**Les nouveaux modèles 911 GTS**

**Sommaire**

Résumé : De meilleures performances, un design affirmé et une allure sportive 2

Une nouvelle génération de sportives rejoint la famille des Porsche 911 :

Cinq modèles GTS. Cinq puissances différentes. 5

Performances et motorisation : plus de puissance grâce au nouveau

turbocompresseur 5

Un châssis surbaissé plus sportif avec des roues arrière directrices sur de-mande 8

Design et aérodynamisme : un look plus affirmé et une portance accrue 11

Porsche Communication Management : l'infodivertissement simple à utiliser 13

Systèmes d'assistance en option :

plus de sécurité pour de meilleures performances 15

Informations sur la consommation 16

Résumé

**De meilleures performances, un design affirmé et une allure sportive**

Les nouveaux modèles 911 GTS sont encore plus performants et efficaces. Au total, vous avez le choix entre cinq déclinaisons : la 911 Carrera GTS à propulsion, la 911 Carrera 4 GTS à transmission intégrale - toutes les deux disponibles en versions Coupé et Cabriolet - et la 911 Targa 4 GTS. Le nouveau turbocompresseur du moteur Boxer biturbo six cylindres de 3 litres offre à la voiture de sport un surplus de puissance de 30 ch (22 kW) par rapport à l'actuelle 911 Carrera S, et un surplus de puissance de 20 ch (15 kW) par rapport au précédent modèle GTS à moteur atmosphérique. Tous les modèles sont proposés avec une boîte manuelle sept vitesses ou la boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK) en option.

**Motorisation** Le moteur Boxer biturbo six cylindres de 3 litres doté du nouveau turbocompresseur développe 450 ch (331 kW). Son couple maximal s'élève à 550 Nm entre 2 150 et 5 000 tr/min.

**Performances** La nouvelle 911 Carrera 4 GTS Coupé dotée de la boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK) et du pack Sport Chrono franchit les 100 km/h en 3,6 secondes. Désormais, la vitesse maximale de la 911 Carrera GTS coupé à propulsion dotée d'une boîte manuelle s'élève à 312 km/h. Sa consommation atteint au maximum 0,6 l/100 km par rapport aux précédents modèles à moteur atmosphérique.

**Châssis** La largeur de caisse de la Carrera 4 se traduit par une voie élargie sur l'ensemble des modèles GTS. Par conséquent, ils sont moins exposés au roulis et se montrent plus stables dans les virages. La GTS est équipée de série de jantes 20 pouces de couleur noire satinée à écrou central inspirées du modèle Turbo S. Le châssis sport actif associé au Porsche Active Suspension Management (PASM) abaisse la caisse de la GTS coupé de dix millimètres par rapport à la 911 Carrera S. Le pack Sport Chrono fait partie des équipements de série de la GTS. Sur demande, les roues arrière directrices améliorent la maniabilité tout en renforçant la stabilité à vitesse élevée.

**Design et**

**aérodynamisme** Le nouveau bouclier avant sportif distingue la GTS des autres modèles Carrera et Targa. L'aérodynamisme de la partie avant a été amélioré grâce au surbaissement du spoiler avant et à la surélévation de la hauteur de déploiement du spoiler arrière, ce qui diminue les coefficients de portance sur les essieux avant et arrière. À l'arrière, la GTS se reconnaît immédiatement aux modifications suivantes : les feux arrière teintés, les inscriptions noires, la grille d'entrée d'air et les sorties d'échappement noires situées au centre. La propulsion se reconnaît à sa baguette décorative noire à la place de la bande lumineuse entre les feux arrière. Les rétroviseurs extérieurs sportifs et les jantes à écrou central noir satiné apportent la touche finale à la vue latérale. En outre, la 911 Targa 4 GTS se pare d'un arceau Targa noir proposé pour la première fois de série.

