Les nouveaux modèles 911 GTS

Dossier de presse

**Sommaire**

[Consommation de carburant et émissions de CO2 3](#_Toc80889265)

[Points forts](#_Toc80889266)

[Les nouveaux modèles Porsche 911 GTS 4](#_Toc80889267)

[La célèbre famille des Porsche 911 accueille cinq nouvelles variantes](#_Toc80889268)

[Plus dynamiques que jamais : les nouveaux modèles Porsche 911 GTS 7](#_Toc80889269)

[Le design extérieur](#_Toc80889270)

[Une multitude de touches noires 12](#_Toc80889271)

[Le design intérieur](#_Toc80889272)

[Race-Tex en noir avec sièges sport Plus de série 13](#_Toc80889273)

[Le concept d’affichage et de commande](#_Toc80889274)

[Système PCM désormais compatible avec Android Auto 15](#_Toc80889275)

[L’entraînement](#_Toc80889276)

[Une puissance sans précédent 18](#_Toc80889277)

[Le châssis](#_Toc80889278)

[Largement dérivé de la 911 Turbo 21](#_Toc80889279)

[Le Pack Lightweight Design](#_Toc80889280)

[Portance et poids réduits, sonorité sans filtre 25](#_Toc80889281)

[Les systèmes d’assistance et de confort](#_Toc80889282)

[Une plus grande sécurité au quotidien 26](#_Toc80889283)

[L’histoire](#_Toc80889284)

[Une entrée remarquée et des performances séduisantes 29](#_Toc80889285)

Consommation de carburant et émissions de CO2

**Modèles 911 GTS**

NEDC :

Consommation de carburant combinée de 10,7-9,7 l/100 km ; émissions de CO2 combinées de 243-221 g/km

WLTP :

Consommation de carburant combinée de 11,4-10,4 l/100 km ; émissions de CO2 combinées de 259-236 g/km

Les valeurs de consommation de carburant et d’émissions de CO2 fournies sont déterminées suivant la méthode de mesure légale obligatoire. Tous les véhicules neufs proposés par Porsche sont homologués selon la norme WLTP, tandis que les valeurs NCCE indiquées sont dérivées des valeurs WLTP.

Pour obtenir plus d’informations sur les valeurs officielles de consommation de carburant et d’émissions de CO2 des véhicules particuliers neufs, veuillez consulter le guide de la consommation de carburant, des émissions de CO2 et de la consommation électrique des véhicules particuliers neufs (« Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen »), disponible gratuitement dans tous les points de vente et auprès de la société allemande DAT, sise Hellmuth-Hirth-Straße 1, 73760 Ostfildern, Allemagne.

Points forts

Les nouveaux modèles Porsche 911 GTS

* **Cinq modèles particulièrement sportifs.**

Environ deux ans et demi après le lancement de la génération 992, la gamme 911 s’enrichit de séduisants modèles GTS sportifs. Cinq variantes sont proposées :

* + 911 Carrera GTS à propulsion, en versions Coupé et Cabriolet,
  + 911 Carrera 4 GTS à transmission intégrale, là encore en Coupé et Cabriolet, et
  + 911 Targa 4 GTS à transmission intégrale.
* **Une puissance et une dynamique de conduite révolutionnaires.**

Le moteur Boxer six cylindres suralimenté de trois litres qui équipe les nouvelles 911 GTS développe 353 kW (480 ch), soit un gain de 22 kW (30 ch) par rapport aux modèles antérieurs et à l’actuelle 911 Carrera S. Le couple maximal atteint les 570 Nm, soit une augmentation de 20 Nm.

* **Un châssis hautes performances aux nombreuses fonctions empruntées à la 911 Turbo.**

Dérivé du châssis sport de la 911 Turbo, le châssis qui équipe les GTS a été spécialement adapté pour ces modèles afin de garantir des performances optimisées : grâce au système Porsche Active Suspension Management (PASM) de série, les amortisseurs réagissent instantanément aux changements dynamiques.

* **Une portance et un poids réduits grâce au Pack Lightweight Design.**

Pour la toute première fois sur des modèles Coupé, les 911 GTS sont équipées d’un Pack Lightweight Design[[1]](#endnote-1), qui permet un allègement du véhicule pouvant atteindre 25 kilogrammes. À cela s’ajoutent des optimisations de performances grâce aux roues arrière directrices de série et des réglages plus fins au niveau de l’aérodynamisme. De nouveaux déflecteurs d’air sur l’avant du soubassement réduisent la portance frontale. La commande de l’aileron arrière adaptatif a été ajustée en conséquence.

