

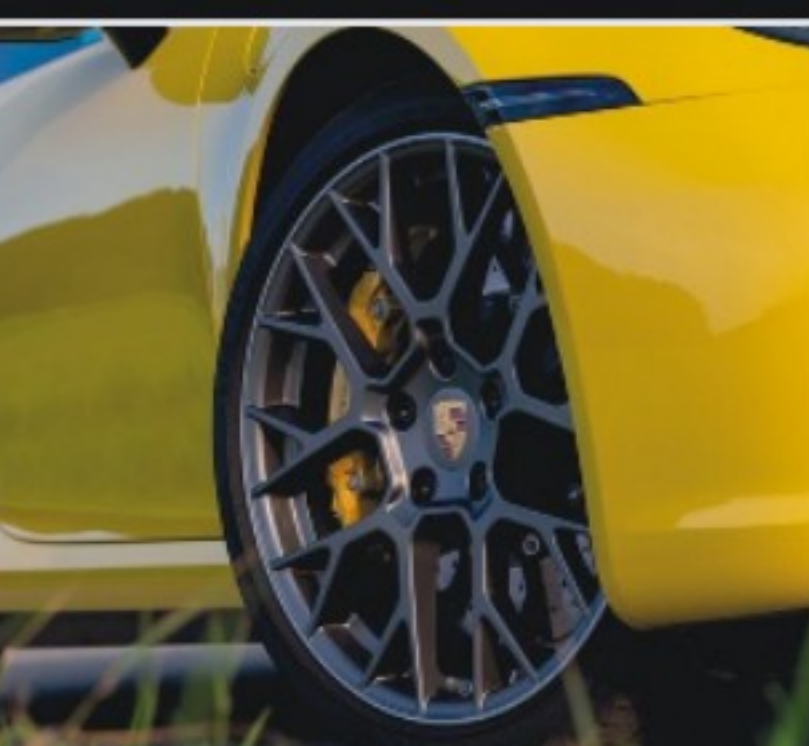
FLAT6
Magazine

HORS-SÉRIE

FLAT6

Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE



ENCYCLOPÉDIE PORSCHE

911

2019

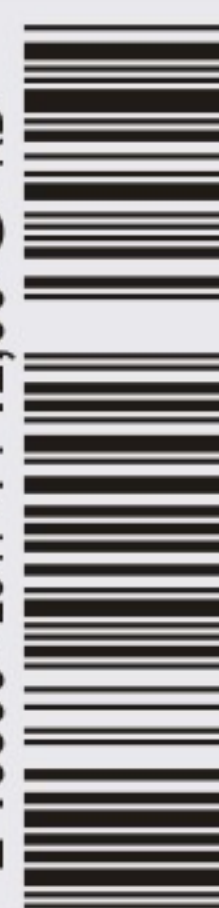
N°8

2025



FRANCE / BELGIQUE : 12,00 €
LUX. : 12,90 € - CH. : 18 CHF
ESP / IT / PORT.CONT / DOM :
12,90 € - CAN. : 20,99 \$ CAD

L 16899 - 23 H - F: 12,00 € - RD



Toutes les versions
Les motorisations

992

Tous les coloris
Les éditions limitées

PORSCHE



Encore ce même rêve qui revient.

NOUVELLE 911.

Icône éternelle, la 911 est de retour.
 Avec une ligne épurée et la technologie T-Hybrid, issue du sport automobile.

911 Carrera GTS (16/08/2024) - Valeurs WLTP : Conso. combinée : de 10,5 à 11,0 l/100km.
 Plus d'informations sur le site www.porsche.fr. Porsche France S.A.S. RCS Nanterre B348 567 504.



Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

SOMMAIRE



P6 Millésime 2019

- 992 Carrera S
- 992 Carrera S Cabriolet
- 992 Carrera 4S
- 992 Carrera 4S Cabriolet



P20 Millésime 2020

- 992 Carrera
- 992 Carrera Cabriolet
- 992 Carrera 4
- 992 Carrera 4 Cabriolet



P30 Millésime 2020

- 992 Belgian Legen Edition

P36 Millésime 2020

- 992 Turbo S
- 992 Turbo S Cabriolet

P48 Millésime 2020

- 992 Turbo
- 992 Turbo Cabriolet

P56 Millésime 2020

- 992 Targa 4
- 992 Targa 4S
- 992 Targa 4S Heritage Design Edition



P66 Millésime 2021

- 992 GT3
- 992 GT3 Touring

P78 Millésime 2022

- 992 Carrera GTS
- 992 Carrera 4 GTS
- 992 Targa 4 GTS
- 992 Targa 4 GTS Edition 50 Years Porsche Design
- 992 Carrera GTS America Edition

P92 Millésime 2022

- 992 Sport Classic

P100 Millésime 2023

- 992 GT3 RS

P112 Millésime 2023

- 992 Carrera T

P120 Millésime 2023

- 992 Dakar



P128 Millésime 2024

- 992 Carrera GTS Le Mans Centenaire Edition

P134 Millésime 2024

- 992 S/T

P142 Millésime 2025

- 992 Turbo 50





Select Automobiles

LE SPÉCIALISTE DES VOITURES ALLEMANDES ET DE PRESTIGE

Select Automobiles excelle dans la vente et l'importation de véhicules récents allemands, et d'autres véhicules de prestige sur demande, et est tout particulièrement spécialisé dans les Porsche depuis plusieurs années.

En proposant une sélection rigoureuse des meilleurs véhicules de prestige sur le marché européen, et tout particulièrement très fortement optionnés avec des historiques irréprochables, leur objectif est la satisfaction de leurs clients à 100%.

Select Automobiles propose dans son showroom des véhicules en stock, des dépôts ventes, du financement personnalisé et des garanties Europe jusqu'à 72 mois mais peut aussi proposer des recherches personnalisées si nécessaire.

Toute l'équipe est à votre disposition pour réaliser vos rêves les plus fous !



Scannez ce QR Code pour faire une visite virtuelle de notre Showroom



SELECT AUTOMOBILES - 18 RUE DE L'INNOVATION - 85150 LES ACHARDS
OLIVIER ROBIN - 06 27 52 06 94

WWW.SELECT-AUTOMOBILES.FR

ÉDITO

UNE ESPÈCE EN VOIE D'EXTINCTION

Comme chaque génération de 911, la 911 type 992 Phase 1 produite entre 2019 et 2024 a déjà bon nombre d'admirateurs, mais elle a également fait face à son lot de critiques. Trop large, trop aseptisée, trop silencieuse, trop ceci, pas assez cela. C'est ainsi, il y en aura toujours pour dire que chaque nouvelle génération de 911 vient dénaturer l'ADN de la marque et bafoue les principes originels qui définissent ce qu'est une Porsche 911. Pourtant, lorsque vous voyez les chiffres de ventes, chaque génération depuis la 911 type 996 en 1998 a fait mieux que la précédente et la 911 type 992 ne fait pas exception à la règle. Et le moins qu'on puisse dire, c'est que la génération 992 a su nous gâter avec des modèles particulièrement épicés, si ce n'est inattendus. Le premier qui me vient à l'esprit est la 992 Dakar. Qui aurait cru qu'un jour, Porsche oserait nous proposer une 911 conçue pour le franchissement, la boue et le sable ? Même à l'usine, ce lancement a suscité de longs débats pendant des années, mais ils ont osé, et ils ont bien fait ! Ensuite, la 992 GT3 RS a perpétué dignement la lignée des GT3 RS, tandis que la 992 S/T a su honorer la place laissée par la 991 R tout en plaçant la barre un peu plus haut que les GT3 Touring qui figurent probablement dans les listes de Noël de tous les amateurs de Porsche. Dois-je mentionner la façon très intelligente qu'ont eue les ingénieurs de réinventer le concept de Sport Classic avec l'édition limitée sur base de 992 ?



Tout cela pour dire que génération après génération, le constructeur parvient toujours à créer de la surprise, de la performance, et même de l'émerveillement tout en parvenant à faire vivre la 911 avec son temps, avec les tendances du moment, et surtout avec les réglementations qui ne cessent de s'amonceler sur les bureaux des concepteurs. Si vous pensez que la 911 a perdu son âme, prenez le volant d'une 992 Carrera T. C'est la moins puissante des 911, et elle est pourtant sonore, joueuse, confortable et polyvalente, tout en assumant un petit grain d'insolence, preuve que l'ADN de la 911 se trouve toujours dans toutes les 911 de la gamme.

Cela fait maintenant plus de dix ans que je travaille avec *Flat 6 Magazine*, et j'ai découvert une chose : tous les porschistes ont leur cathédrale. Il y a ceux qui rêvent de caisses G, ceux qui ne jurent que par la 964, ceux qui aiment déjà la 991 comme si c'était déjà une voiture de collection. Et vous

pouvez me croire sur parole si je vous dis qu'il y en a, peut-être encore un peu jeunes, que la 992 a fait rêver comme vous avez peut-être rêvé devant la 911 2.4 S en 1973.

A mesure que le temps passera, la 992 gagnera beaucoup d'amateurs à sa cause. Parce qu'à mesure que le temps imposera davantage d'électrification, de normes, de silence et gommara toujours plus les sensations de nos sportives, vous verrez que l'on portera un œil nouveau sur la 992 et ce qui peut nous sembler aujourd'hui un peu trop silencieux ou un peu trop confortable nous paraîtra demain – ou après-demain – un peu suranné, plein de gadgets qu'on n'utilise plus, un peu ferme, et on ne s'intéressera plus qu'à ces sensations mécaniques hors normes distillées par une race d'autos en voie de disparition : la sportive à moteur thermique. Ce que la 992 sera pour toujours.

Bonne lecture.

Thomas Schenck

Flat6 Magazine est publié par Flat 6 Éditions SAS au capital de 884 724 €

Rédaction / Administration / Petites Annonces / Abonnements / Anciens numéros / Fabrication
Flat 6 Éditions « Garopôle »
Place de la gare 80100 Abbeville
Tel: 03.22.60.03.63
contact@flat6editions.fr

Directeur de la publication et Directeur de la rédaction Hors série
Marc Zighera

Rédacteur en chef Hors série
Thomas Schenck
tschenck@flat6editions.fr

Rédaction
Marc Joly, Thomas Schenck

Rédacteurs graphistes
Laurent Plateau / lplateau@flat6editions.fr

Assistante de gestion
Nelly Bouton / nbouton@flat6editions.fr

Conception graphique
Nathalie Jacquemin Murtin
natmurtin@gmail.com

Lectrice-Correctrice
Nathalie Vrignaud
nathalie@esperluette-correction.fr

Rédactrice web / Community Manager
Charlotte Bazaille
cbazaille@flat6editions.fr

Photos : Marc Joly / Porsche AG /
Christophe Gasco / Archives /
Thomas Schenck

Gestion des ventes au numéro et de la promotion
(numéro réservé aux diffuseurs et dépositaires)
A Juste Titres - Julien Tessier
jtessier@ajustetitles.fr
Réassort et quantités modifiables sur
Direct-Editeurs.fr (appli gratuite)

Impression
Léonce Deprez - Zac Artois Pole 2
Allée de Belgique - 62128 Wancourt



Origine du papier
intérieur - Allemagne
couverture - Belgique
Taux de fibres recyclées : 0%
Certification : PEFC

Ptot : intérieur 0,016 kg/tonne
Ptot : couverture 0,01 kg/tonne

Distribution
MLP (France)
Tondeur (Belgique)
Imprimé en France / ISSN : 1156-9425

Régie publicitaire
RST communication
55 Chemin du Liseron - Lieudit Surle
83230 Bormes les Mimosas
Tél. : 04 98 01 50 50
flat6regie@orange.fr
Directeur de la publicité
Christian Tahon : 06 08 28 72 10
Business Developer
Naziha Laroussi : 06 67 97 46 30

Flat6 Magazine est membre du



www.flat6mag.com
f flat6magazine
@ flat6magazine
in flat6magazine
flat6magazine



Tous les textes et photos sont placés sous copyright Flat 6 Magazine et sont interdits de reproduction sous quelque forme que ce soit sans accord préalable. L'envoi de textes ou photos implique l'accord des auteurs et modèles pour une reproduction libre de tous droits et suppose que l'auteur se soit muni des autorisations nécessaires à la parution. Les textes et documents envoyés à la rédaction ne sont pas retournés à leurs auteurs, y compris les annonces photo. Les annonces publiées dans Flat 6 Magazine pourront être réutilisées à titre gracieux.

MILLÉSIMÉ 2019

992 CARRERA S

992 CARRERA S CABRIOLET

992 CARRERA 4S

992 CARRERA 4S CABRIOLET





UN PEU D'HISTOIRE

Salon de Los Angeles, 28 novembre 2018 : Porsche lève le voile sur la huitième génération de Porsche 911, nom de code 992. C'est la première fois de l'histoire qu'une version est présentée en commençant

par la Carrera S et la Carrera 4S, sans petite version. Mais surtout, c'est une nouvelle ère pour la 911 : l'atmosphérique a déjà tiré sa révérence avec la 991 Phase 2, et la 992 propulse la 911 dans

une génération numérique. La 911 tâche de rester en phase avec son époque, quitte à indisposer les passionnés. Et, dès janvier 2019, le constructeur présente les déclinaisons cabriolet.



Les arêtes dans le capot avant sont une référence directe aux 911 refroidies par air.

DÉTAILS EXTÉRIEURS

992 Carrera S et Carrera 4S

Sa silhouette, immédiatement reconnaissable, reste fidèle à l'ADN Porsche avec des lignes fluides et dynamiques qui évoquent à la fois la sportivité et l'élégance.

Le long capot plat, associé à un pare-brise relativement vertical et à une ligne de toit qui descend doucement vers l'arrière, crée une allure profilée et agressive. Cette conception est héritée des premières générations de 911 et trouve dans la 992 une expression modernisée et affinée. La lunette arrière prolongée se fond harmonieusement avec la grille de capot arrière, intégrant subtilement le

troisième feu stop vertical, un détail distinctif et fonctionnel.

La face avant de la 992 Carrera S est un hommage aux modèles classiques tout en adoptant des codes stylistiques modernes. Les ailes avant, larges et musclées, abritent des phares à LED au design circulaire rappelant les premières générations de 911, mais avec une technologie d'éclairage à quatre points lumineux, une signature esthétique instaurée par le constructeur depuis 2014. De nombreuses technologies sont disponibles pour les phares, notamment de nouveaux phares matriciels capables de réguler

leur luminosité en fonction des obstacles ou pour éviter d'éblouir les automobilistes. Le capot avant, avec ses rainures caractéristiques et sa ligne droite séparant le bouclier avant, renforce le lien avec les modèles qui ont ponctué l'histoire de la 911 entre 1963 et 1998. Les prises d'air avant horizontales, dotées de volets de refroidissement actifs, optimisent l'aérodynamisme et le refroidissement du moteur en fonction des besoins. À l'arrière, la 992 Carrera S se distingue par des lignes horizontales nettes et un bandeau lumineux reliant les feux arrière tridimensionnels à LED, soulignant la largeur et la



Le bandeau lumineux arrière équipe désormais toutes les 911.

stabilité du véhicule. La grille de capot arrière noire, avec ses lamelles verticales, non seulement aide à l'alimentation en air frais du moteur, mais sert également de base pour le troisième feu stop. Les deux doubles sorties d'échappement intégrées dans le diffuseur arrière ajoutent une touche de sportivité tout en améliorant l'efficacité aérodynamique. En option, on peut choisir un échappement sport à deux sorties rondes. La grande nouveauté, et on pourrait presque parler de régression, est le fait que les Carrera S et Carrera 4S ont désormais la même largeur. Jusqu'à la génération 991, les versions en quatre roues motrices avaient des ailes arrière plus larges. Les designers

ont expliqué que le fait de réduire la largeur des ailes de la Carrera S aurait terni la cohérence des proportions, ils y ont donc renoncé. Seul détail permettant de distinguer les Carrera 4S à l'exception du monogramme « Carrera 4S » ? Les barrettes de la grille arrière adoptent une finition chromée.

L'aérodynamisme joue un rôle crucial dans le design de la 992 Carrera S. Les volets de refroidissement actifs, situés dans les prises d'air avant, se ferment pour réduire la traînée à haute vitesse et s'ouvrent pour maximiser le refroidissement lorsque nécessaire, notamment en conduite sportive. A l'arrière, le nouvel aileron mobile occupe toute la largeur afin

d'augmenter de 45% sa surface de prise au vent. Il possède trois modes : rabattu, Eco et Performance. Il se déploie en mode Eco entre 90 et 150 km/h, ou à partir de 60 km/h si la température de suralimentation est trop élevée. A partir de 150 km/h, il passe en position Performance et les lames dans le bouclier avant s'ouvrent également.

Les nouvelles 911 Carrera S sont équipées de série de jantes en alliage léger de 20 pouces à l'avant et de 21 pouces à l'arrière, avec de nouveaux dessins proposés en option. On constate également de nouvelles finitions disponibles comme la finition Aurum (or mat), des finitions couleur carrosserie, noir mat, etc. Ces roues →

2019 / JANTES		
Nom de la Jante	Taille Avant	Taille Arrière
Jante « Carrera S »	20 pouces	21 pouces
Jante « Carrera Classic »	20 pouces	21 pouces
Jante « RS Spyder Design »	20 pouces	21 pouces
Jante « Carrera Exclusive Design »	20 pouces	21 pouces
Finitions des jantes		
Platine finition satinée		
Noir brillant		
Noir finition satinée		
Noir Intense métallisé		
Aurum finition satinée		
Jantes peintes en couleur extérieure		



Les nouvelles jantes RS Spyder Design.



Un cabriolet peint dans la teinte spéciale Bleu Miami.

de grande dimension non seulement améliorent l'adhérence et la stabilité du véhicule, mais ajoutent également une touche visuelle distinctive des nouvelles 992. Notons que certaines finitions ne sont pas disponibles en fonction des jantes, les possibilités de personnalisation étant plus limitées pour les jantes RS Spyder Design et les jantes Carrera Classic. De plus, des options comme les étriers de frein peints en noir et les aérokits permettent d'affiner encore davantage l'apparence de la voiture. Le nuancier évolue et voit apparaître de nouvelles couleurs : le Vert Aventurine ou le Bleu Gentiane, notamment, font leur apparition. Mention spéciale pour les couleurs spéciales (pour ainsi dire) qui incitent

les clients à piocher dans un éventail de couleurs vives. Un dernier mot au sujet des cabriolets : esthétiquement, ils sont très proches des coupés à l'exception, bien sûr, du toit en dur remplacé par une capote en toile. Et la grille moteur est très légèrement plus basse, mais le détail est presque imperceptible. Le système de capote est constitué de supports en magnésium intégrés. La capote peut s'ouvrir ou se fermer en environ 12 secondes, même en roulant jusqu'à 50 km/h, et peut être actionnée via la clé de contact. Le ciel de toit isolant, tant sur le plan thermique qu'acoustique, assure une meilleure isolation thermique et réduit les bruits du vent, assurant un confort optimal. →

2019 / NUANCIER EXTÉRIEUR

Teintes unies	
	Blanc
	Noir
	Rouge
	Jaune Racing
Teintes métallisées	
	Blanc Carrara
	Argent GT
	Gris Quartz
	Gris Dolomite
	Bleu Gentiane
	Bleu Nuit
	Vert Aventurine
Teintes spéciales métallisées	
	Craie
	Rouge Carmin
	Orange Fusion
	Bleu Miami
	Vert Lézard
Couleurs des capotes	
	Noir
	Bleu
	Brun
	Rouge



Ce modèle est peint en Orange Fusion et monté des jantes optionnelles Carrera Classic.

ROSEPASSION.COM

Toutes les pièces pour une marque légendaire



LIVRAISON RAPIDE

Service client de qualité
Catalogue complet de pièces

POUR TOUS LES MODÈLES

356, 911, 912, 914, 924, 928, 944, 959, 964,
968, 986, 987, 991, 993, 996, 997, Boxster,
Carrera, GT, Cayenne, Cayman, Macan,
GT2, GT3, GT4, Panamera, RS, RSR, CUP,
Prototype et Competition.

PIÈCES MÉCANIQUES

HABITACLE ET ÉQUIPEMENT

JANTES ET CARROSSERIE

WWW.ROSEPASSION.COM

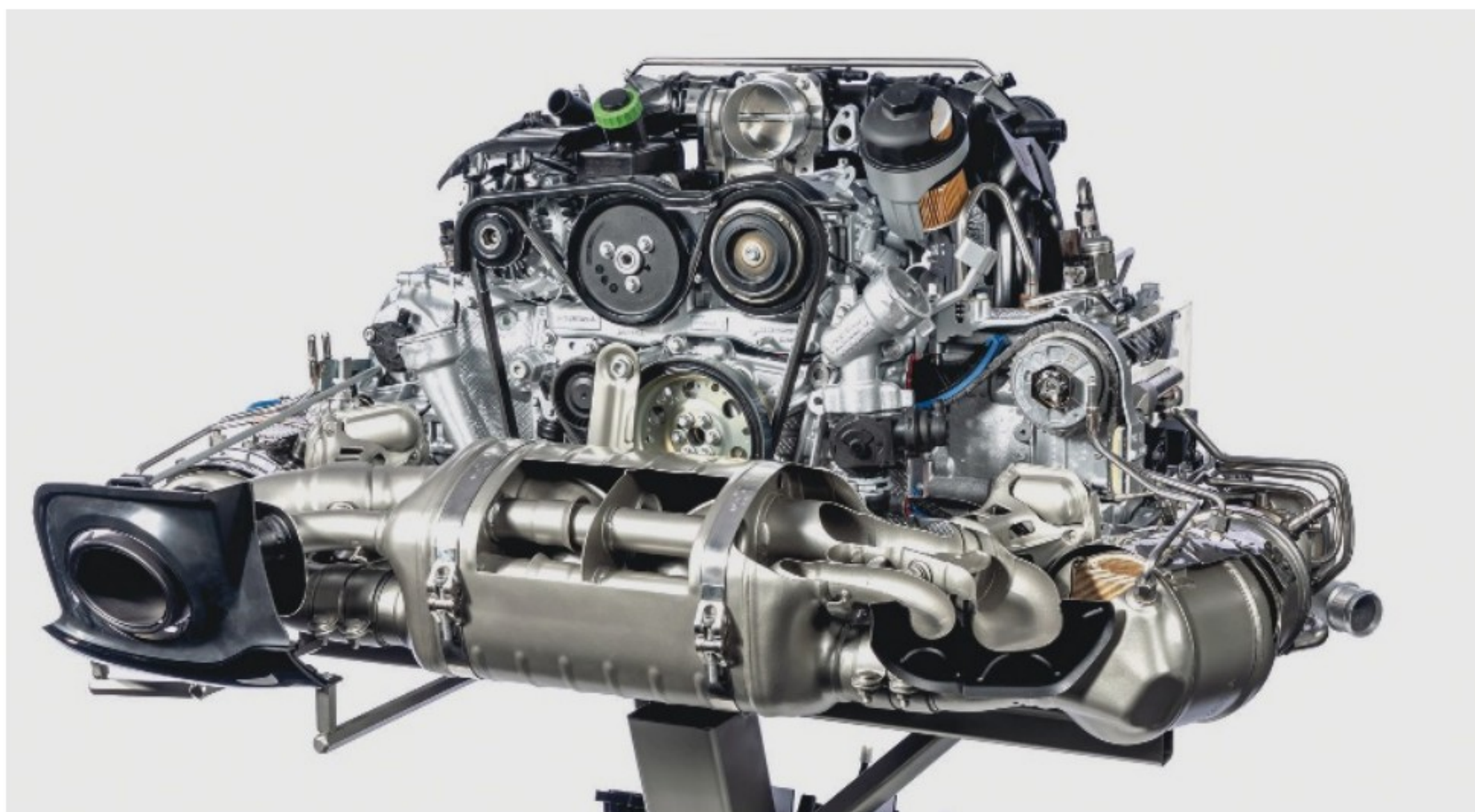
contact@rosepassion.fr | (+33) 3 82 468 911 • (+33) 3 82 468 930

FACEBOOK | INSTAGRAM @ROSEPASSION_COM

ROSEPASSION.COM

MOTEURS / PERFORMANCES

Le cœur de la 992 Carrera S est un moteur flat-six (six cylindres à plat) de 3,0 litres, équipé de deux turbocompresseurs. Les turbocompresseurs à géométrie variable (VTG) optimisent le flux d'air à tous les régimes moteur, assurant une réponse immédiate à l'accélération et une courbe de couple toujours aussi impressionnante. Le moteur des 992 Carrera S et 4S développe une puissance maximale de 450 ch à 6500 tr/min et un couple maximal de 530 Nm disponible dès 2300 tr/min jusqu'à 5000 tr/min. Par rapport à la 991 Phase 2, cela représente un gain de 30 ch et de 30 Nm. Cette plage de couple étendue assure une souplesse d'utilisation dans toutes les situations ainsi que des reprises très vigoureuses. On peut critiquer le manque relatif de caractère des moteurs turbo mais côté performances, ils enterrent les moteurs atmosphériques. Pour gagner de la puissance, les ingénieurs ont d'abord conçu de nouveaux turbos, plus grands, et qui ont la particularité d'être désormais disposés en miroir, si



C'est un nouveau six cylindres à plat dont la cylindrée a été réduite à 3 litres qui équipe la 992 Carrera S.

bien que les roues de compresseur et de turbine (dont les diamètres ont été agrandis) tournent maintenant dans des directions opposées. Parmi les détails améliorés autour des turbos, on note une nouvelle commande pour les soupapes de dérivation, qui n'a plus lieu par pression négative, mais de manière électrique via des moteurs pas à pas. Cela permet d'en améliorer la rapidité et la précision. La pression est maintenant de 1,2 bar. Le rapport volumétrique est passé de 10,1:1 à 10,2:1.

Le moteur est équipé d'un système d'injection directe d'essence (DFI) qui pulvérise le carburant directement dans les chambres de combustion à une pression de 200 bars. Ce système favorise un mélange air-carburant optimal, et améliore l'efficacité énergétique car il permet l'injection optimale de la quantité d'essence voulue à l'instant t. Le moteur est géré par un système de gestion électronique Bosch EMS SDI 3.1 qui assure la régulation de l'injection et de l'allumage pour chaque cylindre.

2019 / MOTEUR

Modèle	N° de type moteur
992 Carrera S	MA2.20
992 Carrera 4S	MA2.20



Ce cabriolet Carrera S est peint en Vert Léopard, une teinte spéciale assez rare et empruntée à la 991 GT3 RS Phase 2.



2019 / FICHE TECHNIQUE

	992 Carrera S
Moteur	6 cylindres à plat bi-turbo en porte-à-faux arrière
Cylindrée	2 981 cm ³
Alésage x Course	91,0 mm x 76,4 mm
Puissance	450 ch à 6500 tr/min
Couple	530 Nm à 2300-5000 tr/min
Rapport volumétrique	10,2:1
Lubrification	Carter sec
Injection	Injection directe
Carburant	SP98
Capacité du réservoir	67 litres
Capacité du réservoir d'huile	8,5 litres
Consommation de carburant	9,0 l/100 km

2019 / TABLEAU DES PERFORMANCES

Modèle	0-100 km/h			Vitesse max.
	Boîte mécanique	PDK mode normal	PDK mode Sport Plus	
992 Carrera S	4,2 s	3,7 s	3,5 s	308 km/h
992 Carrera S cabriolet	4,4 s	3,9 s	3,7 s	306 km/h
992 Carrera S	4,1 s	3,6 s	3,4 s	306 km/h
992 Carrera 4S cabriolet	4,3 s	3,8 s	3,4 s	304 km/h

Un cabriolet Carrera S peint en Vert Aventurine, inspiré du Vert Aventure des Porsche 911 type 993 du milieu des années 90.

Il est également équipé d'un filtre à particules OTTO, qui vient réduire le niveau sonore et ternir la sonorité qui, il faut bien l'avouer, est un peu quelconque.

Le système de lubrification est un désormais traditionnel système par carter sec avec réservoir d'huile séparé et plusieurs pompes pour assurer une lubrification constante même dans les conditions de conduite les plus extrêmes. Le refroidissement du moteur est assuré par deux échangeurs thermiques placés de manière centrale sous la grille de capot arrière, améliorant l'efficacité du refroidissement et réduisant la température de l'air d'admission. Grâce à ces innovations techniques, la 992 Carrera S peut atteindre une vitesse maximale de 308 km/h et accélérer de 0 à 100 km/h en seulement 3,7 secondes avec le Pack Sport Chrono optionnel. La fonction Launch Control, incluse dans ce pack, optimise les démarrages en offrant une adhérence maximale et des accélérations fulgurantes. →

TRANSMISSIONS

Boîte PDK

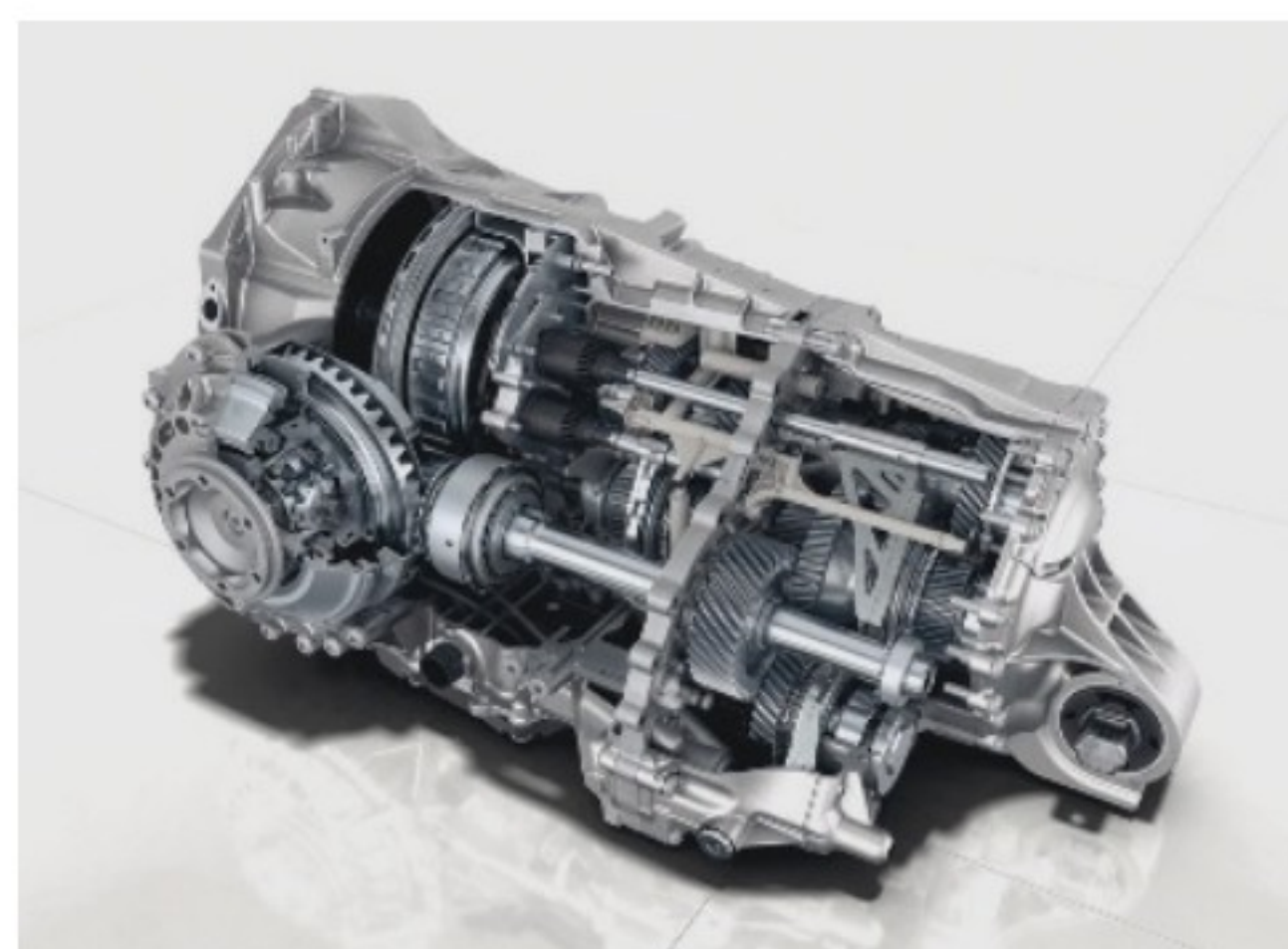
C'est la grande surprise au lancement de la 992 Carrera S : la boîte manuelle n'est pas encore disponible et seule la PDK est proposée. La 992 Carrera S est donc équipée, de série et par défaut, de la boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK) à 8 rapports qui est une version entièrement nouvelle de la PDK. Pour rappeler rapidement le fonctionnement, cette boîte à double embrayage permet des changements de vitesse ultra-rapides sans interruption de la traction, offrant ainsi une accélération continue et sans à-coups. Le système PDK se compose de deux sous-boîtes réunies dans un même carter, avec deux embrayages permettant d'enclencher à tour de rôle deux arbres indépendants. Pendant que l'une des sous-boîtes travaille, la seconde prépare déjà le rapport suivant, ce qui permet des passages de rapports en quelques millisecondes. Le tout est servi pour une gestion électronique de haut niveau qui permet à la boîte de se montrer très performante, quel que soit le mode de conduite. A son aise en ville, comme sur circuit, en somme. La PDK dispose d'une nouvelle pompe à huile et d'un rapport d'essieu allongé.

Une autre grande nouveauté réside dans les modes de conduite. Le sélecteur de modes, situé sur le volant, permet de choisir entre plusieurs configurations de conduite adaptées à différents styles et conditions :

- **Normal** : Ce mode privilégie le confort et l'efficacité énergétique, avec des passages de rapport en douceur et à des régimes moteur optimisés pour une conduite quotidienne.
- **Sport** : Le mode Sport rend la gestion du moteur plus dynamique, les rapports sont passés à des régimes plus élevés et les rétrogradages sont plus anticipés, offrant une expérience de conduite plus sportive.
- **Sport Plus** : En mode Sport Plus, la boîte PDK adopte une configuration encore plus agressive, avec des changements de vitesse extrêmement rapides et une gestion du moteur orientée vers la performance maximale. Ce mode active également la fonction Launch Control pour des départs fulgurants.
- **Individual** : Ce mode permet de personnaliser les réglages de la boîte de vitesses, du moteur et des systèmes de suspension selon les préférences du conducteur.
- **Wet** : Conçu pour les conditions de route mouillée, ce mode ajuste la réactivité de la transmission et d'autres systèmes pour améliorer la



L'ancien levier de la PDK a été remplacé par ce petit joystick qui a été beaucoup critiqué. Pas très sport...



La boîte PDK compte désormais 8 rapports, au profit de la réduction de la consommation de carburant.

sécurité et la stabilité.

Launch Control La fonction Launch Control, incluse dans le Pack Sport Chrono, améliore les départs en optimisant la traction et la distribution de la puissance afin de vous offrir des départs arrêtés canon. Cependant, on ignore dans quelle mesure son usage régulier vient mettre à mal la durée de vie des embrayages.

La boîte PDK à 8 rapports n'améliore pas seulement les performances, mais elle contribue également à l'efficacité énergétique. La vitesse max est atteinte sur le 6ème rapport, les rapports 7 et 8 permettant de maintenir des régimes moteur plus bas à haute vitesse, réduisant ainsi la consommation de carburant. De plus, cette configuration améliore le confort de conduite sur les longs trajets, en diminuant le bruit et les vibrations.

En dernier lieu, la boîte PDK communique en permanence avec d'autres systèmes de la 992 Carrera S, tels que le Porsche Stability Management (PSM), le Porsche Active Suspension Management (PASM) et le Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus). Ces systèmes communiquent

en temps réel pour ajuster la réponse du moteur, la traction et la stabilité en fonction des conditions de conduite.

Boîte manuelle

Il a fallu attendre le mois de novembre 2019 pour voir la boîte manuelle apparaître sur la liste des options disponibles pour la 992. Porsche s'est montré peu disert sur ses évolutions, mais elle conserve un étagement à 7 rapports. On la critique souvent pour la présence d'un 7ème rapport qui ne nous semble pas toujours indispensable, mais il faut saluer l'effort du constructeur pour maintenir la boîte manuelle en vie. D'autant que sur les 991 Phase 2, la PDK a représenté 95% des ventes en Europe, et 85 % aux Etats-Unis, c'est dire ! A l'usage, le septième rapport ne peut être enclenché que si vous êtes déjà sur le 6ème rapport, donc cela ne gêne pas le maniement. Il n'y a qu'au rétrogradage qu'on s'y perd un peu. Une fonction « Auto blip » en mode Sport Plus assure un talon-pointe artificiel, remettant un petit coup de gaz lorsque vous rétrogradez. →

Exclusivité «ANC Dalle»



Revêtement de sol - Dalles PRO 3D Cubiques ajourées.
Qualité pro résistance de 32 tonnes /m².

**Meubles de rangement
Garage - Atelier**

Le revêtement de sol par excellence pour terrasse, piscine, garage, showroom, atelier...

ANC Dalle vous propose son nouveau revêtement de sol en dalles ajourées polypropylène effet cubique 3D, une fabrication et matières premières Françaises. Un revêtement de sol avec une surface plate idéale pour revêtir votre sol de terrasse, piscine avec un côté très doux pieds nus et antidérapant de par sa forme géométrique idéale également avec son effet 3D pour mettre en avant votre showroom automobile, garage, parking atelier en un clin d'œil. Nul besoin d'être un bricoleur confirmé, la pose est un jeu d'enfant: Les dalles ajourées cubiques se clipsent les unes aux autres par une simple pression.

Disponibles en 14 couleurs exclusivité ANC dalle au modèle déposé et protégé N° 8612253. Embellissez facilement et rapidement vos intérieurs et extérieurs en un temps-record avec un design unique !

Notre revêtement de sol en dalle ajourée drainant, effet cubique 3D surface plate
Dimension 40x40xm - 1,8cm d'épaisseur

Un modèle déposé par nos avocats « MODELE COMMUNAUTAIRE N° 8612253 »



**Plusieurs gamme de dalles
À partir de**

20€ TTC/m²

ancdalle@gmail.com / 06.63.77.95.91

www.ancdalle.fr





HABITACLE / ÉQUIPEMENTS

L'intérieur de la 992 Carrera S se caractérise par une horizontalité marquée qui rappelle les premières générations de 911. En cela, il est dans la continuité de la 991 Phase 2, mais on sent que Porsche a voulu accentuer le lien avec les 911 les plus anciennes.