**Son** Le système d'échappement Sport de série et la réduction de l'insonorisation confèrent à la GTS ce son caractéristique.

**Intérieur** Un habitacle sportif : les passagers de la GTS prennent place sur des sièges sport en alcantara dotés de nouvelles coutures. Les baguettes décoratives sont en aluminium brossé noir anodisé. La couronne du volant, la console centrale et l'accoudoir sont doublés d'alcantara. Sur demande, il est possible de retirer la banquette arrière sur la version Coupé pour alléger encore plus la voiture.

**Infodivertissement** Le Porsche Communication Management (PCM) et son écran tactile sont aussi faciles à utiliser qu'un smartphone. La nouvelle application Porsche Track Precision est proposée pour la première fois de série sur tous les modèles GTS. Cette innovation issue du sport automobile permet au conducteur d'enregistrer automatiquement, d'afficher tous les détails et d'analyser ses données de conduite sur son smartphone.

Une nouvelle génération de sportives rejoint la famille des Porsche 911

Cinq modèles GTS. Cinq puissances différentes.

Les cinq nouveaux modèles GTS forment la plus sportive et la plus sensationnelle des générations de 911 Carrera/911 Targa. Ils sont principalement destinés aux conducteurs qui veulent pouvoir utiliser leur voiture de sport au quotidien. Outre leurs excellentes performances, les modèles GTS disposent d'un haut niveau d'équipements de série.

Dès 1963, la 904 Carrera GTS, une voiture de course homologuée pour la route, met les technologies du sport automobile à la disposition des voitures de série. Les modèles 924 GTS et 928 GTS prennent le relais et cultivent cette philosophie dans les années 80 et 90. En 2010, le modèle fête sa renaissance avec la 911 Carrera GTS (type 997). Depuis, 15 334 versions GTS de la 911, l'icône des voitures de sport, ont été livrées à nos clients, partout dans le monde.

**Performances et motorisation : plus de puissance grâce au nouveau turbocompresseur**

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 CO2 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.

**Un châssis surbaissé plus sportif avec des roues arrière directrices sur demande**

La puissance et l'accélération longitudinale d'une part. Une vitesse élevée dans les virages et une haute précision de conduite de l'autre. Lors de la conception des modèles GTS, nos ingénieurs ont voulu améliorer la coordination des éléments du châssis afin de renforcer sa sportivité. Ils ont donc élargi la voie de la voiture par rapport à la Carrera S, qui mesure désormais 1 544 mm au niveau de l'essieu arrière même sur les modèles à propulsion. Cette modification réduit le roulis et renforce la stabilité dans les virages.

La suspension adaptative de série Porsche Active Suspension Management (PASM) améliore la tenue de route et le comportement directionnel sur les modèles de GTS Cabriolet et sur la GTS Targa. Les GTS Coupé bénéficient en exclusivité du châssis sport PASM, avec un surbaissement de la carrosserie de dix millimètres supplémentaires. De plus, d'autres systèmes eux aussi de série améliorent le comportement et la précision de la direction ainsi que l'agilité des modèles GTS : les modèles à boîte manuelle sont par exemple équipés du Porsche Torque Vectoring (PTV) et du blocage du différentiel arrière mécanique, tandis que les modèles GTS à boîte PDK sont équipés du Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+) et du blocage du différentiel arrière à commande électronique. Les deux systèmes déclenchent des freinages ciblés sur la roue arrière intérieure au virage et améliorent la motricité en cas de forte accélération dans les virages serrés. La stabilisation active antiroulis PDCC en option a été adaptée au surplus de puissance des modèles GTS.

Le châssis GTS offre une stabilité directionnelle élevée, une réaction précise de la direction et un comportement directionnel neutre. En outre, les modèles GTS sont équipés des plaquettes de frein 16 % plus grandes de la 911 Turbo et de disques de frein dix millimètres plus grands à l'avant présentant des dimensions de 350 x 34 mm. Ils sont renforcés par de nouveaux bols de disques en aluminium qui permettent de réduire les masses non suspendues et d'améliorer la dynamique de conduite.