* **Une multitude de petites touches noires sur l’extérieur.**

Signe distinctif des 911 GTS : les nombreux détails de couleur noire ou teintés ornant l’extérieur, en particulier l’arceau caractéristique rehaussé de l’inscription Targa sur la 911 Targa 4 GTS. Tous les modèles 911 GTS sont livrés avec le Pack Sport Design comprenant des finitions de bouclier uniques pour l’avant et l’arrière.

* **Un intérieur Race-Tex en noir avec sièges sport Plus de série.**

Les nombreux habillages Race-Tex de couleur noire viennent souligner le dynamisme et l’élégance de l’habitacle : ce matériau composé de microfibres se retrouve, par exemple, sur les bandes centrales des sièges et la couronne du volant. Le volant sport GT et le Pack Sport Chrono comprenant le sélecteur de modes, l’application Porsche Track Precision et l’affichage de la température des pneumatiques sont inclus de série. Également de série, les sièges sport Plus avec quatre réglages électriques assurent maintien latéral et confort.

* **Une sécurité renforcée au quotidien grâce aux systèmes d’assistance et de confort.**

Les nouvelles 911 GTS sont équipées de série d’un ensemble de systèmes d’assistance qui améliorent la sécurité et le confort de la conduite et du stationnement, notamment lors des trajets quotidiens. L’assistance en matière d’avertissement et de freinage (de série), qui s’appuie sur une caméra, réduit considérablement le risque de collision avec les autres véhicules, les piétons et les cyclistes. Disponible en option, le régulateur de vitesse adaptatif comprend la régulation automatique de la distance, la fonction Stop and Go et des mesures réversibles de protection des occupants. L’équipement spécial Remote Park Assist permet au conducteur de commander à distance les manœuvres de stationnement et de sortie de stationnement depuis son smartphone,[[2]](#endnote-2) sans être au volant.

* **La 904 Carrera GTS de 1963 : le premier modèle GTS de l’histoire de Porsche.**

GTS est l’acronyme de Gran Turismo Sport, une dénomination bien connue des amoureux de Porsche, étant donné que la plupart des gammes possèdent aujourd’hui une déclinaison GTS. Avec ces variantes, Porsche s’adresse à un groupe cible résolument intéressé par la sportivité, mais recherchant néanmoins des véhicules faciles à utiliser au quotidien. Le premier modèle Porsche à porter ce sigle a été la 904 Carrera GTS, dont les débuts remontent au 26 novembre 1963.

La célèbre famille des Porsche 911 accueille cinq nouvelles variantes

Plus dynamiques que jamais : les nouveaux modèles Porsche 911 GTS

Environ deux ans et demi après le lancement de la génération 992, la gamme 911 s’enrichit de séduisants modèles GTS sportifs. Il y a douze ans de cela, Porsche présentait pour la toute première fois la 911 dans une variante GTS. Aujourd’hui, la célèbre voiture de sport se décline dans une nouvelle génération de modèles caractérisés par une puissance, une dynamique de conduite et une identité visuelle sans précédent. Le moteur Boxer six cylindres développe 353 kW (480 ch), soit un gain de 22 kW (30 ch) par rapport à l’actuelle 911 Carrera S et à la précédente 911 GTS.

Côté prix, cinq modèles sont d’ores et déjà disponibles à partir de 140 981 euros[[3]](#endnote-3) :

* 911 Carrera GTS à propulsion, en versions Coupé et Cabriolet,
* 911 Carrera 4 GTS à transmission intégrale, là encore en Coupé et Cabriolet, et
* 911 Targa 4 GTS à transmission intégrale.

Les performances de conduite élevées sont assurées par une boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK) à huit rapports ou une boîte de vitesses manuelle à sept rapports, ainsi que par un châssis spécifique aux GTS avec le système Porsche Active Suspension Management (PASM) et les freins hautes performances de la 911 Turbo. Disponible pour la première fois sur les modèles GTS, le Pack Lightweight Design[[4]](#endnote-4) vient améliorer encore un peu la dynamique de conduite en permettant un allègement du véhicule pouvant atteindre 25 kilogrammes.