La 992 accueille des sièges standard plus cossus, ils donnent l'impression d'avoir pris de l'embonpoint par rapport à la 991 Phase 2, mais on gagne en confort. En option, les sièges Sport Plus offrent un maintien accru, notamment avec des coussinets supplémentaires au niveau des épaules et des flancs. Plusieurs

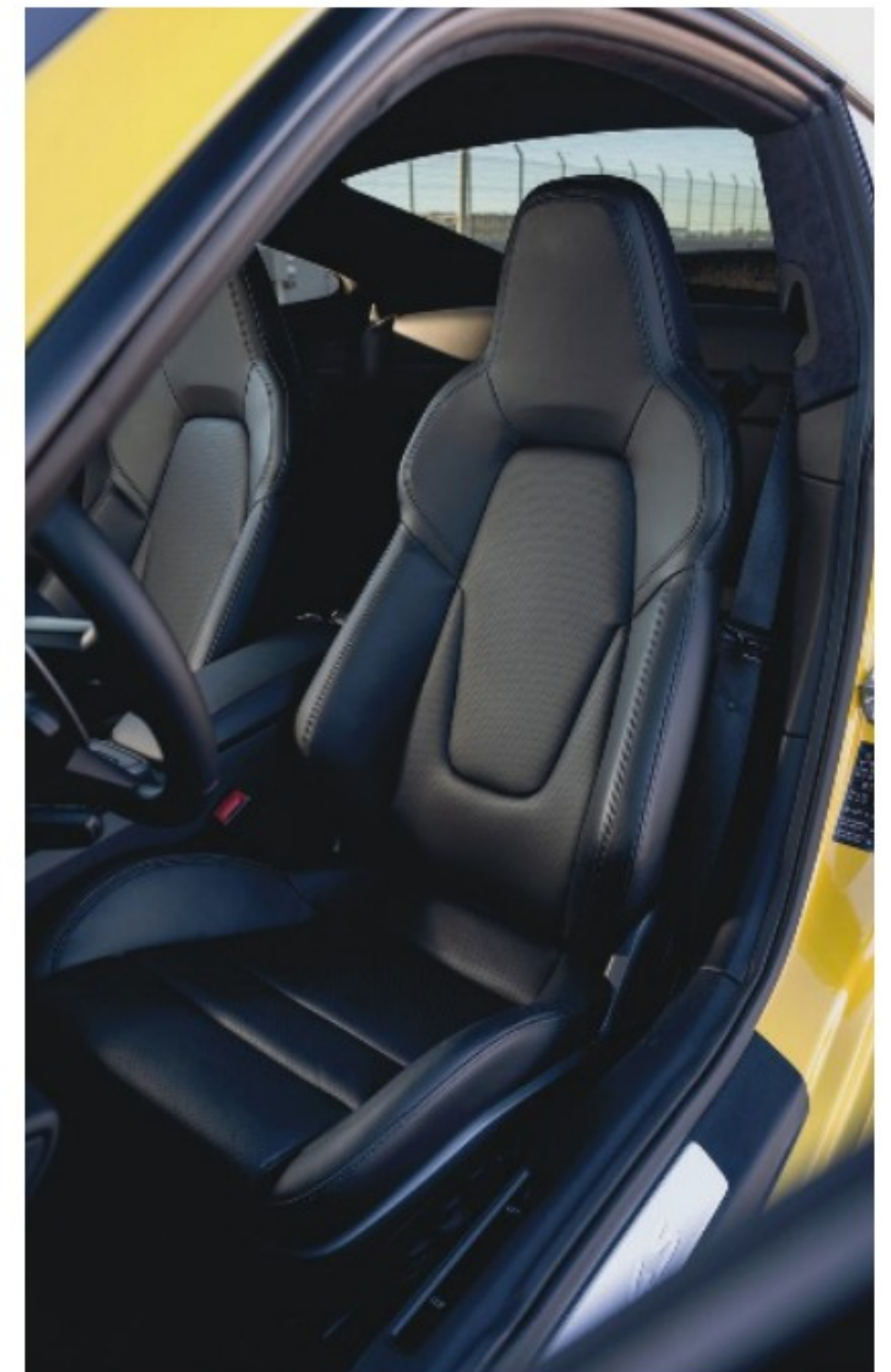
options de réglages électriques avec pack mémoire permettent de se confectionner une position de conduite sur-mesure, avec jusqu'à 18 réglages pour les sièges Sport Plus. Les sièges avant peuvent être équipés de fonctions de chauffage et de ventilation. Les sièges arrière restent des places d'appoint réservées à de petits trajets ou à des enfants, et peuvent être rabattus pour augmenter l'espace de rangement. En complément, la capacité du compartiment avant s'élève à 132 litres.

Le poste de conduite de la 992 Carrera S est centré autour du

conducteur avec des instruments disposés de manière logique et accessible. C'est bien ici que la 992 change d'ère car, en dépit d'un design évoquant les toutes premières 911, la 992 dit adieu à son instrumentation à 5 compteurs analogiques au profit d'un compte-tours analogique (ouf !) et de deux écrans digitaux de 7 pouces sur lesquels il est possible de faire basculer des dizaines de fonctions grâce aux commandes au volant. L'écran tactile de 10,9 pouces du Porsche Communication Management (PCM) permet de contrôler les fonctions de navigation, d'info-divertissement



On retrouve les lignes sobres et tendues de la 911, mais avec une instrumentation intégralement digitale à l'exception du compte-tours. Au bas de la console centrale se trouve un porte-gobelets assez inélégant.



Les nouveaux sièges Sport Plus sont plus cossus. La 992 s'embourgeoise.

et de communication. Le système est compatible avec Apple CarPlay, offrant une intégration parfaite avec les smartphones pour une utilisation aisée des applications, des appels et de la musique.

Le volant multifonction de série est réglable en profondeur et en hauteur, il est équipé de palettes pour un changement de vitesse rapide et précis. La bonne nouvelle, c'est que les palettes sont de série. Le volant peut être garni de cuir ou d'alcantara et il existe également une option volant chauffant. La 992 Carrera S peut être équipée de plusieurs systèmes audio haut de

gamme. Le système BOSE comprend 12 haut-parleurs et un amplificateur de 570 watts. Les clients les plus exigeants peuvent s'offrir le système audio Burmester (à plus de 4600 € tout de même) avec une puissance totale de 855 watts.

Enfin, le constructeur propose une myriade de finitions optionnelles dans des matériaux nobles. Les clients peuvent choisir parmi différentes teintes de cuir, coutures contrastantes et inserts décoratifs. Les finitions incluent des inserts en aluminium brossé, en carbone, en bois précieux en alcantara ou même en couleur carrosserie. →

2019 NUANCIER INTÉRIEUR

	Cuir tout noir
■	Noir
	Cuir bicolore
■ ■	Noir/Gris Ardoise
■ ■	Noir/Rouge Bordeaux
■ ■	Gris Ardoise/Craie
■ ■	Noir/Beige Mojave
■ ■	Noir/Vert Islande
	Cuir Club
	Brun Truffe
	Cuir spécial
■	Gris Ardoise
■	Rouge Bordeaux
■	Bleu Graphite
	Alcantara
	Noir avec coutures décoratives contrastées
	Carbone
	Inserts décoratifs
	Bois
	Paldao foncé, Ébène, Noyer
	Aluminium
	Brossé, Argent foncé peint



Le Wet Mode est l'une des grandes nouveautés, il permet un meilleur contrôle de la caisse sur revêtement très humide.

CHÂSSIS / TRAINS ROULANTS

Comme nous l'avons mentionné, la carrosserie utilise largement l'aluminium, l'acier ne représentant plus que 30% de la carrosserie. L'utilisation massive d'aluminium n'empêche pas d'afficher un poids en forte hausse, à 1515 kg pour la Carrera 4S et 1565 kg pour la 4S, dû en partie à la présence de la boîte PDK de série et aux équipements de confort supplémentaires. Les voies ont été élargies de 46 mm. La 992 Carrera S est équipée de série

de l'excellente suspension Porsche Active Suspension Management (PASM), un système électronique qui ajuste en continu la force d'amortissement de chaque roue, en fonction de la route et du type de conduite. Les amortisseurs sont nouveaux, ce sont des BOSCH DTX. Ils offrent de plus grandes possibilités et une plus grande rapidité d'exécution dans les réglages. Le PASM propose deux réglages : normal et sport. En mode normal, le

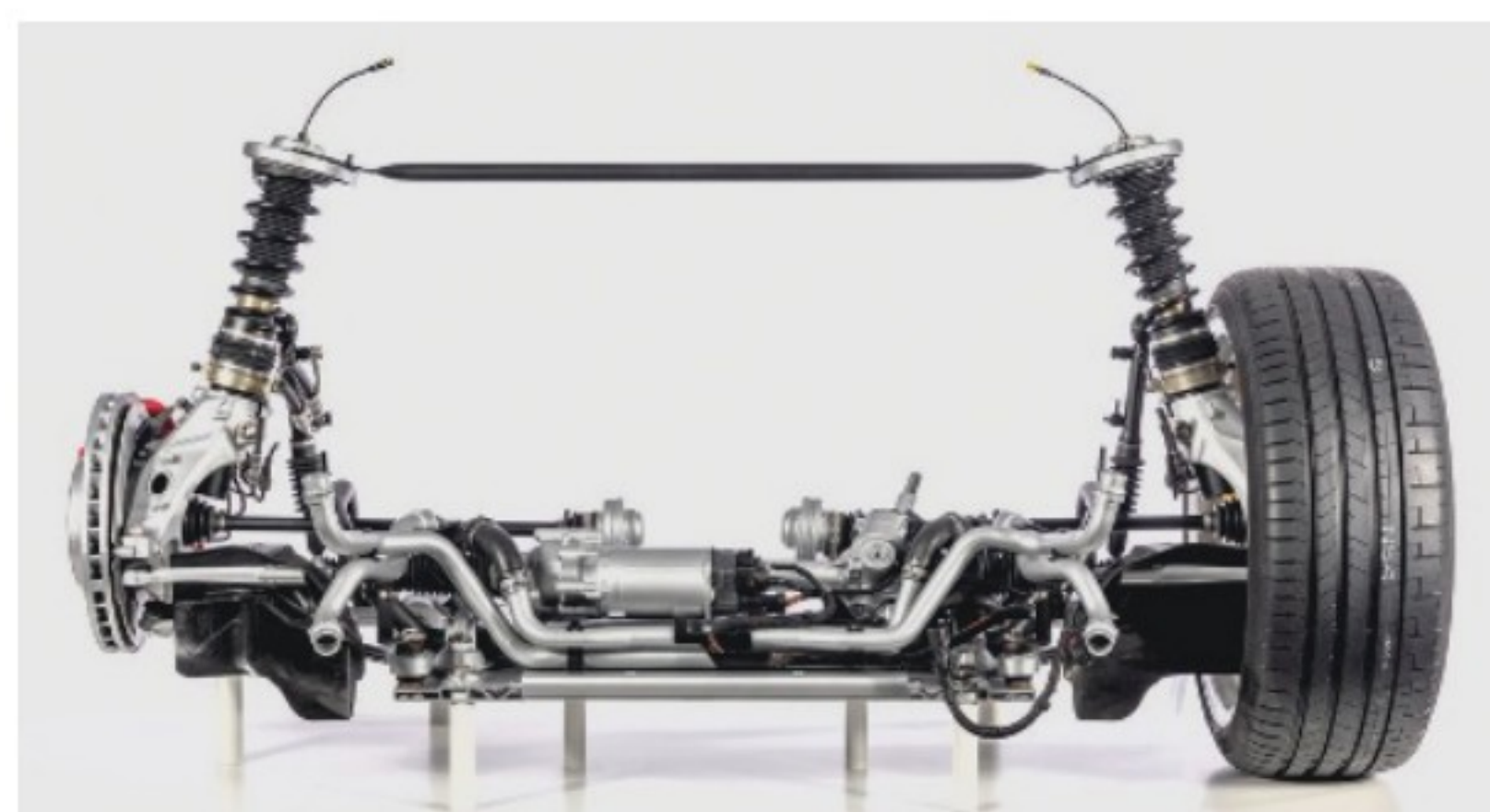
châssis privilégie le confort, tandis que le mode sport privilégie une conduite plus ferme afin de limiter le roulis. Le châssis sport PASM est disponible en option. Ce système abaisse la carrosserie de 10 mm, avec des ressorts plus courts et des barres anti-roulis plus rigides à l'avant et à l'arrière. Ce réglage plus sportif améliore la neutralité et l'équilibre de la voiture, tant sur route que sur circuit, sans compromettre le confort au quotidien. La 992 Carrera S est

2019 / FICHE TECHNIQUE

	992 Carrera S / 4S
Longueur	4 519 mm
Largeur	1 852 mm
Hauteur	1 297 mm
Empattement	2 450 mm
Voie avant	1 587 mm
Voie arrière	1 572 mm
Volume du compartiment à bagages	132 l
Disques avant	350 mm
Disques arrière	350 mm
Pneus avant	245/35 ZR20
Jantes avant	8.5J x 20
Pression pneus avant	2,1 bar
Pneus arrière	305/30 ZR21
Jantes arrière	11,5J x 21
Pression pneus arrière	2,5 bar
Poids à vide Carrera S (cabriolet)	1 515 kg (1 585 kg)
Poids à vide Carrera 4S (cabriolet)	1 565 kg (1 635 kg)



Les freins de série sont toujours en acier.



La suspension PASM est de série pour toutes les versions.

équipée de freins à étriers fixes monoblocs en aluminium, avec 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière. Les disques de frein font 350 mm à l'avant comme à l'arrière et les freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) sont disponibles en option. Les disques en céramique de 410 mm à l'avant et de 390 mm à l'arrière offrent une puissance de freinage accrue, une excellente résistance au fading et un poids réduit, améliorant ainsi l'agilité et la maniabilité du véhicule. Néanmoins, des experts en freinages de compétition indiquent que l'usure des PCCB sur piste est aussi rapide que des freins acier, alors que le coût des disques en céramique est nettement plus élevé. Par conséquent, si vous envisagez un usage sur circuit plus ou moins régulier, privilégiez des freins en acier dont le coût de remplacement est nettement plus faible.

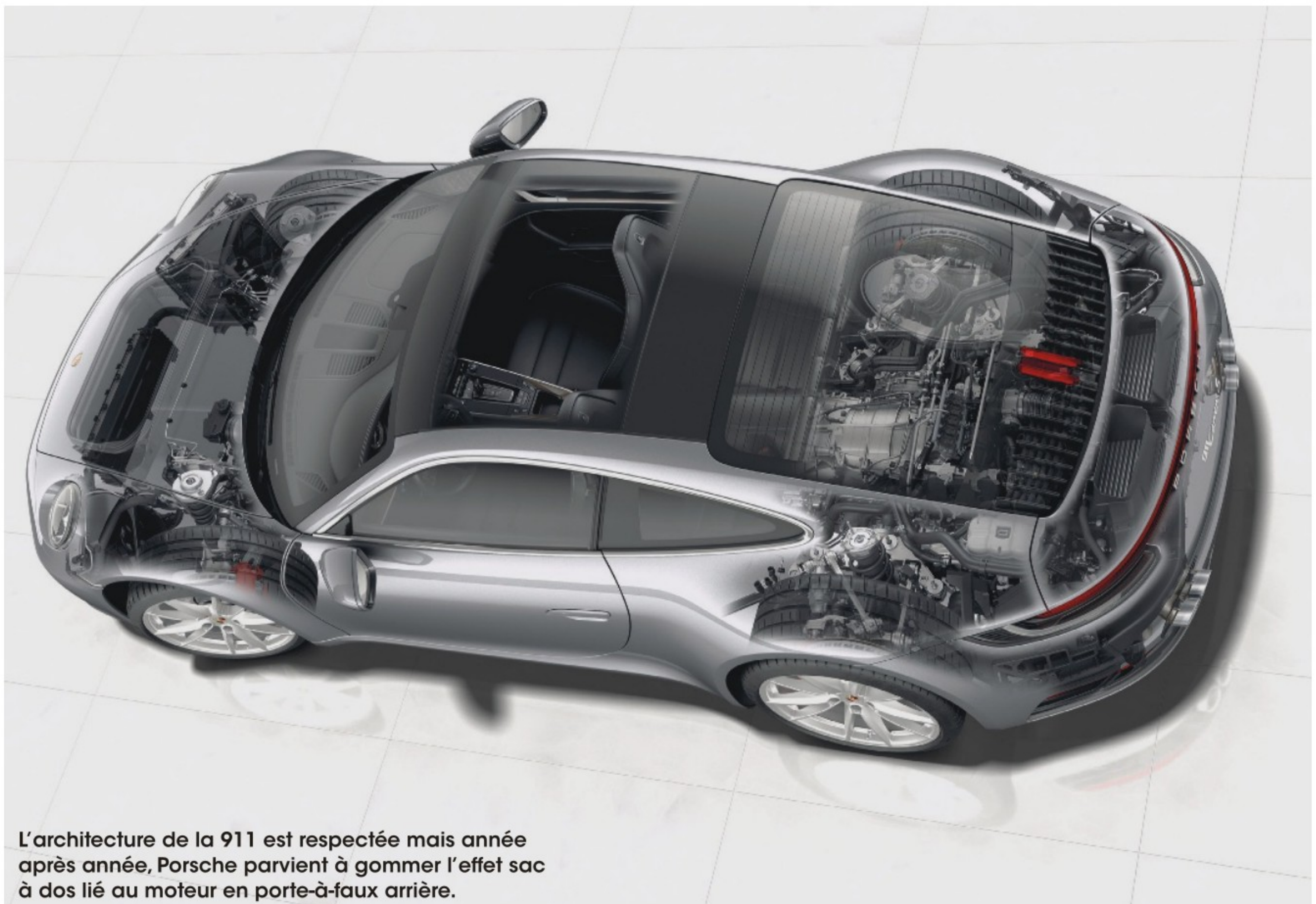
Les Carrera S et 4S sont équipées de série de jantes de 20 pouces à l'avant et de 21 pouces à l'arrière, chaussées de pneumatiques haute performance d'origine Pirelli, en 245 à l'avant et 305 à l'arrière. Les dimensions plus grandes des roues arrière par rapport à celles de l'avant optimisent la traction et la stabilité. Sur la Carrera 4S, on retrouve le Porsche Traction Management (PTM), un système de transmission intégrale variable électroniquement qui répartit la force

motrice entre les essieux avant et arrière, en fonction des conditions de conduite. Il est associé au Porsche Stability Management (PSM), un système d'antipatinage présent chez Porsche depuis la 911 type 996 en 1998.

Avec la boîte PDK, les nouvelles 992 sont équipées du Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) qui renforce la dynamique et la stabilité du véhicule en déclenchant des interventions de freinage ciblées sur les roues arrière. En d'autres termes, c'est un différentiel autobloquant électronique. En conduite sportive, le système freine légèrement la roue arrière située à l'intérieur du virage, transférant plus de motricité à la roue extérieure et améliorant ainsi la vitesse en courbe. En boîte méca, la 992 est équipée du PTV, un différentiel mécanique.

Attardons-nous sur quelques options de châssis. En premier lieu, le très apprécié système de levage de l'essieu avant, qui permet d'augmenter la garde au sol de la 992 Carrera S d'environ 40 mm jusqu'à une vitesse de 35 km/h. Cela facilite la conduite sur des routes accidentées ou des ralentisseurs et évite d'endommager les soubassements ou de faire frotter le bas du bouclier avant (ce qui est un peu notre phobie à tous). Son usage est très pratique car une simple pression sur un bouton permet de

rehausser la garde au sol, et l'auto se rabattra automatiquement une fois que vous dépassez 35 km/h. Nous recommandons vivement cette option. Autre option, le Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), un système de stabilisation active des mouvements de roulis. Initialement lancé sur les Cayenne, il a vite trouvé tout son intérêt dans les 911. Il minimise l'inclinaison latérale du véhicule dans les virages et améliore la stabilité dynamique sur les routes irrégulières, ou même à vive allure. Enfin, les roues arrière directrices sont de nouveau disponibles en option (ce ne sera pas le cas sur les versions Carrera). Elles optimisent à la fois la maniabilité à basse vitesse et la stabilité à haute vitesse. À basse vitesse, les roues arrière tournent dans la direction opposée des roues avant, réduisant le diamètre de braquage et facilitant les manœuvres de stationnement. À haute vitesse, elles tournent dans la même direction que les roues avant, augmentant ainsi la stabilité et l'agilité du véhicule. Cela s'accompagne de réglages différents de la transmission des ordres de conduite au volant : sans les roues arrière directrices, la réactivité a été augmentée de 11%. Avec les roues arrière directrices, cette amélioration est de 6%. ●



L'architecture de la 911 est respectée mais année après année, Porsche parvient à gommer l'effet sac à dos lié au moteur en porte-à-faux arrière.

MILLÉSIME 2020

992 CARRERA COUPÉ
992 CARRERA CABRIOLET
992 CARRERA 4 COUPÉ
992 CARRERA 4 CABRIOLET



911



UN PEU D'HISTOIRE

Fin août 2019, la 992 arrive enfin dans une « petite » version Carrera d'entrée de gamme. Avec un moteur beaucoup moins puissant que la Carrera S, on voit que Porsche cherche clairement à les différencier. Mais la Carrera ne manque pas d'atouts, et elle arrive à un tarif très compétitif : à partir de 106 654 € pour une Carrera coupé hors malus, ce qui représente 16 000 € de moins qu'une Carrera S. Elle est d'emblée disponible en version Carrera et Carrera 4, en coupé et cabriolet.



Le bandeau lumineux arrière équipe aussi les Carrera.

DÉTAILS EXTÉRIEURS

Eh bien c'est l'une des grandes surprises : il n'y a quasiment pas un seul signe distinctif extérieur entre une Carrera et une Carrera S, à part quelques exceptions. Première exception, les étriers de freins peints en noir (sauf en cas de présence de l'option PCCB), qui traduisent la présence de freins plus petits. Deuxième exception, les jantes de série sont les jantes

« Carrera » à cinq doubles branches, en 19 pouces à l'avant et 20 pouces à l'arrière, qui ont très souvent et judicieusement été remplacées par des jantes optionnelles en 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière. Enfin, les Carrera ont droit à deux sorties d'échappement trapézoïdales à l'arrière, là où les Carrera S ont deux doubles sorties rondes. Il demeurait possible de choisir le

système d'échappement sport qui vous permettait d'avoir deux grosses sorties ovales. Enfin, il reste le logo « 911 Carrera » ou « 911 Carrera 4 » à l'arrière. Mis à part cela, par le jeu des options, il était très facile de faire passer votre 911 Carrera pour une 911 Carrera S, et c'est certainement un point qui doit plaire aux acheteurs de ces versions. →



A l'arrière, il n'y a guère de différences, encore moins sur cet exemplaire équipé d'un échappement sport à sorties ovales. De série, elles sont rectangulaires.



Les étriers peints en noir sont le seul signe distinctif d'une Carrera de profil.

2020 / NUANCIER EXTÉRIEUR

Teintes unies	
	Blanc
	Noir
	Rouge
	Jaune Racing
Teintes métallisées	
	Blanc Carrara
	Argent GT
	Gris Quartz
	Gris Dolomite
	Bleu Gentiane
	Vert Aventurine
Teintes spéciales métallisées	
	Craie
	Rouge Carmin
	Orange Fusion
	Bleu Miami
	Vert Léopard
Couleurs des capotes	
	Noir
	Bleu
	Brun
	Rouge



Une Carrera peinte en Rouge Indien avec jantes optionnelles Carrera S peintes en Aurum, et entourages de vitres chromés.

MOTEURS / PERFORMANCES

La Porsche 992 Carrera est équipée d'un moteur flat-six biturbo de 3,0 litres, délivrant une puissance de 385 ch à 6500 tr/min (283 kW) et un couple maximal de 450 Nm dès 1 950 tr/min et jusqu'à 5 000 tr/min. Le système de double turbocompresseur à géométrie variable optimise l'apport d'air pour une puissance accrue et une efficacité énergétique améliorée. Chaque banc de cylindres est équipé de son propre turbocompresseur, et les échangeurs thermiques ont été repositionnés de manière centrale sous la grille de

capot arrière. Cette configuration permet une meilleure entrée et sortie d'air, améliorant ainsi le rendement global du moteur. On pourrait croire qu'il est « poussif » par rapport aux 450 ch de la Carrera S mais il n'en est rien, car il bénéficie de quelques artifices dans la conception. En effet, les roues de compresseur des turbos sont plus petites. Cela fit perdre 300 millibars de pression de suralimentation mais, en contrepartie, les roues de compresseur tournent plus vite et cela permet de réduire encore le temps de réaction des

turbos et donc de donner une réponse à l'accélération plus vélocité. De plus, la sonorité a été travaillée de sorte à donner à ce moteur une musique plus métallique qui évoque un peu les anciens flat 6 atmosphériques et le rend très plaisant à l'usage. En termes de performances, la 911 Carrera équipée du Pack Sport Chrono et de la fonction de départ automatisé Launch Control peut atteindre les 100 km/h en seulement 4,0 secondes, avec une vitesse de pointe de 293 km/h. C'est bien sûr en retrait par rapport à une Carrera S qui



De face, bien malin celui qui saura différencier une Carrera d'une Carrera S.



Avec 385 ch, la différence de puissance est flagrante face à une Carrera S de 450 ch. Ce qui différencie plus nettement les deux modèles.

réalise le 0 à 100 en 3.5 s et atteint 308 km/h, mais c'est largement suffisant pour vous permettre de profiter d'une 911. La Carrera 4 rend 2 dixièmes sur le 0 à 100 à la Carrera, et 2 km/h en pointe. Indétectable. Un dernier point, le refroidissement du moteur est assuré par des volets de refroidissement actifs situés dans les entrées d'air avant. Ces volets se ferment automatiquement pendant la conduite pour réduire la résistance à l'air, et s'ouvrent en mode Sport ou Sport Plus pour optimiser le refroidissement du moteur. Cette gestion intelligente de l'air de refroidissement contribue à la réduction de la consommation tout en maintenant des performances élevées. →

2020 / FICHE TECHNIQUE

	992 Carrera / 992 Carrera 4
Moteur	6 cylindres à plat biturbo en porte à faux arrière
Cylindrée	2 981 cm ³
Alésage x Course	91 mm x 76,4 mm
Puissance	385 ch à 6 500 tr/min
Couple	450 Nm entre 1 950 et 5 000 tr/min
Rapport volumétrique	10:1
Lubrification	Carter sec
Injection	Injection directe DFI
Carburant	SP98
Capacité du réservoir	64 litres
Consommation de carburant	9 l/100 km (cycle mixte)

TRANSMISSIONS

992 Carrera

Vous avez encore une fois le choix entre une boîte manuelle à 7 rapports, et la toute nouvelle boîte PDK à 8 rapports inaugurée sur la Carrera S, avec tous les gains de confort, de performance et de consommation qu'elle apporte. Il n'y a pas grand-chose à ajouter par rapport à la Carrera S évoquée dans le millésime précédent.

992 Carrera 4

Pour les modèles Carrera 4, vous avez également le choix entre la boîte manuelle à 7 rapports et la boîte PDK à 8 rapports. La seule différence au niveau transmission, et elle est de taille, réside dans la présence d'un système de transmission intégrale Porsche Traction Management (PTM)

Ce système de traction intégrale est identique à celui de la Carrera 4S, il pilote la répartition du couple entre les essieux avant et arrière. Le différentiel central multidisque à commande électronique ajuste en permanence la distribution du couple, particulièrement dans des conditions de conduite défavorables. Le PTM est couplé en permanence au Porsche Stability Management (PSM), qui surveille de nombreux paramètres de conduite tels que la vitesse de rotation des roues, les accélérations longitudinale et transversale, et l'angle de braquage. Cette synergie permet d'ajuster instantanément la répartition du couple en fonction des conditions de conduite, assurant une adhérence maximale et une stabilité remarquable. →



Toujours ce petit joystick pour la PDK.



La boîte 7 manuelle est d'un maniement très aisé, à part pour le rétrogradage 7-6-5 où l'on se perd un peu.



WACK
AUTOMOBILES

VOTRE SPÉCIALISTE PORSCHE EN ALSACE DU NORD

**ACHAT / DÉPOT-VENTE
RÉPARATION / ENTRETIEN**



3 ROUTE DE STRASBOURG 67500 HAGUENAU

03 88 93 85 14

WWW.WACK-AUTOMOBILES.COM

HABITACLE / ÉQUIPEMENTS

L'habitacle de la Porsche 992 Carrera est strictement identique à celui d'une 992 Carrera S. Ecran digital de 10,9 pouces au centre de la console centrale, sièges sport standard en cuir, il fallait ensuite piocher dans les options pour offrir à votre Carrera un habitacle plus luxueux, plus ergonomique et plus polyvalent. Rappelons que ce sont les équipements optionnels qui feront une vraie différence d'agrément dans l'usage quotidien de votre 911. Rien que la différence de qualité perçue entre le tableau de bord standard en plastique et la planche de bord habillée de cuir lorsque vous sélectionnez l'intérieur tout cuir suffit à donner à l'habitacle une autre ambiance. Il n'y a pas de différence entre une Carrera et une Carrera 4, et les cabriolets bénéficient de la même capote que sur les Carrera S.

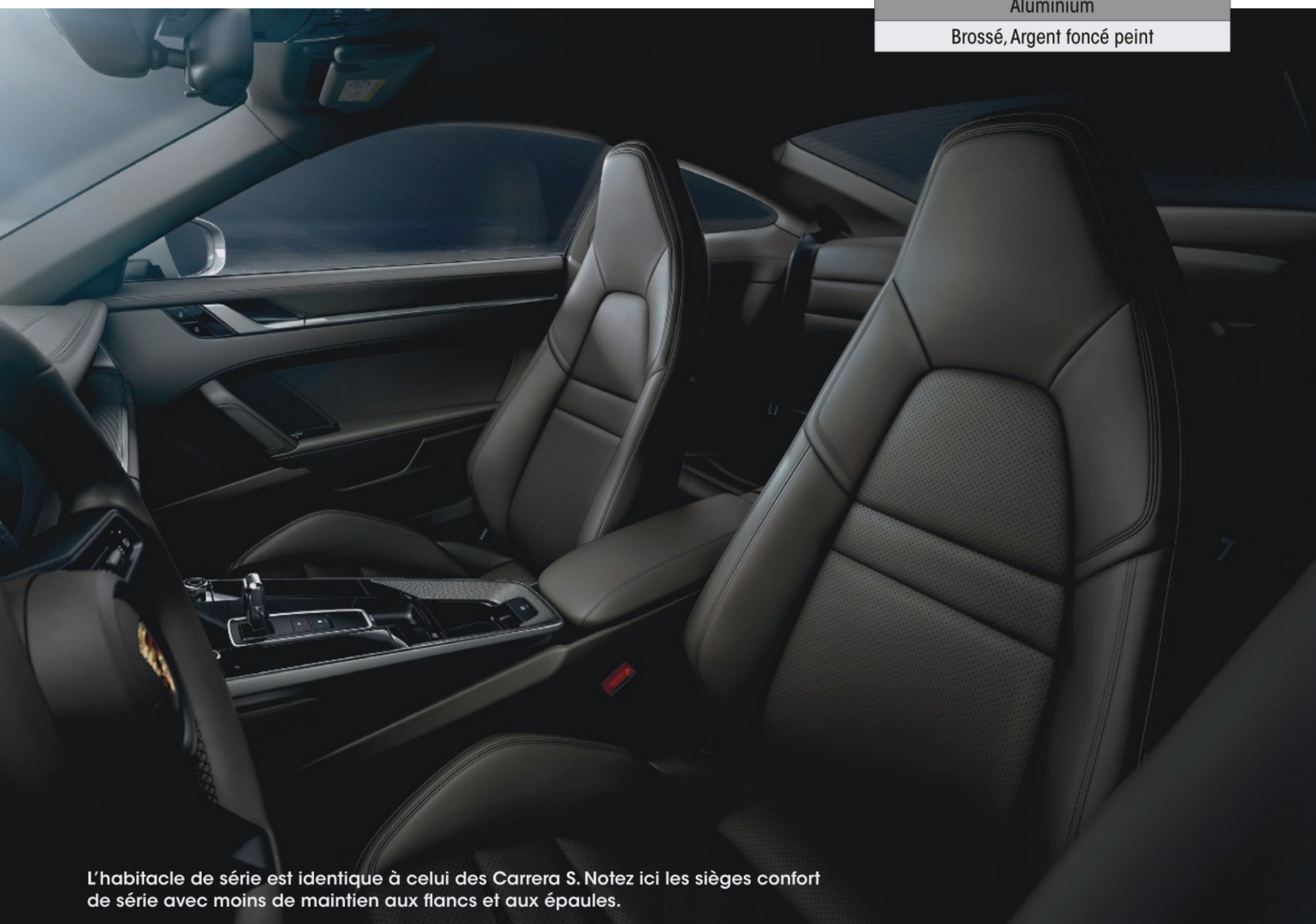
Le filet anti-remous se déploie électriquement, un vrai bonus en matière de confort.



On distingue ici les supports d'épaules des sièges Sport Plus.



2020 NUANCIER INTÉRIEUR	
Cuir tout noir	
■	Noir
Cuir bicolore	
■ ■	Noir/Gris Ardoise
■ ■	Noir/Rouge Bordeaux
■ ■	Gris Ardoise/Craie
■ ■	Noir/Beige Mojave
■ ■	Noir/Vert Islande
Cuir Club	
■	Brun Truffe
Cuir spécial	
■	Gris Ardoise
■	Rouge Bordeaux
■	Bleu Graphite
Alcantara	
Noir avec coutures décoratives contrastées	
Carbone	
Inserts décoratifs	
Bois	
Paldao foncé, Ébène, Noyer	
Aluminium	
Brossé, Argent foncé peint	



L'habitacle de série est identique à celui des Carrera S. Notez ici les sièges confort de série avec moins de maintien aux flancs et aux épaules.

CHÂSSIS / TRAINS ROULANTS

992 Carrera

Le châssis de la 992 Carrera repose sur une structure en aluminium et en acier de haute résistance, permettant une réduction significative du poids tout en améliorant la rigidité. A ce niveau, la conception ne diffère pas du châssis d'une Carrera S.

Le système Porsche Active Suspension Management (PASM) est de série sur la 992 Carrera. Ce système électronique ajuste en continu et de manière active la force d'amortissement de chaque roue en fonction de la route et du style de conduite. Le PASM propose deux modes de réglage : le mode Normal, qui offre un équilibre entre sportivité et confort, et le mode Sport. Les différences notables avec les versions S se trouvent également dans les équipements que les Carrera ne peuvent PAS avoir, même en option. D'abord, la suspension sport abaissée de 10 mm n'est pas disponible. Les roues arrière directrices proposées en option sur la Carrera S ne sont pas disponibles sur les Carrera. En soi, ce n'est pas si mal car même si la Carrera est moins « chirurgicale », cela la rend un peu plus souple et les roues arrière directrices ne vous manqueront pas particulièrement. En cela, son châssis est un bon compromis entre souplesse et performance. Il n'y a pas besoin de beaucoup plus.

Pour le freinage, la 992 Carrera est équipée de freins à disque ventilés en aluminium monobloc. Les étriers avant à 4 pistons et les disques de 330 mm assurent une puissance de freinage élevée et une grande stabilité

thermique. En comparaison, les Carrera S possèdent des disques de 350 mm à l'avant comme à l'arrière. En option, les freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) restent disponibles, avec des disques de 410 mm à l'avant et de 390 mm à l'arrière. Les étriers fixes en aluminium possèdent alors 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière. Au niveau des roues, les modèles de base sont équipés de jantes « Carrera » en alliage léger de 19 pouces à l'avant et de 20 pouces à l'arrière, tandis que des options de jantes de 20 pouces à l'avant et de 21 pouces à l'arrière sont disponibles

pour une personnalisation accrue. Elles apportent également une meilleure tenue de route même si cela ternit très légèrement le confort. Les dimensions des pneus de série sont légèrement en baisse par rapport à une Carrera S : 235 à l'avant contre 245 pour la S, et 295 à l'arrière contre 305 pour la S.

992 Carrera 4

Les châssis des Carrera 4 sont identiques à ceux des Carrera, on rappelle simplement qu'ils bénéficient en plus de la transmission intégrale Porsche Traction Management (PTM). →



Les freins sont plus petits, mais font parfaitement le travail. La suspension sport n'est pas disponible sur la Carrera.

2020 / FICHE TECHNIQUE

	992 Carrera	992 Carrera 4	992 Carrera Cabriolet	992 Carrera 4 Cabriolet
Longueur	4 519 mm	4 519 mm	4 519 mm	4 519 mm
Largeur	1 852 mm	1 852 mm	1 852 mm	1 852 mm
Hauteur	1 300 mm	1 300 mm	1 299 mm	1 299 mm
Empattement	2 450 mm	2 450 mm	2 450 mm	2 450 mm
Voie avant	1 585 mm	1 585 mm	1 585 mm	1 585 mm
Voie arrière	1 559 mm	1 559 mm	1 559 mm	1 559 mm
Volume du compartiment à bagages	132 l	132 l	132 l	132 l
Disques avant	330 mm	330 mm	330 mm	330 mm
Disques arrière	330 mm	330 mm	330 mm	330 mm
Pneus avant	235/40 ZR19	235/40 ZR19	235/40 ZR19	235/40 ZR19
Jantes avant	8,5J x 19	8,5J x 19	8,5J x 19	8,5J x 19
Pression pneus avant	2,1 bar	2,1 bar	2,1 bar	2,1 bar
Pneus arrière	295/35 ZR20	295/35 ZR20	295/35 ZR20	295/35 ZR20
Jantes arrière	11,5J x 20	11,5J x 20	11,5J x 20	11,5J x 20
Pression pneus arrière	2,3 bar	2,3 bar	2,3 bar	2,3 bar
Poids à vide	1 505 kg	1 555 kg	1 575 kg	1 625 kg

MILLÉSIME 2020

992 BELGIAN LEGEND EDITION





UN PEU D'HISTOIRE

Conçue pour célébrer les 75 ans de Jacky Ickx, la Porsche 992 Belgian Legend Edition est un hommage unique à un pilote qui a marqué l'histoire du constructeur, avec quatre victoires aux 24 heures du Mans au volant d'une Porsche. La 992 Belgian Legend Edition a été produite en 75 exemplaires réservés au marché belge. Le prix de cette édition limitée était fixé à 199 911 euros par unité. 70 000 € de plus qu'une Carrera 4S normale.

Jacky Ickx a été très honoré que Porsche lui dédie un modèle.



La couleur « Blue X » est unique et a été développée spécifiquement pour ce modèle.

DÉTAILS EXTÉRIEURS

D'abord, une précision : ce n'est pas à Porsche directement que l'on doit l'initiative de cette édition limitée, mais à d'Ieteren, la société importatrice de Porsche en Belgique. Le projet est né en 2017 lorsque l'importateur a commencé à rechercher une édition limitée à proposer pour la Belgique, et l'idée de rendre hommage à Jacky Ickx a fini par s'imposer naturellement. L'extérieur de cette 992 se distingue immédiatement par sa couleur exclusive, le « X blue », un bleu très

foncé inspiré par le casque de Jacky Ickx. Ce choix de couleur ne se contente pas seulement d'évoquer l'héritage du pilote, mais confère également à la voiture une allure sophistiquée. Sa création a nécessité d'envoyer un casque à l'usine où les équipes du département Exklusive Manufaktur se sont employées à répliquer la nuance exacte du casque du pilote. Les jantes Carrera Classic, de 20 pouces à l'avant et de 21 pouces à l'arrière, sont elles aussi en

« X Blue », mais leur rebord extérieur est blanc. Cela nécessite de peindre préalablement la jante en blanc, puis en bleu, et de révéler ensuite les parties extérieures par un traitement au laser. Un procédé inspiré de la 991 Turbo S Exclusive Series. Les contours des vitres en aluminium et les étriers de frein noirs complètent l'ensemble. Le bouclier avant et les jupes latérales Sport Design apportent une note de dynamisme supplémentaire. L'arrière de la voiture arbore un monogramme 911 blanc, un autre clin d'œil discret

à l'héritage de Jacky Ickx. Parmi les détails spécifiques, on trouve le badge avec le drapeau belge et la signature de Jacky Ickx à côté de la porte conducteur. Cette signature se retrouve également sur le couvercle de la console centrale et même sur la clé de la voiture. Les rétroviseurs rabattables électriquement avec dessus blancs, rappel subtil de la couleur du casque d'Ickx, sont exclusivement réservés à l'exemplaire de Jacky Ickx et de sa fille Vanina.



Les rétros blancs sont réservés à la famille Ickx.



Le logo est peint en blanc.



Les finitions blanches des jantes exigent un travail au laser.



