



PORSCHE

Communiqué de presse

7 septembre 2015

Nouveaux moteurs, châssis perfectionné, Porsche Communication Management revisité

Plus de plaisir, de performance et d'efficience: la nouvelle Porsche 911 Carrera

Stuttgart. La 911 Carrera est depuis des décennies la voiture de sport la plus vendue dans le monde entier. La nouvelle génération qui se place maintenant dans les starting-blocks entend asseoir cette position. Pour ce faire, elle dispose de tous les atouts: moteurs Boxer turbo innovants, châssis perfectionné avec performance et confort décuplés ou encore nouveau système d'infodivertissement. Forts de plus de quatre décennies d'expérience avec les moteurs turbo – tant dans le sport automobile que sur les voitures de sport de série – ces propulseurs développés pour la nouvelle 911 Carrera affichent les meilleures valeurs en termes de performance, de plaisir dynamique et d'efficience. Le pilotage de l'essieu arrière, une option proposée pour la première fois sur les modèles Carrera, confère, si le conducteur le souhaite, un spectre dynamique encore plus énergique.

De l'extérieur, la 911 Carrera présente de nombreuses améliorations optiques: des nouveaux phares avec feux de jour à quatre points aux poignées sans coquille, voire un capot arrière retravaillé avec lamelles verticales et nouveaux feux arrière (dotés notamment de feux de stop caractéristiques à quatre points). Dans l'habitacle, le nouveau Porsche Communication Management et son écran Multitouch, de série, offrent un éventail de fonctions nettement enrichi, sachant que la commande brille de simplicité.

Nouveaux moteurs turbo: 20 ch de puissance en plus, consommation en baisse

La génération de moteurs, entièrement revisitée avec suralimentation biturbo, propulse le plaisir émotionnel au volant de la nouvelle 911 Carrera à un niveau encore plus intense: 370 ch (272 kW) attendent, sous le capot de la 911 Carrera, d'être transformés en une traction sportive, voire 420 ch (309 kW) pour la 911 Carrera S. Dans les deux cas, il s'agit d'un surplus de puissance de 20 ch (15 kW). Leur cylindrée, de trois litres, est identique. La puissance supérieure de la 911 Carrera S résulte de la suralimentation turbo avec compresseur peaufiné, d'un dispositif d'échappement spécifique et d'une gestion moteur ajustée.

Les nouveaux propulseurs Porsche se caractérisent par leur couple nettement plus musclé, qui a gagné 60 Nm, culminant à 450 voire 500 Nm (l'un comme l'autre, à partir de 1700 t/mn, constant jusqu'à 5000 t/mn), garants d'un excellent dynamisme routier. Parallèlement, les nouvelles motorisations dépassent leurs prédécesseurs avec un régime maximal de 7500 t/mn, soit nettement plus que les meilleures valeurs des turbomoteurs conventionnels – le tout souligné par une sonorité typique de Porsche.

Chaque nouvelle génération 911, comparée à l'ancienne, convainc également en termes de performance. Dans le cas présent, selon la variante moteur choisie, le modèle s'avère moins gourmand de quelque douze pour cent, c'est-à-dire que la consommation diminue d'un litre aux 100 kilomètres (au maximum). La 911 Carrera associée à la boîte à double embrayage signée Porsche (PDK) se contente désormais de 7,4 litres de carburant aux 100 kilomètres (moins 0,8 l/100 km) contre 7,7 l/100 km (moins 1,0 l/100 km) pour la 911 Carrera S dotée elle aussi de la PDK.

Les performances routières de la 911 ne sont pas en reste: la 911 Carrera Coupé embarquant la PDK et le pack Sport Chrono fonce de zéro à 100 km/h en 4,2 secondes; elle est plus rapide que l'ancien modèle de deux dixième de seconde. Quant à sa sœur 911 Carrera S, arborant les mêmes équipements, elle réalise la discipline de référence en seulement 3,9 secondes (là aussi, moins 0,2 s). Elle est donc, grâce

à cette valeur, la première 911 de la famille Carrera à passer en dessous de la barre des quatre secondes. Côté vitesse de pointe, les deux modèles se sont améliorés: la 911 Carrera peut maintenant se targuer de filer à 295 km/h (plus 6 km/h), la 911 Carrera S atteignant même les 308 km/h (plus 4 km/h).