Les freins, dotés de la ventilation optimisée et d'étriers rouges, offrent des décélérations de premier ordre, même en cas de surchauffe sur les circuits. Les modèles GTS sont équipés de série de jantes noires de 20 pouces avec écrou central. Sur les essieux avant et arrière, les jantes à écrou central sont un demi-pouce plus larges que sur la 911 Carrera S : elles mesurent désormais neuf pouces à l'avant et douze pouces à l'arrière. Cette modification augmente la surface de contact des pneus et l'adhérence.

Les roues arrière directrices sont pour la première fois disponibles en option sur tous les modèles GTS. Jusqu'à environ 50 km/h, le système oriente les roues arrière dans le sens inverse des roues avant, ce qui entraîne un raccourcissement virtuel de l'empattement. Le diamètre de braquage est ainsi réduit, le comportement de la direction dans les virages nettement plus dynamique et les manœuvres de stationnement facilitées.

À partir de 80 km/h, le système oriente les roues arrière dans la même direction que les roues avant. Résultat : un allongement virtuel de l'empattement et une stabilité accrue, par exemple lors d'un changement de voie sur autoroute. En outre, le rapport de transmission au niveau de l'essieu avant peut être appliqué de façon plus directe avec un gain de 10 %.

L'association du PASM à la suspension dynamique du moteur du pack Sport Chrono renforce encore la dynamique de conduite. Le système à régulation électronique minimise les vibrations de la chaîne cinématique et réduit les mouvements liés à la masse totale de la chaîne cinématique qui ont une incidence la dynamique de conduite. On conjugue ainsi les avantages d'une suspension dure et souple : le comportement routier est nettement plus stable lors des changements de charge et en cas de conduite rapide dans les virages. Sur les chaussées irrégulières, le confort de conduite reste quant à lui inchangé. Tous les modèles GTS ont donc un point commun : ils allient une puissance élevée à un comportement routier typique d'une voiture de sport.

Le Porsche Stability Management (PSM), qui régule automatiquement la stabilisation dans la plage des limites de la dynamique de conduite, calcule en permanence la direction de conduite, la vitesse du véhicule et la vitesse de lacet ainsi que l'accélération transversale du véhicule. En cas d'accélération sur des surfaces différentes, le PSM améliore la motricité. Le mode PSM Sport constitue une nouveauté du pack Sport Chrono de série. Ce mode permet à un conducteur averti de tester encore un peu plus les limites de la 911, sur un circuit ou lors d'un entraînement en hiver par exemple. Par rapport au mode « PSM On », cette fonction autorise des mouvements de lacet plus importants autour de l'axe vertical et un patinage plus élevé au niveau des roues motrices.

Design et aérodynamisme : un look plus affirmé et une portance accrue

Les nouveaux modèles GTS se distinguent de la 911 classique d'un point de vue technique, mais aussi esthétique. Tous les véhicules GTS bénéficient en effet de la carrosserie de la 911 Carrera 4, avec des passages de roue à l'arrière plus larges de 44 millimètres ainsi que la voie élargie de la 911 à transmission intégrale.

Le nouveau bouclier avant au design sportif, avec sa lame de spoiler noire et ses entrées d'air agrandies, est caractéristique des modèles GTS. L'aérodynamisme de la partie avant a été optimisé grâce au surbaissement du spoiler. Associé à la surélévation de la hauteur de déploiement du spoiler arrière, il permet de réduire encore les coefficients de portance sur les essieux avant et arrière. L'élargissement des entrées d'air renforce en outre l'efficacité du refroidissement au profit de la dynamique de conduite et, par conséquent, des performances sur circuit. Les phares Bi-Xénon dotés du Porsche Dynamic Light System (PDLS) et les caches peints en noir des lave-phare apportent la touche finale au design avant de la GTS. Des phares à DEL teintés sont disponibles en option.