Une plaque commémorative se trouve sur la custode.

MOTEURS / PERFORMANCES

Ce modèle repose sur la base de la 911 Carrera 4S, son moteur est donc un flat-six biturbo de 3,0 litres produisant 450 chevaux à 6 500 tr/min

et un couple maximal de 530 Nm entre 2 300 et 5 000 tr/min. Il n'y a aucune différence avec le moteur d'une Carrera 4S normale. →

A l'avant, le bouclier SportDesign fait partie de la dotation de série. Esthétiquement, ce modèle est une vraie réussite.



TRANSMISSIONS

La Porsche 992 Belgian Legend Edition était exclusivement équipée de la boîte PDK à double embrayage, sans option pour une boîte manuelle. Il n'y avait aucune différence avec la PDK d'une 992 Carrera S normale.

HABITACLE / ÉQUIPEMENTS

Dès l'ouverture des portes, les seuils de porte en carbone avec l'inscription lumineuse « 911 Carrera 4S Belgian Legend Edition » signalent que vous êtes dans une édition spéciale. Les sièges, en cuir noir, sont des sièges sport adaptatifs réglables sur 18 positions. Ils sont ornés de surpiqûres en forme de X couleur gris galet. Cette forme de X est bien sûr un clin d'œil au pilote, alors que les surpiqûres sont généralement droites dans les Porsche.

Les appuie-têtes sont brodés du monogramme 911 et les filets blancs le long des sièges ajoutent une touche d'originalité supplémentaire. La clé de la voiture est également signée par Jacky Ickx et accompagnée d'une pochette en cuir gris galet. Le tableau de bord adopte des bandes décoratives en carbone. Un rappel de l'appellation « Belgian Legend Edition » est inscrit devant le passager, bien que cette série limitée ne soit pas numérotée. Le compte-tours et le chronomètre sport, tous deux en fond blanc, accompagnent idéalement le volant Sport GT en cuir. La console centrale est également en carbone.



legende



Les seuils de porte en carbone sont signés de la désignation du modèle.



Les surpiqûres sont en forme de X.



Les sièges sont habillés d'un élégant passepoil en cuir blanc.

L'attention aux détails se manifeste également dans des éléments tels que les pédales en aluminium brossé et les tapis de sol en velours avec le logo Porsche. La Belgian Legend Edition reçoit bien sûr le système d'info-divertissement Porsche Communication Management (PCM) avec écran tactile de 10,9 pouces. Côté confort, elle est également équipée de sièges chauffants et d'un système de climatisation automatique à deux zones. Ces fonctionnalités, combinées à l'isolation acoustique améliorée, offrent une expérience de conduite agréable et silencieuse, même à des vitesses élevées.

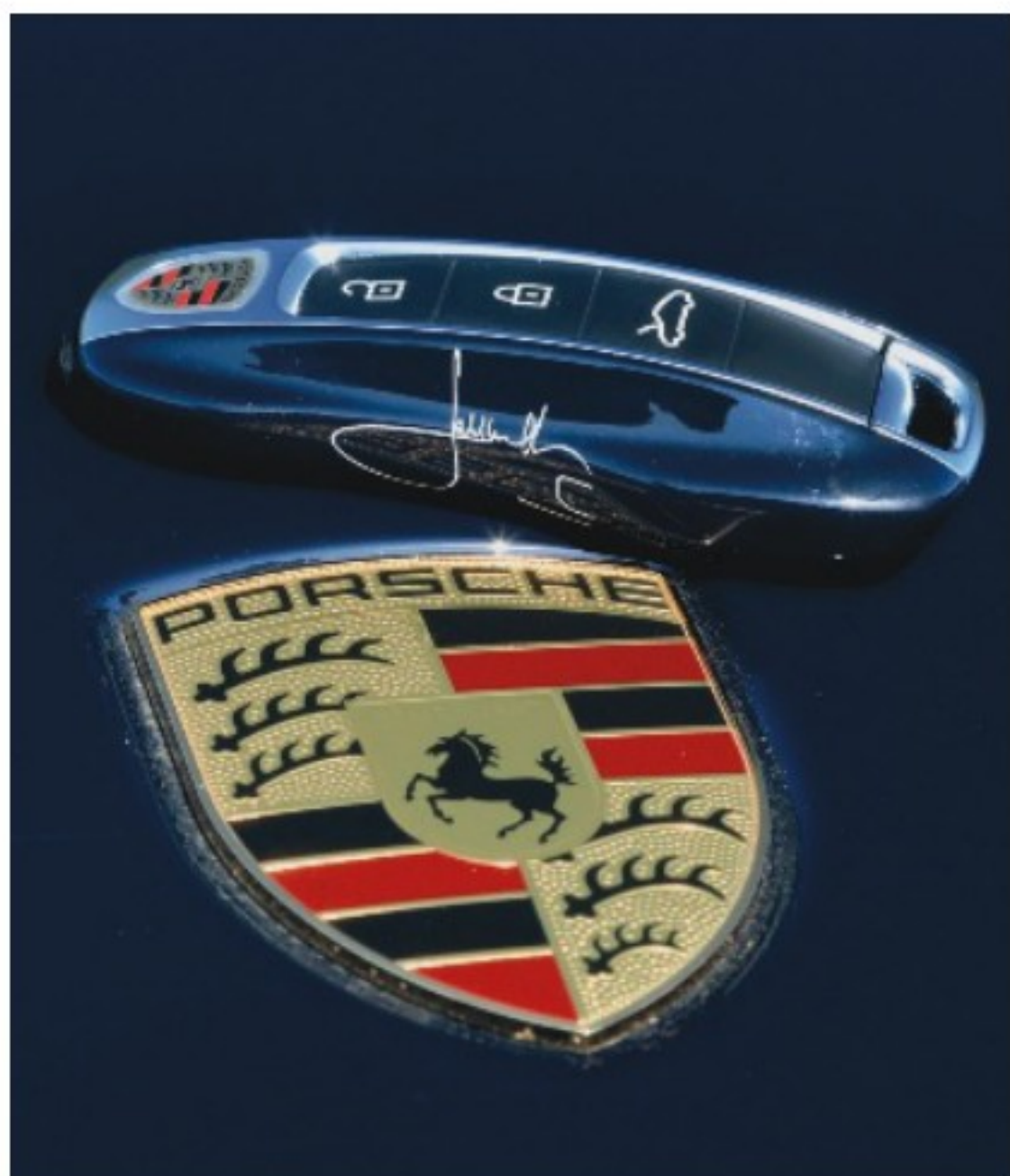
En complément de leur auto, chaque propriétaire de la Belgian Legend Edition recevait un livre-photo détaillant la construction de leur modèle, signé par Jacky Ickx lui-même, ainsi qu'une miniature de la voiture à l'échelle 1/43. →



Jacky Ickx nous avait accordé le privilège de nos accompagner pour une prise en mains de son auto.



La signature de Jacky Ickx se trouve sur la console centrale.



Clé peinte couleur carrosserie.

LISTE DES ÉQUIPEMENTS DE LA 992 BELGIAN LEGEND EDITION

Couleur unique « X blue » rappelant la couleur du casque de Jacky Ickx
Jantes Carrera Classic de 20 pouces à l'avant et de 21 pouces à l'arrière en « X Blue » avec liserés blancs au laser
Bouclier avant et jupes latérales Sport Design
Badge avec le drapeau belge et la signature de Jacky Ickx à côté de la porte conducteur
Surpiqûres en forme de X gris galet
Monogramme 911 sur les appuie-têtes et filets blancs le long des sièges
Seuils de portes en carbone avec inscription lumineuse « 911 Carrera 4S Belgian Legend Edition »
Compte-tours et chronomètre sport avec fond blanc
Couvercle de console centrale avec signature de Jacky Ickx
Bandes décoratives de tableau de bord en carbone avec rappel de l'appellation devant le passager
Livre-photo de la construction du modèle avec signature de Jacky Ickx
Housse exclusive
Clé avec signature de Jacky Ickx et pochette en cuir gris galet
Miniature au 1/43
Monogramme blanc 911 sur le capot arrière
Étriers de freins noirs
Échappement sport
Contours des vitres en aluminium
Rétroviseurs rabattables électriquement
Boîte PDK
Sport Chrono
Sièges sport adaptatifs 18 positions en cuir noir
Sièges chauffants
Volant Sport GT avec inserts en carbone
Phares à LED avec Porsche Dynamic Light System (PDLS)

MILLÉSIME 2020

992 TURBO S COUPÉ **992 TURBO S CABRIOLET**





UN PEU D'HISTOIRE

C'est un fait rare dans l'histoire de la marque : le gros modèle est arrivé avant la version d'entrée de gamme. Dans le cas de cette nouvelle gamme Turbo, c'est donc avec la 992 Turbo S que le constructeur ouvre le bal. La recette est connue, mais fait mouche à chaque fois : très haut niveau d'équipements, très haut niveau de performances. Au risque de devenir inaccessible ?



Voici le peu qu'il reste à voir du moteur.

DÉTAILS EXTÉRIEURS

La silhouette de la 992 Turbo S reste fidèle aux proportions classiques de la 911, avec des lignes fluides et dynamiques. La largeur accrue de 20 mm par rapport à la génération précédente confère à la voiture une allure plus musclée, accentuant sa présence sur la route. De fait, si vous mettez la 991 Turbo S et la 992 Turbo S côte-à-côte, l'ancienne paraîtra presque fluette. Les ailes avant et arrière élargies abritent des pneus plus larges, nous y reviendrons à la section châssis.

La partie avant de la 992 Turbo S se caractérise par un bouclier redessiné, intégrant des déflecteurs latéraux

noirs et des prises d'air de plus en plus larges. Elles accueillent une barrette où sont logés les feux de position. Les grandes prises d'air permettent de diriger un flux d'air plus conséquent vers les radiateurs et les freins. La prise d'air centrale accueille un grand radiateur et quant au capot, il conserve ce double rainurage propre aux 992. Les nouveaux phares à LED matriciels sont équipés de série du Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) avec la fonction éclairage adaptatif qui s'ajuste automatiquement aux conditions de conduite.

L'arrière de la 992 Turbo S est dominé par un bandeau lumineux à LED reliant les feux arrière sculptés et arborant la signature «Porsche». Ce bandeau lumineux non seulement améliore la visibilité, mais renforce également l'identité visuelle du véhicule. Le bouclier arrière, plus massif que celui d'une Carrera S, accueille un système à quatre sorties d'échappement rectangulaires. En option, le système d'échappement sport à deux sorties ovales est disponible, on l'entend plus nettement au ralenti, voire en mode Sport. Derrière les roues arrière, deux extracteurs facilitent l'écoulement



Sa ligne racée impressionne, et n'en demeure pas moins élégante. Etrange paradoxe.



Les grands naseaux à l'avant la rendent bien plus intimidante qu'une Carrera S.

de l'air. Le profil de la Turbo ne vous surprendra guère : on retrouve les portières à poignées affleurantes de la 992, et les traditionnelles prises d'air dans les ailes. Mais cette fois-ci, elles permettent de capter l'air de suralimentation et ne servent pas au refroidissement.

La 992 Turbo S est équipée du système Porsche Active Aerodynamics (PAA), qui ajuste automatiquement les éléments aérodynamiques pour optimiser →



Les rétros sont identiques à une Carrera S.



La lèvre avant se déploie en fonction de la vitesse.



Ce modèle possède l'aérokit Turbo qui se caractérise à l'avant par deux lèvres de bas de caisse plus marquées, et les jupes latérales sur les flancs.

la performance et la stabilité. Le spoiler avant, en élastomère à commande pneumatique, et l'aileron arrière télescopique peuvent se déployer selon plusieurs positions synchronisées, en fonction de la vitesse et du mode de conduite sélectionné. En mode Sport Plus, ces éléments se déploient pour maximiser l'appui aérodynamique, offrant une tenue de route exceptionnelle. Il faut noter que la surface de l'aileron arrière est en hausse par rapport à la 911 Type 991 et, vu de l'arrière, le support d'aileron télescopique possède une forme de queue de canard qui n'est pas sans évoquer la Carrera RS 2.7. Il est également possible de choisir une option aérokit Turbo. Avec ce kit, le bouclier avant se pare d'une lèvre inférieure supplémentaire qui se termine par des moustaches de part et d'autre du bouclier. Le support d'aileron arrière est alors équipé de deux dérives latérales, et des jupes latérales complètent l'ensemble. Enfin, la Turbo S accueille de série des jantes « Turbo S » en alliage léger forgé de 20 pouces à l'avant et de 21 pouces à l'arrière, avec serrage par écrou central. En option, les jantes « Turbo S Exclusive Design », inspirées du dessin des jantes de la 991 Turbo S Exclusive Series, sont également proposées. Néanmoins, vous pouviez aussi choisir les options de jantes à 5 écrous comme les « Turbo Exclusive Design » à 5 branches. →

2020 / JANTES		
Nom de la Jante	Taille Avant	Taille Arrière
911 Turbo	20 pouces	21 pouces
911 Turbo S	20 pouces	21 pouces
911 Turbo Exclusive Design	20 pouces	21 pouces
911 Turbo S Exclusive Design	20 pouces	21 pouces



Ce cabriolet est équipé des jantes Turbo S Exclusive Design.

Le niveau de performances atteint par cette nouvelle génération laisse sans voix.



Option Pack de conception allégée

Le Pack de conception allégée pour la 992 Turbo S est conçu pour maximiser les performances en réduisant le poids de 30 kg. Il inclut un vitrage allégé, une réduction des matériaux isolants, des sièges sport Plus adaptatifs à 18 réglages électriques, un châssis sport PASM surbaissé de 10 mm et un système d'échappement sport avec sorties en noir brillant. Ce pack, uniquement disponible pour les modèles Coupé avec intérieur en cuir noir, entraîne la suppression de la banquette arrière et le matelassage des panneaux de portes et des bandes centrales des sièges. Il était possible de l'avoir avec ou sans la suspension PASM Sport. L'option coûtait 9 708 €.

2020 / NUANCIER EXTÉRIEUR	
Teintes unies	
	Blanc
	Noir
	Rouge Indien
	Jaune Racing
Teintes métallisées	
	Noir Intense
	Argent GT
	Bleu Gentiane
	Gris Quartz
	Gris Dolomite
	Vert Aventurine
Teintes spéciales métallisées	
	Craie
	Rouge Carmin
	Bleu Requin
	Ruby Star Neo
	Vert Python
	Gris Arctique
	Gris Glacé métallisé
Couleurs des capotes	
	Noir
	Brun
	Rouge
	Bleu
	Noir à bandes décoratives grises

 **CAR-COVER®**

Le Spécialiste N°1 de la housse
depuis 1989

05.57.158.158



www.car-cover-france.com

33260 La Teste-de-Buch  Boutique en ligne sécurisée



MOTEURS / PERFORMANCES



Derniers éléments distinctifs de l'aérokrit : les lamelles latérales du support d'aile et le bouclier sport incluant l'échappement sport.

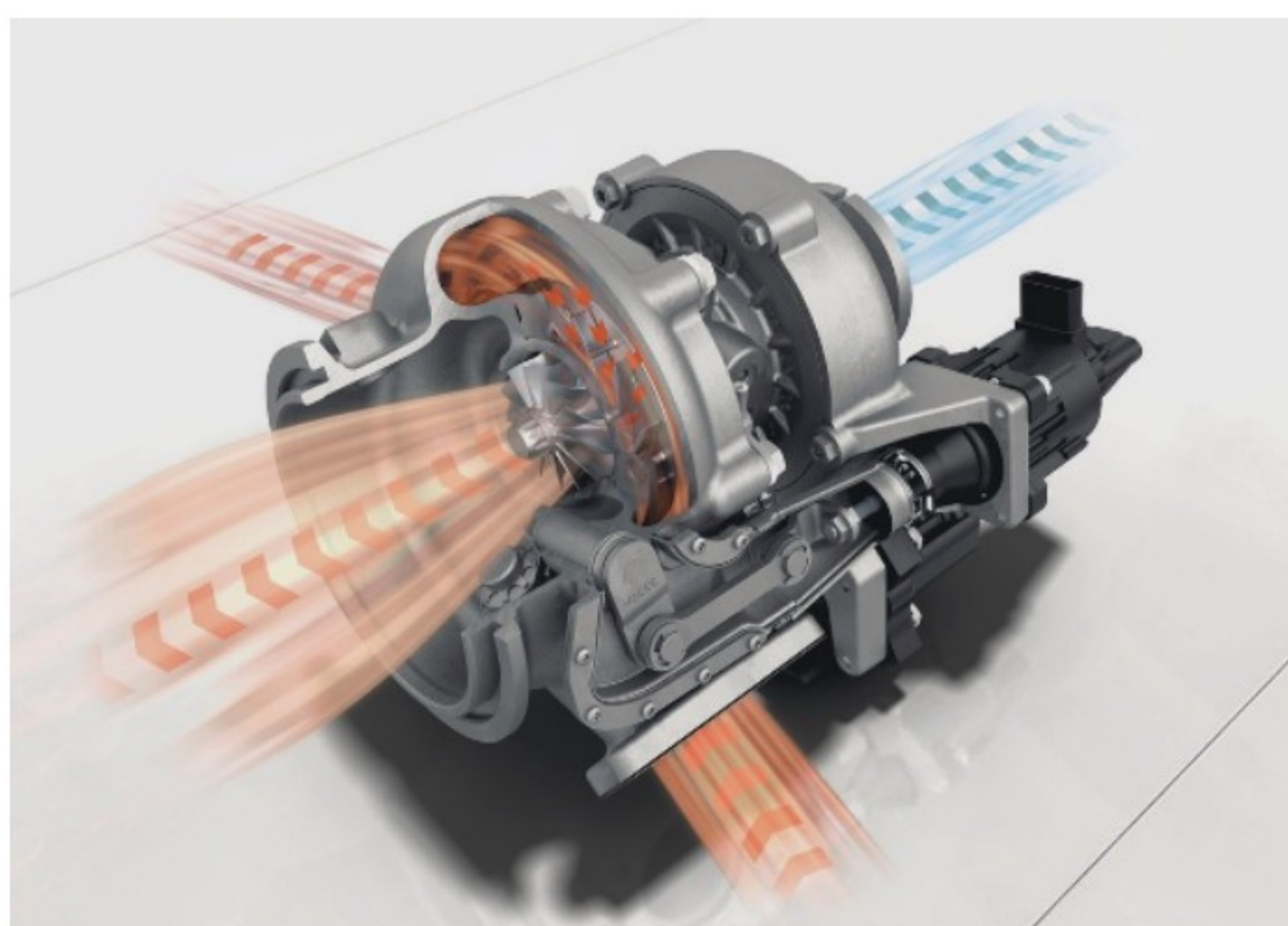
Le cœur de la 992 Turbo S est son moteur biturbo à géométrie variable. Ce moteur, donné pour 3,8 litres, est en fait un tout nouveau moteur dont la cylindrée réelle est de 3 745 cm³. Il développe une puissance impressionnante de 650 chevaux (478 kW) à 6750 tr/min, surpassant ainsi les 580 ch de la génération précédente, la 991 Turbo S. Le couple maximal atteint 800 Nm entre 2 500 et 4 000 tr/min, offrant une réponse instantanée et une accélération fulgurante.

Comme c'est de coutume sur les modèles Turbo depuis la génération 997, les turbocompresseurs de la 992 sont à géométrie variable, ce qui permet d'optimiser le flux des gaz d'échappement et d'améliorer la pression de suralimentation à tous les régimes. Le système d'admission a été repensé pour cette génération. Contrairement aux modèles antérieurs, où l'air de refroidissement des échangeurs de chaleur était prélevé via les entrées d'air latérales situées dans les ailes arrière, la 992 Turbo S utilise un nouveau dispositif où l'air est aspiré par la grille de capot arrière, tandis que l'air de suralimentation est canalisé via des entrées d'air latérales redessinées. Ce système améliore significativement le refroidissement et, par conséquent, la puissance du moteur.

En termes de performances, la 992 Turbo S impressionne : elle atteint les 100 km/h en seulement 2,7 secondes, et les 200 km/h en 8,9 secondes, grâce à la fonction de départ automatisé Launch Control. S'agissant de la Turbo S, le Pack Sport Chrono Plus est de série, donc les chronos n'ont pas été mesurés en mode normal. La vitesse de pointe s'élève à 330 km/h.

2020 / FICHE TECHNIQUE

	992 Turbo S coupé/cabriolet
Moteur	6 cylindres à plat biturbo en porte à faux arrière
Cylindrée	3 745 cm ³
Alésage x Course	102 mm x 76,4 mm
Puissance	650 ch à 6 750 tr/min
Couple	800 Nm entre 2 500 et 4 000 tr/min
Rapport volumétrique	8,7:1
Lubrification	Carter sec séparé
Injection	Injection directe DFI
Carburant	SP98
Consommation de carburant	11,1 l/100 km (cycle mixte)



La 992 reprend la technologie des turbines à géométrie variable.

2020 / TABLEAU DES PERFORMANCES

Modèle	0-100 km/h (Launch Control)	Vitesse max.
992 Turbo S coupé	2,7 s	330 km/h
992 Turbo S cabriolet	2,9 s	330 km/h

TRANSMISSIONS

Porsche Doppelkupplung (PDK)

Encore une fois en ce qui concerne la gamme Turbo, il n'y a plus de boîte manuelle au programme. On rappelle que depuis la 997 Phase 2, la Turbo S était passée définitivement à la PDK. Ici, la nouvelle boîte PDK possède 8 rapports, contre 7 sur la génération précédente.

Rappelons rapidement les avantages de la PDK sans vous noyer de détails techniques :

▪ Rapidité des passages de rapports :

Les changements de vitesse se font en quelques millisecondes, sans rupture de couple. Cela permet une accélération continue et linéaire, mais également le confort de conduite.

▪ **Efficacité énergétique** : Grâce à sa gestion électronique intelligente, la boîte PDK contribue à une meilleure efficacité énergétique. Son mode par défaut est un mode éco qui limite la consommation de carburant, ce qui permet une conduite plus efficace.

▪ **Polyvalence** : La boîte PDK offre plusieurs modes de conduite, incluant les modes Normal, Sport, Sport Plus, Individual et le nouveau mode Wet introduit sur la Carrera S au millésime précédent. Chaque mode ajuste les caractéristiques de la transmission pour s'adapter aux conditions de conduite spécifiques.

▪ **Launch Control** : La fonction Launch Control, intégrée dans la boîte PDK, permet des départs arrêtés extrêmement rapides. En activant cette fonction, la Turbo S peut exécuter le 0 à 100 km/h en seulement 2,7 secondes.



Vous avez des palettes au volant mais en pratique, vous vous en servirez très peu.

Transmission Intégrale

Comme c'est d'usage avec les Turbo la 992 Turbo S est équipée du système de transmission intégrale Porsche Traction Management (PTM). Ce système sophistiqué répartit la puissance entre les essieux avant et arrière pour assurer une traction optimale dans toutes les conditions de conduite. Le PTM est combiné au Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), l'équivalent d'un différentiel arrière à glissement limité géré électroniquement. Le PTV Plus réduit légèrement le phénomène de roulis et surtout, il accroît la vitesse de

passage en courbe en distribuant le couple de manière dynamique aux roues qui en ont le plus besoin. Grâce au PTM et au PTV plus, la 992 Turbo S garantit une très bonne motricité, ce qui permet de maintenir un niveau de performance élevée même sur des routes sinueuses ou des surfaces glissantes. Il convient néanmoins de bien différencier motricité et adhérence. Mettons que vous soyez sous la neige : en dépit du PTM et du PTV Plus, si vous restez équipés de pneus été, vous aurez de la motricité mais aucune adhérence, donc vous n'irez nulle part. →



Ne cherchez pas de boîte manuelle, il n'y en a pas. Vous ne trouverez que de la PDK.

HABITACLE / ÉQUIPEMENTS



L'habitacle se distingue par des raffinements supplémentaires : intérieur tout cuir, sièges chauffants, sono haut de gamme.

Turbo S coupé

Comme toujours, l'intérieur de la 992 Turbo S se distingue par une finition haut de gamme. La sellerie est intégralement tendue de cuir, l'assise centrale est matelassée, ce qui évoque un peu les 911 des années 70 et 80. En matière de confort, les sièges sont chauffants et ventilés, et on bénéficie également d'une climatisation automatique bi-zone et d'un ioniseur améliorant la qualité de l'air dans l'habitacle. Les inserts décoratifs sont en aluminium brossé, et plusieurs finitions sont disponibles gratuitement : carbone, bois Palado, finition en couleur extérieure, ou cuir additionnel. Les sièges adaptatifs Sport Plus sont de série,

ils sont réglables électriquement sur 18 positions, offrent un excellent maintien latéral grâce à leur capitonnage supplémentaires sur les flancs. Ils peuvent être remplacés en option par des sièges baquets en carbone.

Le poste de conduite répond à la philosophie de Porsche qui consiste à se concentrer sur l'expérience du conducteur. Le volant sport GT multifonction est de série, avec palettes de changement de vitesse. Porsche a sauvé le compteurs analogique, et le reste de l'instrumentation est faite de deux écrans numériques sur lesquels vous pouvez faire défiler toutes les fonctions de divertissement,

de navigation et de gestion des paramètres de la voiture. C'est riche mais à l'usage, il est un peu difficile de s'y retrouver.

Au centre de la planche de bord, on retrouve le Porsche Communication Management (PCM) avec un écran tactile haute résolution de 10,9 pouces. Ce système permet de contrôler la navigation, les communications et le divertissement, ainsi que les nombreux systèmes d'assistance à la conduite. Le PCM intègre des fonctionnalités telles que la navigation en ligne, les informations de trafic en temps réel et la connectivité smartphone via Apple CarPlay. Le système audio Bose® Surround Sound est de série, avec ses



L'option cuir Exclusive Manufaktur vous donne accès à des combinaisons inédites. Le cuir recouvre tout l'habitacle.



Les seuils de portes de série sont en acier spécial.



Le compte-tours reste analogique.

12 haut-parleurs et ses 570 watts de puissance. En option, le Burmester® High-End Surround Sound System offre une expérience sonore encore plus pointue, moyennant 3216 €. L'assistance parking avec caméra de recul peut être complétée par une vision 360°, ajoutant trois caméras haute résolution supplémentaires pour une vue complète autour du véhicule. Le Porsche InnoDrive optimise la régulation de la vitesse en utilisant des données de navigation et des capteurs radar et vidéo. Ce système adapte la vitesse du véhicule par anticipation aux limitations de vitesse et à la typologie de la route, offrant ainsi une conduite harmonieuse et économique. Dans

les faits, il ressemble quelque peu à une expérience de conduite autonome, avec ses limites. Lorsque nos avions essayé ce dispositif, il ne nous avait convaincus qu'à moitié. Le nuancier intérieur proposait le choix de nombreuses matières, comme le cuir ou le Sport-Tex (l'équivalent de l'alcantara), ainsi que la possibilité d'opter pour des surpiques décoratives. On note également deux Packs Heritage Design qui offrent la possibilité d'équiper votre 911 avec des intérieurs tendus de cuir naturel inspiré des éditions limitées sur base de 992.

Turbo S cabriolet

L'équipement de la Turbo S cabriolet est strictement identique à celui du coupé, nous allons donc uniquement nous concentrer sur les éléments de la capote : dans un premier temps, le cabriolet possède un saute-vent qui se déploie électriquement sur simple pression d'un bouton. Il permet de réduire les turbulences de vent lorsque la capote est ouverte. Le ciel de toit de la capote est doté d'une →

2020 NUANCIER INTÉRIEUR	
Cuir tout noir	
	Noir
	Gris Ardoise
	Rouge Bordeaux
	Bleu Graphite
Cuir bicolore	
	Gris Ardoise/Craie
	Noir/Rouge Bordeaux
	Noir/Beige Mojave
Cuir Sport-Tex	
	Noir
	Noir avec coutures décoratives Craie
Cuir Club	
	Brun Truffe
Cuir Heritage Design	
	Noir
	Noir/Beige Atacama
	Noir/Classic Cognac

Note : le nuancier a évolué au fil des ans et certaines couleurs n'ont été disponibles que pendant une durée limitée entre 2019 et 2024



La profusion d'équipements de confort a ses revers : l'ergonomie n'est plus aussi instinctive, il y a presque trop de fonctions.

isolation thermique et acoustique, garantissant une température constante et une réduction des bruits extérieurs lorsque la capote est fermée. Enfin, la capote en tissu est entièrement automatique, elle peut être ouverte ou fermée en environ 12 secondes, même en roulant jusqu'à une vitesse de 50 km/h.

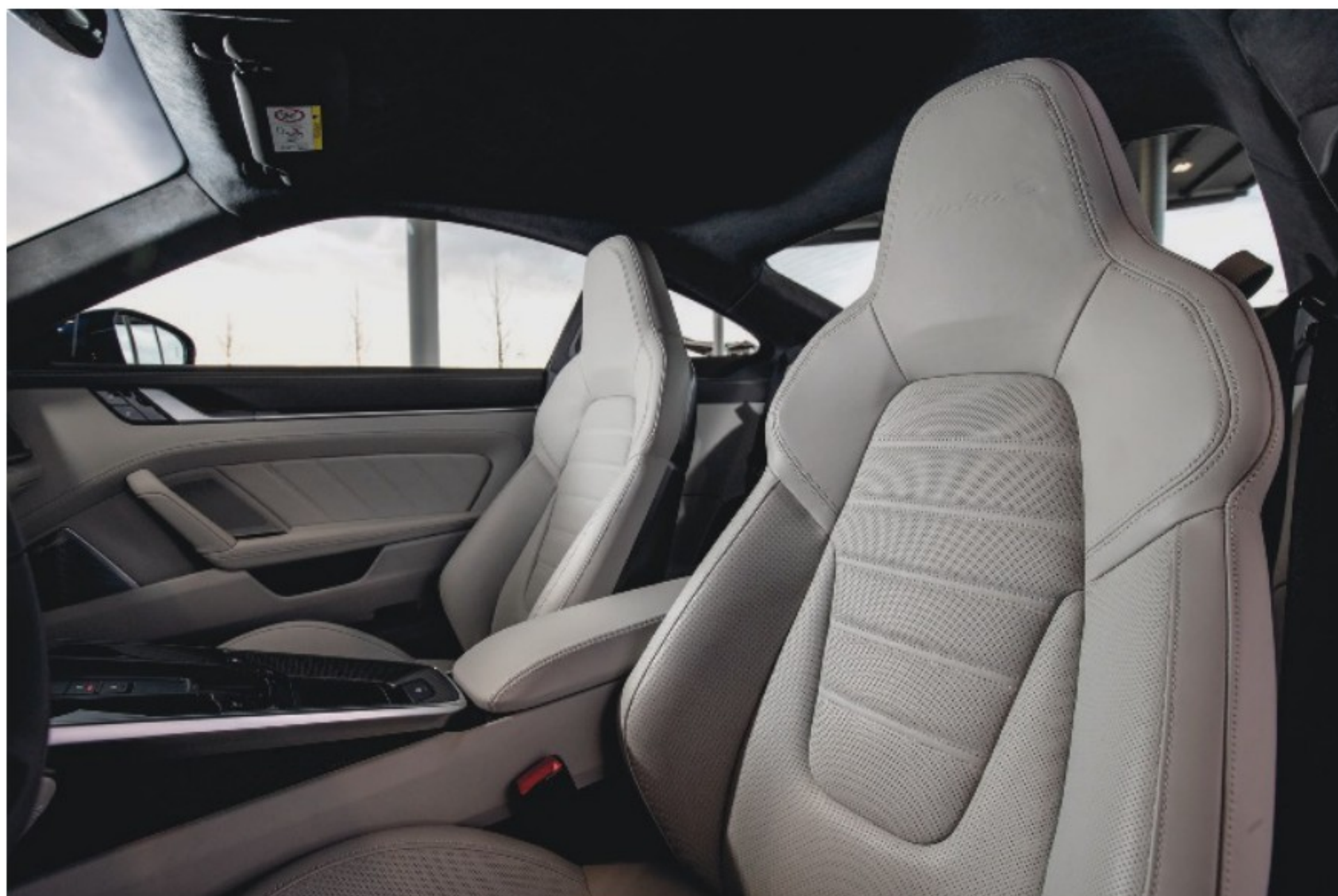
Une affaire de prix

C'est un fait généralement peu suivi, mais qui a attiré notre attention lors de la mise à jour des prix des Porsche en mai 2024, et il s'agit de l'augmentation continue et considérable du prix neuf de la 992 Turbo S au fil des ans. En septembre 2020, une 992 Turbo S était facturée neuve 221 135 € TTC, un prix qui s'entend hors malus et hors option. D'autant que le malus à l'époque était de 20 000 €. En mai 2024, le même modèle hors malus et hors options était facturé 250 260 € TTC, ce qui représente une augmentation de près de 29 000 € en quatre ans. Et pour ne rien arranger, le malus 2024 s'élève désormais à 60 000 €, ce qui fait flamber la facture.

Les sièges Sport Plus peuvent bénéficier d'un capitonnage façon 930 Turbo.

Option intérieur tout cuir Exclusive Manufaktur

L'option intérieur tout cuir Exclusive Manufaktur de la Porsche 992 Turbo S offre une personnalisation luxueuse très haut de gamme pour l'habitacle. Ce pack inclut des matériaux de haute qualité, avec des finitions en cuir étendu, des surpiqûres contrastées. Ce pack est en fait la somme de toutes les options d'habillages en cuir supplémentaires (poignées de maintien, extrémité du tableau de bord, habillage du porte-gobelet, colonne de direction etc.). Cette option permet de créer une ambiance encore plus raffinée, avec en plus la signature de la division Exclusive Manufaktur. Une option à 9342 €, tout de même.



CHÂSSIS / TRAINS ROULANTS

Turbo S coupé

Le système de suspension joue un rôle crucial dans les performances du châssis. L'essieu avant à jambes de force McPherson est associé à un essieu arrière multibras avec roues arrière directrices de série. La 992 Turbo S bénéficie de la suspension PASM, un système qui ajuste en temps réel l'amortissement de chaque roue en fonction de l'état de la route et du style de conduite. Ce système, inauguré pour la première fois sur la 911 type 997 en 2004, garantit une réduction des mouvements de carrosserie tout en améliorant le confort. Pour la première fois, un châssis sport PASM, abaissé de 10 mm, est disponible en option sur la 992 Turbo S. Les systèmes d'antipatinage tels que le Porsche Stability Management (PSM) et le PTV Plus (dont nous avons déjà parlé) sont intégrés pour améliorer la stabilité et la sécurité. En dépit de l'emploi de matériaux plus légers pour la carrosserie, la Turbo S accuse un poids en hausse de 40 kg par rapport à la 991 Turbo S, ce qui l'amène à 1640 kg. Cet embonpoint est lié aux dimensions en hausse et aux équipements supplémentaires. Les freins de la 992 Turbo S sont les PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) en alliage de carbone et céramique de série. Les disques mesurent 420 mm à l'avant et 390 mm à l'arrière et sont combinés à des étriers fixes en aluminium à 10 pistons (!) à l'avant et 4 pistons à l'arrière. Les étriers de frein sont peints en jaune mais peuvent également être commandés en noir en option gratuite. Les jantes de la 992 Turbo S, en alliage léger forgé, sont de 20 pouces à l'avant et de 21 pouces à l'arrière, avec un écrou central éprouvé en compétition. Elles sont équipées de pneus en 255/35 ZR 20 à l'avant

et 315/30 ZR 21 à l'arrière. Enfin, le système de gestion active de l'aérodynamique, le Porsche Active Aerodynamics (PAA) dont nous avons parlé dans la section esthétique, adapte les composants aérodynamiques comme le spoiler avant et l'aileron arrière en fonction des conditions de conduite.

Turbo S cabriolet

Rien à ajouter concernant le cabriolet, si ce n'est que sa structure a été renforcée pour compenser l'absence de toit rigide, ce qui entraîne une augmentation du poids. Les renforts de caisse, la capote et ses mécanismes entraînent une hausse de 70 kg, ce qui fait que le poids à vide de la Turbo S culmine à 1710 kg. →



L'aérodynamique active agit sur l'avant comme sur l'arrière.

2020 / FICHE TECHNIQUE

	992 Turbo S coupé	992 Turbo S cabriolet
Longueur	4 535 mm	4 535 mm
Largeur	1 900 mm	1 900 mm
Hauteur	1 303 mm	1 301 mm
Empattement	2 450 mm	2 450 mm
Voie avant	1 583 mm	1 583 mm
Voie arrière	1 600 mm	1 600 mm
Volume du compartiment à bagages	128 l	128 l
Disques avant	420 mm	420 mm
Disques arrière	390 mm	390 mm
Pneus avant	255/35 ZR20	255/35 ZR20
Jantes avant	9J x 20 ET 41	9J x 20 ET 41
Pression pneus avant	2,4 bar	2,4 bar
Pneus arrière	315/30 ZR21	315/30 ZR21
Jantes arrière	11,5J x 21 ET 67	11,5J x 21 ET 67
Pression pneus arrière	3 bar	3 bar
Poids à vide	1 640 kg	1 710 kg

Le châssis de la Turbo bénéficie de toutes les technologies disponibles : suspension active de moteur, PTV Plus, suspension sport etc. Et même les PCCB sur la Turbo S.



MILLÉSIME 2020

992 TURBO COUPÉ **992 TURBO CABRIOLET**





UN PEU D'HISTOIRE

C'est la première fois que la Turbo est présentée APRES la Turbo S. Dévoilée en avril 2020, la 992 Turbo offre une alternative un peu plus accessible à la 992 Turbo S, tout en conservant un niveau de prestations et de performances tout bonnement hallucinant. Et en se permettant d'égaliser largement la 991 Turbo S de la génération précédente.



Elle s'appelle « seulement » Turbo, mais les performances restent balistiques.

DÉTAILS EXTÉRIEURS

Sur le plan de l'esthétique, il n'y a quasiment aucune différence avec la 992 Turbo S. Elles se comptent sur les doigts d'une main : elle est proposée de série avec les freins acier, donc avec des étriers peints en rouge. Et les jantes de série ont un dessin spécifique à dix branches creuses et sont serrées par cinq écrous. A l'arrière, vous trouverez un monogramme « 911 Turbo » en lieu et place du monogramme « 911 Turbo S ». Enfin, les sorties de pot sont chromées au lieu d'être noires. En piochant dans la liste des options, vous pouviez toujours commander les freins en céramique, les jantes « Turbo S » (il existe trois dessins disponibles) et l'échappement sport, auquel cas il était impossible de faire la différence avec une S. →



Esthétiquement, les différences sont infimes.



Ce modèle en Jaune Racing est équipé de l'aérokit optionnel et des freins acier de série.



2020 / NUANCIER EXTÉRIEUR

Teintes unies	
	Blanc
	Noir
	Rouge Indien
	Jaune Racing
Teintes métallisées	
	Noir Intense
	Argent GT
	Bleu Gentiane
	Gris Quartz
	Bleu Nuit
	Gris Dolomite
	Vert Aventurine
Teintes spéciales métallisées	
	Craie
	Rouge Carmin
	Bleu Requin
	Ruby Star Neo
	Vert Python
	Gris Arctique
	Gris Glacé métallisé
Couleurs des capotes	
	Noir
	Brun
	Rouge
	Bleu
	Noir à bandes décoratives grises

A l'exception du logo, rien ne les différencie. Et il peut être retiré gratuitement sur demande.



MOTEURS / PERFORMANCES

La Turbo et la Turbo S partagent le même 3.8 litres. Mais il y a 70 ch de différence entre les deux.