Associée au pack Sport Chrono optionnel, la 911 Carrera dispose pour la première fois d'un bouton « Mode » au volant, inspiré du bouton hybride de la 918 Spyder. Il se compose d'un cercle amovible à quatre positions, correspondant aux modes « Normal », « Sport », « Sport Plus » et « Individual ». Ce dernier permet au conducteur, en fonction de l'équipement, de configurer ses réglages personnels, notamment ceux du PASM, des supports moteur dynamiques, de la stratégie de passage des rapports sur la PDK et du dispositif d'échappement Sport. Marié à la boîte PDK, le bouton « Mode » propose un rotacteur supplémentaire, le « Sport Response Button ». En l'actionnant, la chaîne cinématique mobilise, pendant 20 secondes, la meilleure accélération possible, préprogrammée, par exemple en vue d'effectuer un dépassement. Le rapport optimal est alors engagé et la gestion moteur, ajustée à court terme, pour assurer un répondeur encore plus spontané.

De série: châssis PASM revisité, avec surbaissement de dix millimètres

La 911 Carrera représente LA référence en termes de dynamisme parmi les voitures de sport polyvalentes. Au fil des générations, Porsche a élargi le spectre entre confort au quotidien et performances dignes de la compétition. Le châssis PASM (Porsche Active Suspension Management), nouvellement ajusté et surbaissé de dix millimètres, est embarqué d'office sur tous les modèles Carrera: une Première. La stabilité dans les virages rapides s'en trouve améliorée. Simultanément, la nouvelle génération d'amortisseurs, aux caractéristiques plus extrêmes, décuple d'une part le confort grâce à son comportement encore plus précis et, d'autre part, offre des liaisons plus fermes en conduite sportive. Les nouvelles jantes de série, arborant cinq double-rayons minces, sont chaussées de pneus à roulement optimisé et à performance accrue. Quelle que soit la variante, les jantes arrière sont plus larges (plus 0,5 pouce), se campant désormais sur 11,5 pouces, sachant que les pneumatiques arrière de la 911 Carrera S mesurent désormais 305 au lieu de 295 millimètres.

Avec le pilotage de l'essieu arrière dynamique, une option destinée à la 911 Carrera S, la technologie du châssis issue de la 911 Turbo et de la 911 GT3 s'invite à bord, conférant à la 911 nettement plus d'agilité au moment d'engager un virage. De plus, elle brille par sa grande stabilité lors des changements de voie à grande vitesse. En sus, plus maniable grâce à son angle de braquage réduit de 0,5 mètre, elle convainc tout autant dans la circulation urbaine. Ce progrès est tangible pour le conducteur via la nouvelle génération de volants, dont le design rappelle celui de la 918 Spyder. La version de base présente un diamètre de 375 millimètres contre 360 pour le modèle Sport GT, en option. Afin de garantir une aptitude au quotidien sans entrave, Porsche propose un système de levage avec vérin hydraulique intégré dans les jambes de suspension sur l'essieu avant. Sur simple pression d'un bouton, la garde au sol sous la lèvre de la proue gagne 40 millimètres en cinq secondes, évitant que le véhicule ne touche le sol, par exemple aux sorties de garages très inclinées.

Nouveau Porsche Communication Management, navigation en ligne incluse

La nouvelle 911 Carrera embarque systématiquement le PCM (Porsche Communication Management) nouvellement développé, système incluant module de navigation en ligne et commande vocale. A l'instar d'un smartphone, le PCM répond aux gestes sur l'écran Multitouch de sept pouces. Il est par exemple possible de procéder à une saisie via écriture manuscrite. Les téléphones mobiles comme les smartphones se connectent via WLAN. Le logement du smartphone, intégré dans la console médiane – une nouveauté! – garantit en outre un chargement respectueux des batteries et optimise la réception téléphonique mobile. Les innovations ne s'arrêtent pas là: l'i-Phone peut être connecté au PCM pour utiliser l'Apple CarPlay.

Quant à la navigation, elle est optimisée, livrant des infos-traffic en temps réel qui offrent au conducteur un aperçu rapide de la situation et révise l'itinéraire en conséquence. L'orientation est également facilitée par l'intégration novatrice des services Google Earth et Google Streetview. Font également partie du périmètre du PCM, le Porsche Car Connect ainsi que l'app Porsche Connect, qui sert notamment à gérer à distance certaines fonctions du véhicule, à transmettre des destinations au PCM

pour la navigation ou à accéder aux services de streaming musical de tiers, toujours via la PCM.

