

Porsche 911 (992.2)

Nouvelle ère

Porsche a présenté la phase 2 de sa 911 type 992. La grande nouveauté est l'adoption d'une motorisation hybride – longuement attendue – qui mise avant tout sur la performance sans, visiblement, péjorer l'essence du modèle.

L'électrification de la Porsche 911 est un serpent de mer qui aura tenu en haleine les médias et les fans de la marque durant de longues années. En 2017 déjà, Oliver Blume, le patron de la marque, dévoilait à votre serviteur lors d'une interview que «la prochaine génération de la 911 (ndlr: le type 992) sera prévue pour une électrification dès sa conception. Sa mise en œuvre ne se fera en revanche pas avant la seconde phase du modèle». Promesse tenue, donc, avec l'arrivée d'un nouveau groupe propulseur hybride appelé «T-Hybrid» sur la seconde phase du type 992 de la 911.

Compact, léger et plus puissant

À l'inverse du système «E-Hybrid», hybride rechargeable qui équipe les Cayenne et Panamera, le nouveau dispositif «T-Hybrid» de la 911 est plus compact, léger et repose sur une architecture 400 V. Il n'ajoute que 50 kg au poids total du véhicule, à 1595 kg à vide, dont 27 kg pour la batterie. Le compromis entre performance, réduction des émissions de CO₂ et poids additionnel est, selon la marque, idéal. Voilà qui permettrait de préserver les qualités dynamiques qui ont fait la réputation de la 911 à travers les générations.

Non rechargeable sur une prise secteur et n'offrant pas de roulage 100% électrique, le groupe motopropulseur «T-Hybrid» est constitué d'une batterie de 1,9 kWh logée à l'avant du véhicule. Elle alimente à la fois un moteur électrique logé dans la boîte de vitesses à double embrayage PDK ainsi qu'un turbo électrique qui gave à lui seul les deux bancs de cylindres du moteur thermique. Ce dernier, entièrement nouveau et plus compact que son prédécesseur, dis-



Porsche 911 Carrera GTS.

pose d'une cylindrée de 3,6 l. (contre 3 litres auparavant) et développe sans assistance électrique 485 ch/570 Nm. La puissance cumulée du système «T-Hybrid» atteint au total 541 ch et 610 Nm. Le 0 à 100 km/h est annoncé en 3,0 s. et la vitesse de pointe culmine à 312 km/h.

Pour l'heure, seule la nouvelle Porsche 911 Carrera GTS sera équipée du moteur «T-Hybrid». Elle s'équipe en outre de série des roues arrière directrices.

Du nouveau aussi pour la 911 Carrera

L'arrivée du moteur hybride permet au modèle d'entrée de gamme, la 911 Carrera, d'évoluer elle aussi. Elle repose toujours sur le bloc biturbo de 3 litres, mais reçoit l'échangeur plus gros de la Turbo et les turbocompresseurs auparavant réservés au modèle GTS. Ainsi améliorée, la 911 Carrera développe 394 ch/450 Nm. Elle bondit de 0 à 100 km/h en 4,1 s (3,9 s avec le pack Sport Chrono) et atteint 294 km/h en pointe.

Retouches stylistiques pour plus d'efficacité

Comme de coutume, l'arrivée de la seconde phase d'un modèle apporte son lot de retouches stylistiques. À l'avant, la 911 reçoit un nouveau bouclier. L'éclairage évolue lui aussi: les optiques intègrent désormais les feux de jour qui étaient auparavant constitués de bandeaux lumineux déportés au-dessus des écopés d'aération. Cela a permis d'augmenter la taille de ces dernières. La 911 Carrera GTS ajoute des flaps placés devant les ouïes motorisées de ses prises d'air. En position fermée, elles optimisent les flux aérodynamiques et lorsque la demande en puissance est élevée – et donc le refroidissement également –, elles s'ouvrent.

À l'arrière, la grille du capot, ainsi que le bandeau lumineux, évoluent en douceur.

Cockpit entièrement numérique

Trois évolutions majeures sont à signaler à l'intérieur de l'habitacle. S'agissant de l'inter-



L'intérieur de la Porsche 911 Carrera GTS.

face conducteur, la nouvelle 911 se démarque désormais avec un bouton Start, toujours placé à gauche du volant. Ouf! L'essentiel est sauf. De série, l'intérieur de la 911 est proposé en stricte deux places; une disposition 2+2 reste toutefois disponible en option gratuite. Enfin, l'instrumentation devient entièrement

numérique. L'écran incurvé de 12,6 pouces permet de personnaliser l'affichage, offrant jusqu'à sept dispositions différentes, y compris une vue classique inspirée du tableau de bord traditionnel à cinq cadrans. Au moment de mettre sous presse (24 mai), les tarifs en Suisse, ainsi que le conte-

nu du «Porsche Swiss Package», sont encore inconnus. A titre indicatif, les tarifs en Allemagne de la 911 Carrera débutent à 128 700.- euros et ceux de la 911 Carrera GTS à 170 600.- euros. Les livraisons de la 911 Carrera débuteront cet été et celles de la 911 Carrera GTS plus tard dans l'année. ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage
d'informations



B
Badan
MOTOS



BADAN MOTOS

Rue Lamartine 23
1203 Genève
T. +41 22 345 30 65
www.badan-motos.ch



XSR 900
GP

YAMAHA
Revs Your Heart