La 992 Turbo S est un tel missile, avec ses 650 ch et ses 800 Nm, que l'écart de puissance avec une 992 Turbo de base laisse songeur : cette dernière produit 580 ch à 6 500 tr/mn et 750 Nm disponible entre 2 250 et 4 500 tr/mn. Cela représente 70 ch et 50 Nm de moins que la 992 Turbo S. Mais comparons ce qui est comparable : la 991 Turbo S produisait 580 ch et 750 Nm, la nouvelle 992 Turbo est donc au niveau de l'ancienne génération de Turbo S. Avec 540 ch, l'ancienne génération de 991 Turbo ne soutient même plus la comparaison. Ce n'est pas rien et donne une idée du bond en avant accompli par la 992. Les nouveaux turbos de la 992 disposent de roues de compresseur de 59 mm et de turbines de 55 mm, permettant un meilleur débit d'air et donc une augmentation notable du couple et de la puissance. Nous avons déjà mentionné à propos de la Turbo S son nouveau système de refroidissement de l'air de suralimentation qui passe par les prises d'air latérales, il est reconduit sur la Turbo. Cette nouvelle disposition améliore l'efficacité du refroidissement, contribuant ainsi à des performances accrues et à une meilleure réactivité. Pour la première fois, Porsche propose un système d'échappement sport en option sur la 911 Turbo. Ce système, doté de

clapets d'échappement à réglage électrique progressif, permet de moduler le son du moteur pour une expérience de conduite encore plus immersive. Visuellement, ce système se distingue par ses deux sorties d'échappement ovales, une signature typique des modèles Turbo.

Les progrès réalisés par la 992 Turbo se perçoivent également au niveau des performances, où la 992 Turbo abat le 0 à 200 km/h en 9,7 s contre 9,9 s pour la 991 Turbo S. Le 0 à

100 km/h est plié en 2.7 s en mode Sport Plus, et la vitesse max atteint 320 km/h. Les performances sont quasi identiques sur le cabriolet, qui rend seulement un dixième au coupé sur le 0 à 100. →

2020 / MOTEUR

Modèle	N° de type moteur
992 Turbo	MA3.6T

2020 / FICHE TECHNIQUE

	992 Turbo coupé/cabriolet
Moteur	6 cylindres à plat bi turbo en porte à faux arrière
Cylindrée	3 745 cm ³
Alésage x Course	102 mm x 76,4 mm
Puissance	580 ch à 6 500 tr/min
Couple	750 Nm à 2 250-4 500 tr/min
Rapport volumétrique	8,7:1
Lubrification	Carter sec
Injection	Injection directe
Carburant	SP98
Capacité du réservoir	67 litres
Capacité du réservoir d'huile	7,5 litres
Consommation de carburant	11,6 l/100 km (cycle mixte)



2020 / TABLEAU DES PERFORMANCES

Modèle	0-100 km/h			Vitesse max.
	Boîte mécanique	PDK mode normal	PDK mode Sport Plus	
992 Turbo coupé	indisponible	2,8 s	2,7 s	320 km/h
992 Turbo cabriolet	indisponible	2,9 s	2,8 s	320 km/h

TRANSMISSIONS

La transmission est assurée par la nouvelle boîte de vitesses à double embrayage PDK à huit rapports, spécifiquement configurée pour la 911 Turbo. Comme pour la Turbo S, vous pouvez tirer un trait sur la boîte manuelle qui n'est pas proposée. La transmission intégrale, un élément clé du système de traction de la 911 Turbo, a également été améliorée. Elle est en tous points identique à celle de la Turbo S, nous n'allons donc pas nous y attarder.

La Turbo n'est pas non plus disponible en boîte manuelle.



HABITACLE / ÉQUIPEMENTS

Turbo S coupé

A l'intérieur, l'ambiance est quasiment identique, mais on note que les sièges de série sont les sièges confortables à 14 réglages et pack mémoire, tandis que la Turbo S a droit aux sièges sport adaptatifs à mémoire avec 18 possibilités de réglages. L'intérieur tout cuir bicolore Noir/Beige Mojave est une option à 600 € alors qu'il est gratuit dans la Turbo S. Ce sont de tous petits détails d'équipements et de finitions qui font que la Turbo S se différencie de la Turbo par le haut. En soi, ces détails ne changent quasiment rien à l'agrément de conduite et au confort. Mais pour des acheteurs qui ont de tels moyens, il se disent que quitte à prendre le top du top, autant prendre la Turbo S. Alors que dans les faits, la Turbo fait tout aussi bien le travail. La réflexion à ce niveau était légitime car l'écart de prix est réel. En matière de prix, le coupé était proposé à 188 135 € et le cabriolet à 201 815 € avant options. Quant à la S, son prix public s'élevait à 221 135 € en 2020. La précision a son importance, car l'inflation a frappé fort. En avril 2024, une 992 Turbo coupé est désormais affichée à 217 386 € et une Turbo S à 250 260 €. Hors malus.



Les sièges Sport Plus avec cet habillage optionnel sont superbes. Comme toujours, les options font une vraie différence d'agrément.

La molette du sélecteur de modes installée sur le volant.



2020 NUANCIER INTÉRIEUR	
Cuir tout noir	
	Noir
	Gris Ardoise
	Rouge Bordeaux
	Bleu Graphite
Cuir bicolore	
	Gris Ardoise/Craie
	Noir/Rouge Bordeaux
	Noir/Beige Mojave
Cuir Sport-Tex	
	Noir
	Noir avec coutures décoratives Craie
Cuir Club	
	Brun Truffe
Cuir Heritage Design	
	Noir
	Noir/Beige Atacama
	Noir/Classic Cognac



Son poids élevé n'en fait pas une reine des circuits, mais elle peut tout de même s'y montrer redoutable.

CHÂSSIS / TRAINS ROULANTS

Turbo coupé

Par rapport à la 991 Turbo, le châssis de la 992 Turbo a été entièrement repensé pour optimiser la rigidité et la stabilité. La largeur de la caisse a été augmentée de 45 mm à l'avant et de 20 mm à l'arrière, atteignant respectivement 1 840 mm et 1 900 mm. Ces dimensions accrues permettent d'élargir les voies de 42 mm à l'avant et de 10 mm à l'arrière, améliorant ainsi la tenue de

route et la précision de la direction. Les roues avant sont montées sur des jantes de 20 pouces chaussées de pneus en 255/35 ZR20, tandis que les roues arrière sont sur des jantes de 21 pouces avec des pneus en 315/30 ZR 21. On retrouve la suspension PASM. Le châssis sport abaissé de 10 mm est disponible en option. De série sur la 992 Turbo S, le Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) est ici en option. On rappelle qu'il

s'agit d'un système de stabilisation active antiroulis. Le PDCC ajuste en temps réel la rigidité des barres stabilisatrices pour réduire le roulis dans les virages, améliorant ainsi la tenue de route sans compromettre le confort de conduite. La direction assistée électromécanique est plus précise de 6 % par rapport à la génération précédente.

Une précision concernant les freins : les disques acier ont désormais un diamètre de 408 mm (+ 28 mm par rapport à la 991), et une épaisseur de 36 mm (+2 mm). A l'arrière, nous sommes toujours à 380 mm de diamètre pour 30 mm d'épaisseur. Les freins PCCB sont disponibles en option. En matière de poids, il faut souligner une certaine prise d'embonpoint par rapport à la 991, puisque la nouvelle Turbo affiche 1640 kg à vide, tandis que la 991 Turbo affichait 1600 kg sur la balance.

Turbo cabriolet

La 992 Turbo Cabriolet partage le même châssis que la version Coupé, mais avec quelques ajustements pour compenser l'absence de toit rigide. La caisse est renforcée pour maintenir les mêmes qualités dynamiques malgré la perte de rigidité due à l'architecture décapotable. Le poids additionnel du mécanisme de la capote et les renforts structurels nécessaires entraînent une augmentation du poids total de l'ordre de 70 kg. →

2020 / FICHE TECHNIQUE

	992 Turbo coupé	992 Turbo cabriolet
Longueur	4 535 mm	4 535 mm
Largeur	1 900 mm	1 900 mm
Hauteur	1 303 mm	1 302 mm
Empattement	2 450 mm	2 450 mm
Voie avant	1 592 mm	1 583 mm
Voie arrière	1 585 mm	1 600 mm
Volume du compartiment à bagages	128 l	129 l
Disques avant	408 mm	408 mm
Disques arrière	380 mm	380 mm
Pneus avant	255/35 ZR20	255/35 ZR20
Jantes avant	9J x 20	10J x 20
Pression pneus avant	2,1 bar	2,1 bar
Pneus arrière	315/30 ZR21	315/30 ZR21
Jantes arrière	11,5J x 2	11,5J x 2
Pression pneus arrière	2,3 bar	2,3 bar
Poids à vide	1 640 kg	1 710 kg

MILLÉSIME 2020

**992 TARGA 4
992 TARGA 4S
992 TARGA 4S HERITAGE
DESIGN EDITION**





UN PEU D'HISTOIRE

En mai 2020, Porsche a révélé la 992 Targa 4 et la Targa 4S, marquant une nouvelle ère pour ce modèle iconique. Sans véritable surprise néanmoins, car Porsche a repris une recette qui avait connu un vrai succès d'estime avec la 911 : celui d'un toit Targa à l'ancienne, mais actionnable électriquement. L'élégance à l'état pur, bien qu'à l'usage la Targa soit moins pratique qu'un cabriolet. En revanche, le constructeur a créé la surprise en juillet 2020 en présentant une première édition limitée sur base de 992 : la « Targa 4S Heritage Design Edition. Elle sera produite à 992 exemplaires numérotés.

Elle est disponible uniquement en quatre roues motrices.



DÉTAILS EXTÉRIEURS

992 Targa 4S

Le design extérieur de la 992 Targa 4S ne déroutera pas les amateurs de la 911, et ne vient pas dénaturer les lignes d'une 992 Coupé ou Cabriolet. Le dessin de la Targa ne diffère que par son arceau et son toit. L'arceau de sécurité en aluminium vient dans le prolongement de la lunette arrière enveloppante en verre chauffant. L'ensemble est coiffé par un toit de toile disponible en plusieurs couleurs et qui n'est pas sans rappeler les toits rigides des premières Targa. Mais avec la 992, le toit se déploie et se replie automatiquement en 19 secondes, permettant aux conducteurs de profiter de la conduite en plein air sans avoir à s'embêter à manipuler un toit lourd et peu pratique. La seule contrainte concernant la manipulation du toit électrique est que celui de la Targa ne peut être actionné qu'à l'arrêt, tandis que le cabriolet peut être ouvert ou fermé même en roulant. On retrouve les détails distinctifs de la Carrera S, à savoir des étriers peints en rouge, quatre sorties de pots d'échappement à l'arrière et des jantes de 20 et 21 pouces de série.

992 Targa 4

Il n'y a pas grand-chose à ajouter puisque le toit Targa est identique sur les deux versions. On précisera uniquement que de série, la Targa 4 possède les mêmes signes distinctifs extérieurs que sur une Carrera 4 : deux sorties de pot rectangulaires à l'arrière, des étriers de freins peints en noir et des jantes de série de 19 pouces à l'avant et 20 pouces à l'arrière. Mais ces dernières ont très souvent été remplacées par les jantes de 20 et 21 pouces en option, et il était possible de remplacer l'échappement de série par un échappement sport.



Notez que l'arceau est disponible en noir.

992 Targa 4S Heritage Design Edition

La Porsche 911 Targa 4S Heritage Design Edition représente une synthèse parfaite entre modernité et clin d'œil aux modèles anciens de la marque.

Le design extérieur de cette édition spéciale se distingue en tout premier lieu par sa peinture exclusive Cherry Metallic (Cerise métallisée dans le nuancier français), une couleur rouge foncé intense qui évoque les

teintes emblématiques des Porsche historiques telles que le rouge rubis ou le rouge bourgogne des années 1950. D'autres options de coloris sont proposées au catalogue, ainsi que la possibilité de piocher dans les peintures spéciales (« PTS » pour « Paint to Sample »). Mais il est clair que pour une série limitée, la couleur de lancement est généralement la plus recherchée en occasion et la plus demandée par les clients qui ont la chance de signer le bon de commande pour un véhicule neuf. Les



L'arceau et la lunette en verre en font de loin la 911 la plus élégante.

monogrammes « Targa » sur l'arceau et les monogrammes « Porsche » et « 911 Targa 4S » sur le capot arrière sont en finition dorée.

Les graphismes sur les ailes avant constituent un clin d'œil au passé sportif de Porsche. Ces motifs en forme de lance, réalisés en film blanc de haute qualité, font référence aux premières personnalisations des voitures de course et servaient à dissimuler des traces d'impacts. Ces éléments sont accompagnés de numéros personnalisables de 0 à 99 sur les portières, ainsi que par les bandes décoratives latérales « Porsche ». Deux précisions : premièrement, ces bandes décoratives ne sont pas peintes, ce sont des stickers. C'est moins classe, mais c'est comme cela que Porsche a toujours fonctionné, d'autant que ce genre de motifs peints est généralement très

onéreux. Ensuite, on peut questionner le choix d'avoir installé ces numéros de course sur un modèle comme la Targa. Cependant, ces décorations étaient optionnelles et le client pouvait faire le choix de ne pas les prendre. Les jantes Exclusive Design de 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière sont en finition bi-ton argent poli et noir brillant, avec des étriers de freins peints en noir. Cette configuration argent-noir est censée évoquer la finition des jantes Fuchs qui ont équipé les 911 entre 1974 et 1989.

À l'arrière, on tombe sur une plaquette Porsche Heritage sur la grille du capot et les sorties d'échappement sport sont argentées. Le logo Porsche reprend le graphisme originel datant de 1963. On le retrouve sur le capot avant et les cabochons de jantes. →



Il y a bien sûr un toit de toile qui vient protéger les occupants.

2020 / NUANCIER EXTÉRIEUR 992 TARGA 4 / 992 TARGA 4S

Teintes unies	
	Blanc
	Noir
	Rouge Indien
	Jaune Racing
Teintes métallisées	
	Blanc Carrara
	Argent Dolomite
	Gris Agate
	Vert Aventurine
	Bleu Gentiane
	Bleu Nuit
	Noir Intense
Teintes spéciales métallisées	
	Argent GT
	Craie
	Orange Fusion
	Rouge Carmin
	Vert Python
Couleurs des capotes	
	Noir
	Brun
	Rouge
	Bleu

2020 / NUANCIER EXTÉRIEUR 992 TARGA 4S HERITAGE DESIGN EDITION

	Cerise Métallisé (couleur spéciale de lancement du modèle)
	Argent GT Métallisé
	Noir
	Rouge Indien
	Craie

MOTEURS / PERFORMANCES



992 Targa 4S

Le moteur est strictement identique à celui d'une Carrera S, nous ne reviendrons pas dessus en détails. Il s'agit du six cylindres à plat bi-turbo de 2981 cm³, qui produit 450 ch et 530 Nm. Malgré le poids supplémentaire de la Targa 4S par rapport à une Carrera 4S, les performances annoncées par le constructeur sont similaires. En boîte PDK, la Targa 4S atteint le 0 à 100 en 3.4 s et la vitesse de pointe s'établit à 304 km/h, soit à peine 2 km/h de moins qu'une Carrera 4S Coupé. Des

valeurs identiques à une Carrera 4S. Surprenant, mais ce sont les chiffres du constructeur. Le moteur de la Targa 4S Heritage design Edition est identique à celui de la Targa 4S.

992 Targa 4

Comme pour la Targa 4S, le moteur est identique à celui d'une Carrera. Il délivre une puissance de 385 ch et un couple de 450 Nm. Le poids supplémentaire par rapport à une Carrera 4 entraîne encore une fois une légère baisse des performances, mais elle est plutôt anecdotique. →

Les Targa partagent leurs moteurs avec les Carrera et Carrera S. En raison du poids supplémentaire et de la philosophie de la Targa, les performances sont en baisse et les conducteurs ont tendance à avoir le pied moins lourd. Mais elle peut marcher très fort.

2020 / FICHE TECHNIQUE

	992 Targa 4 PDK	992 Targa 4S
Moteur	6 cylindres à plat bi turbo en porte à faux arrière	6 cylindres à plat bi turbo en porte à faux arrière
Cylindrée	2 981 cm ³	2981 cm ³
Alésage x Course	91 mm x 76,4 mm	91 mm x 76,4 mm
Puissance	385 ch à 6 500 tr/min	450 ch à 6 500 tr/min
Couple	450 Nm entre 1 950 et 5 000 tr/min	530 Nm entre 2 300 et 5 000 tr/min
Rapport volumétrique	10,2:1	10,2:1
Lubrification	Carter sec	Carter sec
Injection	Injection directe	Injection directe
Carburant	SP98	SP98
Capacité du réservoir	67 litres	67 litres
Capacité du réservoir d'huile	7,5 litres	7,5 litres



2020 / TABLEAU DES PERFORMANCES

Modèle	0-100 km/h			Vitesse max.
	Boîte mécanique	PDK mode normal	PDK mode Sport Plus	
992 Targa 4	5,2 s	4,2 s	----	289 km/h
992 Targa 4S	4,4 s	3,4 s	----	304 km/h

TRANSMISSIONS

Tant pour la Targa 4 que pour la 4S, les transmissions sont identiques à celles proposées sur les Carrera 4 ou Carrera 4S, les clients avaient donc le choix entre la boîte manuelle à 7 rapports et la boîte PDK à 8 rapports. Rappelons que les modèles Targa ne sont disponibles qu'en 4 roues motrices.



L'attrait de la boîte manuelle est vraiment sous-estimé.

HABITACLE / ÉQUIPEMENTS



Les occupants bénéficient de tout le confort nécessaire.

992 Targa 4S

En entrant dans la 992 Targa 4S, vous êtes dans le même univers que dans une Carrera 4S. Le cuir recouvre les sièges sport de série, et les inserts en aluminium offrent une atmosphère plus sportive dans l'habitacle. On retrouve le tableau de bord composé d'un compte-tours analogique encadré par deux écrans numériques sur lesquels vous pourrez afficher l'ensemble des fonctions du véhicule grâce au volant multi-fonctions. L'écran tactile haute résolution de 10,9 pouces du PCM occupe le centre de la planche de bord. Pour parler des différences, il faut parler d'un petit déflecteur logé au sommet du pare-brise. Il se relève et se referme d'une simple pression de vos doigts lorsque le toit est ouvert. Son rôle est de dévier en partie les turbulences afin que les occupants dans l'habitacle ne

souffrent pas trop des remous liés à l'air qui s'engouffre dans l'habitacle. Porsche a fait le choix de conserver un usage manuel pour ce déflecteur car, aux yeux des ingénieurs, le tout électrique n'est pas toujours la bonne option (quel comble, par les temps qui courent). Il convient de préciser qu'en Targa, les remous dans l'habitacle sont supérieurs à ce que l'on pourrait constater dans un cabriolet où le filet anti-remous fait un meilleur travail. Là, la lunette arrière fait un effet « capuche » où l'air s'engouffre, donc vous pourriez être un peu indisposé par de l'air froid. La Targa est une sportive qui s'apprécie à un rythme tranquille lorsque vous roulez décapoté et il faut savoir qu'à des allures élevées, les remous pourraient vous gêner. Pour les passagers arrière, bien que l'espace soit naturellement plus

restreint dans une 911, la Targa 4S offre tout de même des sièges individuels d'appoint. Les sièges arrière peuvent être rabattus pour augmenter l'espace de rangement, démontrant une flexibilité inattendue pour une voiture de sport.

992 Targa 4

Si vous avez lu notre descriptif des gammes Carrera, vous avez constaté que nous signalons l'absence de différences entre l'habitacle d'une Carrera et d'une Carrera S. Cela vaut également pour les Targa 4 et les Targa 4S qui adoptent le même habitacle. Les différences entre ces modèles se font désormais sur la motorisation et le châssis : moteur moins puissant, freins plus petits, options non disponibles pour les versions d'entrée de gamme et jantes plus petites. →



L'un des revers de la Targa : l'air s'engouffre dans la bulle, créant des turbulences et des courants d'air froid.



Une simple pression sur un bouton suffit à ouvrir et fermer le toit.

2020 NUANCIER INTÉRIEUR 992 TARGA 4 / 992 TARGA 4S	
Standard	
	Noir
	Noir/Beige Mojave
Cuir tout noir	
	Noir
	Vert Agave
	Brun Truffe
Club en cuir	
	Noir
Cuir bicolore	
	Noir/Beige Mojave
	Noir/Rouge Bordeaux
	Gris Agate /Craie
	Noir/Vert Islande
Cuir Sport-Tex	
	Noir
	Gris Ardoise
	Vert Agave
Exclusive Manufaktur	
	Noir/Beige Mojave
	Noir/Rouge Bordeaux
	Gris Agate /Craie

992 Targa 4S Heritage Design Edition

L'habitacle de la Porsche 911 Targa 4S Heritage Design Edition est impressionnant par son raffinement et ses clin d'œil à l'histoire de la 911. Dès l'ouverture de la porte, les seuils en aluminium brossé arborant l'inscription « 911 Targa 4S Heritage Design Edition » accueillent le conducteur.

L'intérieur bicolore combine du cuir rouge Bordeaux ou noir avec du cuir Club OLEA beige Atacama. Cette palette de couleurs est conçue pour se marier idéalement avec toutes les couleurs extérieures. L'ensemble Rouge Bordeaux – Beige Atacama est très audacieux, peut-être un peu criard, mais fonctionne parfaitement avec le Cerise métallisé à l'extérieur. Pour ceux à la recherche d'une harmonie plus discrète, choisissez plutôt l'option cuir bicolore noir et beige Atacama.

Le velours côtelé, un matériau emblématique des années 1950, fait son grand retour sur les bandes centrales des sièges et les panneaux de portières. Utilisé à l'origine sur la Porsche 356, ce tissu assure non seulement une esthétique rétro mais il apporterait aussi un confort supérieur grâce à ses propriétés de ventilation et d'adhérence. Ce n'est pas dans le cadre de notre essai complet que nous avons pu constater un progrès significatif en termes de confort, mais il est vrai que ce matériau est des plus élégants. Attention néanmoins : le velours beige se salit très, très vite. Les sièges Sport Plus sont livrés de série, avec le logo Porsche gaufré



Les seuils de porte de la Targa 4S Heritage Design portent une signature spécifique.

dans les appuie-têtes. Comme pour les logos de carrosserie et des jantes, le volant est également orné de l'écusson Porsche d'époque. Le tableau de bord combine habilement des éléments classiques et modernes. Le compte-tours analogique est doté d'une aiguille et de chiffres verts qui évoquent ceux de la Porsche 356 et des toutes premières 911. Mais la 992 ne perd rien de sa modernité et l'ensemble est complété par les écrans digitaux de 7 pouces en plus de l'écran central du PCM. Le ciel de toit en microfibre perforée beige Atacama et les nombreux éléments en cuir de la gamme Exclusive Manufaktur complètent la finition luxueuse de l'ensemble de l'habitacle. Le Pack Sport Chrono est de série, il a lui aussi un lettrage vert. La boîte à gants arbore une plaque en métal portant le numéro de votre édition limitée.

La technologie embarquée n'est pas

en reste. La 911 Targa 4S Heritage Design Edition est équipée des dernières avancées en matière de systèmes d'assistance et d'infodivertissement. Le système audio Burmester High-End Surround est de série et assure une qualité sonore encore plus élevée que le système Bose de série.

Pour compléter le tout, la clé de la Targa 4S Heritage Design Edition est peinte en couleur carrosserie et logée dans un étui en cuir. Le porte-documents est en cuir et une housse de protection spéciale est livrée avec le véhicule.

2020	
NUANCIER INTÉRIEUR	
992 TARGA 4S HERITAGE	
DESIGN EDITION	
	Rouge Bordeaux / Beige Atacama
	Noir / Beige Atacama



Dans la Targa Heritage Design, un audacieux cuir bi-ton Rouge Bordeaux-Beige Atacama est proposé de série. Vous pouviez avoir un Noir-Beige plus discret.

CHÂSSIS / TRAINS ROULANTS



Les freins de la Targa 4 sont plus petits que sur la Targa 4S.

992 Targa 4S

Le châssis de la Porsche 992 Targa 4S est globalement identique à celui d'une Carrera 4S, il n'y a donc pas lieu de tout détailler. Tout ce que l'on peut préciser, c'est que la suspension avant bénéficie d'un réglage légèrement plus souple qu'une Carrera 4S, et que la Targa 4S est plus lourde en raison du poids supplémentaire du toit Targa

et de ses mécanismes. Nous donnons la Carrera 4S cabriolet pour 1635 kg, tandis que la Targa 4S atteint 1670 kg. Pas tout à fait un poids plume.

992 Targa 4

Les châssis sont quasiment identiques entre une Targa 4S et une Targa 4. Vous trouverez ci-après les petites différences entre ces deux

déclinaisons. La Targa 4S dispose de disques de frein avant de 350 mm de diamètre, tandis que la Targa 4 utilise des disques de 330 mm. La Targa 4S est équipée du système Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), absent sur la Targa 4, qui améliore l'agilité et la stabilité en virage. La Targa 4S est légèrement plus lourde que la Targa 4 en raison de ses équipements supplémentaires et de ses composants de châssis améliorés. Les relevés du constructeur font état de 5 kg d'écart en faveur de la Targa 4. Infime.

992 Targa 4S Heritage Design Edition

Le châssis de la 911 Targa 4S Heritage Design Edition reposant sur les mêmes principes que la 992 Targa 4S, nous n'apporterons que quelques précisions supplémentaires. La suspension PASM est de série, et on doit surtout mentionner la présence des freins PCCB livrés de série. On ne peut pas dire qu'ils soient exagérément sollicités, ni même indispensables, mais ils sont là. De série, on a également droit à des jantes de 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière. Le système de régulation du roulis PDCC est en option. S'agissant d'une Targa 4S, la version Heritage Design Edition embarque bien sûr la transmission intégrale. ●

2020 / FICHE TECHNIQUE

	992 Targa 4	992 Targa 4S
Longueur	4 519 mm	4 519 mm
Largeur	1 852 mm	1 852 mm
Hauteur	1 297 mm	1 297 mm
Empattement	2 450 mm	2 450 mm
Voie avant	1 591 mm	1 587 mm
Voie arrière	1 557 mm	1 551 mm
Volume du compartiment à bagages	132 l	132 l
Disques avant	330 mm	330 mm
Disques arrière	330 mm	330 mm
Pneus avant	255/40 ZR19	245/35 ZR20
Jantes avant	8,5J x 19 et 52	8,5J x 20
Pression pneus avant	2,1 bar	2,1 bar
Pneus arrière	295/35 ZR20	305/30 ZR21
Jantes arrière	11,5J x 20 et 67	11,5J x 21
Pression pneus arrière	2,3 bar	2,5 bar
Poids à vide	1 665 kg	1 670 kg

MILLÉSIME 2021

992 GT3
992 GT3 TOURING





UN PEU D'HISTOIRE

Comme elle a pu se faire attendre, cette nouvelle itération de la GT3... Dès le premier jour de commercialisation de la 992 Carrera S, les porschistes avaient déjà une question au bord des lèvres : quand la GT3 sera-t-elle présentée ? A quoi va-t-elle ressembler ? La GT3 est toujours l'un des modèles les plus attendus et Porsche avait teasé ce

modèle pendant très longtemps, jusqu'à exposer une version non camouflée dans une caisse du musée, lors d'une vidéo publicitaire sur un sujet qui n'avait rien à voir. Finalement, le constructeur a levé le voile sur la GT3 en mars 2021, avec de belles innovations au programme. Et pour ne rien gâcher, le constructeur a également levé le voile sur la

GT3 Touring en juillet 2021. Dans la mesure où la Touring a été produite à partir d'août 2021, donc pour le millésime 2022, il aurait été pertinent de la comptabiliser sur le millésime 2022, mais il était plus logique de traiter la GT3 et la GT3 Touring en même temps. C'est la raison pour laquelle ces deux modèles sont traités sur le millésime 2021.

DÉTAILS EXTÉRIEURS



L'absence d'aileron et de queue de canard change radicalement l'arrière... Et la perception que l'on se fait de la GT3.

992 GT3

Avant de se pencher sur l'esthétique et la carrosserie, il faut dans un premier temps poser des éléments de contexte. La réglementation de plus en plus rigoureuse sur les motorisations ne permettant pas de gagner beaucoup de puissance, il y avait trois pistes de travail pour améliorer significativement la performance : le châssis, l'aéro, et le poids. Plus précisément, faire en sorte que la GT3 ne prenne pas d'embonpoint.

La face avant de la 992 GT3 est marquée par un capot en fibre de carbone renforcée (CFRP), intégrant extracteurs et prises d'air qui optimisent le refroidissement des radiateurs tout en réduisant la portance à haute vitesse. Ces

prises d'air, associées aux diffuseurs avant et à la large lèvre du spoiler, permettent de limiter la quantité d'air qui s'engouffre sous la voiture, ce qui est crucial pour la stabilité à grande vitesse. Le dessin du bouclier avant est largement inspiré des 911 RSR, avec une immense prise d'air unique sur l'avant.

Le design du diffuseur arrière a été entièrement revu. Ce dernier, est muni d'un extracteur qui génère davantage d'appui, mais c'est surtout le nouvel aileron avec supports en col de cygne qui a un impact majeur sur l'appui aéro. Il multiplie par quatre la déportance par rapport à la version précédente, sans pour autant accroître le coefficient de pénétration dans l'air. Une vraie prouesse. On trouve également une petite queue de

canard sous l'aileron, queue de canard flanquée d'un extracteur d'air destiné à faciliter le refroidissement.

Le système d'éclairage de la 992 GT3 n'est pas en reste, avec des phares à LED fumés, intégrant le Porsche Dynamic Light System Plus (PDLs Plus). En option, il est possible d'avoir des phares habillés d'un liseré Bleu Requin, qui est d'ailleurs la couleur signature de la GT3. C'est la première fois que la GT3 bénéficiait d'une couleur de lancement et c'est d'ailleurs une très bonne idée, doublée d'un choix judicieux de couleur.

Les jantes en alliage forgé de 20 pouces à l'avant et de 21 pouces à l'arrière, disponibles en différentes finitions, ajoutent une touche finale à ce design. Elles sont redessinées par



Sur la GT3 Normale, la prise d'air avant est noire. Sur les Touring, elle est couleur carrosserie.



rapport à la génération 991, tout en respectant le désormais traditionnel dessin à cinq doubles branches que l'on retrouve sur les GT3 depuis la 996 Phase 2. Dernier point, la largeur n'a pas évolué par rapport à la caisse des 992 Carrera.

992 GT3 Touring

La Porsche 911 GT3 Touring se démarque de la version standard par une approche plus discrète et raffinée du design extérieur, tout en conservant l'essence sportive du modèle. Contrairement à la version classique équipée de l'aile à col de cygne, la GT3 Touring opte pour un design plus épuré en faisant l'impasse sur l'aile. Il est remplacé par un spoiler arrière rétractable, identique à celui des modèles Carrera. Ce choix confère à la Touring une silhouette plus sobre tout en assurant une force d'appui suffisante pour une conduite sportive. La grille au sommet du capot arrière est spécifique à la Touring.

A l'avant, l'encadrement de la prise d'air dans le bouclier est peint couleur carrosserie, alors qu'il est noir mat sur la GT3. Enfin, les encadrements de vitres sont en finition brillante et peuvent être noirs en option, alors qu'ils sont noirs de série sur la GT3 normale. →



Les entourages de vitres sont chromés de série sur la GT3 Touring.

2021 / NUANCIER EXTÉRIEUR

Teintes unies	
	Blanc
	Noir
	Rouge Indien
	Jaune Racing
Teintes métallisées	
	Blanc Carrara
	Argent GT
	Noir intense
	Bleu Gentiane
	Argent Dolomite
	Gris Quartz
	Gris Glacé
Teintes spéciales métallisées	
	Bleu Requin
	Orange Fusion
	Craie
	Vert Python
Finitions des jantes	
	Argent
	Platine satiné
	Néodyme
	Noir satiné
	Noir satiné avec liseré Bleu Requin
	Noir satiné avec liseré Rouge

Les jantes sont disponibles en noir avec liseré rouge et également en noir avec liseré bleu. Notez l'option étriers peints en noir.

MOTEURS / PERFORMANCES

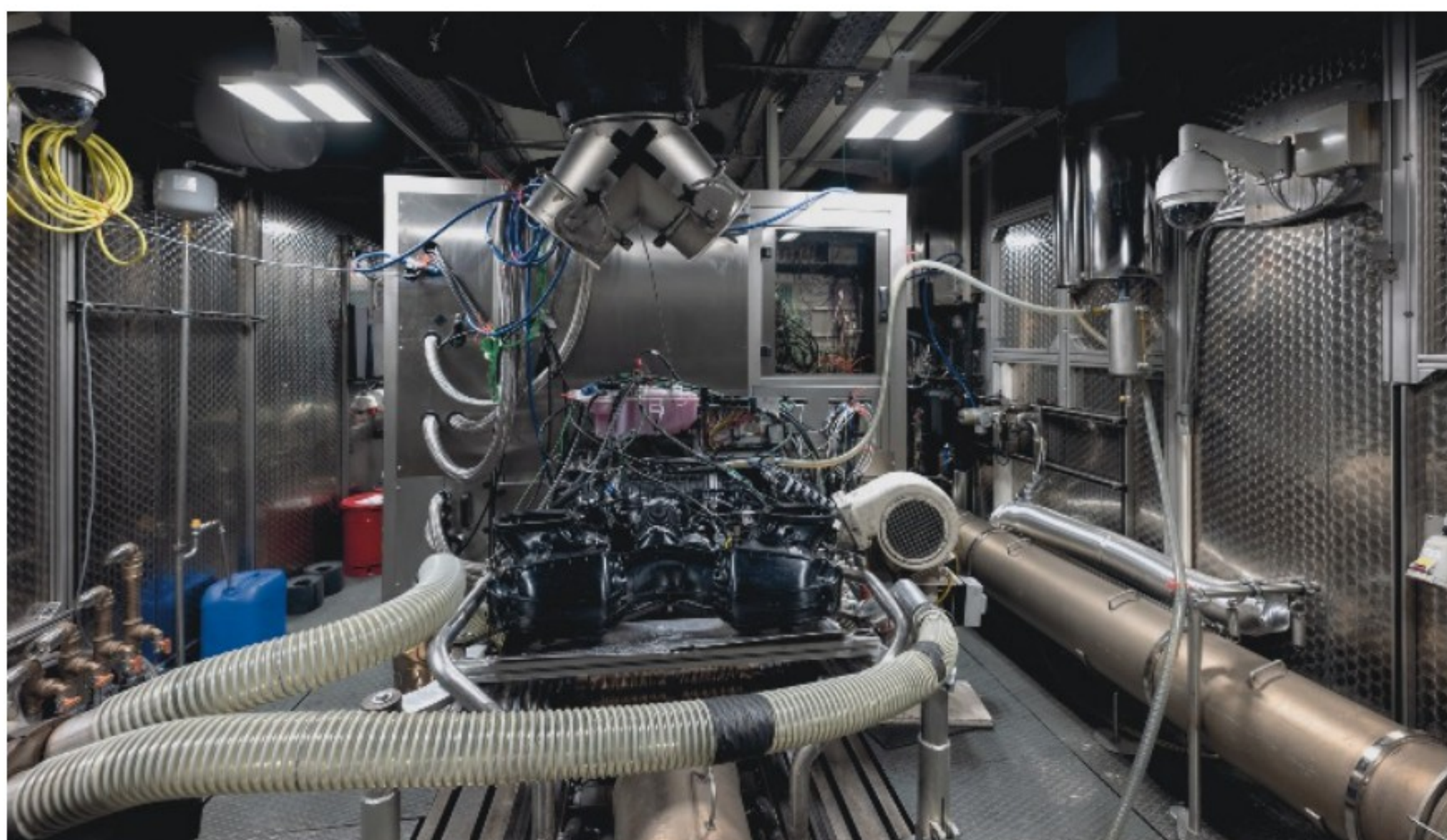
992 GT3 et 992 GT3 Touring

Nous l'avons dit, ce n'est pas au niveau de l'augmentation de la puissance que Porsche s'attendait à faire des miracles avec la nouvelle GT3. Les normes anti-pollution de plus en plus contraignantes auraient pu remettre en cause la présence d'un moteur atmosphérique, et c'était la principale inquiétude des amateurs, mais il n'en fut rien. Porsche est parvenu à protéger le sacro-saint moteur atmo. La Porsche 992 GT3 est donc propulsée par un moteur six cylindres à plat de 4,0 litres, un bloc atmosphérique qui incarne l'essence même de la performance chez Porsche. Ce moteur est directement dérivé de la compétition, notamment de la 911 GT3 R, et est conçu pour offrir une expérience de conduite exaltante.

Le moteur développe une puissance toujours impressionnante de 510 chevaux (375 kW) à 8400 tr/min, avec un régime maximal de 9000 tr/min, ce qui est assez rare pour un moteur atmosphérique. Le couple maximal atteint 470 Nm à 6 100 tr/min, offrant une plage de puissance large et utilisable, idéale aussi bien sur route que sur circuit. Toutefois, c'est une toute petite hausse par rapport à la 991 GT3 : +10 ch et + 10 Nm. Ce bloc est équipé du système Porsche VarioCam, qui ajuste le calage des arbres à cames pour optimiser la performance à différents régimes moteurs, tout en assurant une efficacité énergétique accrue.

L'un des éléments distinctifs de ce moteur est son système d'admission. Chaque cylindre dispose de son propre papillon des gaz, un dispositif issu directement de la compétition, qui permet une réponse à l'accélération extrêmement précise. Ce système est complété par une gestion électronique avancée qui permet de maximiser le flux d'air et, par conséquent, d'optimiser la combustion.

Pour maintenir une lubrification optimale dans des conditions de



Le grand défi a été de faire répondre le six cylindres aux nouvelles normes anti-pollution. Le petit gain de 10 ch est presque un exploit.

2021 / TABLEAU DES PERFORMANCES

Modèle	0-100 km/h			Vitesse max.
	Boîte mécanique	PDK mode normal	PDK mode Sport Plus	
911 GT3	3,9 s	----	----	320 km/h
911 GT3 (PDK)	----	----	3,4 s	318 km/h
911 GT3 Touring	3,9 s	----	----	320 km/h
911 GT3 Touring (PDK)	----	----	3,4 s	318 km/h



La Touring a une grille arrière spécifique.



La marque annonce des performances identiques pour les deux modèles, sauf pour la vitesse max.



Malgré la présence du filtre à particules, la sonorité demeure magique. Pas étonnant pour un moteur qui prend 9 000 tours.

2021 / FICHE TECHNIQUE

	992 GT3
Moteur	6 cylindres à plat atmosphérique en porte-à-faux arrière avec filtre à particules
Cylindrée	3 996 cm ³
Alésage x Course	102 mm x 81,5 mm
Puissance	510 ch à 8 400 tr/min
Couple	470 Nm à 6 100 tr/min
Rapport volumétrique	13,3:1
Lubrification	Lubrification à carter sec avec pompe à huile à pression variable, sept pompes de récupération, centrifugeuse d'huile et alimentation en huile supplémentaire via le vilebrequin, séparateur d'huile fin
Injection	Injection directe d'essence
Carburant	SP 98
Capacité du réservoir	64 litres (option 90 litres)
Capacité du réservoir d'huile	7,5 litres

conduite extrêmes, comme celles rencontrées sur circuit, le moteur est équipé d'un système de lubrification à carter sec. Ce système est composé de sept pompes de récupération qui assurent un retour rapide de l'huile vers un réservoir externe, garantissant ainsi que le moteur reste parfaitement lubrifié, même lors de fortes accélérations latérales ou longitudinales.

