

# Performances et motorisation : plus de puissance grâce au nouveau turbo-compresseur

Le moteur est la pièce maîtresse de toutes nos Porsche. À l'arrière des nouveaux modèles 911 GTS se trouve un moteur Boxer biturbo six cylindres 3 litres de 450 ch (331 kW). Son couple maximal s'élève à 550 Nm entre 2 150 et 5 000 tr/min. Le groupe motopropulseur est 30 ch (22 kW) plus puissant que sur la 911 Carrera S et 20 ch (15 kW) plus puissant que sur le précédent modèle GTS à moteur atmosphérique. Le nouveau turbocompresseur et le relèvement de la pression de suralimentation n'y sont pas étrangers. Résultat : une meilleure reprise, une accélération plus franche et une vitesse maximale encore plus élevée. Par rapport aux modèles S actuels, tous les modèles 911 GTS sont au moins plus rapides de 0,2 seconde lors d'une accélération de 0 à 100 km/h. La première arrivée est la 911 Carrera 4 GTS Coupé dotée d'une boîte PDK en mode Sport Plus : il ne lui faut que 3,6 secondes pour franchir les 100 km/h départ arrêté. La vitesse de pointe avoisine les 300 km/h pour tous les modèles GTS. C'est sur la version Coupé équipée d'une boîte manuelle et d'une propulsion qu'elle est la plus élevée, 312 km/h (4 km/h de plus que sur un modèle S comparable).

Mais ce n'est pas tout. La GTS allie vitesse et réactivité à une excellente dynamique transversale. La 911 Carrera GTS équipée des pneumatiques de série vient à bout des 20,83 kilomètres de la Boucle Nord du Nürburgring et de ses 73 virages en seulement 7 minutes et 26 secondes. Soit avec douze secondes de moins que ses aînées et quatre secondes de moins que l'actuelle 911 Carrera S.

De surcroît, Porsche propose pour ses modèles GTS de nouveaux pneus sport UHP (Ultra High Performance) homologués pour la route qui sont spécialement optimisés pour les circuits. Ces pneus, dont la composition, le profil ainsi que la profondeur de sculpture sont conçus pour offrir de hautes performances, sont disponibles dans les centres Porsche pour tous les modèles 911 actuels. Les pneus UHP permettent d'améliorer constamment les temps au tour. Ainsi équipée, la GTS gagne quatre secondes supplémentaires sur la Boucle Nord du Nürburgring. La taille des pneus sur les jantes 20 pouces est de 245/35 sur l'essieu avant, et 305/30 sur l'essieu arrière.

La puissance n'est pas le seul facteur qui compte lorsqu'on évoque les performances d'une GTS, le son du moteur est lui aussi important. Le système d'échappement Sport avec ses sorties noires placées au centre confère au moteur Boxer un son inimitable. Son grondement sourd à l'accélération jusqu'à la limite de régime et les brefs coups d'accélérateur du double débrayage automatique en mode Sport et Sport Plus sont caractéristiques de la 911. Grâce à la coordination spécifique du moteur et de la commande des volets d'échappement et à la réduction de l'insonorisation, le son des modèles GTS vous saisit encore plus. Ce son marqué souligne lui aussi la personnalité de la voiture.

La GTS n'en demeure pas moins sobre : malgré sa puissance élevée, la 911 Carrera GTS dotée d'une boîte PDK ne consomme que 8,3 l/100 km selon le NCCE, ce qui correspond à des émissions de CO<sub>2</sub> de 188 g/km.

Tous les modèles 911 GTS à propulsion sont équipés de série d'une boîte manuelle sept rapports. La boîte Porsche Doppelkupplung (PDK) sept vitesses, disponible en option, allie la forte efficacité mécanique d'une boîte manuelle au confort de la boîte automatique pour le passage des vitesses et la conduite. Les passages de vitesse rapides sans rupture de charge, associés à un léger surcouple dans les programmes sport, améliorent les valeurs à l'accélération et permettent de raccourcir les temps au tour. Parallèlement, la polyvalence optimale et la stratégie de passage des vitesses de la boîte PDK améliorent l'efficacité de la voiture.

Un équipement de série pratique sur les modèles GTS : le sélecteur de mode au volant inclus dans le pack Sport Chrono vous permet de sélectionner facilement les différents programmes de conduite : Normal, Sport, Sport Plus et Personnalisé. En mode Sport, le moteur est encore plus vif car les temps de passage des rapports plus courts et les points de changement des vitesses optimisés de la boîte PDK offrent une accélération maximale. La boîte rétrograde plus tôt et pousse les rapports plus longtemps. En cas de rétrogradage, le double embrayage intervient automatiquement. En mode Sport Plus, ces caractéristiques sont encore plus affirmées pour des performances maximales. La fonction de départ automatisé Launch Control permet également de prendre le départ d'une course. Sur les véhicules équipés d'une boîte PDK, le sélecteur permet en outre d'activer la fonction « Sport Response ». Le moteur et la boîte de vitesses se préparent alors à fournir un maximum de puissance le plus rapidement possible. Autrement dit, une réactivité maximale pendant environ 20 secondes.