Les touches de contraste de couleur noire de la carrosserie et les éléments teintés des phares viennent souligner le caractère à la fois sportif et raffiné des dernières-nées de la gamme 911. Le noir est également à l’honneur dans l’habitacle : les nombreux habillages en Race-Tex, un matériau composé de microfibres, créent une ambiance intérieure aussi sportive qu’élégante. La dernière génération du système Porsche Communication Management (PCM) propose une multitude d’améliorations en matière de commande et de connectivité.

Technique : châssis indépendant et système d’échappement sport spécifique

Le moteur Boxer six cylindres suralimenté de trois litres qui équipe les nouvelles 911 GTS développe 353 kW (480 ch) et fournit un couple maximal s’élevant à 570 Nm, soit une augmentation de 20 Nm par rapport aux modèles antérieurs. Reposant sur la boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK) à huit rapports, la 911 Carrera 4 GTS Coupé passe de 0 à 100 km/h en seulement 3,3 secondes, soit trois dixièmes de moins que la génération précédente. Alternative à la PDK, une boîte de vitesses manuelle à sept rapports dotée d’une course de levier particulièrement courte est disponible pour tous les modèles 911 GTS.

Le châssis dérivé de la 911 Turbo qui équipe les 911 GTS a été spécialement adapté pour ces modèles afin de garantir des performances optimisées : grâce au système Porsche Active Suspension Management (PASM) de série, les amortisseurs réagissent instantanément aux changements dynamiques. Les versions Coupé et Cabriolet sont équipées de série du système PASM combiné au châssis sport avec un surbaissement de dix millimètres. Héritée des modèles Turbo, la technologie de ressorts auxiliaires sur l’essieu arrière garantit le maintien sous tension des ressorts principaux, quelle que soit la situation de conduite, tout en conservant la même course de détente. Quant à la 911 Targa 4 GTS, elle conserve le châssis de la 911 Targa 4S.

En outre, nos ingénieurs ont ajusté la puissance de décélération pour l’adapter aux performances optimisées des 911 GTS : celles-ci s’appuient donc sur les freins hautes performances de la 911 Turbo, montés sur des jantes noires en alliage léger avec écrou central de 20 pouces à l’avant et de 21 pouces à l’arrière, elles-mêmes reprises de la 911 Turbo S. Le système d’échappement sport de série offre une expérience sonore encore plus riche en émotions grâce à une adaptation spécifique au modèle GTS et à la suppression d’une partie de la garniture d’isolation phonique de l’habitacle.

Extérieur : de nombreuses petites touches noires en finition satinée ou brillante

Signe distinctif des 911 GTS : les nombreux détails de couleur noire ou teintés ornant l’extérieur, en particulier l’arceau caractéristique rehaussé de l’inscription Targa sur la 911 Targa 4 GTS. Parmi les éléments peints en noir (finition satinée) figurent la lèvre du spoiler avant, les jantes en alliage léger avec écrou central, l’inscription GTS sur les portes et l’arrière, ainsi que les lamelles de la grille du capot-moteur. Les deux sorties du système d’échappement sport sont chromées en noir. En outre, un pack extérieur disponible en option permet de décliner les détails de la carrosserie et d’autres habillages en noir (finition brillante).

Tous les modèles 911 GTS sont équipés du Pack Sport Design composé de finitions de bouclier uniques pour l’avant et l’arrière. Les phares à LED équipés du système Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) de série comportent une couronne de phare et un entourage des feux de jour teintés. L’arrière dispose, quant à lui, de phares spécifiques aux modèles GTS.

Pack Lightweight Design : portance et poids réduits

Disponible pour la première fois sur les modèles GTS, le Pack Lightweight Design2 vient améliorer encore un peu la dynamique de conduite : il offre un allègement pouvant atteindre 25 kilogrammes grâce aux sièges baquets intégraux légers en matière plastique renforcée de fibres de carbone (PRFC), au pare-brise et aux vitres latérales et arrière composés de verre léger, ainsi qu’à la batterie légère, le tout associé à l’absence de banquette arrière. À cela s’ajoutent des optimisations de performances grâce aux roues arrière directrices de série et des réglages plus fins au niveau de l’aérodynamisme. De nouveaux déflecteurs d’air sur l’avant du soubassement réduisent la portance frontale. La commande de l’aileron arrière adaptatif a été ajustée en conséquence.