Vous vous souvenez certainement que dans la section carrosserie, nous avons signalé que les ingénieurs souhaitaient tout faire pour contenir le poids de la 992 GT3. L'échappement y a grandement participé. Il est environ 10 kg plus léger que celui du modèle précédent, malgré l'ajout de deux filtres à particules pour essence (GPF) et de clapets d'échappement actifs, permettant de moduler le son en fonction des modes de conduite sélectionnés. Mais rassurez-vous, la sonorité est toujours aussi magique. →

TRANSMISSIONS

992 GT3 et 992 GT3 Touring

Boîte manuelle GT à 6 rapports

Pour les puristes, la 992 GT3 est disponible avec une boîte manuelle à 6 rapports spécialement développée pour les modèles GT. Elle est plus légère de 17 kg par rapport à une PDK et même si ses performances absolues sont un peu réduites par rapport à une PDK, le côté plus « engageant » de la conduite d'une boîte manuelle attire toujours les clients. Pour preuve, la proportion de boîtes manuelles vendues sur la 991 GT3 Phase 2 était de 40 à 45 %, ce qui est important quand l'on sait que sur la gamme Carrera, la proportion de modèles vendus en boîte manuelle avoisine plutôt 5 à 10 %.

La boîte manuelle de la GT3 est également dotée d'une fonction « auto-blip » ou double débrayage automatique, qui synchronise automatiquement le régime moteur lors des rétrogradages. Cela contribue non seulement à une meilleure maîtrise du véhicule, mais réduit également l'usure du système d'embrayage et des pneus arrière. La boîte manuelle est disponible tant sur la GT3 que sur la GT3 Touring.

Transmission PDK à 7 rapports

Pour ceux qui recherchent des performances maximales, la 992 GT3 peut être équipée de la transmission à double embrayage Porsche (PDK) à 7 rapports. La première nouveauté vient du fait que la PDK est disponible tant pour la GT3 normale que pour la GT3 Touring, ce qui n'était pas le cas sur la génération précédente. Contrairement aux versions PDK des autres modèles 911, celle de la



La boîte manuelle est disponible pour la Touring et la GT3 normale.

GT3 est configurée avec seulement 7 rapports, au lieu de 8, pour une meilleure optimisation des performances. Le dernier rapport est conçu pour les hauts régimes, c'est sur ce dernier que vous atteindrez la vitesse de pointe.

La PDK offre également la possibilité de changer de vitesse manuellement via les palettes situées derrière le volant, ou via le levier de vitesses central, qui suit une configuration inspirée du sport automobile : tirer pour monter une vitesse et pousser pour rétrograder, ce qui est intuitif et rapide lors des conduites agressives sur circuit. Ce levier de vitesse est une autre nouveauté appréciée : le petit « joystick » installé sur la gamme Carrera n'a guère enchanté les amateurs, donc le retour à un vrai

levier sur le modèle de piste était approprié.

Différentiel à glissement limité

Quelle que soit la transmission choisie, la GT3 est équipée d'un différentiel à glissement limité qui varie en fonction de la transmission. Avec la boîte manuelle, un différentiel mécanique est utilisé, offrant un verrouillage asymétrique de 30% en mode traction et de 37% en mode de décélération. Pour la version PDK, un différentiel à commande électronique avec gestion variable du couple (Porsche Torque Vectoring Plus) est utilisé, permettant une répartition optimale du couple entre les roues arrière pour une meilleure traction et stabilité, surtout en sortie de virage. →



La Touring a également droit à la PDK.



Le levier de PDK a été redessiné pour les GT3. Tant mieux, il paraît bien plus sportif.

Votre Porsche assurée également sur circuit

A l'exception des compétitions et épreuves chronométrées

Assureur depuis plus de 30 ans de véhicules
de Prestige et de Collection



JACQUES Assurances

Pascale JACQUES

Agent Général Allianz

3, Rue des Rolliers

CS 90032

30820 Caveirac

Orias : 19005437

Tél 04 66 27 95 27

Fax 04 66 27 95 20

Mail: alpine@agents.allianz.fr

Tarifs en ligne sur le site
www.jacques-assurances.com



- * Assistance VIP avec rapatriement vers un garage spécialisé sans limitation de kilométrage
- * Formules illimitées ou au forfait kilométrique
- * Gestion personnalisée des sinistres avec suivi à partir de votre mobile

Allianz 



HABITACLE / ÉQUIPEMENTS



Beaucoup de paramètres sont personnalisables sur le PCM des GT3.

992 GT3

Poste de conduite centré sur la performance

Dès l'entrée dans l'habitacle, on est accueilli par des sièges Sport Plus de série, avec un réglage électrique quatre positions, offrant un excellent maintien latéral grâce à des bourrelets de sièges rehaussés. Les sièges sont habillés de cuir noir avec des inserts en Race-Tex dans leur partie centrale. Les appuie-têtes arborent un logo «GT3» brodé en argent, soulignant le caractère exclusif du modèle. Les sièges baquets intégraux en carbone sont en option. Un pack intérieur GT3 offre la possibilité d'avoir des éléments additionnels en cuir et des surpiquûres contrastantes en Craie ou Bleu Requin. Cependant, le noir est la seule couleur de série disponible pour l'habitacle.

Le volant Sport GT3 multifonction, d'un diamètre de 360 mm, est recouvert de Race-Tex. Ce volant intègre un sélecteur de mode, permettant au conducteur de passer rapidement entre les modes de conduite Normal, Sport, et Track. Notez bien que contrairement aux Carrera, la GT3 ne propose pas de « Wet Mode ».

Instrumentation et affichage

Le tableau de bord reprend la disposition du reste de la gamme 992, avec un compte-tours central analogique culminant à 10 000 tr/min, encadré par deux écrans haute résolution de 7 pouces. Ces écrans peuvent afficher diverses informations essentielles comme la pression des pneus, la température de l'huile, et le niveau de carburant, particulièrement utiles lors de sessions sur circuit. Une fonction spécifique, le « Track Screen », permet de réduire l'affichage aux données essentielles pour la conduite sur piste, renforçant ainsi l'aspect sportif de la GT3.

Le système Porsche Communication Management (PCM) avec écran tactile de 10,9 pouces reste au cœur des commandes de la voiture. Il inclut également l'application Porsche Track Precision, permettant aux conducteurs d'enregistrer et d'analyser leurs performances sur circuit. Nous avons eu l'occasion de tester cette application sur le circuit de Vallelunga et il propose quelques fonctionnalités très intéressantes, surtout lorsqu'il est combiné à un suivi vidéo. Il vous permet de revoir vos tours, vous fournit

quelques données de télémétrie et vous permet de progresser dans votre pilotage.

Pour les amateurs de circuit, le pack Clubsport est proposé sans coût supplémentaire, incluant un arceau boulonné derrière les sièges avant, un extincteur manuel conforme aux normes du sport automobile, et une préparation pour un coupe-circuit de batterie. Cependant, la notion de « sans coût supplémentaire » est un peu faussée car elle requiert de choisir l'option sièges baquets intégraux, facturée environ 5 400 €.

992 GT3 Touring

La version Touring de la Porsche 911 GT3 adopte une ambiance intérieure plus raffinée et subtile. La GT3 Touring fait l'impasse sur le Race-Tex, remplacé par du cuir sur le volant ou le levier de vitesse, tandis qu'un textile plus élégant remplace le Race-Tex sur la partie centrale des sièges. Les baquets en carbone restent disponibles en option. La Touring se distingue également par l'absence des logos « GT3 » brodés sur les appuie-têtes, offrant ainsi une atmosphère plus sobre et classique.

Enfin, la GT3 Touring fait l'impasse sur l'option du pack Clubsport.



Le compte-tours est analogique et les montées en régime sont magiques.

2021 NUANCIER INTÉRIEUR

992 GT3
Cuir et Race-Tex noir
Intérieur tout cuir et Race-Tex noir avec coutures Bleu Requin
Intérieur tout cuir et Race-Tex noir avec coutures Craie
992 GT3 Touring
Cuir et textile noir
Intérieur tout cuir et textile noir



A gauche, un habitacle muni du pack Clubsport qui inclut un arceau de sécurité boulonné, un pré-équipement pour extincteur ainsi que des harnais à 6 points montés sur demande. A droite, un habitacle sans l'arceau de sécurité, mais avec les sièges baquets en carbone optionnels. Les sièges arrière ne sont pas disponibles.

Kit Manthey Racing pour 992 GT3

En juin 2022, l'écurie Manthey Racing détenue par Porsche commercialisera un kit de performances destiné à accroître les performances sur piste de la 992 GT3. Au niveau moteur, rien n'est modifié, l'écurie se concentrant principalement sur le châssis et l'aérodynamique. Sur le plan du châssis, l'ajout de combinés filetés réglables quatre voies, développés par KW, permet un ajustement précis de la compression, de la détente, ainsi que de la hauteur de caisse et des angles de carrossage, de chasse et de pincement. Ce kit désactive cependant la fonction PASM, ce qui réduit la polyvalence de la voiture sur route ouverte.

Esthétiquement, le kit se veut fonctionnel. Il inclut des éléments aérodynamiques en carbone, comme un aileron arrière réglable, des « flaps » sur le bouclier avant et des flasques de roues arrière, qui augmentent l'appui et améliorent le refroidissement des freins. Ces modifications se traduisent par une augmentation significative de la déportance de 80 kg, améliorant ainsi la stabilité à haute vitesse.

L'intérieur de la GT3 Manthey reste proche de la version standard, mais l'équipement se concentre sur le pilotage. Le réglage des suspensions, par exemple, doit être fait manuellement, nécessitant un certain savoir-faire technique. Le cockpit conserve ainsi son caractère spartiate et orienté vers la performance, sans ajout de luxe superflu. Le résultat est

une voiture dont le comportement sur piste se rapproche fortement d'une véritable voiture de course, au détriment de son confort sur route. Le prix du kit complet Manthey Racing pour la 992 GT3 s'élève à 45 494 €. Ce prix inclut l'ensemble des modifications apportées au châssis, à l'aérodynamique, aux freins, et aux masses non suspendues. Il est également possible d'acheter des éléments du kit individuellement, mais l'achat du kit aéro nécessite obligatoirement l'acquisition du kit suspension, en raison de l'augmentation de l'appui aérodynamique qui impose des contraintes supplémentaires sur les amortisseurs. Un prix qui exclut la

pose. Il fallait vraiment être un fin limeur de piste pour justifier l'achat de ce kit, et on ignore tout des chiffres de ventes.

En matière de performances en revanche, le gain est réel. Sur la boucle Nord du Nürburgring, le pilote d'usine Kevin Estre a réalisé un tour en 6'50''8, soit 4,5 secondes de moins qu'avec la version non préparée de la GT3. Cette amélioration témoigne de l'efficacité des modifications apportées par le kit, en particulier en termes de comportement dynamique et d'adhérence sur piste. Si vous faites le calcul, cela représente un coût de 10 000 € par seconde gagnée. Une somme coquette... →



CHÂSSIS / TRAINS ROULANTS



L'évolution majeure de ce châssis, ce sont les suspensions avant à double triangulation inspirées de celles de la RSR. En virages, la GT3 est un scalpel.

992 GT3

Un très gros travail a été réalisé sur le châssis afin de permettre non seulement de contenir le poids, mais également d'accroître la performance. Parlons d'abord du poids. Les capots avant et arrière sont en carbone, et le toit peut également être en carbone en option. Le vitrage est allégé et nous avons déjà parlé de l'échappement qui permet à lui seul d'économiser 10 kilos. Au niveau du poids, la 992 GT3 émerge à 1 418 kg, contre 1 413 pour l'ancienne, soit une hausse de seulement 5 kg. En PDK, la nouvelle GT3 pointe à 1 435 kg.

Architecture du châssis

Le châssis de la 992 GT3 repose sur une suspension avant à double triangulation, une première sur une 911 de série. Ce système, directement emprunté à la 911 RSR en compétition, permet une meilleure rigidité du carrossage sous compression et améliore la précision directionnelle, surtout lors de virages serrés à haute vitesse. Le double triangulation réduit également l'influence des forces latérales sur les amortisseurs, minimisant ainsi les pertes par friction et offrant une réponse plus immédiate et prévisible. Lorsque nous avons essayé la nouvelle version et l'ancienne, nous

avons constaté une très nette hausse de la précision du train avant que l'on peut placer au millimètre sur circuit. En revanche, la transposition d'un train avant de compétition sur une voiture de route a un impact sur le confort de conduite sur des

revêtements inégaux. Là, la 992 GT3 est moins souveraine, cherche un peu plus sa route, il faut s'en occuper. Elle n'aime pas les routes bosselées, sachez-le. N'oublions pas de signaler que la suspension PASM est abaissée de 25 mm par rapport à une Carrera S.

2021 / FICHE TECHNIQUE

	992 GT3	992 GT3 Touring
Longueur	4 573 mm	4 573 mm
Largeur	1 852 mm	1 852 mm
Hauteur	1 279 mm	1 279 mm
Empattement	2 457 mm	2 457 mm
Voie avant	1 601 mm	1 601 mm
Voie arrière	1 553 mm	1 553 mm
Volume du compartiment à bagages	132 l	132 l
Disques avant	408 mm	408 mm
Disques arrière	380 mm	380 mm
Pneus avant	255/35 ZR20	255/35 ZR20
Jantes avant	9,5J x 20	9,5J x 20
Pression pneus avant	2,4 bar	2,4 bar
Pneus arrière	315/30 ZR21	315/30 ZR21
Jantes arrière	12J x 21	12J x 21
Pression pneus arrière	3 bar	3 bar
Poids à vide	1 418 kg 1 435 kg en PDK	1 418 kg 1 435 kg en PDK

Deux réglages sont disponibles : le mode « Sport », offrant un confort suffisant pour une utilisation quotidienne, et le mode « Track », qui réduit les mouvements de la carrosserie au minimum pour une précision maximale sur circuit. À l'arrière, la GT3 est équipée d'un essieu multibras avec des rotules supplémentaires pour les bras inférieurs, offrant une liaison pratiquement sans jeu avec la carrosserie. Cette configuration permet une connexion très directe avec la route, essentielle pour ressentir et exploiter les limites de la voiture sur circuit.

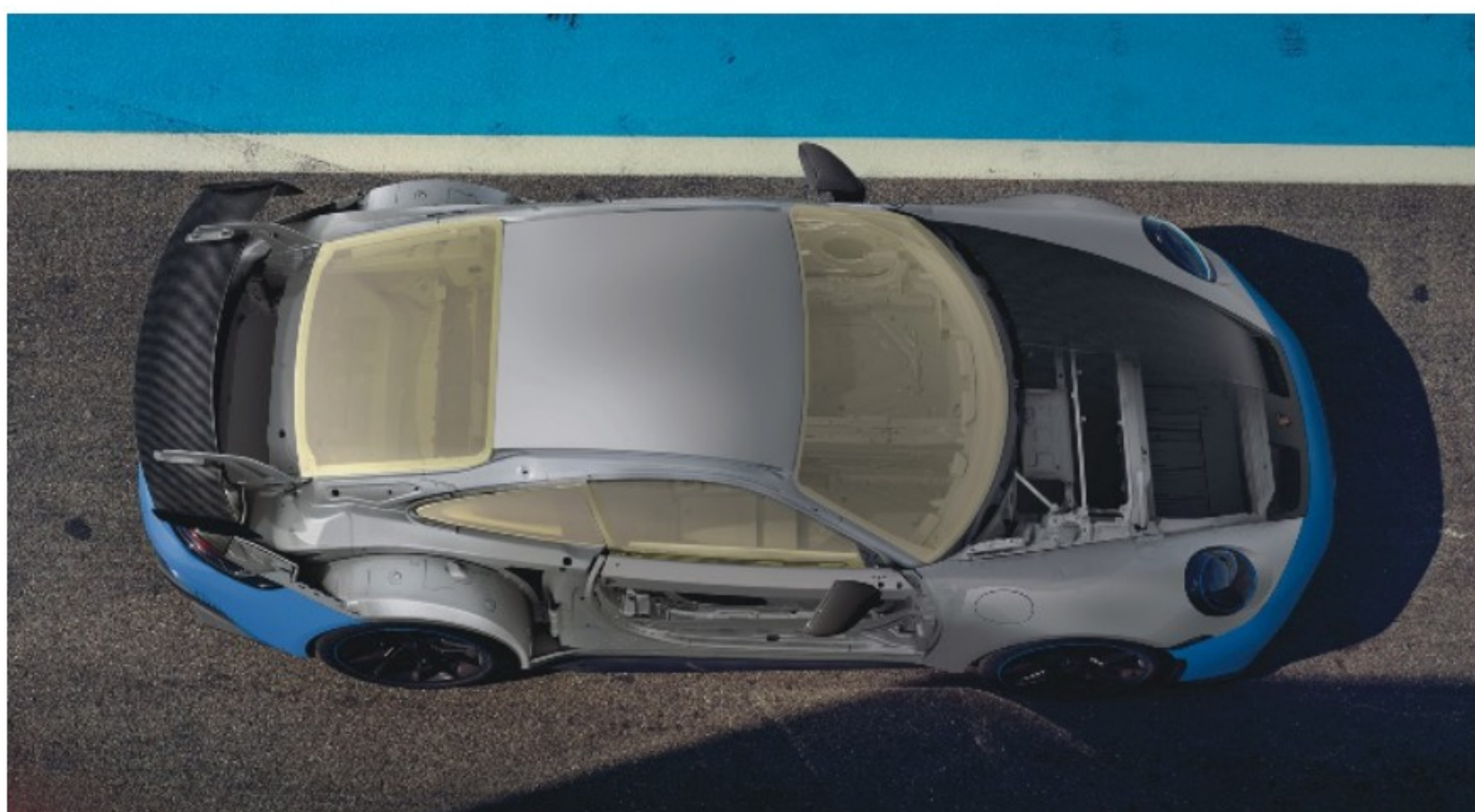
Le système de roues arrière directrices est toujours de la partie. Jusqu'à une vitesse de 50 km/h, les roues arrière tournent dans la direction opposée aux roues avant, réduisant le rayon de braquage et améliorant la maniabilité à basse vitesse. À des vitesses supérieures à 80 km/h, les roues arrière tournent dans la même direction que les roues avant, augmentant la stabilité lors des changements de voie rapides ou en courbe à haute vitesse.

Systèmes de freinage

La 992 GT3 est équipée de disques de frein en fonte grise, ventilés et perforés, de 408 mm à l'avant et de 380 mm à l'arrière, associés à des étriers monobloc en aluminium à six pistons à l'avant et quatre pistons à l'arrière. Pour ceux qui recherchent une performance de freinage encore plus élevée, le système de freinage en composite céramique Porsche (PCCB) est disponible en option, offrant une résistance thermique supérieure et une réduction significative des masses non suspendues. Malgré leur force de décélération en nette hausse, nous déconseillons pourtant de les utiliser sur piste, car leur dégradation est aussi rapide (sinon plus rapide) que des freins acier pour un coût de remplacement assez affolant. Mais pour un usage routier, on ne fera jamais mieux.



L'aileron arrière en col de cygne est lui aussi emprunté à la compétition, il accélère l'écoulement de l'air sans pénaliser l'appui.



En noir sur la carrosserie, les pièces en carbone.

Un gain énorme en performances

Andreas Preuninger, le responsable du département GT à l'usine, a confessé que 80% du travail des ingénieurs a consisté à adapter la GT3 aux nouvelles normes en vigueur. Comme nous l'avons dit, le travail s'est donc concentré sur le fait de conserver un moteur atmo, faire évoluer le châssis, l'aéro et limiter la prise de poids. Il faut croire que ce travail a porté ses fruits, car la 992 GT3 a délivré un chrono de 6'55"20 sur la Boucle Nord du Nürburgring, soit 17 secondes de moins que la 991 GT3 Phase 2. C'est

dire si le nouveau train avant et l'appui apporté par l'aéro affûtée ont porté leurs fruits.

992 GT3 Touring

La version Touring de la 992 GT3 partage la même architecture de châssis que la GT3 standard, mais avec une configuration légèrement adaptée pour offrir une conduite plus confortable et plus polyvalente. Bien que les réglages de suspension restent axés sur la performance, ils sont légèrement assouplis pour correspondre à l'usage plus orienté «grand tourisme» de la Touring. ●



La GT3 Touring a droit à un becquet arrière relevable automatiquement, qui limite la perte d'appui sur l'arrière par rapport à la GT3.

MILLÉSIME 2022

**992 CARRERA GTS
992 CARRERA 4 GTS
992 TARGA 4 GTS
992 TARGA 4 GTS « EDITION
50 YEARS PORSCHE DESIGN »
992 CARRERA GTS AMERICA
EDITION**





UN PEU D'HISTOIRE

Elle conclut le millésime 2021 d'un souffle, puisque sa présentation intervient en juillet 2021. Il y aurait donc débat : la gamme GTS fait-elle partie du millésime 2021, sa présentation intervenant à la toute fin de ce millésime, ou plutôt au millésime 2022, dans la mesure où

les premiers exemplaires sont sortis en août 2021, donc pour le premier mois du millésime 2022 ? Nous avons fait le choix de l'inclure dans le millésime 2022, ce qui nous semblait plus cohérent, dans la mesure où sa production a réellement débuté sur ce millésime, et cela nous permettait

également d'inclure une série limitée à la fois singulière et peut-être un peu anecdotique : la 992 Targa 4 GTS « Edition 50 Years Porsche Design », produite pour célébrer les 50 ans de Porsche Design, limitée à 750 exemplaires.

DÉTAILS EXTÉRIEURS



Il y a environ 10 ans d'écart entre la première 997 Carrera GTS et la 992 Carrera GTS. La première paraît presque fluette en comparaison. La 992 est redoutable de polyvalence.

Gamme Carrera GTS

La silhouette de la 992 GTS est reconnaissable grâce aux détails caractéristiques qui font la signature GTS depuis la génération type 991 de la 911. Le design avant se caractérise par des phares fumés avec Porsche Dynamic Light System Plus (PDLs Plus), qui offrent une excellente visibilité nocturne et une signature lumineuse distinctive. Les prises d'air, élargies et redessinées sur le bouclier avant, non seulement accentuent l'agressivité du look mais améliorent aussi le refroidissement du moteur et des freins. La lèvre avant inférieure est peinte en noir satiné. Ce nouveau dessin de l'avant correspond en fait à l'option « bouclier avant SportDesign » disponible en option sur le reste de la gamme Carrera.

Les jupes latérales spécifiques à la version GTS renforcent le caractère sportif du modèle. Avec l'option « pack extérieur GTS », elles peuvent être peintes en noir brillant. De série, elles sont noir mat. Les rétros sont identiques à ceux d'une Carrera, mais seront également peints en noir brillant avec le pack extérieur GTS. A l'arrière, le bouclier SportDesign marque une différence assez nette avec le reste de la gamme Carrera. La position de la plaque d'immatriculation remonte au-dessus des échappements et de petits diffuseurs d'air sont logés à chaque extrémité du bouclier. Pour compléter le tout, les sorties d'échappement sport, positionnées de part et d'autre du diffuseur arrière en noir mat, font également partie de la panoplie de

série de la gamme GTS.

Le capot arrière arbore un troisième feu stop grisé sur des grilles de ventilation peintes en noir satiné. Le logo GTS est peint en noir satiné, tout comme l'inscription Porsche. Le bandeau lumineux arrière est également grisé.

Les jantes en alliage léger de 20 pouces à l'avant et de 21 pouces à l'arrière, spécifiques à la GTS, sont un autre élément distinctif. Elles reprennent le design Turbo S à cinq doubles branches et sont peintes en noir satiné. Les étriers de freins sont rouges.

Le toit de la 992 GTS peut être en verre, mais une option en fibre de carbone est également disponible pour ceux qui recherchent une réduction du poids et un centre de



La Carrera GTS et la Carrera 4 GTS ont le même bandeau éclairé à l'arrière. Le logo est noir mat.



Les jantes peintes en noir mat avec serrage par écrou central sont livrées de série. Les étriers peints en noir sont en option.

gravité abaissé. Les versions Targa de la GTS bénéficient d'un arceau caractéristique en noir mat, alors qu'il est en argent sur le reste des gammes Carrera.

En comparaison avec la génération précédente, la 991 GTS, la 992 GTS présente une augmentation de la largeur de la carrosserie de 44 mm à l'avant, améliorant ainsi la stabilité et la tenue de route. Néanmoins, il faut signaler une différence majeure : les 992 de la gamme GTS ont la même largeur que le reste des 992 de la gamme Carrera. Sur la gamme 991, les GTS avaient des caisses un peu plus larges, ce qui contribuait à la différenciation esthétique des GTS. Le Rouge Carmin reste la couleur de



Le bouclier avant SportDesign fait partie de la dotation des GTS.

lancement de la gamme (à 2 736 € tout de même), mais une superbe livrée spéciale Vert Python fait également son apparition dans le nuancier. →

2022 / NUANCIER EXTÉRIEUR

Teintes unies	
	Blanc
	Noir
	Rouge
	Jaune Racing
Teintes métallisées	
	Blanc Carrera
	Noir intense
	Argent GT
	Gris Quartz
	Gris Dolomite
	Bleu Gentiane
	Bleu Nuit
	Vert Aventurine
Teintes spéciales métallisées	
	Craie
	Rouge Carmin
	Vert Lézard
Couleurs des capotes	
	Noir
	Bleu
	Brun
	Rouge



La Targa a droit à un arceau noir mat. Bien que plus lourde, elle apporte également son supplément de sportivité et est toujours une sportive de premier plan.

Targa 4 GTS « Edition 50 Years Porsche Design »

L'édition Porsche Design n'est proposée qu'en noir sur la base d'une Targa 4 GTS. Son arceau bénéficie d'une teinte inédite en platine satiné, tandis que des bandes décoratives « Porsche Design » se trouvent sur les flancs. Les étriers de freins sont peints en noir brillant. Sur la grille arrière, un macaron décoratif Porsche Heritage est apposé. Les jantes design Turbo S sont les seules disponibles, en finition platine satiné.

992 Carrera GTS America Edition

Elle est présentée en juin 2022 et commercialisée exclusivement sur le marché américain, plus précisément aux Etats-Unis et au Canada. Cette série limitée, dont il n'existerait que 250 exemplaires, était destinée à célébrer les 70 ans de la 356 America Roadster et les 40 ans de la 964 America Roadster (une 964 Turbolook cabriolet avec un nom spécifique aux Etats-Unis). Si le châssis et le moteur sont identiques à ceux d'une Carrera GTS, un gros travail a été effectué sur la carrosserie. Nous avons eu la chance d'en voir une qui « traînait » (on exagère à peine) au fond des réserves du musée Porsche et avons pu l'observer en détails. Elle est peinte en Azureblue 356, une couleur unique et réservée à ce modèle. Les jantes RS Spyder Design sont assez chargées, avec un intérieur peint en blanc, le rebord extérieur en gris argent et un liseré rouge sur le contour. C'est une référence aux premières 356 qui avaient un contour de jante blanc et un enjoliveur chromé en leur centre. Les cabochons de jantes sont peints. Les flancs de la carrosserie arborent une bande décorative blanche avec un liseré rouge est une signature « America ». A l'arrière, le logo « 911 Carrera GTS » est peint en blanc et rouge. Elle est disponible exclusivement en cabriolet. →



La 50 Years Porsche Design est très discrète dans sa configuration. L'arceau est couleur argent.



La Porsche Design Edition a également un macaron spécial sur la malle arrière.



La GTS America Edition est réservée aux Etats-Unis.



Sa configuration - plus tapageuse - fait écho à la 356 America Roadster.



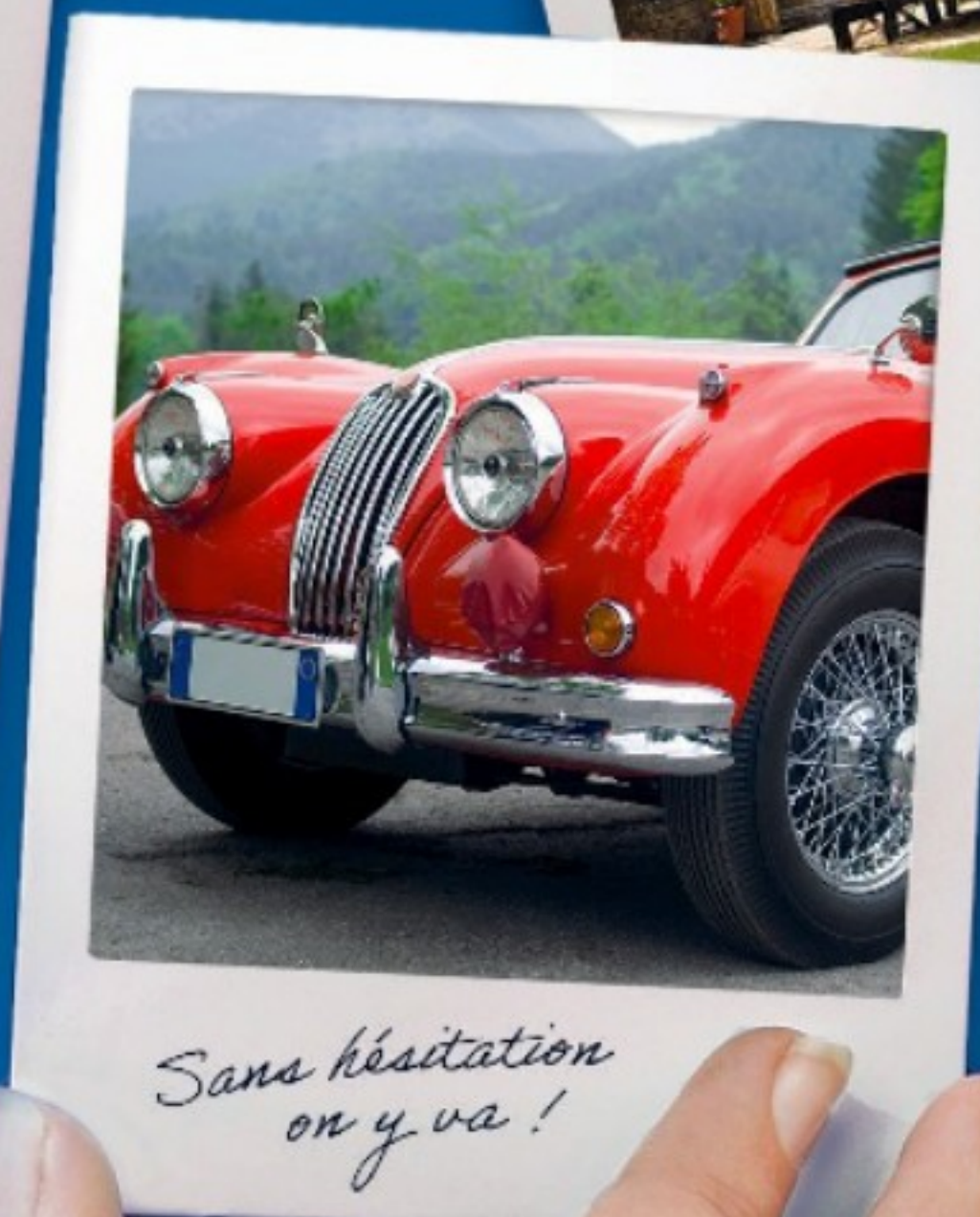
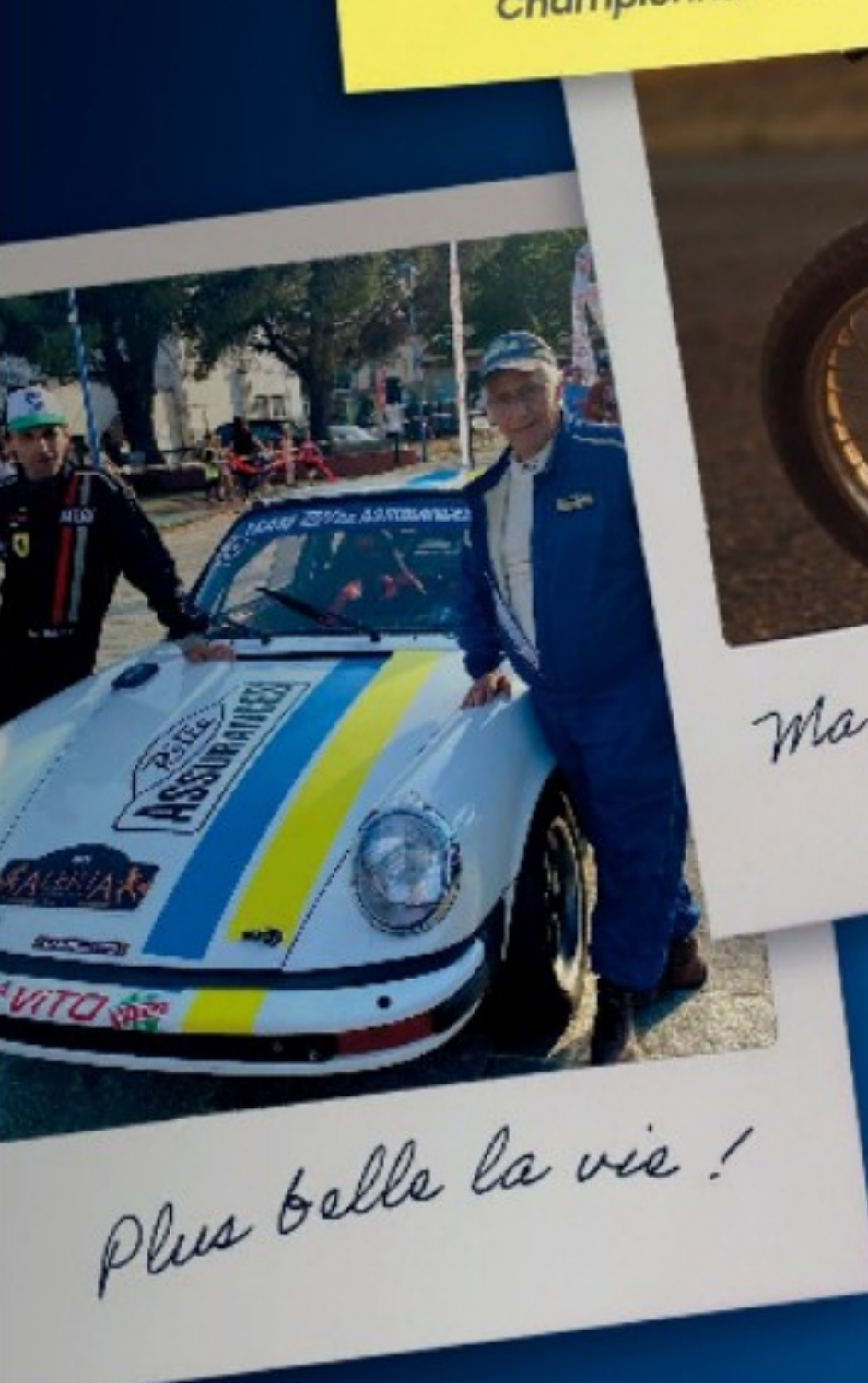
★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous

NICOLAS THÉROND
Président-directeur général de
Retro+
ASSURE AUSSI **EN RALLYE!**
1^{ER} AU SCRATCH
SUR PORSCHE 911 SC GR4
— TERRE DE LOZÈRE 2024 —
Championnat de France des Rallyes VHC



Simple et immédiat, **Rétro+** vous permet de regrouper en quelques clics vos contrats d'assurances auto/moto (véhicules de tous les jours, loisirs, collection ou prestige), habitation et santé dans une offre unique et personnalisée, avec un des meilleurs rapports service/prix du marché.



Près de 100.000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

☎ 05 65 100 100
www.retro.fr

MOTEURS / PERFORMANCES

Gamme Carrera GTS et Targa 4 GTS « Edition 50 Years Porsche Design »

La puissance des GTS est portée à 480 ch à 6500 tr/mn, soit 30 ch de plus qu'une S, obtenus au même régime. Sur ce point, on reste dans les niveaux de puissance supplémentaire habituels des précédentes GTS. Le couple s'élève à 570 Nm disponibles entre 2300 et 5000 tr/mn, soit 40 Nm de plus disponibles au même régime. Côté performances, si on prend l'exemple d'un coupé S en boîte PDK, la 992 GTS abat le 0 à 200 km/h en 11"6, contre 12"1 à la S. La puissance et le couple supplémentaires sont obtenus grâce à une pression de turbo plus élevée (1,3 bar) et à des échangeurs modifiés (deux sorties supplémentaires vers l'arrière). Le volant bi-masse est renforcé. Comme toujours sur les GTS, l'échappement sport est de série, mais on est allés plus loin encore en supprimant une partie de la garniture d'isolation phonique de l'habitacle afin de mieux profiter de la sonorité du flat 6. Comparée à la génération précédente, la 991 GTS, la gamme Carrera GTS présente des améliorations notables. La puissance a été augmentée de 30 chevaux et le couple de 20 Nm, grâce en partie aux optimisations apportées aux turbos et au système



On voit toujours aussi peu du moteur.

2022 / TABLEAU DES PERFORMANCES

Modèle	0-100 km/h			Vitesse max.
	Boîte mécanique	PDK mode normal	PDK mode Sport Plus	
992 Carrera GTS Coupé	4,1 s	3,4 s	----	311 km/h
992 Carrera GTS Cabriolet	4,3 s	3,6 s	----	309 km/h
992 Carrera 4 GTS Coupé	4,1 s	3,3 s	----	309 km/h
992 Carrera 4 GTS Cabriolet	4,3 s	3,5 s	----	307 km/h



Avec 480 ch, elle affiche 30 ch de plus qu'une Carrera S.



d'injection. De plus, le poids du moteur a été réduit grâce à l'utilisation de matériaux plus légers et à une conception plus compacte, ce qui contribue à une meilleure répartition des masses et à une maniabilité accrue.

La lubrification est assurée par un carter sec. Ce système utilise plusieurs pompes pour distribuer l'huile de manière optimale, même sous des forces G élevées. Ce dispositif permet de maintenir une pression d'huile constante et d'éviter le phénomène de cavitation, garantissant ainsi une durabilité accrue du moteur.

En ce qui concerne l'injection, la GTS utilise un système d'injection directe d'essence (DFI) de dernière génération. Avec une pression d'injection pouvant atteindre 250 bars, ce système permet une diffusion extrêmement fine du carburant, améliorant ainsi le mélange air-essence et, l'efficacité de la combustion. Cela se traduit par une meilleure économie de carburant et une réduction des émissions de CO₂, tout en maximisant la puissance du moteur. Le refroidissement est assuré par un système avancé comprenant des échangeurs de chaleur et

un refroidisseur d'huile séparé, garantissant une température de fonctionnement optimale même sous haute pression.

992 Carrera GTS America Edition

L'America Edition reprend le moteur de la Carrera GTS sans la moindre modification, nous ne reviendrons pas dessus. →

En matière de performances, les coupés et cabriolets, en 2 et 4 roues motrices sont quasiment similaires. Les 992 ont atteint un niveau de performance sur route et même sur circuit qui sont à la fois bluffantes, mais les limites sont inaccessibles au plus grand nombre.

2022 / FICHE TECHNIQUE

	992 GTS
Moteur	6 cylindres à plat bi turbo en porte à faux arrière
Cylindrée	2 981 cm ³
Alésage x Course	91 mm x 76,4 mm
Puissance	480 ch à 6 500 tr/min
Couple	570 Nm à 2 300 - 5 000 tr/min
Rapport volumétrique	10,2:1
Lubrification	Lubrification à carter sec
Injection	Injection directe
Carburant	SP 98
Capacité du réservoir	64 litres (option 90 litres)
Capacité du réservoir d'huile	7,5 litres

TRANSMISSIONS

Gamme Carrera GTS

Les GTS sont livrées de série avec la boîte PDK, identique à celle d'une Carrera S. Le seul ajout notable est la présence du mode Sport Plus de série sur la GTS lors qu'il est en option sur la Carrera S. Les boîtes manuelles sont également identiques, à un détail près : dans la GTS, vous bénéficiez d'un levier au débattement réduit de 10%.