Sur le côté, la GTS se reconnaît à ses rétroviseurs extérieurs sportifs avec leur base noire ainsi qu'aux inscriptions GTS noires. L'arceau Targa, pour la première fois en noir, est caractéristique du modèle 911 Targa 4 GTS. Tous les modèles GTS sont équipés de jantes 20 pouces à écrou central, qui étaient jusqu'ici réservées à la 911 Turbo. Les modèles GTS bénéficient en exclusivité d'une peinture noire satinée.

À l'arrière, la GTS se pare de feux arrière teintés et de sorties d'échappement noires. En outre, les baguettes peintes en noir de la grille d'entrée d'air ainsi que l'inscription GTS sur le capot arrière lui donnent une touche particulière. Sur les modèles à propulsion, une baguette décorative noire remplace la bande lumineuse des modèles à transmission intégrale. En option, le discret spoiler arrière du pack Sport Design renforce l'allure sportive de la voiture.

On retrouve à l'intérieur également les caractéristiques d'une voiture de course. Les sièges sport Plus de série (4 positions, commande électrique) enveloppent le conducteur et son passager tout en offrant un excellent confort. Les bandes centrales des sièges sont en alcantara sur tous les modèles GTS. De nouvelles coutures sur la surface d'assise permettent de distinguer le modèle GTS des modèles Carrera et Carrera S. Le volant sport GT de 360 millimètres de diamètre, recouvert d'alcantara, fait lui aussi partie des équipements de série. En option, les coutures décoratives et le compte-tours GTS du pack intérieur sont proposés en teinte contrastante.

Les baguettes décoratives en aluminium brossé noir anodisé font régner une atmosphère de compétition sportive à bord du poste de conduite de la GTS. On retrouve l'inscription GTS noire sur les baguettes de seuil. Les inscriptions GTS ornent également le compte-tours et les appuie-têtes. En l'absence de banquette arrière sur la version Coupé, une autre inscription GTS orne le tapis du tunnel central. Même l'écran TFT souhaite la bienvenue à ses passagers avec une mention GTS sur l'écran d'accueil.

Dans le cadre du pack intérieur GTS en option, les ceintures de sécurité, les inscriptions brodées sur les appuie-têtes ainsi que les coutures sur les sièges et les tapis de sol sont proposées dans les teintes contrastantes rouge Carmin ou argent Rhodium métallisé. Même le compte-tours est peint dans la couleur choisie. Dans ce cas, les baguettes décoratives sont en carbone.

## Porsche Communication Management : l'infodivertissement simple à utiliser

Les nouveaux modèles 911 Carrera GTS sont équipés de série du Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation en ligne, commande vocale et intégration du Porsche Connect. L'écran sept pouces du PCM présente une commande tactile multipoint inspirée des smartphones. Il est même possible d'écrire à la main. Les téléphones mobiles et les smartphones se connectent sans fil. Le rangement pour smartphone intégré à l'accoudoir central optimise la réception de téléphonie mobile.

Les informations sur le trafic en temps réel permettent d'accélérer et de fiabiliser la navigation. Grâce à elles, le conducteur bénéficie d'un aperçu rapide de la circulation et de l'adaptation dynamique de son itinéraire. En outre, plusieurs services Porsche Connect sont disponibles. Pour tout savoir sur les services Connect disponibles selon le pays et le véhicule, rendez-vous sur www.porsche.com/connect.

Le pack Sport Chrono fait lui aussi partie des équipements de série. En plus du chronomètre analogique du tableau de bord et du chronomètre numérique du combiné d'instruments, il comprend un affichage des performances sur le PCM. La nouvelle application Porsche Track Precision est disponible pour la première fois sur les nouveaux modèles GTS. L'application pour smartphone, issue du sport automobile, permet de se connecter directement aux systèmes du véhicule pour enregistrer automatiquement, afficher et analyser tous les détails de la conduite sur circuit. Le conducteur peut déclencher et enregistrer ses propres tours sur 130 circuits prédéfinis dans le monde. L'application lui permet d'ajouter ses propres circuits si elle ne contient pas le circuit qui l'intéresse.

