

Un six-cylindres diabolique

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 est en connexion idéale 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 libérer les 400 ch. A propos de ce six-cylindres, le relèvement des régimes maxi de puissance comme de couple n'a fait que découpler les sensations ressenties au volant. Haut dans les tours, le moteur de la 991 Carrera S hurle comme jamais. Le seul problème consiste finalement à trouver des espaces suffisamment libres pour l'emmener à la limite tant le paysage vous saute au visage !

En conduite soft, la 991 inaugure un mode roulibre lorsque l'on ne sollicite pas l'accélérateur. Cela permet d'économiser du carburant mais il faut savoir que cela peut s'avérer perturbant 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 Carrera S ; mais peut-on qualifier cela de défaut puisque c'est avant tout une preuve d'efficacité. Il n'empêche que le conducteur doit être particu-

lièrement vigilant sous peine de se faire très vite surprendre au-delà des limitations de vitesses... voire bien au-delà tant la 991 passe vite en courbes !

Car la principale évolution que l'on note lorsqu'on est aux commandes de la 991 Carrera S, c'est la disparition quasi totale du soubassement traditionnel de la 911 grâce à l'élargissement de la voie avant. A tel point que les anciens 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 modèles plus anciens. Comme le phénomène du survirage a lui aussi été grandement contenu, autant vous dire que la 991 est un véritable régal à piloter.

A la fois plus efficace et plus sûre que jamais, la Carrera S ouvre de nouveaux horizons aux connaisseurs de la marque tout en démocratisant la 911 auprès de ceux qui la découvrent au travers de la 991. Quelle auto ! ■



CONCLUSION

Très facile à conduire, redoutablement efficace, dotée d'un train avant véritablement sur des rails et d'un train arrière de moins en moins capricieux, la 991 a fait réellement rentrer la 911 dans le vingt-et-unième siècle en créant de nouveaux standards en matière d'efficacité et de tenue de route.

Ajoutez-y une esthétique particulièrement réussie avec une ligne beaucoup plus dynamique que celle de la 997 et le fait que la phase I soit la dernière Carrera de l'histoire à avoir embarqué un six cylindres atmosphérique et vous comprendrez pourquoi elle fait autant fantasmer... surtout en Carrera S !



LA 991
CARRERA S
EN DÉTAILS



1 - 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.



2 - 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.



3 - 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.



4 - 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.



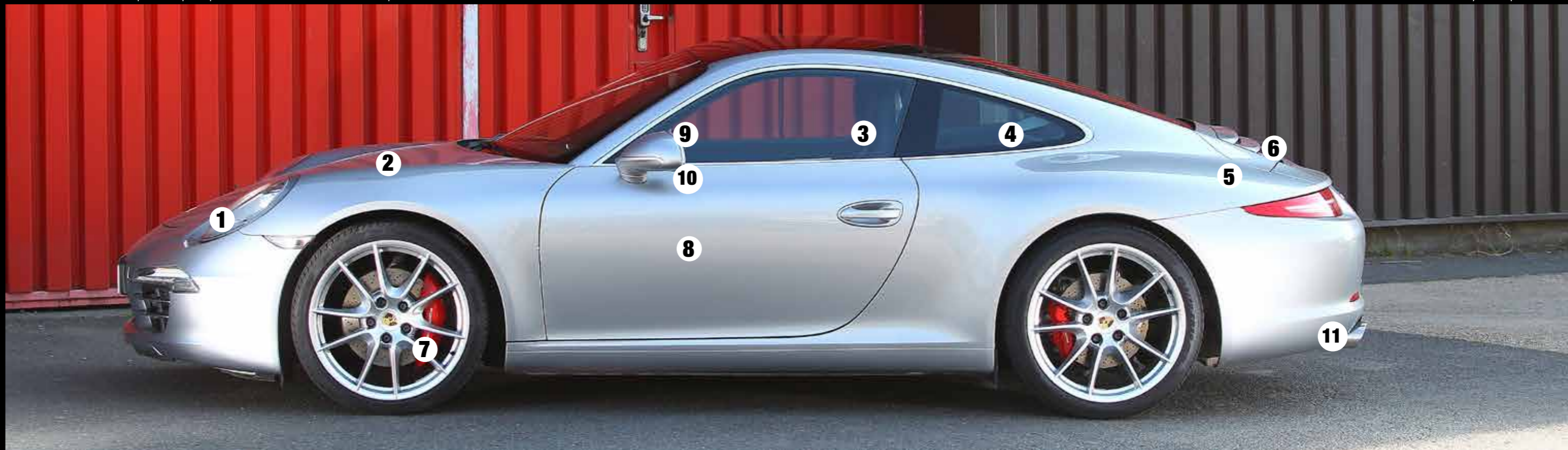
5 - Moteur

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.



6 - 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.



7 - 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.

8 - 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.

9 - 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.

10 - 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.

11 - 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.