Targa 4 GTS « Edition 50 Years Porsche Design »

Les boîtes PDK et manuelle sont disponibles pour cette édition limitée.

992 Carrera GTS America Edition

L'America Edition est proposée uniquement avec la boîte manuelle à 7 rapports. Si cela peut vous surprendre, sachez que le marché américain est beaucoup plus friand de boîtes mécaniques que le marché européen. Avec ce modèle, le constructeur répond à la demande des puristes.



La PDK des GTS a le même petit joystick que le reste des Carrera.



La boîte manuelle à 7 rapports est très rare, mais à l'usage, elle est vraiment plaisante, encore plus en mode Sport. N'hésitez pas !

HABITACLE / ÉQUIPEMENTS



Le volant est en Race-Tex de série. Le compte-tours rouge fait partie du pack intérieur GTS.

Gamme Carrera GTS

De série, les GTS reçoivent les sièges Sport Plus avec quatre réglages électriques, la partie arrière des dossiers étant peinte en argent foncé. Elles ont également droit au volant Sport GT et au pack Sport Chrono permettant d'avoir la touche Sport Plus. Sont également de série : l'application Porsche Track Precision et l'affichage de la température des pneumatiques. Sinon, les GTS se distinguent par la présence de Race-Tex noir, qui vient en remplacement de l'alcantara. Composé de microfibres, ce matériau recouvre les bandes centrales des sièges, la couronne du volant, les poignées et accoudoirs des garnitures de porte, le couvercle du casier de rangement et le levier de vitesse. Les appuie-têtes reçoivent une inscription GTS brodée en noir. Les baguettes décoratives du tableau de bord sont noires, tout comme l'entourage de la console centrale et des panneaux de portes. Elles sont complétées par des inserts en aluminium brossé noir anodisé. Le nouveau PCM reçoit les nouvelles fonctions permettant d'accéder, en plus de l'Apple Car Play, au système Android Auto. L'assistant vocal Voice Pilot est mieux adapté au langage naturel et le système de navigation est plus rapide. L'accès aux services

Apple Podcasts et Apple Music est renforcé. Ce nouveau PCM n'est bien sûr pas spécifique aux GTS. De série, les GTS reçoivent un certain nombre d'équipements d'assistance : celle concernant l'avertissement et le freinage, l'alerte de franchissement de ligne avec détection de la signalisation routière, et l'assistance au stationnement. Les Cabriolet et les Targa ont même droit à la caméra de recul. Côté options, l'arrivée du Remote Park Assist risque d'en impressionner plus d'un, puisqu'elle permettra de stationner sa Porsche

à distance, sans être à bord, via son smartphone. Le levier de la PDK ne change pas, mais en option on peut l'avoir en aluminium fraisé en noir, finition satinée.

Le pack GTS est toujours aussi attractif, même si son prix reste conséquent. Il permet à la GTS de mieux affirmer sa personnalité, avec des coutures décoratives en rouge carmin ou en craie. Selon la couleur que vous aurez choisie, vous pourrez avoir, même sur les ceintures, l'inscription GTS des appuie-têtes, les cadrans du compte-tours et du →



Les surpiqures rouge Carmin, les ceintures font également partie du pack intérieur GTS.

chrono. Quant aux inserts, ils sont en carbone finition mate, tandis que s'ajoute un habillage Race-Tex sur la partie inférieure du tableau de bord, le couvercle de la boîte à gants et les panneaux de portes. On peut aussi avoir les tapis en rouge carmin ou craie. Attention, la facture finale de ce pack jette un froid : 7 536 € ! Car, si dans sa version précédente, ce pack n'était pas lié à l'intérieur, il faut savoir qu'il ne peut être commandé qu'avec deux éléments payants en plus : les fonds de compteur et le pack intérieur carbone. Sévère...

Pack Lightweight

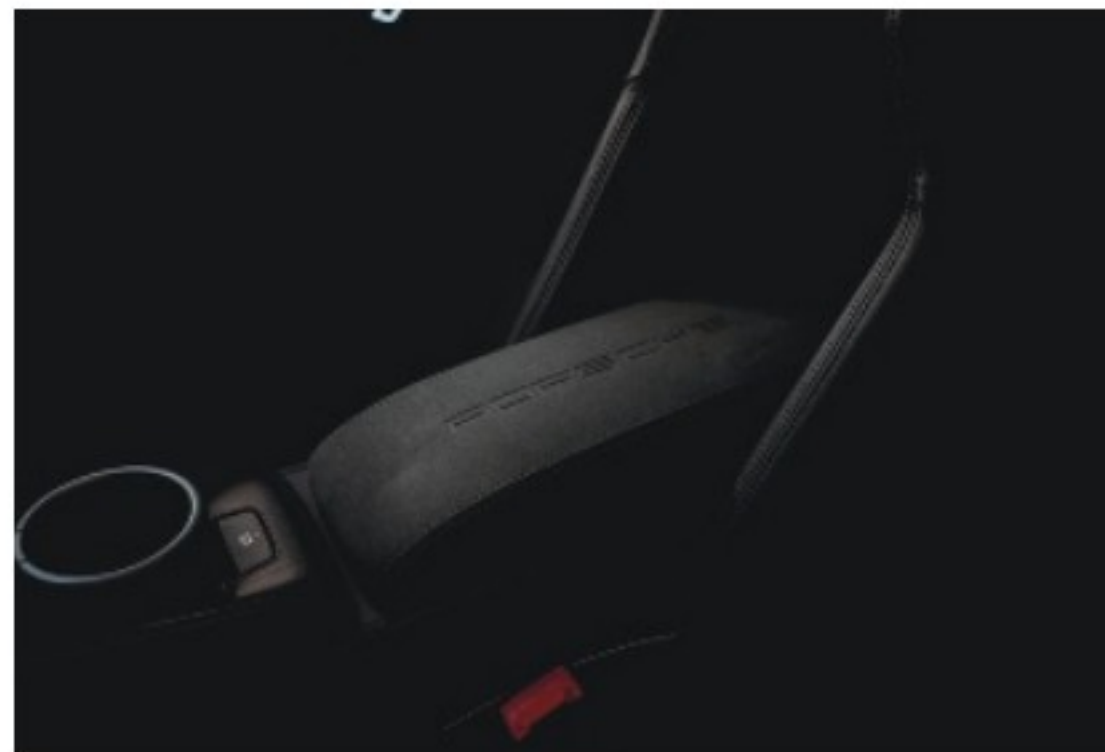
La nouveauté vient de l'arrivée, à partir de novembre 2021, d'un pack de construction légère qui comprend des sièges baquets intégraux avec assise centrale en Race-Tex perforé, un pare-brise et des vitres latérales et arrière en verre léger ainsi qu'une batterie légère : au lithium-fer-phosphate, elle offre une durée de vie 2,5 fois supérieure pour un poids réduit d'un tiers. Par ailleurs, ce pack comprend aussi la suppression des sièges et tapis de sol arrière, ainsi que de la commande électrique de direction. Au total, on parle de 25 kg gagnés grâce à ce pack ! Mais il pousse le sens du détail encore plus loin avec des réglages légèrement modifiés sur l'aéro, des déflecteurs d'air réduisant la portance frontale (sous la voiture, donc invisibles de l'extérieur), tandis que l'aile arrière se lève de 4 degrés en plus pour favoriser la déportance. Par ailleurs, ce pack est annoncé comme étant encore plus musical à l'intérieur, non seulement parce qu'il n'y a pas de sièges arrière, mais en plus parce qu'il y a encore un peu moins d'isolants phoniques.

Targa 4 GTS « Edition 50 Years Porsche Design »

L'habitacle est tendu de cuir noir avec une assise centrale en damier noir et gris tressé. Sur les appuie-têtes, on distingue le logo « Porsche Design 50 Years ». Sur la console centrale, la signature de Butzi Porsche, fondateur du studio Porsche Design, est gaufrée dans le cuir. Enfin, le chrono de la planche de bord est remplacé par un chronographe Porsche Design. Une plaque numérotée comportant le numéro du modèle est installée côté passager, sur la baguette décorative de la planche de bord. En complément, le client qui se portait acquéreur de cette édition limitée se voyait livrer une montre Porsche Design Chronograph 1 « 911 50 Years of Porsche Design ». Une pièce iconique de la marque avec boîtier en titane de 40,5 mm, 48 heures de réserve de marche et un



Les baquets en carbone sont disponibles en option.



L'accoudoir est en Race-Tex.



La finition des Targa est identique au reste des GTS.



Avec le pack intérieur GTS, les contre-portes sont en cuir surpiqué.



En option, vous pouvez retirer les sièges arrière.



La 50 Years Porsche design fait appel au cuir et au tissu pépita, qui tranche avec l'ambiance traditionnelle des GTS.

mouvement « Porsche Design Kaliber WERK 01.140 » conçu en partenariat avec la manufacture Concepto. On peut imaginer que pour préserver totalement l'intérêt en collection et la valeur de cette édition limitée, il faudra qu'elle soit accompagnée de sa montre, mais combien de propriétaires la rendront s'ils revendent la voiture ?

992 Carrera GTS America Edition

Le traitement de l'habitacle est plus sobre que l'extérieur. L'America Edition dit adieu au Race-Tex typique des GTS et accueille une sellerie intégralement en cuir noir. Les surpiqures de l'assise centrale alternent entre le rouge et le blanc. Le volant sport GT est livré de série. Les surpiqures sur le haut du tableau de bord, la partie supérieure des portières et la couronne du volant adoptent un style croisé avec un fil rouge et un fil blanc. →



Les seuils de porte de la Porsche Design Edition sont siglés.



Les appuie-têtes sont siglés également.

2022 NUANCIER INTÉRIEUR	
Race-Tex avec éléments en cuir	
	Noir
Pack intérieur GTS avec cuir, Race-Tex et coutures contrastantes	
---	Noir/Coutures Rouge Carmin
---	Noir/Coutures Craie
Cuir bicolore	
■	Noir/Gris Ardoise
■	Noir/Rouge Bordeaux
■	Gris Ardoise/Craie
■	Noir/Beige Mojave
■	Noir/Vert Islande
Cuir Club	
■	Brun Truffe
Cuir spécial	
■	Gris Ardoise
■	Rouge Bordeaux
■	Bleu Graphite



L'America Edition fait également appel au cuir de série.



Les seuils de porte sont spécifiques.



Les accoudoirs sont surpiqués.



Les ceintures sont en rouge indien.

CHÂSSIS / TRAINS ROULANTS



La suspension PASM est abaissée de 10 mm.

Gamme Carrera GTS et Targa 4 GTS « Edition 50 Years Porsche Design »

Le châssis de la 992 GTS repose sur la structure en aluminium et acier haute résistance qui constitue la base de toutes les 992. Cette construction légère et rigide améliore la répartition des masses et la rigidité torsionnelle.

La GTS bénéficie d'un abaissement de la suspension de 10 mm par rapport aux modèles Carrera standards, grâce au Porsche Active Suspension Management (PASM) sport, qui réduit le centre de gravité et améliore la stabilité dans les virages à haute vitesse. Seule la Targa 4 GTS conserve la suspension PASM identique à celle

d'une Carrera 4S.

Les suspensions de la 992 GTS utilisent des composants en aluminium pour réduire les masses non suspendues. À l'avant, on trouve des jambes de force MacPherson avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs adaptatifs, tandis qu'à l'arrière, un système multibras sophistiqué

2022 / FICHE TECHNIQUE

	992 Carrera GTS	992 Carrera 4 GTS	992 Targa 4 GTS
Longueur	4 533 mm	4 533 mm	4 573 mm
Largeur	1 852 mm	1 852 mm	1 852 mm
Hauteur	1 303 mm	1 303 mm	1 279 mm
Empattement	2 450 mm	2 450 mm	2 457 mm
Voie avant	1 595 mm	1 595 mm	1 601 mm
Voie arrière	1 557 mm	1 557 mm	1 553 mm
Volume du compartiment à bagages	132 l	132 l	132 l
Disques avant	408 mm	408 mm	408 mm
Disques arrière	380 mm	380 mm	380 mm
Pneus avant	245/35 ZR20	245/35 ZR20	255/35 ZR20
Jantes avant	8,5J x 20 ET 50	8,5J x 20 ET 50	9,5J x 20
Pression pneus avant	2,4 bar	2,4 bar	2,4 bar
Pneus arrière	305/30 ZR21	305/30 ZR21	315/30 ZR21
Jantes arrière	11,5J x 21 ET 67	11,5J x 21 ET 67	12J x 21
Pression pneus arrière	3,1 bar	3,1 bar	3 bar
Poids à vide	1 510 kg coupé, manuelle 1 540 kg coupé, PDK 1 580 kg cabriolet, manuelle 1 615 kg cabriolet, PDK	1 560 kg coupé, manuelle 1 595 kg coupé, PDK 1 630 kg cabriolet, manuelle 1 665 kg cabriolet, PDK	1 650 kg manuelle 1 685 kg PDK

et emprunté à la Turbo assure un contrôle précis des mouvements de la roue. Au fil des générations, les GTS empruntent de plus en plus au châssis de la Turbo, puisqu'on retrouve ici la technologie des ressorts auxiliaires sur l'essieu arrière, permettant d'assurer le maintien sous tension des ressorts principaux, quelle que soit la situation de conduite, tout en conservant la même course de détente.

Les freins de la 992 GTS sont empruntés à la Turbo. Les disques en acier de série affichent un diamètre de 408 mm à l'avant (36 mm d'épaisseur), 380 mm à l'arrière (30 mm d'épaisseur). Les étriers de série offrent 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière. Les PCCB sont disponibles en option.

Les jantes en alliage léger de 20 pouces à l'avant et de 21 pouces à l'arrière possèdent un serrage par écrou central. En option gratuite, il est possible de revenir sur les autres modèles de jantes de la gamme Carrera avec un serrage classique à cinq écrous.

Le système de direction de la 992 GTS est également optimisé pour la performance. La direction assistée électromécanique (EPAS) a été recalibrée, avec une assistance

variable en fonction de la vitesse du véhicule. Le système Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), disponible en option, utilise des barres stabilisatrices actives pour minimiser le roulis de la carrosserie dans les virages, améliorant ainsi la stabilité et l'adhérence.

Avec la boîte PDK, la GTS intègre également le système Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), qui utilise un différentiel arrière à glissement limité à commande électronique. Ce

système améliore la traction et la dynamique en répartissant le couple de manière optimale entre les roues arrière, offrant une meilleure agilité et une plus grande précision dans les virages serrés.

992 Carrera GTS America Edition

Le châssis est identique à celui d'une Carrera GTS cabriolet, il n'y a rien de nouveau. →



L'America Edition a des jantes à 5 écrous. Une GTS normale a des écrous centraux.



Il faut déconnecter toutes les aides pour mettre une GTS en dérive comme cela. Normalement, l'électronique veille.

MILLÉSIME 2022

992 SPORT CLASSIC





UN PEU D'HISTOIRE

Après la Targa 4S Heritage Design Edition, la 992 Sport Classic est le second modèle de la stratégie « Heritage Design ». Présentée en mai 2022, cette série limitée à 1250 exemplaires inspirée à la fois de la 997 Sport Classic de 2009 et des 911 des années 60 et 70, cache en réalité une toute nouvelle version de la sportive mythique, totalement inédite dans la gamme du constructeur.



Le logo est en finition dorée.

DÉTAILS EXTÉRIEURS



Les bandes sur le capot sont peintes, un détail très exclusif par rapport aux autres séries limitées.

Difficile d'échapper à la filiation avec la 992 Turbo. Pour un œil distrait, ce serait une simple 911 Turbo. Mais pour l'œil averti, pas de doute, cette 992 est très différente et possède une multitude de détails singuliers qui en font un modèle à part. La face avant est la plus « discrète », dans le sens où elle reprend le bouclier avant de la Turbo (sans la lame active), et où le subtil rapprochement des rainures de capot est indiscernable pour celui qui n'est pas habitué aux 992. En effet, son capot diffère de celui d'une Carrera. Les bandes sur le capot, le toit et le capot arrière sont peintes, fait très rare chez Porsche.

La carrosserie de la 992 Sport Classic reprend la caisse large des modèles Turbo. Cependant, contrairement à ces derniers, les prises d'air latérales

ont été retirées pour préserver l'aspect extérieur épuré et souligner les hanches larges de la voiture. Cela a eu un impact technique car les ingénieurs ont dû composer sans ces prises d'air et, donc, ont dû revoir le schéma de refroidissement.

L'un des éléments stylistiques les plus notables de la Sport Classic est l'aileron arrière fixe en forme de « queue de canard », fabriqué en carbone. Ce design est directement inspiré de la légendaire 911 Carrera RS 2.7 de 1972, et est également un clin d'œil à la 997 Sport Classic de 2009 qui reprenait cet élément stylistique.

La teinte « Gris Sport » métallisé, développée spécifiquement pour ce modèle, renforce l'élégance sobre et raffinée de la voiture et n'est pas

sans rappeler la nuance « Gris Sport Classic » de la 997 du même nom. D'autres options de couleurs sont disponibles de série : le Bleu Gentiane métallisé, le Noir, le Gris Agate métallisé et, en dernier lieu, toute une palette de couleurs sur commandes



Un chronographe Porsche Design spécifique était disponible en option.



2022 / NUANCIER EXTÉRIEUR

	Gris Sport métallisé
	Gris Quartz métallisé
	Bleu Gentiane métallisé
	Noir

spéciales auprès de la Porsche Exclusive Manufaktur. Les jantes « Sport Classic » de 20/21 pouces reprennent un dessin déjà proposé sur la Turbo, mais le serrage se fait ici par écrou central. L'écusson Porsche reprend le logo des toutes premières Porsche. On trouve par ailleurs des finitions noir brillant sur

les éléments comme les lamelles de calandre, les sorties d'échappement et les baguettes de vitres latérales. Enfin, des détails dorés, comme l'inscription « PORSCHE » et le monogramme du modèle sur le capot arrière, rappellent les premières 911 du début des années 60. →

Construite sur la base d'une Turbo, elle en adopte les ailes larges.



MOTEURS / PERFORMANCES



Le moteur de la Porsche 911 Sport Classic (type 992) est un moteur Boxer 6 cylindres de 3,7 litres, équipé de deux turbocompresseurs. Pour les plus pointilleux, la cylindrée s'élève à 3 745 cm³. Ce bloc est directement emprunté à celui de la 992 Turbo mais a bénéficié de légères modifications, ce qui explique une puissance en baisse par rapport aux 580 ch de la Turbo. La Sport Classic développe une puissance maximale de 550 ch à 6 750 tr/min et un couple toujours impressionnant de 600 Nm entre 2 000 et 6 000 tr/min.

L'absence de transmission intégrale, au profit d'une propulsion arrière pure, confère à la 911 Sport Classic un caractère dynamique unique, privilégiant l'agilité et les sensations de conduite brute. Les performances sont donc logiquement en retrait par rapport à une 992 Turbo, un trait accentué par le fait que la 992 Sport Classic ne soit disponible qu'en boîte manuelle. De fait, la Sport Classic accélère de 0 à 100 km/h en 4,1 secondes, avec une vitesse maximale de 315 km/h. En comparaison, la 992 Turbo franchit le 0 à 100 en 2,8 s et atteint 320 km/h en pointe. Cependant, la raison d'être de la Sport Classic est ailleurs. Elle a été conçue comme une vraie machine de conducteur, privilégiant le plaisir de conduite, le fun dans le grand luxe

plutôt que le Grand Tourisme à la pointe de la technologie. C'est une autre idée de la vie en 911 Turbo que Porsche a souhaité exprimer. →

La 992 Turbo développe 580 ch, la Sport Classic se « contente » de 550 ch. Mais avec deux roues motrices et une boîte manuelle, c'est largement suffisant.

2022 / TABLEAU DES PERFORMANCES

Modèle	0-100 km/h			Vitesse max.
	Boîte mécanique	PDK mode normal	PDK mode Sport Plus	
992 Sport Classic	4,1 s	----	----	315 km/h

2022 / FICHE TECHNIQUE

	992 Sport Classic
Moteur	6 cylindres à plat bi-turbo à géométrie variable (VTG)
Cylindrée	3 745 cm ³
Alésage x Course	102 mm x 76,4 mm
Puissance	550 ch à 6 750 tr/min
Couple	600 Nm à 2 300 - 6 000 tr/min
Rapport volumétrique	8,7:1
Lubrification	Refroidissement par eau avec gestion thermique et pompe à eau commutable
Injection	Injection directe
Carburant	SP 98
Capacité du réservoir	67 litres
Capacité du réservoir d'huile	7,5 litres
Consommation de carburant	12,6 l/100 km (WLTP)

SOLUTIONS HYBRIDE CÉRAMIQUE SiO2



Le Reflet de votre Passion



TRANSMISSIONS

La Porsche 992 Sport Classic se distingue par sa transmission manuelle à 7 rapports, une rareté dans le segment des voitures de sport modernes de cette envergure.

La transmission manuelle de la 992 Sport Classic est une évolution du système utilisé sur la gamme Carrera, mais elle se distingue par des caractéristiques spécifiques, notamment le levier de vitesse raccourci, qui permet des changements de rapport rapides et précis.

L'optimisation de cette transmission est également marquée par l'intégration d'une fonction de double débrayage automatique (Auto-blip), qui se révèle particulièrement utile lors des rétrogradages. Ce système synchronise automatiquement le régime moteur avec la vitesse de la transmission, ce qui permet de réduire les à-coups au rétrogradage et préserve également la transmission. Contrairement à la Turbo qui bénéficie d'une transmission intégrale, la Sport Classic est une stricte propulsion, la



puissance est transmise uniquement aux roues arrière. Le choix d'une propulsion arrière pour la 992 Sport Classic, combinée à cette transmission manuelle spécifique, fait de ce modèle l'un des plus puissants de la gamme Porsche actuelle à boîte manuelle, avec une puissance de 550 ch et un couple de 600 Nm.

Le choix de la boîte 7 a été un peu critiqué. Mais il n'y a que sur les rétrogradages 7-6 que l'on se perd un peu.

HABITACLE / ÉQUIPEMENTS

En ouvrant la porte, on tombe sur des seuils de porte en acier spécial avec un logo « Sport Classic » rétro-éclairé. Dans l'habitacle, le constructeur a fait le choix de l'élégance tout en introduisant des références aux Porsche anciennes. La majeure partie de l'habitacle est recouverte de cuir semi-aniline coloris Classic Cognac, tandis que le sommet de la planche de bord est en cuir Noir. Ce cuir est associé à un ciel de toit en Alcantara noir.

L'une des caractéristiques les plus emblématiques de cet habitacle est l'utilisation du motif Pepita, un hommage direct aux modèles Porsche des années 1960. Ce tissu à carreaux noir et blanc, souvent surnommé pied-de-poule, est présent sur les inserts des sièges et les panneaux de porte. On retrouve du cuir sur la colonne de direction, les pare-soleil, le porte documents et l'étui de clé de contact. Les sièges Sport Plus avec 18 réglages électriques sont de série. On trouve un gaufrage du logo Porsche sur les appuie-têtes et la signature « Porsche Exclusive Manufaktur » sur le couvercle de console centrale. Les tapis de sol bénéficient de passepoils en cuir cognac et la planche de bord accueille un bandeau décoratif en bois Paldao. C'est à l'extrémité de ce bandeau que l'on trouve une plaque numérotée typique des éditions



limitées. Les graduations vertes du compte-tours et du tachymètre sont un autre clin d'œil aux 911 des années 60.

Au-delà de son esthétique rétro, l'habitacle de la 992 Sport Classic est équipé de technologies modernes que l'on retrouve dans toutes les 992 Turbo : Le Porsche Communication Management (PCM), la connectivité smartphone, et un système audio haut de gamme.

L'habitacle reprend une formule désormais très connue sur les éditions limitées chez Porsche. Depuis la 991 Speedster, on a droit à une combinaison de cuir Cognac, de cuir noir et de tissu néo-rétro. Si la formule est exquise, elle aurait peut-être dû être remise après la 992 Sport Classic pour en garder toute l'exclusivité. Mais elle a fait son retour sur la 992 S/T.

CHÂSSIS / TRAINS ROULANTS



Les réglages de suspension sont empruntés à la Turbo.

2022 / FICHE TECHNIQUE

	992 Sport Classic
Longueur	4 535 mm
Largeur	1 900 mm
Hauteur	1 299 mm
Empattement	2 450 mm
Voie avant	1 577 mm
Voie arrière	1 594 mm
Volume du compartiment à bagages	132 l
Disques avant	420 mm
Disques arrière	390 mm
Pneus avant	255/35 ZR20
Jantes avant	9,5J x 20 ET 40
Pression pneus avant	2,4 bar
Pneus arrière	315/30 ZR21
Jantes arrière	12J x 21 ET 70
Pression pneus arrière	3,1 bar
Poids à vide	1 570 kg

La 992 Sport Classic repose sur le châssis large, initialement développé pour les modèles Turbo, il n'y a donc que peu de subtilités à signaler. Outre l'absence de transmission intégrale et l'utilisation de jantes à serrage par écrous centraux, on signalera que les suspensions PASM reprennent les réglages de la Turbo et de la GTS, elles sont donc abaissées de 10 mm par rapport à une Carrera S. En termes de freinage, la 992 Sport Classic ne fait aucun compromis. Elle est équipée des PCCB en carbone-céramique. Le différentiel arrière à glissement limité avec vectorisation de couple (Porsche Torque Vectoring - PTV) est une autre technologie clé qui améliore la dynamique de conduite de la 992 Sport Classic, il est livré de série. Ce système répartit activement le couple moteur entre les roues arrière en fonction des conditions de conduite, permettant une meilleure adhérence dans les virages et une réduction du sous-virage. Le PTV fonctionne en tandem avec le PASM. ●

MILLÉSIME 2023

992 GT3 RS





UN PEU D'HISTOIRE

En août 2022, nous avons fait partie des tous premiers invités à assister à la présentation de la 992 GT3 RS, en comité très, très restreint. Seule une poignée de journalistes pour la France, avec la possibilité de s'entretenir avec Andreas Preuninger, le responsable du département GT.

En d'autres termes, le grand chef des GT3, GT4 et de tout ce qui finit par RS. Cette nouvelle GT3 RS, c'était encore une fois du jamais vu : une vraie voiture de course posée sur la route, une gueule de RSR, pas de coffre à l'avant, une aéro archi travaillée et – toujours – un moteur

atmosphérique. Dans cette section consacrée à la GT3 RS, nous balayons tous les détails la concernant en incluant les témoignages d'Andreas Preuninger, que nous avons pu recueillir il y a deux ans.

DÉTAILS EXTÉRIEURS



A chaque génération, Porsche arrive à nous surprendre en la rendant de plus en plus agressive. Avec la 992, c'est du jamais vu, on dirait une RSR.

Nous l'avons dit à propos de la GT3, et le constat vaut pour la GT3 RS également : les ingénieurs étant limités en matière de développement moteur, tous leurs efforts se sont concentrés sur l'aérodynamique et l'amélioration du châssis. En matière d'aéro, il suffit de regarder les photos pour voir que les ingénieurs ont fait leurs devoirs : extracteurs sur le capot avant, ailes et portières ciselées, écopes dans les ailes, et un échafaudage en guise d'aileron arrière. Faut reconnaître, c'est du brutal. Au point que l'on pose la question qui fâche : est-ce vraiment nécessaire, ou ces appendices ne sont-ils que le résultat d'une demande des clients qui en veulent toujours plus ? Andreas Preuninger est catégorique : tout est ici pour une

raison. L'unité avant est un tout : pour comprendre, il suffit d'ouvrir le capot et de se rendre compte que les ingénieurs ont sacrifié le compartiment à bagages. « Les trois radiateurs de la 991 ont été remplacés par une seule unité de refroidissement, plus légère et bien plus efficace. » L'air s'engouffre par le radiateur avant, et la chaleur est ensuite dégagée par les extracteurs logés dans le capot avant. Mais pour éviter que cet air chaud ne prenne ensuite la direction du compartiment moteur, les petites dérives au sommet des extracteurs du capot dirigent les flux d'air chaud vers les flancs. La conception des ailes avant répond au même souci aérodynamique : les écopes au sommet des ailes et derrière les ailes

servent à accélérer l'écoulement de l'air hors des passages de roues afin de limiter les remous d'air, et ainsi garantir la stabilité de la RS. Les observateurs les plus avertis auront déjà remarqué que les entrées d'air dans les ailes arrière ont rétréci par rapport à la 991 GT3 RS. Eh bien, c'est parce qu'elles ne servent plus au refroidissement moteur, mais bien à favoriser l'appui aéro : l'air s'engouffre dans les prises d'air et sort par les immenses échancrures pratiquées derrière les roues. Sur le toit, on observe la présence de minuscules dérives à la place d'éventuels supports de barres de toits : ces minuscules dérives servent à canaliser un peu le flux d'air au-dessus de la GT3 RS, et facilitent l'alimentation du moteur en air frais



Les dérives placées derrière les roues avant servent à accélérer l'écoulement des flux d'air.



Les flux d'air chaud sont évacués vers les flancs par le biais de ces extracteurs.

par le biais d'une entrée d'air installée devant les supports d'aileron. Et puisqu'il est question d'aileron, nous avons gardé le meilleur pour la fin. Dire qu'il est immense est un euphémisme, il occupe toute la largeur de la carrosserie et est monté sur d'immenses supports en cols de cygne. L'aileron de la GT3 RS inaugure l'aérodynamique active : de petits vérins commandent l'inclinaison de la lame supérieure en fonction d'un certain nombre de paramètres (vitesse, régime moteur, position de la pédale d'accélérateur). Il peut passer d'une position complètement ouverte à une position complètement fermée

en 0.3 secondes. Au moment du freinage, la lame supérieure passe en mode « fermé » et sur un freinage de 200 km/h à 0, cela permet de réduire de 2.5 mètres la distance de freinage. Réaccélérez à fond, et l'aileron passe de nouveau en position ouverte. Et avant qu'on oublie, mentionnons aussi des éléments aérodynamiques actifs installés devant les roues avant (ils ne sont pas visibles), qui agissent de concert avec l'aileron actif et procurent également de l'appui à l'avant. Pour terminer sur les raffinements aérodynamiques, les triangles de suspension ont été dessinés de façon à faciliter →

2023 / NUANCIER EXTÉRIEUR

Teintes unies	
	Blanc
	Noir
	Rouge Indien
	Jaune Racing
Teintes métallisées	
	Argent GT
	Gris Glacé
	Gris Arctique
	Bleu Requin
Finition des jantes	
	Argent
	Argent foncé finition satinée
	Noir finition satinée
	Rouge Pyro
	Bleu Indigo
	Néodyme

2023 / JANTES

Nom de la Jante	Taille Avant	Taille Arrière
Jantes GT3 RS en aluminium forgé	20 pouces	21 pouces
Jantes GT3 RS allégées en aluminium forgé	20 pouces	21 pouces
Jantes GT3 RS en magnésium forgé	20 pouces	21 pouces



Elle est aussi large qu'une Turbo, et truffée d'appendices aérodynamiques. Tout a une fonction au service de la performance.

l'écoulement de l'air.

Mettons les pieds dans le plat : tout cela a l'air fort bien conçu, mais qu'est-ce que cela apporte concrètement ? Pour résumer en une phrase, « la GT3 RS n'aura aucun équivalent en matière de vitesse de passage en courbe » assène Andreas Preuninger. Autrement dit, l'appui aéro est tel que vous serez littéralement vissé au sol. « Elle devrait être plus facile à piloter. Les pilotes amateurs devraient progresser rapidement car la tenue de route va leur donner beaucoup de confiance. » En contrepartie, cela signifie que les décrochages seront probablement difficiles à contrôler. Porsche dévoile quelques chiffres : 409 kg d'appui aérodynamique à 200 km/h, et même 860 kg à 285 km/h, soit davantage qu'une GT3 R, pourtant dotée de nombreux appendices aérodynamiques.

Un mot sur la couleur de lancement : il s'agit de l'Ice Grey Metallic, ou Gris Glacé Métallisé de ce côté du Rhin. Les jantes design GT3 RS sont peintes en Rouge Pyro, il s'agit d'un rouge métal foncé qui n'est pas sans rappeler l'effet du Bleu indigo sur le Cayman GT4 RS. D'autres nuances seront ensuite disponibles en option. Les bandes décoratives « GT3 RS » sont disponibles en Rouge Pyro, Bleu Indigo et Argent. Par ailleurs, des jantes en magnésium avec un dessin à cinq fourches seront proposées en



Avec l'option pack Weissach, le capot avant est en carbone apparent. Sur demande gratuite, le toit et le capot peuvent rester en couleur carrosserie.

option, à condition de choisir l'option Pack Weissach, ce qui alourdit la facture de 36 000 €. Sur les flancs, les décalcomanies « GT3 RS » sont disponibles en plusieurs couleurs (noir, gris, Rouge Pyro et Bleu Indigo) et la typo du « RS » n'est pas sans rappeler les Porsche 911 SC/RS des années 80.

Option Pack Weissach

Avec le pack Weissach, vous bénéficiez d'un capot avant, d'un toit, des coques de rétroviseurs et d'une

lame supérieure d'aileron arrière en carbone apparent. En option gratuite, il était possible d'avoir le toit et le capot avant peints en couleur carrosserie. A cela s'ajoutent des jantes allégées en magnésium qui permettent d'économiser 8.7 kg par rapport aux roues de série. Une décalcomanie « PORSCHE » est apposée à l'arrière de la lame supérieure de l'aileron et des stickers « Weissach RS » se trouvent sur les dérives de l'aileron arrière. →



On reconnaît ici le pack Weissach au capot et au toit en carbone, ainsi qu'aux jantes en magnésium dont le dessin est spécifique.



MOTEURS / PERFORMANCES



L'âme de la RS, c'est son moteur. Et la 992 GT3 RS a bien droit à un moteur atmosphérique : un six cylindres de 4 litres produisant 525 ch, ce qui représente une hausse de 10 ch par rapport à la 992 GT3, et seulement 5 ch de plus que la 991 GT3 RS Phase 2, pourtant sortie en 2018.

Mais qu'on se le dise, avoir réussi à homologuer un moteur atmosphérique dans les conditions actuelles relève du miracle. C'est d'ailleurs la première question que nous posons à Andreas Preuninger, qui nous confirme que les capacités en termes de développement moteur sont freinées avant tout par des normes anti-pollution de plus en plus strictes, et non par les capacités techniques des ingénieurs. On en veut pour preuve le fait que la 992 GT3 R vienne d'être présentée avec un 6 cylindres de 4.2 litres et 565 ch, preuve que le moteur atmosphérique pourrait en avoir davantage sous le pied. D'ailleurs, Andreas Preuninger concède qu'il aurait été possible de porter la cylindrée à 4.2 litres sur la GT3 RS, « *mais c'était impossible à homologuer* ».

Le 0 à 100 est abattu en 3.2 s alors qu'une 992 GT3 s'affranchit de l'exercice en 3.4 s. En revanche, la GT3 RS est battue en vitesse de pointe : 296 km/h contre 318 km/h annoncés pour la 992 GT3. Une différence à mettre sur le compte des rapports de boîte plus courts et d'une aéro « encombrante ». Mais Andreas Preuninger rappelle que la GT3 RS n'est pas conçue pour battre des

records de vitesse. « *Si vous voulez rouler à 330 sur l'autoroute, nous avons un véhicule taillé pour cela, c'est la 911 turbo S. La GT3 RS répond à un autre usage et nous avons fait des choix en conséquence.* » →

Le six cylindres atmosphérique produit 5 ch de plus que la 991 GT3 RS Phase 2. Mais les vrais gains en performance sont ailleurs.

2023 / TABLEAU DES PERFORMANCES

Modèle	0-100 km/h			Vitesse max.
	Boîte mécanique	PDK mode normal	PDK mode Sport Plus	
992 GT3 RS	----	3,2 s	----	296 km/h

2023 / FICHE TECHNIQUE

	992 GT3 RS
Moteur	Moteur atmosphérique Boxer six cylindres avec filtre à particules essence
Cylindrée	3 996 cm ³
Alésage x Course	102 mm x 81,5 mm
Puissance	525 ch à 8 500 tr/min
Couple	465 Nm à 6 300 tr/min
Rapport volumétrique	13,3:1
Lubrification	Lubrification par carter d'huile avec réservoir d'huile moteur séparé, pompe à huile sous pression entièrement variable
Injection	----
Carburant	SP 98
Capacité du réservoir	64 litres (option 90 litres)
Capacité du réservoir d'huile	----
Consommation de carburant	13,4 l/100 km (WLTP combinée)



C'est sur circuit que ce moteur s'exprime le mieux, même si elle a gagné en douceur -relative - d'utilisation sur route.

TRANSMISSIONS

La GT3 RS est disponible exclusivement avec une boîte PDK à 7 rapports, une version qui est différente de la PDK à 8 rapports des gammes Carrera. Son circuit de refroidissement a été revu et les rapports de boîte sont plus courts que sur la GT3 normale. Signalons que contrairement à la GT3 qui est disponible en boîte manuelle et en boîte PDK, la GT3 RS n'est pas disponible en boîte manuelle.

Avec le pack Weissach, les palettes sont en carbone.



HABITACLE / ÉQUIPEMENTS



L'ambiance reste celle d'une 992 mais avec le Race-Tex et les baquets, l'adrénaline monte d'un cran lorsque vous vous installez à bord.

A l'intérieur, c'est du 100% Porsche. Sièges baquets en carbone, cuir surpiqué (en option) sur la planche de bord, alcantara perforé affichant un dégradé Rouge Indien ou Argent GT sur sa partie centrale ; console centrale et jante de volant en alcantara, lanières de portes, levier de PDK spécifique, baguettes décoratives en carbone, les codes esthétiques de la GT3 RS ont été parfaitement transposés dans la 911 génération 992. Mais prenez place derrière le volant et vous constaterez qu'il réserve quelques surprises : en complément de la molette de réglage du mode de conduite (à choisir entre Normal, Sport et Track), vous trouverez désormais trois molettes. Chacune permet d'ajuster

individuellement trois paramètres des trains roulants : la suspension en compression et en détente, la réponse du différentiel autobloquant en accélération et au freinage, et la sensibilité du contrôle de traction. En dernier signe d'une époque presque révolue, le compte-tours est demeuré analogique au beau milieu de ce bijou high tech. Si vous vous sentez dépassé par la quantité de réglages disponibles, dites-vous bien une chose : ceux qui ont le niveau de pilotage suffisant et qui faisaient régler leurs suspensions chez un professionnel seront certainement ravis de pouvoir le faire par eux-mêmes grâce à quelques boutons au volant. Et si vous n'avez pas le niveau de pilotage suffisant, c'est

l'opportunité d'apprendre. Dans le pire des cas, vous ne sentirez pas la différence entre « + 4 » ou « - 4 » en compression. Est-ce si grave ? Pas vraiment, surtout si vous roulez pour le fun.

Si vous avez bien suivi le cours, vous avez compris qu'il n'y a plus vraiment de coffre à bagages à l'avant. « *Le compartiment à bagages est derrière les sièges* » souligne Andreas Preuninger, pince sans rire. Le Directeur du département GT concède qu'il a fallu faire des choix, quitte à perdre en polyvalence, mais ces choix ont été faits en se conformant à l'attente des clients, qui réclament une GT3 RS toujours plus extrême, toujours plus coursifiée. Dont acte.