Intérieur : Race-Tex en noir avec sièges sport Plus de série

Les touches sportives des modèles GTS se retrouvent également dans l’habitacle, tant sur le plan fonctionnel que visuel : le levier de la boîte de vitesses manuelle à sept rapports, disponible en option, a été raccourci de dix millimètres pour des passages de rapport rapides au poignet. Le volant sport GT et le Pack Sport Chrono comprenant le sélecteur de modes, l’application Porsche Track Precision et l’affichage de la température des pneumatiques sont inclus de série. Également de série, les sièges sport Plus avec quatre réglages électriques assurent maintien latéral et confort. Une partie de la garniture d’isolation phonique de l’habitacle a été supprimée pour offrir une sensation de conduite encore plus riche en émotions sur le plan sonore.

Les nombreux habillages Race-Tex de couleur noire viennent souligner le dynamisme et l’élégance de l’habitacle : ce matériau composé de microfibres se retrouve sur 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 vitesses. Le pack intérieur GTS vient ajouter des coutures décoratives en rouge carmin ou craie, au choix. La couleur contrastante choisie habille également les ceintures de sécurité, l’inscription GTS brodée sur les appuie-tête et les cadrans du compte-tours et du chronomètre Sport Chrono. En outre, le pack intérieur GTS comprend des inserts décoratifs en carbone (finition mate) sur le tableau de bord, la console centrale et les garnitures de porte.

Nouveau concept d’affichage et de commande : désormais compatible avec Android Auto

La nouvelle génération du système Porsche Communication Management (PCM) se distingue par des fonctions supplémentaires et une utilisation nettement simplifiée : les zones tactiles au niveau du menu multimédia ont été agrandies et il est désormais possible d’organiser les mosaïques sur l’écran d’accueil. L’assistant vocal amélioré reconnaît les formulations en langage naturel et s’active à la prononciation de « Hey Porsche ».

Les utilisateurs d’appareils iOS et Android bénéficient également d’une connectivité complète : à l’aide d’Apple CarPlay® et désormais d’Android Auto, les nouveaux modèles Porsche 911 GTS prennent pleinement en charge les fonctions des smartphones correspondants.

Le design extérieur

Une multitude de touches noires

Les nouveaux modèles 911 GTS combinent le look moderne de l’actuelle génération 992 à une apparence unique et particulièrement sportive.

Signe distinctif des 911 GTS : les nombreux détails de couleur noire ou teintés ornant l’extérieur, en particulier l’arceau caractéristique rehaussé de l’inscription Targa sur la 911 Targa 4 GTS. Parmi les éléments peints en noir (finition satinée) figurent la lèvre du spoiler avant, les jantes en alliage léger avec écrou central, l’inscription GTS sur les portes et l’arrière, ainsi que les lamelles de la grille du capot-moteur. Les deux sorties du système d’échappement sport sont chromées en noir. Pour la première fois, un pack extérieur est disponible en option : celui-ci vient décliner les détails mentionnés en noir (finition brillante), y compris les rétroviseurs extérieurs et la partie inférieure des jupes latérales.

Tous les modèles 911 GTS sont équipés du Pack Sport Design composé de finitions de bouclier uniques pour l’avant et l’arrière. Les phares à LED équipés du système Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) de série comportent une couronne de phare et un entourage des feux de jour teintés. L’arrière dispose, quant à lui, de phares spécifiques aux modèles GTS.

Une palette de quatre teintes standard, sept teintes métallisées et cinq teintes spéciales est disponible pour la couleur extérieure. Les clients de la version Cabriolet ont la possibilité de choisir une couleur de capote parmi les quatre proposées.

Le design intérieur

Race-Tex en noir avec sièges sport Plus de série

Les touches sportives des modèles GTS se retrouvent également dans l’habitacle, tant sur le plan fonctionnel que visuel : le levier de la boîte de vitesses manuelle à sept rapports, disponible en option, a été raccourci de dix millimètres pour des passages de rapport rapides au poignet. Les clients optant pour la boîte Porsche Doppelkupplung (PDK) de série peuvent commander un levier de vitesses en aluminium fraisé en noir (finition satinée).