Sur circuit, l'application présente la dynamique de conduite sur le smartphone. En plus des temps intermédiaires et des temps au tour, elle propose une présentation animée des écarts par rapport aux tours de référence. Pour cela, l'application exploite des données ultra-précises du véhicule ainsi que l'exacte géolocalisation transmise directement par le PCM. Des analyses graphiques des données de conduite ainsi qu'une analyse vidéo aident le conducteur à améliorer sans cesse ses performances de conduite. L'analyse vidéo exploite la caméra du smartphone qu'elle complète avec l'animation des données de conduite. Pour offrir une perspective supplémentaire au conducteur pendant son parcours, l'application génère une autre vidéo à partir d'une seconde caméra externe. L'analyse des données de conduite et la comparaison avec les autres parcours permettent d'optimiser rapidement les points de freinage et la trajectoire idéale. En outre, l'application communique le temps au tour par oral et permet de partager ses enregistrements avec ses amis sur les réseaux sociaux. Le conducteur peut exporter les analyses vidéo ou les données de conduite. Un logiciel complémentaire permet d'obtenir une analyse détaillée sur son ordinateur personnel. Les propriétaires d'une Apple Watch peuvent même configurer certaines fonctions sur leur montre. Pendant le parcours, vous pouvez par exemple mesurer votre rythme cardiaque et l'enregistrer pour l'analyser ultérieurement.

Systèmes d'assistance en option : plus de sécurité pour de meilleures performances

Grâce aux systèmes d'assistance proposés, les modèles 911 GTS s'adaptent à vos besoins personnels : en descente, le régulateur de vitesse en option freine de manière modérée en cas de dépassement de la vitesse définie. Le régulateur de vitesse adaptatif ACC (en option) dispose d'une fonction croisière si le véhicule est équipé d'une boîte PDK. En cas d'embouteillage, l'embrayage découple les roues du moteur pour permettre d'économiser du carburant

L'assistance au changement de voie renforce la sécurité des modèles GTS sur les voies rapides. Le système surveille, au moyen de capteurs radar, la zone derrière le véhicule ainsi que les angles morts. Entre 30 et 250 km/h, l'assistant déclenche un témoin d'avertissement lumineux dans le triangle du rétroviseur pour informer le conducteur de la présence de véhicules se rapprochant rapidement à l'arrière ou circulant dans l'angle mort. Si le conducteur met quand même son clignotant ou si le système détecte un changement de voie, le signal d'avertissement clignote à quatre reprises. L'assistance au changement de voie renforce le confort et la sécurité sur les autoroutes en particulier. Elle n'intervient toutefois pas sur la conduite et se désactive à tout moment.

**Informations sur la consommation**

**911 Carrera GTS :** Consommation de carburant en cycle mixte 9,4-8,3 l/100 km ;   
cycle urbain 12,9-10,7 l/100 km ; cycle extra-urbain 7,3-6,9 l/100 km ;  
Émissions de CO2 214-188 g/km

**911 Carrera 4 GTS :** Consommation de carburant en cycle mixte 9,7-8,5 l/100 km ;   
cycle urbain 13,3-10,9 l/100 km ; cycle extra-urbain 7,6-7,1 l/100 km ;   
Émissions de CO2 220-192 g/km

**911 Targa 4 GTS :** Consommation de carburant en cycle mixte 9,7-8,7 l/100 km ;   
cycle urbain 13,3-11,2 l/100 km ; cycle extra-urbain 7,6-7,3 l/100 km ;   
Émissions de CO2 220-196 g/km