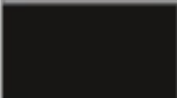

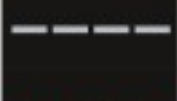

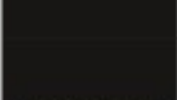
Les baquets sont de série. Les garnitures centrales sont disponibles en Noir-Argent, ou Noir-Rouge.

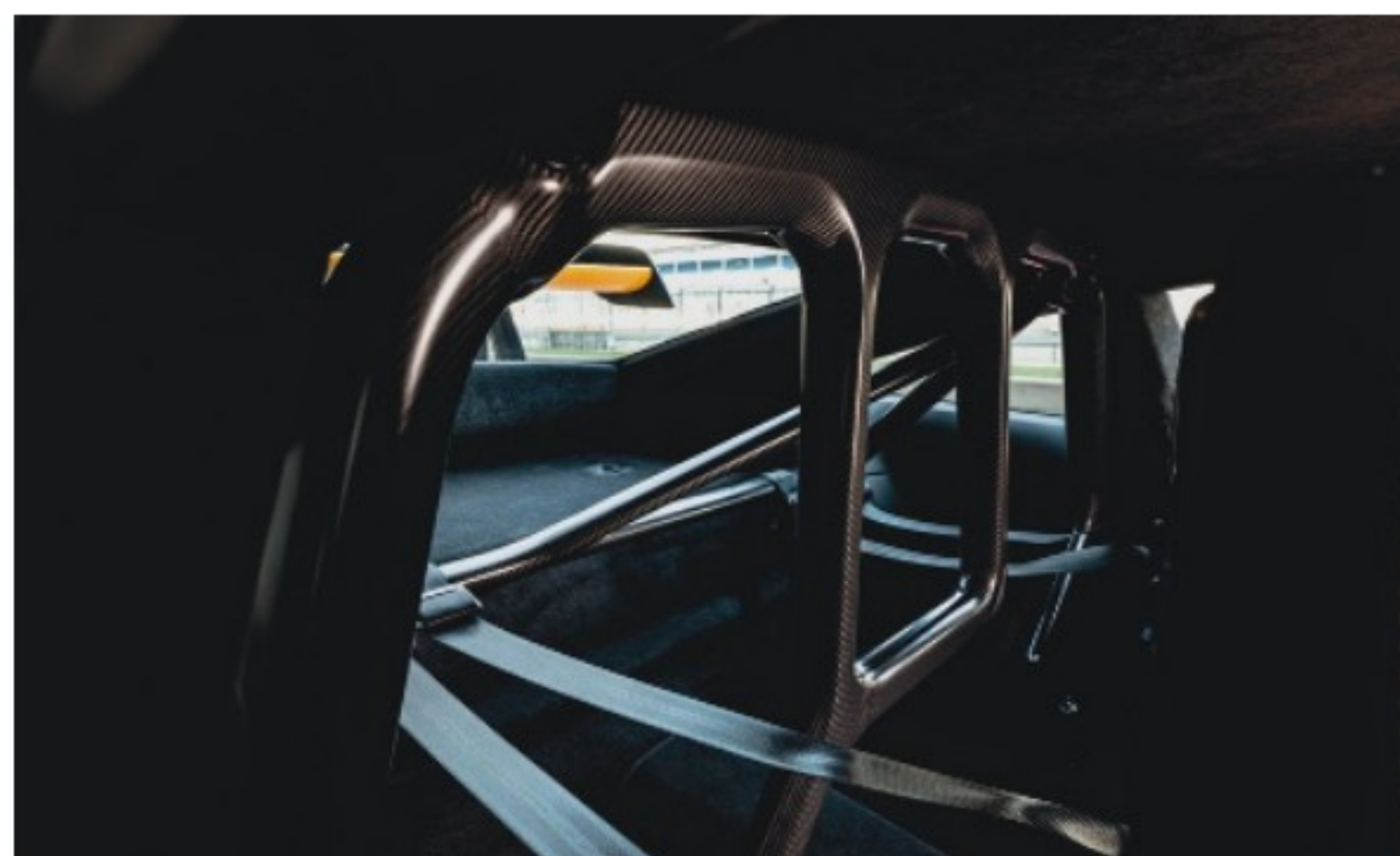


Le PCM est de série et il ne peut pas être retiré.

Option Pack Weissach

A l'intérieur, si vous sélectionnez l'option pack Weissach, la mention « Weissach RS » sera brodée sur les appuie-têtes et les palettes du volant seront en magnésium. Un raffinement qui prouve un réel sens du détail alors que bien peu de pilotes en feront usage. Surtout, il faut signaler que le pack Weissach est livré avec un arceau de sécurité en carbone, ce qui est une première. A lui seul, l'arceau permettra d'économiser 7 kg. « Si les voitures de course pouvaient être équipées d'un arceau en carbone, ce serait le cas depuis longtemps, mais les règlements ne le permettent pas » rappelle Andreas Preuninger. En matière de rigidité, n'avez aucune inquiétude, le carbone atteint largement les standards d'autres matériaux utilisés jusqu'à présent. Le coût du pack Weissach ? 36 696 € avec l'arceau en carbone et l'intérieur tout cuir. →

2023 NUANCIER INTÉRIEUR	
Intérieur standard	
	Cuir-Race-Text noir avec coutures contrastantes en Argent GT
	Intérieur cuir-Race-Text avec éléments additionnels en cuir
	Cuir-Race-Text noir avec coutures contrastantes en Argent GT
	Cuir-Race-Text noir avec coutures contrastantes en Rouge Indien
Pack Weissach	
	Pack intérieur Weissach avec cuir-Race-Text noir et coutures contrastantes Rouge Indien
	Pack intérieur Weissach avec cuir-Race-Text noir et coutures contrastantes Argent GT



L'arceau optionnel est en carbone, ce qui n'existe même pas dans les voitures de compétition.

CHÂSSIS / TRAINS ROULANTS



Un énorme travail a été réalisé sur l'aéro et en piste, ça paye. Le grip de la 992 est monumental.

Côté trains roulants, la GT3 RS est montée sur des Michelin Pilot Sport Cup 2 : 275/35 ZR 20 à l'avant, et 335/30 ZR21 à l'arrière, donc avec des jantes de 20 pouces à l'avant, et 21 pouces à l'arrière. Les freins de série sont en acier. Les disques avant de 408 mm sont pincés par 6 pistons dont le diamètre est de 32 mm, contre 30 mm sur la GT3. L'épaisseur des

disques passe de 34 à 36 mm. A l'arrière, les disques de 380 mm sont pincés par quatre pistons. Et si cela ne vous semble pas suffisant, rien ne vous empêche de cocher l'option PCCB, ce qui vous permet de passer sur disques en carbone-céramique de 420 mm à l'avant, et 390 mm à l'arrière, tout en réduisant les masses suspendues. La suspension

PASM repose sur de nouveaux bras de suspension redessinés, elle bénéficie de multiples réglages disponibles depuis l'habitacle. La suspension bénéficie de la même double triangulation que sur la GT3. Un différentiel autobloquant et l'antipatinage sont installés de série. Du côté de la carrosserie, vous ne rêvez pas : elle est encore élargie de

2023 / FICHE TECHNIQUE

	992 GT3 RS
Longueur	4 572 mm
Largeur	1 900 mm
Hauteur	1 322 mm
Empattement	2 457 mm
Voie avant	1 630 mm
Voie arrière	1 582 mm
Volume du compartiment à bagages	Pas de compartiment
Disques avant	408 mm
Disques arrière	380 mm
Pneus avant	275/35 ZR20
Jantes avant	10J x 20 ET 45
Pneus arrière	335/30 ZR21
Jantes arrière	13J x 21 ET 31
Poids à vide	1 450 kg

Schéma de fonctionnement des radiateurs à l'avant.



29 mm par rapport à une 992 GT3. Mais à un moment donné, on se pose la question : élargir la carrosserie, installer d'énormes pneus et des freins de la taille d'une meule de foin, cela doit peser son poids. La 992 GT3 RS a-t-elle fait des efforts pour garder la ligne ? « L'aileron, le toit, les ailes avant et arrière ainsi que le capot sont en fibre de carbone » rappelle Andreas Preuninger. « Le nouveau radiateur a permis d'économiser 8 kg, et des jantes en magnésium seront disponibles en option pour un gain supplémentaire de 8 kg. » L'option pack Weissach sera de la fête et permettra de réduire le poids total de 20 kg. Dans sa définition la plus légère, la 992 GT3 RS émarge à 1 450 kg sur la balance. Soit à peine 15 kg de plus qu'une 992 GT3. →



L'aileron arrière possède des vérins qui ajustent la position de la lame supérieure.



Suspension avant à double triangulation.



Le carénage sous la voiture fait presque office de fond plat.

L'aileron apporte un tel appui qu'il limite la vitesse max, mais on n'achète pas une GT3 RS pour faire des pointes sur autoroute.



MILLÉSIME 2023

992 CARRERA T





UN PEU D'HISTOIRE

Quelques semaines avant son apparition, le service presse de Porsche France nous avait annoncé l'arrivée d'un nouveau modèle dans la gamme 992. Nous étions perplexes, allant jusqu'à spéculer sur l'arrivée d'une 992 hybride, mais non... Le service presse a dû nous

rappeler que c'était une déclinaison connue, et nous avons fini par comprendre qu'il s'agissait de la Carrera T, finalement présentée en novembre 2022. Deuxième itération après la 991 Carrera T sortie par surprise, la 992 Carrera T perpétue le positionnement très singulier de

ce modèle qui, bien qu'équipé du moteur d'entrée de gamme, véhicule une image plus sportive, plus fun, un peu plus déjantée que la Carrera S pourtant plus puissante. Et quel plaisir au volant.

DÉTAILS EXTÉRIEURS



Les jantes, les bandes décoratives et les rétros peints en gris titane sont un signe distinctif des Carrera T. Cela se voit beaucoup plus sur une couleur vive, comme ici avec le Vert Python.

À l'avant, difficile de différencier une Carrera d'une Carrera T, elles sont globalement identiques. Les flancs de la 992 Carrera T arborent les rétroviseurs Sport Design peints en gris Quartz, une teinte qui se retrouve également sur les bandes décoratives des flancs et sur les grilles de capot arrière. Les jantes, en alliage léger de 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière, sont peintes en gris Titane. En comparaison, la Carrera est livrée de série avec des jantes de 19 et 20 pouces. Le logo « Carrera T » apposé sur les portes souligne discrètement mais efficacement l'identité de ce modèle unique dans

la gamme 911. À l'arrière, les doubles sorties d'échappement sport de série sont le seul signe distinctif, si l'on exclut bien sûr le badge « 911 Carrera T » spécifique. Ces sorties d'échappement sont également conçues pour offrir une sonorité distinctive, accentuant l'aspect sportif de la Carrera T. Et il est vrai qu'au volant, la sonorité de la Carrera T a de quoi surprendre.

Le constructeur a profité de la sortie de la Carrera T pour ajouter une couleur à son nuancier : il s'agit du Ruby Star Neo, qui est directement inspiré du Rouge Rubis métallisé développé pour les 964 Carrera RS,

couleur qui a connu au début des années 2020 un petit regain de popularité. Les couleurs spéciales disponibles sur la Carrera T incluait, outre le nuancier classique, le Vert Python et le Bleu Requin. Il faut souligner que l'identité de la Carrera T ne se révèle vraiment qu'avec les couleurs vives qui mettent bien en valeur ses jantes et ses rétros gris. Sur des modèles gris, noirs ou blancs, cela est moins marqué et ce n'est d'ailleurs pas une surprise si ces couleurs se revendent moins bien sur le marché de l'occasion. Les couleurs vives font partie de l'identité de la Carrera T. →



Détail des rétros peints en gris titane.

2023 / NUANCIER EXTÉRIEUR

Teintes unies	
	Blanc
	Noir
	Rouge Indien
	Jaune Racing
Teintes métallisées	
	Noir
	Bleu Gentiane
	Argent GT
Teintes spéciales métallisées	
	Craie
	Gris Glacé
	Rouge Carmin
	Bleu Requin
	Vert Lézard
	Ruby Star Neo

A l'arrière, seul le logo Carrera T permet de la différencier. Cet exemplaire est ici équipé du bouclier arrière SportDesign optionnel.



Porsche a profité du lancement de la Carrera T pour élargir son offre en matière d'options « PTS » (Paint to Sample). Ici, le Bleu Gulf.

MOTEURS / PERFORMANCES



Cet exemplaire est équipé du bouclier avant SportDesign, il reste en option sur la Carrera T.

Le moteur de la Carrera T est identique à celui du reste de la gamme Carrera. Il produit 385 ch à 6 500 tr/min et 450 Nm entre 1950 et 5 000 tr/min. Cependant, la Carrera T affiche 35 kg de moins sur la balance, grâce aux baquets, à l'absence de sièges arrière, à la suppression de quelques insonorisants et au vitrage allégé. Par conséquent, même si ses accélérations sont identiques à celles d'une Carrera, le caractère paraît plus vigoureux et ses sensations délivrées par le moteur sont en hausse. Vous prenez un premier coup de poing à bas régime grâce aux turbos, mais vous en prendrez un deuxième à 5 500 tr/min, un peu comme s'il arrivait dans la plage de puissance d'un moteur atmo. C'est d'autant plus surprenant que vous n'attendez pas un tel comportement d'un moteur turbo, et l'échappement sport remplit son office : il y a du son et de la vie. L'absence de sièges arrière et les insonorisants un peu moins denses y sont forcément pour quelque chose, et c'est tant mieux. Ce n'est pas une 991, les sonorités sont plus gutturales, plus rauques, mais on reconnaît le caractère d'un flat 6 Porsche. →

2023 / TABLEAU DES PERFORMANCES

Modèle	0-100 km/h			Vitesse max.
	Boîte mécanique	PDK mode normal	PDK mode Sport Plus	
992 Carrera T	4,5 s	4,0 s	----	291 km/h

2023 / FICHE TECHNIQUE

	992 Carrera T
Moteur	6 cylindres à plat bi turbo en porte à faux arrière
Cylindrée	2 981 cm ³
Alésage x Course	91 mm x 76,4 mm
Puissance	385 ch à 6 500 tr/min
Couple	450 Nm entre 1 950 et 5 000 tr/min
Rapport volumétrique	10,0:1
Lubrification	Carter sec
Injection	Injection directe d'essence (DFI)
Carburant	SP 98
Capacité du réservoir	64 litres
Consommation de carburant	9,0 l/100 km



TRANSMISSIONS

La boîte manuelle à 7 rapports et la boîte PDK à 8 rapports sont disponibles toutes les deux. L'éternel débat sur la boîte 7 manuelle va se poursuivre ici : plutôt manuelle ou PDK ? Pour la Carrera T, je signe tout de suite pour la boîte manuelle. En fait, il n'y a que lorsque vous rétrograderez de la 7 à la 6, et ainsi

de suite, que le guidage semble un peu imprécis, ce qui est finalement assez limité. Tout ce qui vous permet de faire corps avec la voiture et de vous amuser davantage est donc à recommander. En mode sport, la fonction talon-pointe automatique facilite le rétrogradage et ajoute encore un peu de plaisir auditif. En

contrepartie, il faut s'attendre à ce que la demande pour les boîtes PDK soit plus forte, donc le choix reste le même : le plaisir et le fun quitte à sacrifier un peu de confort, ou la polyvalence et le confort de savoir qu'elle sera un peu plus facile à revendre ?

HABITACLE / ÉQUIPEMENTS



Avec le pack intérieur Carrera T, vous aurez des surpiqures colorées un peu partout dans l'habitacle (ici en Vert Léopard), et du textile au centre des sièges.

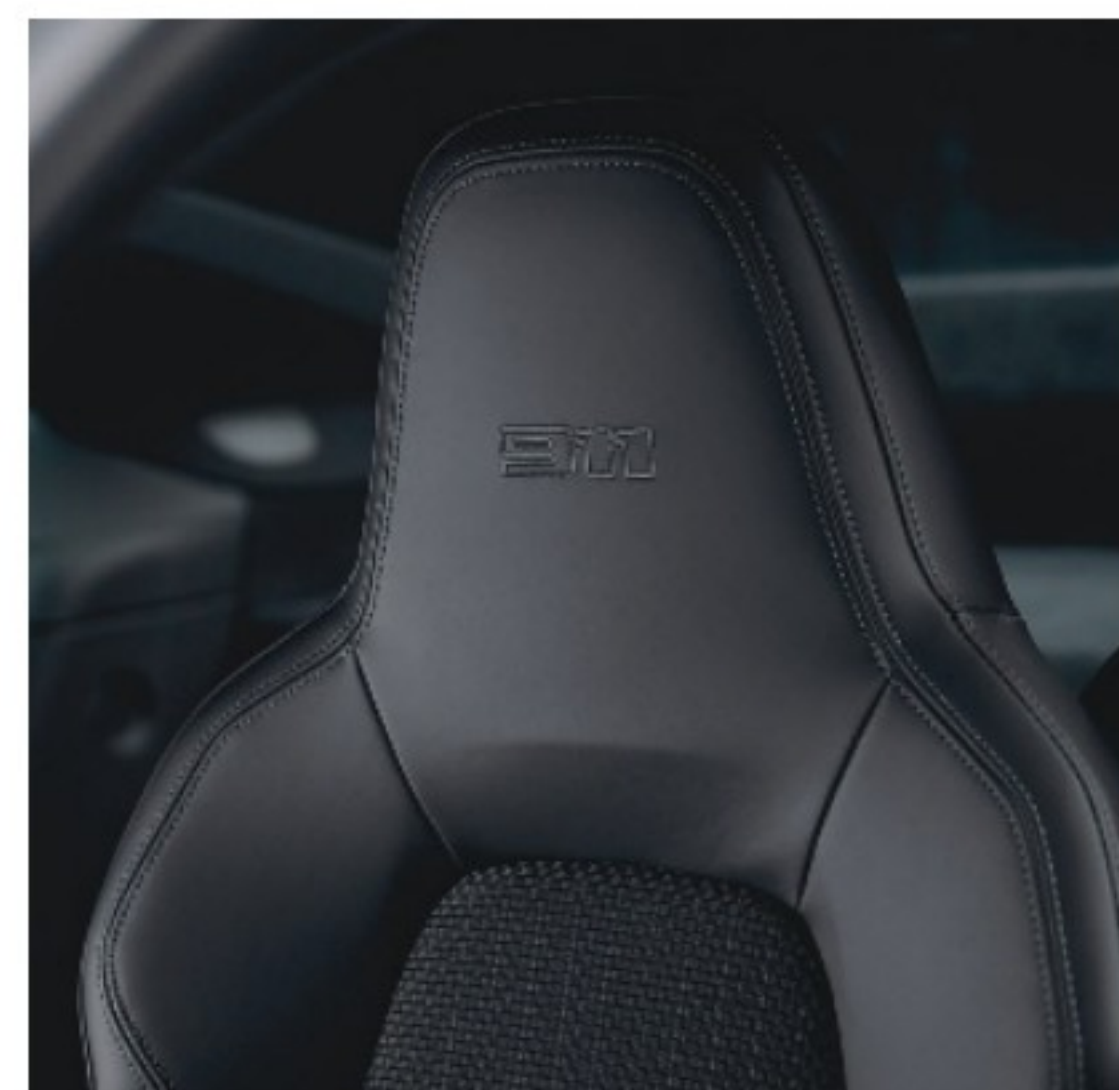
La Carrera T, en tant que version allégée de la 992, se distingue par quelques choix d'équipements délibérément orientés vers une réduction de poids sans pour autant sacrifier le confort essentiel. Les sièges baquets en carbone sont disponibles en option, alors qu'ils ne sont pas disponibles sur la Carrera normale. De série, la Carrera T se contente néanmoins des sièges Sport Plus à 4 réglages électriques. Le pack intérieur Carrera T permet de bénéficier d'une sellerie spéciale avec du cuir recouvrant le tableau de bord, les portières et la partie latérale des sièges, tandis qu'un tissu noir à rayures Vert Léopard ou Gris Ardoise habille la partie centrale des sièges. Vous retrouverez la couleur contrastante sur les ceintures de sécurité, les coutures des sièges et le monogramme « 911 » qui habille les appuie-têtes. La suppression des sièges arrière est une autre mesure notable, rappelant l'objectif de cette version de la Carrera : une expérience de conduite épurée et une 911 allégée. Il restait possible d'avoir les

sièges arrière en option gratuite. Les vitrages sont également allégés. Le tableau de bord, quant à lui, reste fidèle à l'esthétique minimaliste de Porsche, mais intègre les dernières innovations technologiques. Le volant Sport GT est de série. Derrière le volant se trouve bien l'écran central de 10,9 pouces, l'instrumentation étant identique au reste de la gamme. La Carrera T dispose de série du pack Sport Chrono, une option à 2400 € sur une Carrera S. Le confort n'est que très peu affecté par la garde au sol abaissée ou le vitrage allégé.

2023 NUANCIER INTÉRIEUR	
—	Cuir partiel et Tissu Coutures contrastantes
—	Noir
—	Noir – Gris Ardoise
—	Pack intérieur Carrera T (Tout cuir et tissu – Coutures contrastantes)
—	Noir – Vert Léopard
—	Noir – Gris Ardoise



Seuils de porte siglés.



Les sièges Sport Plus sont de série.

CHÂSSIS / TRAINS ROULANTS



Contrairement à une Carrera, la Carrera T a droit de série aux jantes de 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière.

Le châssis de la Carrera T repose sur une suspension PASM Sport abaissée de 10 mm par rapport aux versions standards. Rappelons que cette suspension n'est pas disponible sur les Carrera normales. Porsche a intégré de série le Pack Sport Chrono sur la Carrera T, apportant des modes de conduite supplémentaires qui modifient la réponse de la suspension, du moteur et de la direction. Le système Porsche Torque Vectoring (PTV), qui comprend un différentiel arrière autobloquant mécanique, améliore la motricité en virage. Ce différentiel gère la répartition du couple entre les roues arrière, offrant une adhérence optimisée même lors des phases d'accélération en sortie de virage. Avec la PDK, vous aurez le différentiel électronique PTV Plus. Pour ceux en quête d'une maniabilité encore plus affûtée, les roues arrière directrices sont disponibles en option, ce qui n'est pas le cas sur la Carrera de base. Les roues passent de série au grand format de 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière, chaussées de pneus de dimensions 245/35 à l'avant et 305/30 à l'arrière, normalement en option sur les Carrera.

L'un des points forts du châssis de la Carrera T réside dans sa légèreté, avec un poids total réduit à 1 470 kg, soit 35 kg de moins que la Carrera standard équipée de la boîte PDK. Cette réduction de poids est rendue possible par l'élimination des sièges arrière, l'utilisation de vitres allégées et d'une batterie optimisée en termes de poids.

En conclusion, le châssis de la Porsche 911 Carrera T constitue clairement l'un des éléments clés de l'expérience de conduite la T, et c'est ce qui justifie tout son attrait au volant. Vous seriez surpris par son tempérament. →

2023 / FICHE TECHNIQUE

	992 Carrera T
Longueur	4 519 mm
Largeur	1 852 mm
Hauteur	1 300 mm
Empattement	2 450 mm
Voie avant	1 585 mm
Voie arrière	1 559 mm
Volume du compartiment à bagages	132 l
Disques avant	330 mm
Disques arrière	330 mm
Pneus avant	245/35 ZR20
Jantes avant	8,5J x 20
Pression pneus avant	2,1 bar
Pneus arrière	305/30 ZR21
Jantes arrière	11,5J x 21
Pression pneus arrière	2,3 bar
Poids à vide	1 470 kg, 1 505 kg en PDK



La suspension sport PASM est livrée de série et les roues arrière directrices sont proposées en option.

MILLÉSIME 2023

992 DAKAR





UN PEU D'HISTOIRE

C'est en novembre 2022 que la 992 Dakar a été dévoilée au public. Cela faisait de longs mois qu'elle avait été surprise sur les routes du Grand Nord, soigneusement camouflée même si sa garde au sol ne laissait

aucun doute quant à l'arrivée d'une 992 un peu spéciale. Comme pour la GT3 RS, *Flat 6 Magazine* fera partie des tous premiers à être invité à une présentation en tout petit comité à l'usine. Ce qui nous avait valu

beaucoup d'informations exclusives dispensées par Thomas Krickelberg, le chef du projet. Nous intégrons ses témoignages déjà parus dans le numéro de décembre 2022.

DÉTAILS EXTÉRIEURS



Le Vert Ombre métallisé fait partie du nuancier spécial pour la Dakar. Le kit de transport sur le toit fait partie des options.

A l'avant, le bouclier de la Carrera GTS a été redessiné avec ce soubassement renforcé en inox que l'on distingue sur les photos. Les prises d'air sont protégées des débris par des grilles. Le capot avant en carbone est emprunté directement à la GT3, principalement pour des raisons esthétiques. Les ailes avant et arrière ont été élargies. Le capot arrière accueille un aileron fixe dessiné spécifiquement pour la Dakar. Il est en carbone et procure un peu d'appui supplémentaire. Le bouclier arrière a également été redessiné pour accueillir une protection en inox. Thomas Krickelberg précise que les soubassements ne bénéficient

d'aucune protection particulière. « Nous n'avons jamais endommagé les soubassements en dépit des batteries de tests effectués. Néanmoins, un carénage renforcé sera proposé en option. » Enfin, le vitrage arrière et la batterie sont allégés. Notez à l'avant comme à l'arrière un crochet de remorquage en aluminium. S'agissant d'un modèle inspiré du Rallye, Porsche a imaginé une livrée spéciale baptisée « Pack Rallye Design », qui ne fait que renforcer le pouvoir d'attraction de la Dakar. La peinture bi-ton Blanc – Bleu Gentiane est rehaussée de bandes décoratives Rouge et Or. Un hommage direct aux livrées de la 911 type 953 qui a

remporté le Dakar en 1984 et de la 959 qui a réédité l'exploit en 1986. Le lettrage « Roughroads » (« routes accidentées », en français) vient opportunément remplacer le nom de Rothmans, le sponsor historique que les législations anti-tabac interdisent d'afficher dans de très nombreux pays. Seul le prix du pack Rallye Design vous fera bondir : 26 061 €. Mais ce n'est pas un sujet pour ceux qui ont les moyens, et le pack Rallye Design est vraiment réussi. Une autre couleur spéciale accompagne la sortie de la 911 Dakar : il s'agit du Shade Green, baptisé Vert Ombre en France. C'est un vert d'eau qui vire vers le bleu ou



Le pack Rallye Design est indéniablement celui qui représente mieux la Dakar et son héritage.



Le nom « Safari » n'a pas pu être retenu faute de droits sur le nom.



Capot avant de GT3.



Le bouclier avant est renforcé pour résister aux impacts.

le gris en fonction de la lumière et qui rappelle modestement le Verde Francesca des Ferrari. Disons que pour un vert, il semble un peu timide, même s'il correspond bien à l'esprit de la Dakar. D'autres nuances sont disponibles dans le nuancier de série et vous pouvez également piocher dans les peintures sur échantillon (programme PTS) de la Porsche Exclusive Manufaktur. Dernier point, des ensembles de bandes décoratives étaient également proposés. Le premier est l'ensemble décoratif « Rallye 1974 » (4 547 €) et le second est l'ensemble décoratif « Rallye 1978 » (6 494 €). Tous deux s'inspirent de livrées de rallye et sont disponibles

avec l'ensemble des couleurs du catalogue à l'exception du pack Rallye Design. Notons enfin que Porsche propose une rampe de toit optionnelle. Capable de supporter une charge de 42 kg, vous pourrez y installer un jerrycan, des pelles et du matériel de désensablage. Une rampe de phares supplémentaires est intégrée dans la rampe de toit, et une prise 12 Volts sur le toit vous permet d'alimenter les phares. Les jantes Dakar sont spécifiques au modèle : elles sont en 19 pouces à l'avant, 20 pouces à l'arrière et peintes de série en noir satiné. Lorsque vous sélectionnez l'option Pack Rallye Design, elles sont peintes en blanc. →

2023 / NUANCIER EXTÉRIEUR

Teintes unies	
	Blanc
	Noir
Teintes métallisées	
	Argent GT
Teintes spéciales	
	Vert Ombre
	Bleu Requin
	Gris Glacé
Pack Rallye Design	
	Blanc/Bleu Gentiane

MOTEURS / PERFORMANCES



Les capacités de franchissement de la Dakar sont réelles, et au niveau d'un Cayenne. Une 911 pour faire de telles acrobaties, c'est à la fois très étrange, et très rafraîchissant.

La base, vous la connaissez fort bien : c'est une 992 Carrera 4 GTS. La motorisation n'a pas évolué d'un iota, nous sommes en présence d'un six cylindres à plat de 3 litres alimenté par deux turbos dont la puissance maximale culmine à 480 ch. Nous ne nous attarderons pas davantage sur les détails techniques de ce moteur que nous avons traité dans la section consacrée à la Carrera GTS. Un mot tout de même sur les performances. Entre les gros pneus, la garde au sol élevée et le poids supplémentaire, il va sans dire que la Dakar est moins performante qu'une GTS normale. Cependant, elle se défend bien. Le 0 à 100 est abattu en 3.5 secondes, une sacrée performance lorsque l'on voit les pneus de tracteur qui équipent la Dakar. En comparaison, une 992 Carrera 4 GTS réalise l'exercice en 3.3 s. La vitesse max est limitée à 240 km/h. →

2023 / TABLEAU DES PERFORMANCES

Modèle	0-100 km/h			Vitesse max.
	Boîte mécanique	PDK mode normal	PDK mode Sport Plus	
992 Dakar	----	3,4 s	----	240 km/h

2023 / FICHE TECHNIQUE

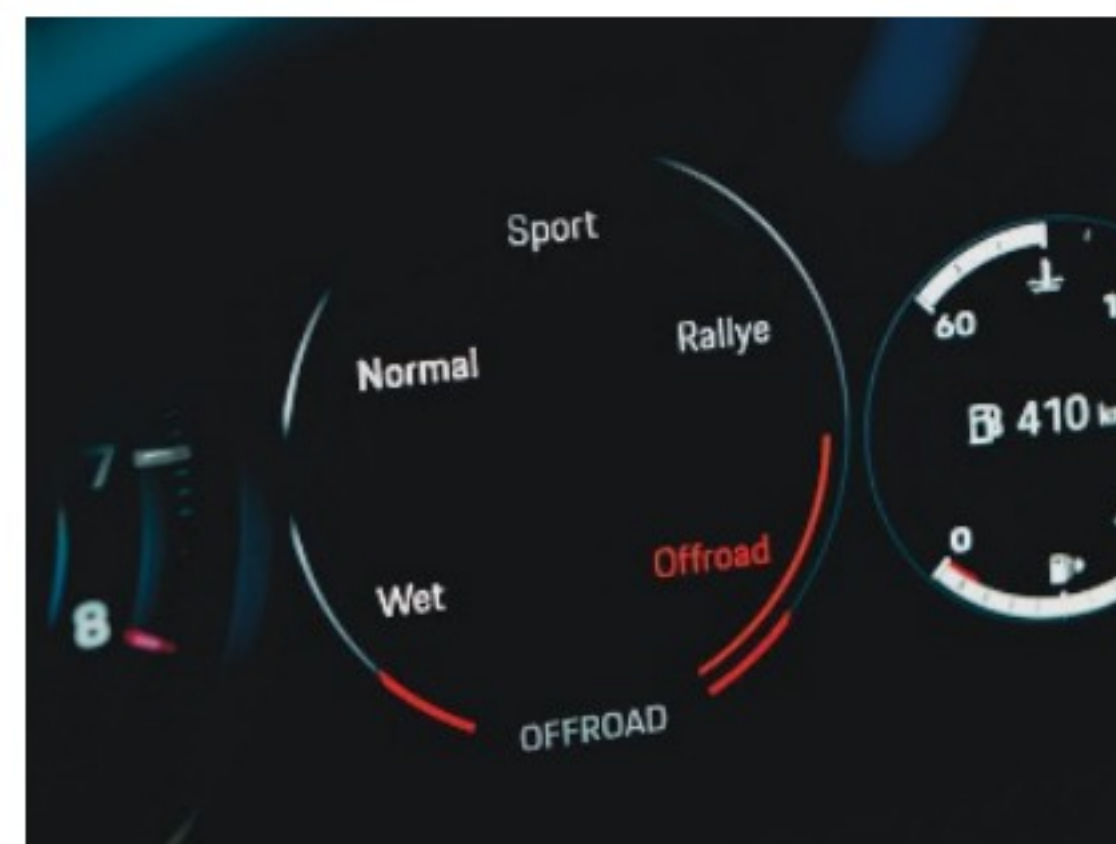
	992 Dakar
Moteur	6 cylindres à plat bi turbo en porte à faux arrière
Cylindrée	2 981 cm ³
Alésage x Course	91 mm x 76,4 mm
Puissance	480 ch à 6 500 tr/min
Couple	570 Nm entre 2 300 et 5 000 tr/min
Rapport volumétrique	10,2:1
Lubrification	Carter sec
Injection	Injection directe
Carburant	SP 98
Capacité du réservoir	64 litres, 90 litres en option
Capacité du réservoir d'huile	7,5 litres



TRANSMISSIONS

Le 6 cylindres est combiné à une boîte PDK quasiment identique à celle d'une 992 classique. « *Seule la programmation électronique a évolué pour tenir compte des nouveaux modes de conduite* » précise Thomas Krickelberg. La boîte manuelle ne sera pas disponible. Il faut préciser que de nouveaux modes de conduite ont été programmés spécifiquement pour la

Dakar. Le mode « Rallye » est conçu pour les surfaces meubles (gravier, chemins de terre) et la transmission intégrale favorise les roues arrière. Le mode « Offroad » est conçu pour les franchissements (passage à gué, dunes etc.). Enfin, le « Rallye Launch Control », conçu pour faire des départs arrêtés sur des surfaces glissantes.



Le mode Offroad est inédit sur une 911.

HABITACLE / ÉQUIPEMENTS



Les baquets sont de série mais peuvent être remplacés par les sièges Sport Plus. Les inserts sont peints couleur Céramique.

Lorsque vous montez à bord de la Dakar, elle vous met dans l'ambiance, sans pour autant vous dépayser. On est bien à bord d'une 992. Les sièges de série ont été remplacés par des baquets en carbone à dossier fixe, et les sièges arrière se sont fait la malle. Les sièges Sport Plus, classiques et plus confortables avec pack mémoire et 18 réglages, étaient proposés en option gratuite. L'alcantara recouvre l'assise des sièges, le volant, les contre-portes et le sommet du tableau de bord. Le modèle équipé du pack Rallye Design se distinguait par des surpiqûres couleur Bleu Requin, tandis qu'un pack intérieur avec surpiqûres Vert Ombre sera également proposé en option. Les inserts décoratifs sont peints en couleur Céramique, nuance qui rappelle le blanc extérieur sur le pack

Rallye Design. Avec le pack intérieur Vert Ombre, les habillages sont en aluminium brossé plus classique. A l'exception de cela, on note que la molette du volant affiche de nouveaux modes de conduite. C'est tout ce qui permet de distinguer la 911 Dakar à l'intérieur. L'arceau de sécurité est également disponible en option, il fait partie du pack « Rallye Sport » (4 026 €) et incluait également un extincteur.



Plaque numérotée sur le tableau de bord.



L'arceau est en option.

2023 NUANCIER INTÉRIEUR

Intérieur Race-Tex avec cuir étendu

Intérieur noir - coutures Vert Ombre

Pack Rallye Design

Intérieur noir - coutures Bleu Requin

CHÂSSIS / TRAINS ROULANTS



La livrée fait écho à celle d'un célèbre cigarettier qui sponsorisait Porsche au Paris-Dakar.

Intéressons-nous maintenant à tout ce qui fait le sel de cette Dakar : sa capacité de franchissement. En premier lieu, la 992 Dakar est équipée d'une indispensable transmission intégrale, accompagnée de série par le système de gestion électronique du roulis PDCC, les roues arrière directrices, et la Dakar emprunte à la GT3 sa suspension dynamique du moteur. La Dakar bénéficie d'une garde au sol rehaussée de 50 mm par rapport à une 911 normale, et ses pneus tout-terrain sont conçus spécifiquement pour ce modèle. Avec le système de levage des essieux, vous pouvez gagner 30 mm supplémentaires de garde au sol jusqu'à 170 km/h. La Dakar est d'ailleurs montée sur des jantes spécifiques de 19 pouces à l'avant et 20 pouces à l'arrière. Les dimensions sont donc en baisse par rapport à une GTS, mais l'usage est radicalement différent. « Les pneus ont demandé beaucoup d'efforts et de réflexions car le bruit de roulage devait rester supportable sur route ouverte, précise Thomas Krickelberg. Finalement, le confort de roulage de ces pneus équivaut à des pneus hiver sur une Carrera. Nous avons été si satisfaits du résultat que nous avons décidé d'en faire la monte de série. » Et les capacités de franchissement de la 911 Dakar sont bien réelles. « Au départ du projet, nous n'avions vraiment aucune idée de ce dont serait capable la 911, donc nous n'avons pas fixé de cahier des charges précis » admet Thomas Krickelberg. Et en définitive, les capacités de franchissement de la

2023 / FICHE TECHNIQUE

	992 Dakar
Longueur	4 573 mm
Largeur	1 852 mm
Hauteur	1 311 mm
Empattement	2 457 mm
Voie avant	1 589 mm
Voie arrière	1 560 mm
Volume du compartiment à bagages	132 l
Disques avant	408 mm
Disques arrière	380 mm
Pneus avant	245/45 R19
Pression pneus avant	2,4 bar
Pneus arrière	295/40 R20
Pression pneus arrière	3,1 bar
Poids à vide	1 605 kg

911 Dakar sont équivalentes à celle du Cayenne. Impressionnant. Cela paraît surprenant, mais la 911 Dakar tire profit de son empattement plus court : grâce à celui-ci, l'angle maximal sur lequel la 911 Dakar peut monter est similaire à celui d'un Cayenne. Dernier point : les pneus. La monte Pirelli tout-terrain est de série. Il n'a d'ailleurs pas été si simple de trouver un fabricant motivé pour concevoir un pneu en si petite série, et qu'il ne sera pas possible de commercialiser pour un autre modèle. Mais Pirelli a raflé la mise avec un pneu visiblement si bon qu'il a fini en monte de série. En option, il restait possible d'opter pour des pneus été et hiver plus classiques. ●



Les pneus ont été développés par Pirelli spécifiquement pour ce modèle. Ils sont performants à la fois sur la route et surtout, hors de la route.

MILLÉSIME 2024

992 CARRERA GTS LE MANS CENTENAIRE EDITION





UN PEU D'HISTOIRE

C'est au Mans Classic, fin juin 2023, que la 992 Carrera GTS Le Mans Centenaire Edition a été présentée au grand public. Un choix loin d'être anodin, puisque cette édition limitée à 72 exemplaires sera commercialisée exclusivement sur le marché français, et qu'elle rendait hommage au passé de Porsche en endurance. Rappelons pour les plus distraits que Porsche détient le record de victoires aux 24 Heures du Mans, avec 19 victoires au classement général. Sur la base d'une Carrera GTS, la « Le Mans Centenaire Edition » propose un ensemble de touches subtiles qui la distinguent des GTS plus classiques.



La centenaire Edition tire son inspiration de la 356 SL et de la 911 GT1.

DÉTAILS EXTÉRIEURS



A l'arrière, on peut la reconnaître à son badge de grille et à son lettrage doré.