Les baguettes décoratives noires du tableau de bord, ainsi que l’entourage de la console centrale et des panneaux de porte sont complétés par des inserts en aluminium brossé noir anodisé. D’autres baguettes décoratives exclusives sont disponibles sur demande.

Une partie de la garniture d’isolation phonique de l’habitacle a été supprimée pour offrir une sensation de conduite encore plus riche en émotions sur le plan sonore. Les nombreux habillages Race-Tex de couleur noire viennent souligner le dynamisme et l’élégance de l’habitacle : ce matériau composé de microfibres se retrouve sur 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 vitesses. Les appuie-tête sont ornés d’une inscription GTS brodée en noir.

Le volant sport GT et le Pack Sport Chrono comprenant le sélecteur de modes, l’application Porsche Track Precision et l’affichage de la température des pneumatiques sont inclus de série.

Des sièges version confort ou course

Également de série, les sièges sport Plus avec quatre réglages électriques assurent maintien latéral et confort. La partie arrière des dossiers est peinte en argent foncé.

Pour encore plus de sportivité, le Pack Lightweight Design comprend des sièges baquets intégraux, également disponibles en tant qu’équipement spécial individuel sur la 911 GTS Coupé, une option utile si le client souhaite supprimer la banquette arrière. Ces sièges légers en matière plastique renforcée de fibres de carbone (PRFC) avec structure en carbone apparent sont taillés pour la course. Ils sont dotés d’une bande centrale composée de Race-Tex perforé en noir.

Les sièges 14 positions, davantage orientés confort, sont une alternative aux sièges de série : sur demande, les 911 GTS peuvent être équipées de sièges sport entièrement électriques (réglage électrique 14 positions) ou de sièges sport Plus adaptatifs avec réglage électrique 18 positions. Les deux variantes de sièges sont équipées d’une fonction mémoire qui permet, entre autres, de programmer la position du siège conducteur, ainsi que les réglages de la colonne de direction et des deux rétroviseurs extérieurs.

Une dynamique fortement contrastée : le pack intérieur GTS

Le pack intérieur GTS propose une sportivité encore plus exclusive par l’ajout de coutures décoratives au choix en rouge carmin ou craie. La couleur contrastante choisie habille également les ceintures de sécurité, l’inscription GTS brodée sur les appuie-tête et les cadrans du compte-tours et du chronomètre Sport Chrono.

En outre, le pack intérieur GTS comprend des inserts décoratifs en carbone (finition mate) sur le tableau de bord, la console centrale et les garnitures de porte. Il ajoute également un habillage Race-Tex sur la partie inférieure du tableau de bord, couvercle de la boîte à gants compris, et des panneaux de porte.

En tant qu’élément supplémentaire de ce pack, les tapis de sol de couleur noire affichent une couture de couleur contrastante (rouge carmin ou craie), tout comme le logo Porsche présenté dans cette même couleur.

Le concept d’affichage et de commande

Système PCM désormais compatible avec Android Auto

Dès leur lancement, les nouvelles 911 GTS intègrent la sixième génération du système Porsche Communication Management (PCM), déployée à partir de l’été 2021. Parmi les principales nouveautés figurent l’intégration renforcée des services de streaming Apple Music et Apple Podcasts, ainsi que la compatibilité avec Android Auto, pour la toute première fois. En outre, l’assistant vocal Voice Pilot est désormais en mesure de comprendre les formulations en langage naturel. Le système de navigation gagne en rapidité de calcul et en clarté de présentation des informations.

Flexibilité assurée lors de l’utilisation d’Android Auto

Android Auto est maintenant intégré au système PCM 6.0 : outre les iPhone Apple, les smartphones équipés du système d’exploitation Android de Google peuvent désormais se connecter au système d’infodivertissement. Ce processus est automatique dès lors que le téléphone est connecté à la 911 GTS par câble USB : les fonctions téléphoniques et les applications étant utilisables via le système PCM, la sécurité du conducteur n’est à aucun moment compromise.