Systèmes d'assistance optionnels, à la fois innovants et enrichis

La 911 Carrera peut être personnalisée avec des systèmes d'assistance repensés, sur mesure en fonction des besoins individuels: le régulateur de vitesse, sur demande, peut freiner de manière modérée si la vitesse prescrite est par exemple dépassée en descente. Le régulateur de vitesse et de distance ACC (en option), allié à la boîte PDK, dispose désormais d'une fonction « Croisière ». Lorsque la circulation est congestionnée, les embrayages s'ouvrent, permettant de rouler sur l'inertie, d'où une économie de carburant. L'assistant de changement de voie, optionnel, surveille grâce à son radar le trafic arrivant par l'arrière et avertit, via des diodes LED placées sur les rétroviseurs extérieurs – du côté concerné – qu'un véhicule s'approche dans l'angle mort. Enfin, Porsche renforce la sécurité active de sa voiture de sport en la dotant de série du freinage multicollision.

Lancement commercial en décembre

Les nouveaux modèles Porsche 911 Carrera peuvent d'ores et déjà être commandés. Ils arriveront sur le marché helvétique le 12 décembre 2015 et seront proposés aux prix ci-après, valeur ajoutée et dotation spécifique au pays incluses. Le Porsche Swiss Package embarque d'office les options ci-après, sans supplément de prix: sièges chauffants, radio numérique, rétroviseur à position jour/nuit automatique avec capteur de pluie, pare-brise avec bande grise, phares principaux LED, PDLS+ inclus, assistant de parking à l'avant et à l'arrière ainsi que régulateur de vitesse. En outre, les clients helvétiques bénéficient d'une prolongation de garantie (2 + 2).

911 Carrera	CHF 116 400
911 Carrera S	CHF 133 600
911 Carrera Cabriolet	CHF 132 300
911 Carrera S Cabriolet	CHF 149 500

40 ans d'expérience Turbo dans le sport automobile et la série

Chez Porsche, innovations et développements qui font leurs preuves en conditions extrêmes de compétition sont systématiquement transférés aux modèles de série. Les tests réalisés dans le sport automobile, précisément, garantissent la performance et la robustesse des nouveaux moteurs animant les voitures de sport de la série. Dans le développement des moteurs Boxer six cylindres à suralimentation, Porsche peut se targuer de plus de 40 ans d'expérience. La suralimentation turbo avec soupape de dérivation (bypass) a ainsi été utilisée d'abord sur le bolide de course 917/10 en 1972 avant d'équiper, deux ans plus tard, la première 911 Turbo, fabriquée en série. La même année, en 1974, la 917/10 toujours devient la marraine du refroidissement de l'air de suralimentation. En 1977, cette technologie célèbre sa Première à bord de la 911 Turbo 3.3. D'autres jalons marquent le développement des moteurs turbo: la suralimentation séquentielle avec deux turbos (inaugurée sur la super-sportive 959), la double-suralimentation avec deux compresseurs commutés en parallèle (apparition sur la 911 Turbo, type 993) et les soupapes d'admission variables (révélées sur la 911 Turbo, type 996).

Précision: les journalistes accrédités peuvent télécharger des photos numériques des modèles Carrera depuis la banque de données presse de Porsche, à l'adresse <https://presse.porsche.ch>.

911 Carrera: consommation en cycle mixte 8,3-7,4 l/100 km, urbain 11,7-9,9 l/100 km, extra-urbain 6,3-6,0 l/100 km; Emissions de CO₂ 190-169 g/km; catégorie de rendement énergétique F-G

911 Carrera S: consommation en cycle mixte 8,7-7,7 l/100 km, urbain 12,2-10,1 l/100 km, extra-urbain 6,6-6,4 l/100 km; Emissions de CO₂ 199-174 g/km; catégorie de rendement énergétique G

911 Carrera Cabriolet: consommation en cycle mixte 8,5-7,5 l/100 km, urbain 11,9-9,9 l/100 km, extra-urbain 6,5-6,2 l/100 km; Emissions de CO₂ 195-172 g/km; catégorie de rendement énergétique F-G

911 Carrera S Cabriolet: consommation en cycle mixte 8,8-7,8 l/100 km, urbain 12,3-10,2 l/100 km, extra-urbain 6,7-6,5 l/100 km; Emissions de CO₂ 202-178 g/km; catégorie de rendement énergétique F-G