Comme nous l'avons dit, l'esthétique de la Porsche 992 GTS Le Mans Centenaire Edition est un hommage à l'héritage de Porsche aux 24 Heures du Mans, combinant des éléments de design historiques avec des touches plus modernes. La carrosserie de cette édition limitée à 72 exemplaires se distingue par une teinte unique, baptisée « Le Mans Silver », spécialement créée par le studio couleur de Porsche en collaboration avec le propriétaire actuel de la Porsche 356 SL de 1951, un modèle emblématique pour la marque. Le

spécialiste californien Rod Emory, immense peinture mondiale de la 356, a également été sollicité afin d'aider à la conception de cette peinture grise. Ce gris argenté est légèrement métallisé et presque satiné. La silhouette extérieure de la 992 GTS Le Mans Edition est rehaussée par plusieurs détails inspirés de la 356 SL et de la Porsche 911 GT1 de 1998. Les jantes, peintes en Aurum, reprennent cette même teinte argentée « Le Mans Silver » sur leur rebord extérieur. On retrouve par ailleurs d'autres éléments dorés : le lettrage

« Porsche » et l'inscription « 911 » à l'arrière.

Par ailleurs, cette version GTS se démarque par ses jupes latérales Sport Design, peintes en noir, et ses phares teintés PDLs Plus, qui apportent une touche d'agressivité et de sophistication. Les stickers noirs sur les vitres de custode sont un clin d'œil à la 911 GT1 et le badge de grille de capot moteur, fraisé à la main et arborant le logo des 24 Heures du Mans, rappelle les racines sportives de Porsche.

Enfin, des détails comme le sticker



Les numéros de portières reprennent le numéro de la 356 SL.



Le macaron célèbre les 24 Heures du Mans.

« Born in Le Mans, manufactured in Zuffenhausen » sur la lunette arrière, un clin d'œil aux modèles de course, ou encore la plaque rectangulaire avec la désignation du modèle sur la custode latérale, renforcent le caractère commémoratif de cette édition limitée. Il faut savoir que cette petite citation est en fait une boutade lancée par Marc Meurer, le PDG de Porsche France, lors d'une



La face avant est celle d'une GT3.

réunion consacrée à la conception de ce modèle. Christophe Servens, en charge de ce projet, a pourtant pris note de cette petite phrase et a fait en sorte de l'intégrer sur le modèle définitif, ce qui n'a pas manqué de toucher le dirigeant. Cette 992 GT3 Le Mans Centenaire Edition, avec ses équipements développés spécifiquement, incarne à la fois l'élégance intemporelle et l'esprit de

compétition qui définissent l'ADN de Porsche.

Derniers détails à signaler : la partie basse des rétroviseurs peinte en couleur carrosserie, les sorties d'échappement sport noires avec cerclage argent, et difficile de passer à côté des stickers de portières portant le n°46, comme la 356 SL victorieuse dans sa catégorie en 1951.

MOTEURS / PERFORMANCES



On ne s'attardera pas sur le moteur qui est celui de la 992 Carrera GT3 avec ses 480 ch et 570 Nm. Les performances sont identiques à celles d'une Carrera GT3 normale. →

Les jantes dorées sont le principal clin d'œil à la 911 GT1. La nuance Le Mans Silver a été développée spécifiquement pour ce modèle, en partenariat avec Rod Emory, un grand expert des 356.

TRANSMISSIONS

Porsche France laissait le client choisir entre la boîte PDK à 8 rapports ou la boîte manuelle à 7 rapports. Nous n'avons aucune information quant à la proportion de chaque boîte qui a été livrée sur cette série limitée, mais on est en droit de penser que les boîtes manuelles seront assez minoritaires.

Les deux boîtes étaient disponibles.



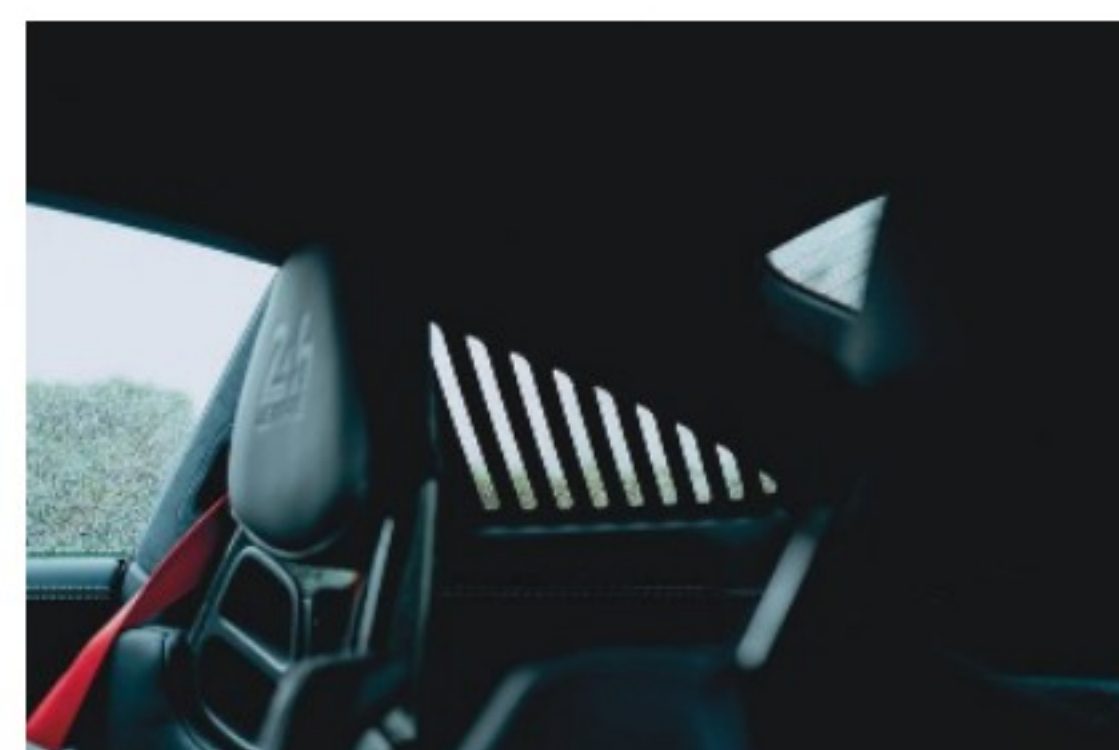
HABITACLE / ÉQUIPEMENTS



L'habitacle est très subtil, le choix du Bleu Graphite est très bien senti.

Dès l'ouverture des portes, on est accueilli par des seuils de portes en aluminium brossé, signés « 911 Carrera GT Le Mans Centenaire Edition », avec des contours habillés de cuir Bleu Graphite. Ce bleu spécifique domine l'habitacle, offrant une ambiance à la fois luxueuse et sportive. Les sièges baquets intégraux sont tendus de cuir Bleu Graphite et surpiqués de coutures couleur Craie. La bande centrale des sièges, en velours côtelé du même bleu, fait directement référence aux sièges de la 356 SL de 1951, réinterprétés ici dans une version modernisée. Le volant Sport GT, gainé de cuir Bleu Graphite et rehaussé de coutures

Craie, se distingue par un marquage à 12 heures en coloris Craie. Cet intérieur soigné intègre également des rappels visuels du Mans, comme le tracé du circuit des 24 Heures embossé sur l'accoudoir central, le gaufrage du logo des 24 heures du Mans dans les appuie-têtes ainsi que sur l'étui de la clé de contact. Les ceintures de sécurité rouges, clin d'œil aux harnais de sécurité des voitures de course, apportent une touche de contraste, tandis que les inserts en aluminium, et les fonds de compteurs blancs accentuent le contraste avec l'intérieur Bleu Graphite. Cette édition limitée fait l'impasse sur les sièges arrière. Enfin, une plaque de désignation du



Les custodes adoptent de fausses persiennes, un clin d'œil aux 356.

modèle, fixée sur la planche de bord, rappelle discrètement l'exclusivité de cette série limitée.



Les seuils de porte sont siglés.



La plaque commémorative est en face du passager.



Le tracé du Mans se trouve sur la console centrale.

CHÂSSIS / TRAINS ROULANTS

La 992 Le Mans Centenaire Edition reprend le châssis, les freins et les suspensions de la 992 Carrera GTS. On peut juste préciser que la transmission intégrale n'est pas disponible, toutes les versions seront livrées en propulsion. →

Le châssis est celui d'une Carrera GTS, sans modification. Le reproche que l'on pourrait faire à cette édition limitée est d'être avant tout un exercice de style.



MILLÉSIME 2024

992 S/T





UN PEU D'HISTOIRE

Quel coup de tonnerre dans le ciel des porschistes ! Lorsque la 992 S/T arrive en juillet-août 2023, elle suit les traces de la déjà merveilleuse 991 R. La recette, on la connaît mais

on ne s'en lassera pas : un moteur de GT3 RS, une boîte manuelle et une allure un peu plus discrète dépourvue d'ailerons à tout-va. Et pour couronner le tout, la S/T est une édition limitée

à 1963 exemplaires numérotés, pour fêter dignement les soixante ans de la 911.

DÉTAILS EXTÉRIEURS



De face, sans le toit à double bossage, on pourrait la confondre avec une GT3 Touring.

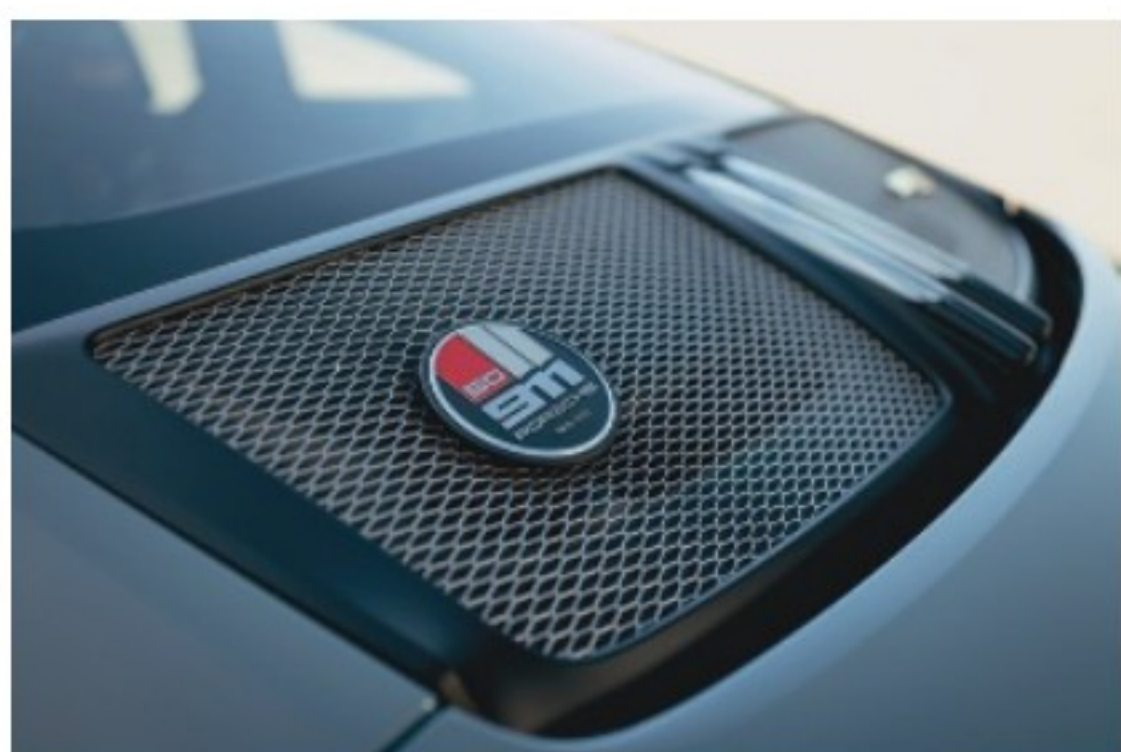
De face, si vous regardez distraitement, vous penserez être nez-à-nez avec une GT3 Touring : pas d'extracteurs au sommet des ailes, un capot en carbone de GT3 Touring, elle se distingue uniquement par le toit à double bossage emprunté à la RS. De profil, on reconnaît cette fois-ci les portes ciselées de la GT3 RS. Un extracteur d'air, certes plus discret que celui d'une GT3 RS, parachève le dessin des ailes avant. Pas de prises d'air dans les ailes arrière, pas de dérives sur le toit, pas non plus d'immense aileron sorti tout droit d'une voiture de course, la S/T joue davantage la carte de la discrétion. D'ailleurs, elle fait l'impasse sur les ailes larges de la GT3 RS puisque la caisse de base est empruntée à la GT3. Les jantes en magnésium sont de série sur la 911 ST en 20 pouces à l'avant, 21 pouces à l'arrière. C'est d'ailleurs la première Porsche à être

équipée de jantes en magnésium en série après la 964 RS, même la GT3 RS n'a pas ce privilège puisque celles en magnésium sont en option. Les freins PCCB sont également de série, avec étriers obligatoirement peints en noir. A l'arrière, une petite lèvre coiffe le volet mobile, histoire de procurer un peu d'appui supplémentaire. La couleur de lancement est le Shoreblue métallisé, Bleu Rivage métallisé dans le nuancier français. Cette couleur n'est pas sans évoquer le Bleu Etna des 356. Le Bleu Rivage est disponible en dotation standard, ou permet de compléter le pack Heritage Design qui n'est proposé qu'avec le Bleu Rivage ou avec les couleurs PTS à 15 576 €. En optant pour le pack Heritage Design (une option à 14 710 €), vous bénéficierez des bandes décoratives latérales, d'un numéro sur les portières et la possibilité d'avoir des jantes peintes

en Ceramica. Les jantes peintes sont absolument superbes et se marient très bien au Bleu Rivage. D'ailleurs, qu'il est dommage que ces jantes peintes ne soient disponibles qu'avec le pack Heritage Design. →

2024 / NUANCIER EXTÉRIEUR

Teintes unies	
	Blanc
	Noir
Teintes spéciales métallisées	
	Bleu Rivage
	Vert Ombre
	Bleu Gentiane
	Argent GT
	Gris Glacé



Le macaron des séries Heritage Design.



Le nom S/T n'avait pas été utilisé depuis 1972.



Le lettrage doré est réservé au pack Heritage Design.



Les bandes décoratives et les numéros sur les portières sont optionnels.



Alors que la GT3 RS adopte des ailes larges et un aileron façon aile d'avion, la S/T joue la carte de la discrétion. C'est ce qui fera son succès.

MOTEURS / PERFORMANCES



Avec ce moteur magique, le volant moteur monomasse permet des envolées dans les tours sont encore plus vives. On aimerait vous dire que la S/T ne se distingue pas d'une GT3 Touring pour vous faire économiser un gros billet, mais non : la S/T fait encore plus fort.

La 911 S/T embarque à son bord un six cylindres atmosphérique dont vous avez déjà entendu parler : il s'agit ni plus ni moins du 4 litres de la 992 GT3 RS. Il produit toujours 525 ch à 8500 tr/min et le régime maximal atteint la zone magique des 9000 tr/min. Lors de la présentation presse, l'ingénieur en chef en charge du projet avait souligné que les bruits

mécaniques et les montées en régime de la S/T sont exceptionnelles. Il faut vraiment conduire la voiture pour le comprendre.

Le 0 à 100 km/h est établi en 3.7 s. Loin des chronos d'une GT3 RS qui plie l'exercice en 3.2 s, mais ici, point de PDK ni de Launch Control. La vitesse maximale est bridée électroniquement à 300 km/h. Dans

la mesure où le constructeur mettait l'accent sur la légèreté et l'agilité, il a fallu faire des compromis sur le plan de la vitesse max. Faute d'une aéro assez performance et moins propice à l'appui à haute vitesse, les ingénieurs ont préféré limiter la vitesse maximale. →

TRANSMISSIONS

Alors que la GT3 RS n'est disponible qu'en boîte PDK, la 911 S/T ne sera proposée qu'avec une boîte manuelle à 6 rapports courts, avec embrayage allégé. L'utilisation d'un volant-moteur monomasse permet d'économiser 10,5 kg sur l'ensemble moteur-boîte. L'usage de ce volant-moteur monomasse garantit des montées en régime encore plus vigoureuses. Une vraie machine à plaisir.



La boîte manuelle est la seule disponible, et c'est tant mieux. L'engagement du conducteur est total, et elle est même excitante à conduire sur circuit.



HABITACLE / ÉQUIPEMENTS

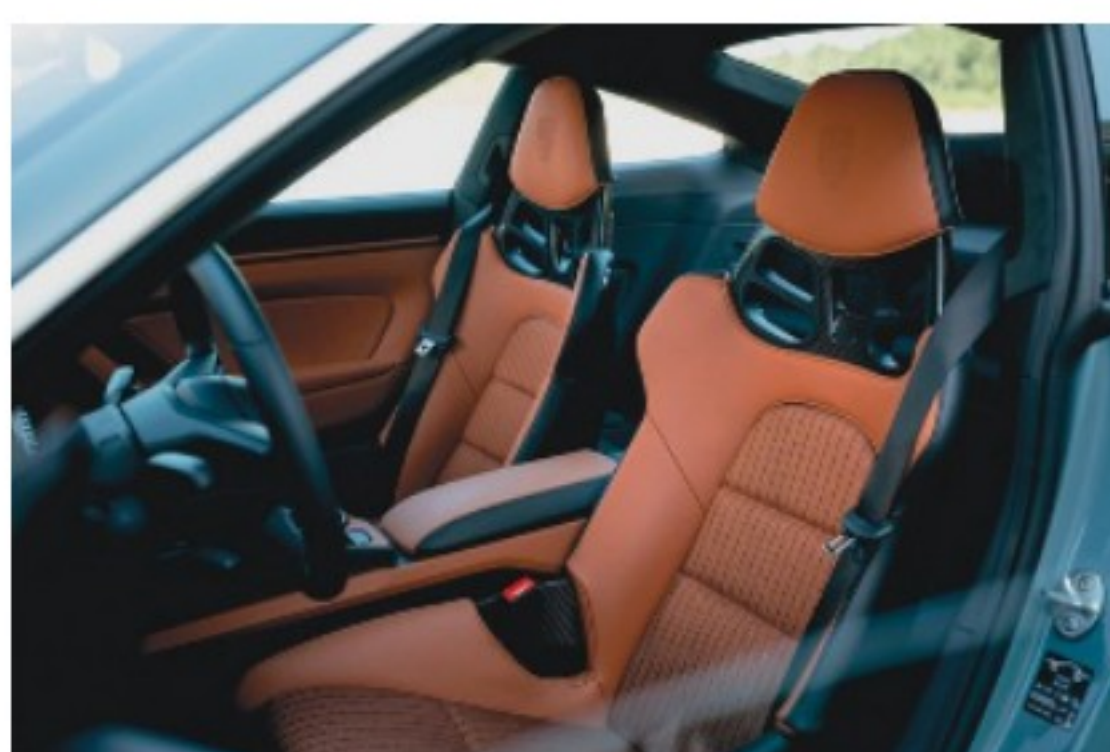


De série, vous pouvez choisir l'habitacle noir avec tissu rayé.



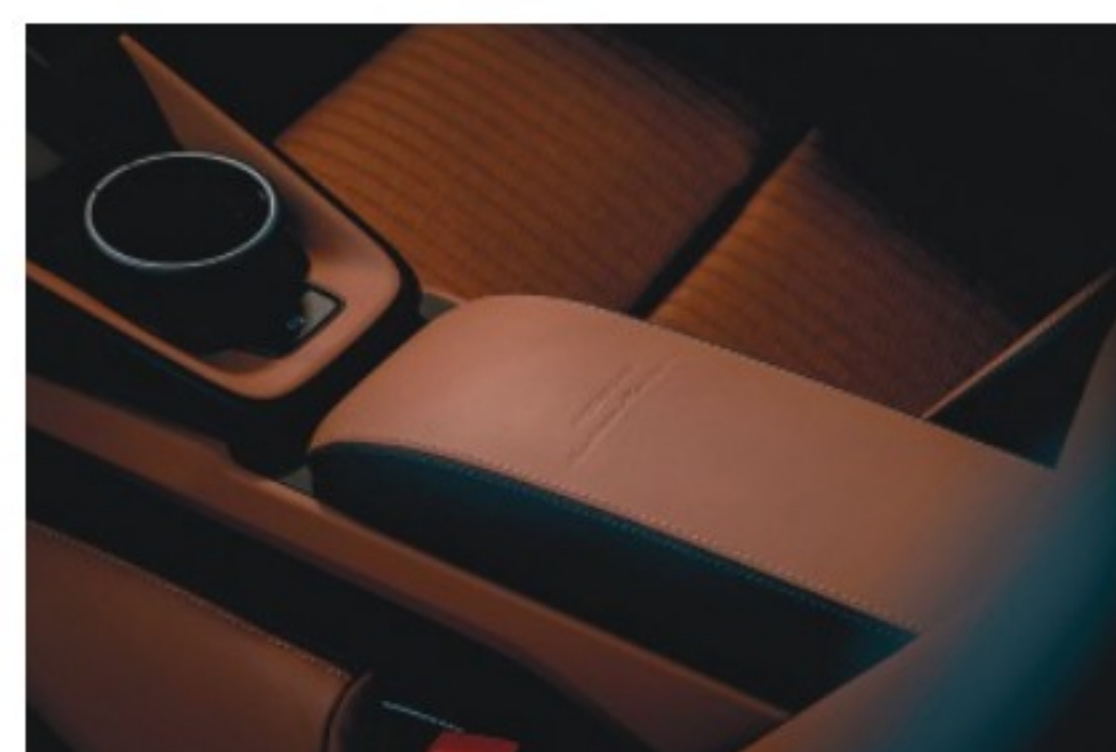
Legende La plaque numérotée est côté passager.

Dans l'habitacle, les baquets en carbone sont de série, tandis que des sièges Sport Plus à 4 réglages électriques seront disponibles gratuitement. Les moquettes allégées permettent d'économiser 2 kg. Un arceau de sécurité en carbone est proposé en option moyennant 4 596 €, mais sa présence ne nous semble pas indispensable. Côté coloris, vous aurez le choix : d'abord, une sellerie standard en cuir noir avec assise en textile noir à fines rayures grises. Elle se veut un peu plus sportive, avec notamment des poignées de maintien en carbone. L'autre option proposée pour l'intérieur vient avec le pack Heritage Design : une sellerie bicolore Noir/Cognac Classic avec assise centrale en textile de couleur similaire. Le volant sport est en cuir lisse, le Race-Tex n'est pas disponible. Un dernier point concernant l'habitacle : en dépit de la recherche



L'intérieur Cognac-noir du pack Heritage Design.

acharnée d'allègement, le système de communication PCM fait toujours partie de la dotation de série dans l'habitacle, et il ne sera pas possible de le retirer. Le PCM commande aujourd'hui trop de fonctions du véhicule pour que l'on puisse le retirer sans revoir l'intégralité de l'électronique.

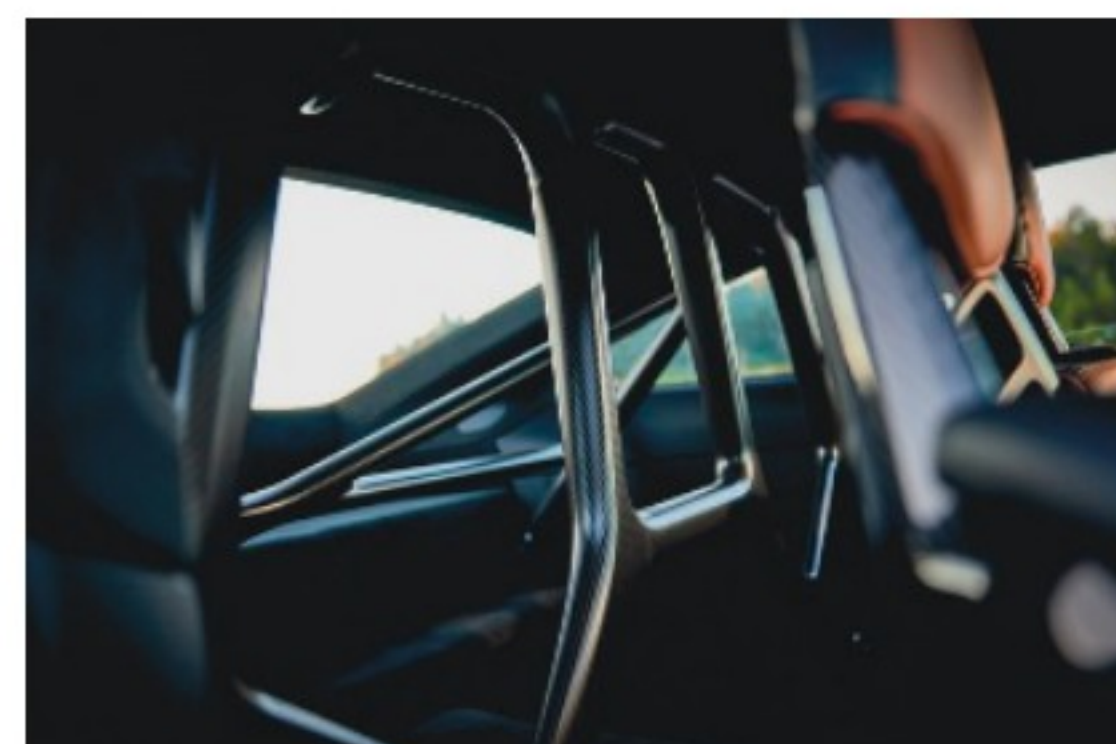


Signature Exclusive Manufaktur sur la console centrale.



Les graduations du compte-tours sont vertes.

2024 NUANCIER INTÉRIEUR	
	Intérieur cuir / Sièges cuir Noir avec coutures contrastantes en Argent GT
	Intérieur cuir Heritage Design Noir- Classic Cognac avec tissu classic Cognac



L'arceau en carbone est en option.

CHÂSSIS / TRAINS ROULANTS

La philosophie qui a dicté les choix techniques réalisés sur la 911 S/T répondait à un objectif : le plaisir de conduite à tout prix, d'où la recherche de légèreté. Nous l'avons déjà dit, la base est celle, plus étroite et plus légère, d'une GT3. Le capot avant, les ailes et les portières sont en carbone. Les ingénieurs ont fait l'impasse sur les roues arrière directrices. « *Nous souhaitons économiser autant de poids que possible tout en créant une 911 très agile* » nous avait expliqué Jörg Jünger, ingénieur en charge du développement de la 911 S/T. Mais faire l'impasse sur les roues arrière directrices a nécessité l'adaptation de la suspension arrière, les réglages des amortisseurs ont été ajustés en conséquence. En revanche, l'essieu avant à double triangulation qui offre à la 992 GT3 une précision inédite est maintenu. Vous serez également heureux d'apprendre que contrairement à la GT3 RS, la S/T possède toujours un compartiment à bagages sous le capot avant. Pour revenir à l'allègement, du verre plus fin a été employé pour les custodes et la lunette arrière. En définitive, la 911 S/T émerge à 1 380 kg à vide sur la balance, soit 40 kg de moins qu'une GT3 Touring. Rappelons que cet allègement tient compte également de l'utilisation des freins PCCB et des jantes en magnésium de série. ●

2024 / FICHE TECHNIQUE

	992 S/T
Longueur	4 573 mm
Largeur	1 852 mm
Hauteur	1 279 mm
Empattement	2 457 mm
Voie avant	1 601 mm
Voie arrière	1 553 mm
Volume du compartiment à bagages	132 l
Disques avant	410 mm
Disques arrière	390 mm
Pneus avant	255/35 ZR20 97Y XL
Jantes avant	9,5J x 20 ET 46
Pneus arrière	315/30 ZR21 105Y XL
Jantes arrière	12J x 21 ET 45
Poids à vide	1 380 kg



La ST est la première 911 à avoir des jantes en magnésium de série depuis la 964 Carrera RS. La couleur Ceramica est disponible uniquement avec le pack Heritage Design.



Elle est faite pour rouler et pour avaler les virages. Les propriétaires qui ont pu en commander une ont intérêt d'en profiter !

MILLÉSIME 2025

992 TURBO 50





UN PEU D'HISTOIRE

En plein cœur de la Monterey Car Week en Californie, Porsche présente un véhicule hommage aux 50 ans de la Turbo avec la 992 Turbo « 50 Years ». Ce n'est pas surprenant, d'autant que cette année 2024 était consacrée à l'anniversaire de ce modèle emblématique de la gamme 911. Elle est commercialisée sur la base d'une 992 Turbo S millésime 2025, ce sera vraisemblablement le dernier modèle présenté sur la base de la 992 Phase 1.

Les bandes décoratives Turbo sont de série



DÉTAILS EXTÉRIEURS



Le Rouge Indien fait écho aux premières 930 Turbo, mais combien d'acheteurs se risqueront à choisir le rouge ?

Porsche précise bien que la Turbo 50 Years est construite sur la base des modèles 2025 de la 992 Turbo S, ce qui confirme qu'il s'agit d'un modèle du millésime 2025. Sur la base d'une 992 Turbo S classique, on distingue un premier élément singulier : la « 50 Years » est la première 911 à faire l'usage de la finition Turbonite pour les emblèmes sur le capot et les jantes. Cette teinte spéciale est également utilisée pour le logo de la version Turbo 50.

Un autre élément de design qui capte l'attention est l'utilisation du Gris Anthracite pour des éléments de carrosserie comme la lame de l'aile arrière, le bas du pare-chocs arrière, les bases des rétroviseurs et les entrées d'air. Cette couleur subtile mais élégante crée un contraste raffiné avec le reste de la carrosserie, encore plus lorsque vous choisissez une autre couleur que le gris. La référence aux premières Turbo est également présente par le biais des décalcomanies « Porsche » sur les flancs, mais surtout les décalcomanies « Turbo » grises qui parcourent le

sommet des portières et des ailes arrière. D'autres touches distinctives incluent un badge sur la grille du capot moteur arrière, orné d'une icône de turbocompresseur et de la mention « 1974-2024 », renforçant le caractère commémoratif de cette édition limitée à 1974 exemplaires numérotés. Les jantes Design Exclusive Turbo S en Turbonite complètent l'ensemble en accentuant la posture sportive et élégante de la voiture. En option, vous pourrez également vous tourner vers le pack Heritage Design (14 616 €). Dans ce cas, Porsche vous

recommande d'opter pour le Vert Aventurine métallisé, même si les autres couleurs sont disponibles. Vous bénéficiez par ailleurs de décalcomanies supplémentaires sur les portes, les jantes sont remplacées par le très élégant modèle « Sport Classic » à 5 branches peintes en blanc et argent. De plus les logos « Turbo 50 » et « Porsche » sur le capot arrière sont en finition dorée. Ce pack Heritage Design s'accompagne d'une finition intérieure spécifique dont nous parlerons dans la section habitacle.



Le logo est réservé au modèle.



Elle possède elle aussi un macaron spécial.



Elle reprend le moteur de la Turbo S à l'identique, avec 650 ch.

MOTEURS / PERFORMANCES

Le moteur est emprunté à la 992 Turbo S, toujours fort de 650 ch et 800 Nm, nous ne reviendrons pas dessus. Seul petit ajout qui

le différencie d'une Turbo S « normale » : la présence de l'échappement sport avec embouts d'échappement noirs.

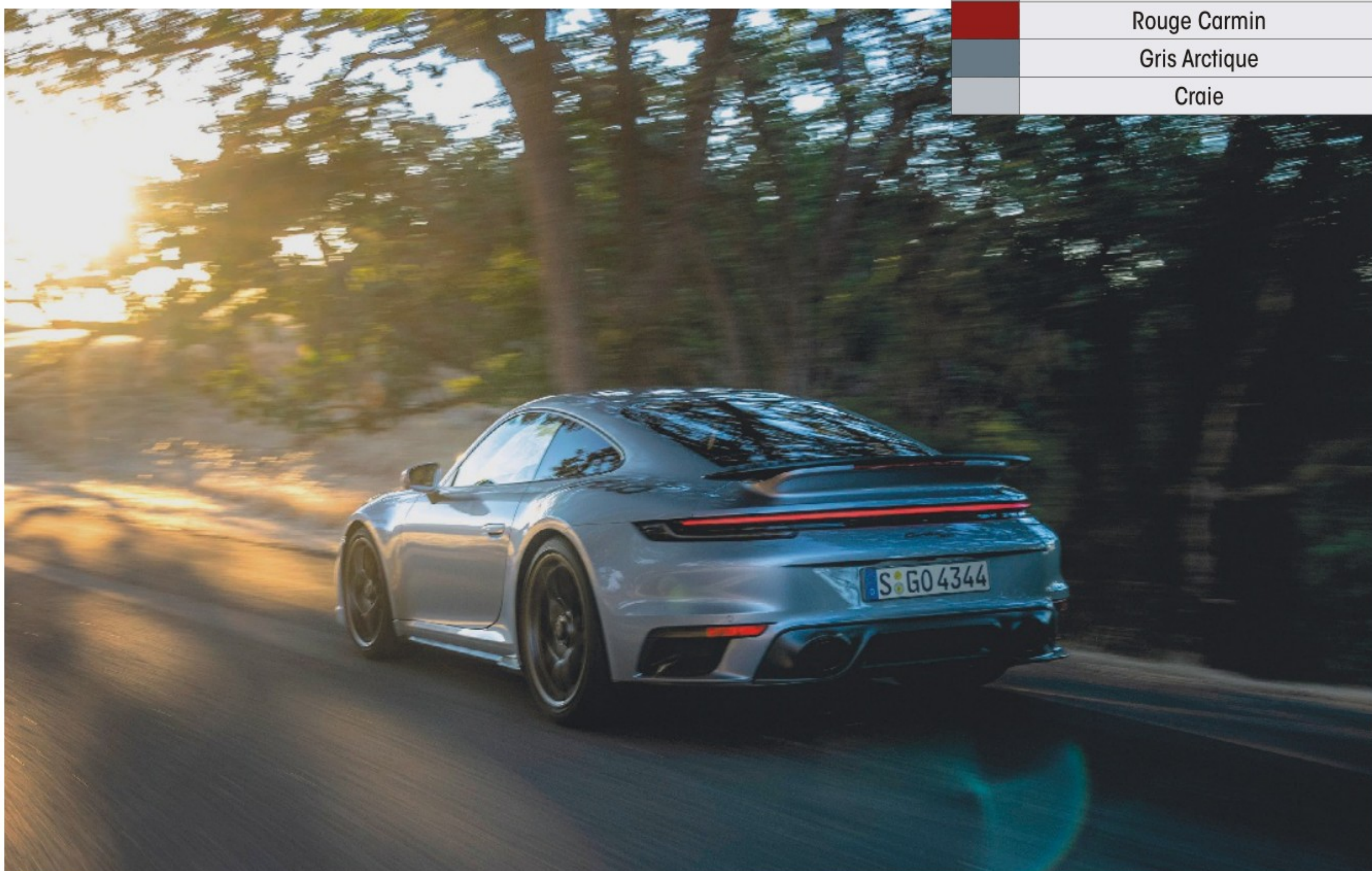
TRANSMISSIONS

Il n'y a pas grand-chose à ajouter de ce côté-ci, notre édition limitée est équipée de la même boîte PDK à 8 rapports que toutes les Turbo S. →

La Sport Classic offrait une configuration assez atypique, tout juste inspirée de la Turbo. La Turbo 50 est une « simple » Turbo S retravaillée.

2025 / NUANCIER EXTÉRIEUR

Teintes unies	
	Blanc
	Noir
	Rouge Indien
Teintes métallisées	
	Noir Intense
	Vert Aventurine
	Bleu Gentiane
	Argent GT
Teintes spéciales	
	Gris Glacé métallisé
	Rouge Carmin
	Gris Arctique
	Craie



HABITACLE / ÉQUIPEMENTS

Si vous avez choisi l'option pack Heritage Design, l'élément le plus distinctif de l'intérieur est sans doute le tartan McKenzie qui recouvre l'assise des sièges, l'intérieur des portières et la baguette décorative du tableau de bord. Ce motif emblématique, qui évoque immédiatement l'esthétique des modèles Turbo des années 1970, est une référence explicite aux premières 911 Turbo, et ne manque pas d'évoquer une certaine Golf GTI, même si c'est probablement involontaire.

Les accents en Turbonite, sont subtilement répartis à travers l'habitacle. On les retrouve notamment sur les ceintures de sécurité, les commandes, les coutures décoratives et les inserts en cuir noir, renforçant l'unicité de cette édition limitée. Ce jeu de contraste entre le tartan et le Turbonite apporte une harmonie visuelle qui distingue nettement cette version des modèles de série standard.

Le souci du détail se prolonge jusque dans les seuils de portes en aluminium brossé noir, où un logo rétroéclairé « Turbo 50 » s'illumine à chaque ouverture de porte, ajoutant une touche de sophistication et



Tous les équipements de confort sont à bord, il n'y a pas beaucoup d'options à cocher.

de modernité. Ce logo se retrouve également brodé sur les appuie-têtes des sièges Adaptive Sports Seats Plus, renforçant l'identité exclusive de ce modèle. De plus, un autre logo « Turbo 50 » est présent sur le dos du siège arrière gauche, une signature discrète mais significative de cette édition spéciale.

En l'absence du pack Heritage design, vous pouvez bénéficier d'un intérieur tout cuir noir. Dans ce cas, le blason Porsche sur le volant est également en finition Turbonite, ce qui n'est pas le cas avec le pack Heritage Design. On trouve par ailleurs du Race-Tex perforé qui habille les montants de pare-brise, les pare-soleil et le ciel de toit.

Une plaque en aluminium, située au-dessus de la boîte à gants, comporte le numéro d'édition limitée de votre Turbo 50 Years.

En lieu et place du chronomètre au tableau de bord, une horloge Porsche Design Subsecond au design spécial Turbo 50. Ce détail n'est pas seulement fonctionnel, il fait écho à la montre chronographe spéciale qui est disponible exclusivement pour les propriétaires de la 911 Turbo 50 Years, renforçant ainsi le lien entre l'horlogerie Porsche Design et les modèles de la marque. Enfin, le Porsche Communication Management (PCM), qui inclut toutes les fonctionnalités de navigation, de communication et de divertissement, est bien entendu de série. ●



C'est avec l'intérieur cuir en tartan qu'elle prend tout son sens.

CHÂSSIS / TRAINS ROULANTS

La 992 Turbo 50 Years bénéficie du châssis de la Turbo S, mais en ajoutant quelques équipements supplémentaires livrés de série : la suspension PASM Sport abaissée de 10mm, judicieusement accompagnée du système de levage de l'essieu avant. Ajoutez à cela les étriers de freins peints en noir, même si la couleur de ces derniers n'a aucun impact sur les qualités dynamiques de l'auto.



2025 NUANCIER INTÉRIEUR	
Intérieur tout cuir	
Noir	
Intérieur cuir-tissu	
Cuir noir avec tartan McKenzie	

Les jantes Turbo S Exclusive Design sont peintes en Turbonite. En option, vous pouviez choisir les jantes Sport Classic.

PORSCHE

Frissons garantis sur la piste cet hiver.

KITS MANTHEY PAR PORSCHE TEQUIPMENT.

Préparez-vous à redécouvrir le circuit et votre véhicule, avec des sensations inédites grâce au kit complet ou à des pièces individuelles adaptés à votre modèle.



Rendez-vous au Porsche Experience Center Le Mans, en Centre (Service) Porsche ou sur www.porsche.fr pour plus d'informations.



Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

**PLUS DE
5 000 PORSCHE VENDUES
DEPUIS 1997 !**

**MAIS SURTOUT,
CHEZ NOUS,
VOUS RESSORTIREZ
DU SHOWROOM
AVEC LA BANANE.**



VOUS NOUS AVEZ RECONNU ?
TROUVEZ LA PORSCHE DE VOS RÊVES PAR ICI !