Intégration renforcée des services Apple Podcasts et d’Apple Music

Les abonnés du service Apple Music ont la possibilité d’écouter, au moyen de la connexion Internet embarquée gratuite pendant trois ans, plus de 75 millions de titres et des milliers de listes de lecture sans aucune publicité. En outre, ils peuvent accéder à tous les artistes et animateurs intervenant sur les stations de radio mondiales en direct Apple Music 1, Apple Music Hits et Apple Music Country. Les conducteurs de véhicules Porsche ont également accès à plus de 1,5 million d’émissions diffusées sur la première plateforme de podcasts au monde : Apple Podcasts. Pour ce faire, il leur suffit de lier leur identifiant Apple au véhicule. Pour que les services Apple Podcasts ou Apple Music puissent être utilisés, le smartphone ne doit pas se trouver dans le véhicule.

Avec le système PCM 6.0, les Porsche 911 GTS offrent également une prise en charge sans fil d’Apple CarPlay, qui permet aux clients de connecter leur iPhone au véhicule sans utiliser de câble. Une simple pression sur l’écran tactile ou une commande vocale via Siri suffit pour obtenir des indications de direction optimisées en fonction du trafic, passer des appels téléphoniques, envoyer et recevoir des messages ou encore écouter de la musique et des podcasts.

Voice Pilot gagne en humanité

Au lieu de commandes prédéterminées, il suffit au conducteur de la 911 GTS de prononcer « Hey Porsche » suivi de sa demande formulée en langage naturel. Voici deux exemples : après avoir entendu « J’ai besoin d’essence », le système de navigation établira un itinéraire jusqu’à la prochaine station-service ; prononcer « J’ai froid » entraînera l’augmentation automatique de la température au sein de l’habitacle. Voice Pilot est connecté en permanence et apprend donc régulièrement de nouvelles formulations ; ainsi, ce système ne cesse de s’améliorer au fil du temps.

Un système de navigation désormais plus performant

La nouvelle architecture matérielle et logicielle a permis au système de navigation de gagner en vitesse de calcul tout en tenant compte des informations de trafic en temps réel. La vue carte a été repensée pour plus de clarté. En fonction de l’état du trafic, les routes s’affichent selon différentes couleurs. Le moniteur d’itinéraire permet d’accéder rapidement à toutes les informations pertinentes. En outre, le système de navigation affiche les informations relatives au trafic avec une précision à l’échelle de la voie.

Une communication renforcée entre l’homme et la machine

Le système PCM 6.0 offre de nouvelles fonctions numériques : le manuel d’utilisation numérique interactif « Bon à savoir – Les instructions » est intégré au système, les entrées du calendrier du smartphone s’affichent sur l’écran tactile via l’application Porsche Connect et le conducteur peut participer à des conférences téléphoniques à l’aide du service Calendrier dès lors que la connexion Bluetooth est établie entre le véhicule et le smartphone. Le logiciel du système PCM peut être mis à jour à l’aide de la technologie Over The Air.

L’entraînement

Une puissance sans précédent

Le moteur Boxer six cylindres suralimenté de trois litres qui équipe les nouvelles 911 GTS développe 353 kW (480 ch), soit un gain de 22 kW (30 ch) par rapport aux modèles antérieurs et à l’actuelle 911 Carrera S. Le couple maximal atteint les 570 Nm, soit une augmentation de 20 Nm. Reposant sur la boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK) à huit rapports, la 911 Carrera 4 GTS Coupé passe de 0 à 100 km/h en seulement 3,3 secondes, soit trois dixièmes de moins que la génération précédente. En résumé, la nouvelle génération de 911 GTS affiche une puissance et une dynamique de conduite sans précédent.

Moteur haute technologie axé sur les performances

À la manière de leurs sœurs, les 911 GTS sont entraînées par la dernière génération du moteur Boxer six cylindres, logé à l’arrière. Voici les principales caractéristiques de ce moteur haute technologie conçu pour offrir performances, réactivité et efficacité :

* Deux turbocompresseurs de configuration symétrique. Les roues du compresseur et de la turbine sont disposées en miroir par rapport au moteur et tournent donc dans des directions opposées.
* Soupapes de décharge (wastegate) à commande électrique. Grâce au réglage à l’aide de moteurs pas-à-pas, la pression de suralimentation est régulée de manière particulièrement rapide et précise. Sur les 911 GTS, elle s’élève à environ 1,3 bar au maximum.
* Deux refroidisseurs d’air de suralimentation, situés au-dessus du moteur sous la grille du capot.
* Injecteurs piézoélectriques. L’ouverture et la fermeture extrêmement rapides permettent une répartition de la quantité injectée en un maximum de cinq injections par cycle de travail. Grâce à la pression élevée dans le système pouvant atteindre 200 bar, le carburant se décompose en de très fines gouttelettes dans la chambre de combustion.
* Commande variable des soupapes VarioCam Plus. En fonctionnement à charge partielle, les deux soupapes adjacentes d’un même cylindre s’ouvrent selon des courses différentes. Cette course asymétrique des soupapes s’avère avantageuse pour la préparation du mélange tout en réduisant la consommation de carburant et les émissions de CO2. Lorsqu’une puissance accrue est nécessaire, le moteur bascule sur une course complète et entraîne l’ouverture des deux soupapes d’admission d’un même cylindre selon des courses parallèles.
* Taux de compression de 10,2:1. Ce rapport élevé pour un moteur suralimenté permet une augmentation considérable de la puissance associée à une excellente réactivité.
* Volant bi-masse renforcé et adapté au couple supérieur développé par le moteur des 911 GTS.

Des rapports brefs grâce au levier de vitesses raccourci

La boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK) à huit rapports a été améliorée pour l’actuelle génération de 911. Par rapport à la précédente PDK, elle offre une transmission plus harmonieuse. Pour un gain d’efficacité, une pompe à huile contrôle la pression d’huile nécessaire aux opérations de passage des rapports et d’embrayage en fonction de la charge. En combinaison avec des huiles à faible frottement hautes performances, les pertes de puissance dans la transmission sont ainsi réduites.

Alternative à la PDK, une boîte de vitesses manuelle à sept rapports dotée d’une course de levier particulièrement courte est disponible pour tous les modèles 911 GTS. Le levier de vitesses est plus court de dix millimètres par rapport aux autres modèles 911, ce qui améliore grandement sa préhension et décuple le plaisir de conduite lors du passage manuel des rapports.

Une expérience sonore riche en émotions

Pour une expérience sonore encore plus émotionnelle, le système d’échappement sport de série est complété par la suppression d’une partie de la garniture d’isolation phonique de l’habitacle, une adaptation spécifique aux GTS. Le système d’échappement à double flux comporte des clapets d’échappement entièrement modulables à commande cartographique : cette régulation offre un développement de puissance optimal associé à un son riche en émotions. Des moteurs pas-à-pas assurent l’actionnement électrique des clapets, ce qui permet par ailleurs leur réglage sur des positions intermédiaires.

Pack Sport Chrono avec bouton Sport Response

Les 911 GTS sont équipées de série du Pack Sport Chrono, qui améliore encore davantage les performances et le plaisir de conduite. Le volant sport GT est équipé du sélecteur de modes intégrant le bouton Sport Response : il donne au conducteur de la GTS la possibilité d’ajuster la réactivité du moteur et de la boîte de vitesses pour obtenir des performances maximales pendant 20 secondes. Le sélecteur de modes sur le volant permet de basculer entre les différents modes de conduite, tandis que le combiné d’instruments affiche le mode actif.

Parmi les éléments supplémentaires du Pack Sport Chrono figurent la suspension dynamique du moteur, le mode PSM Sport commutable séparément pour le système Porsche Stability Management, le chronomètre et l’application Porsche Track Precision.

La fonction de double débrayage de la boîte de vitesses manuelle, habituellement associée au mode Sport, peut également être désactivée si nécessaire.

Le châssis

Largement dérivé de la 911 Turbo

Dérivé du châssis sport de la 911 Turbo, le châssis qui équipe les 911 GTS a été spécialement adapté pour ces modèles et conçu pour répondre à un niveau élevé d’exigences en termes de performances : grâce au système Porsche Active Suspension Management (PASM) de série, les amortisseurs réagissent aux changements dynamiques à la vitesse de l’éclair. Le système PASM dernière génération est également installé de série : en phase de compression comme en phase de détente, il offre un amortissement considérablement plus souple en cas de besoin, et donc un meilleur confort par rapport au système précédent. Dans le même temps, le nouveau PASM permet d’augmenter la fermeté de l’amortissement, ce qui présente d’importants avantages d’un point de vue de la dynamique de conduite en termes de stabilité de la structure, de tenue de route, de comportement de la direction et de vitesse dans les virages.

Les versions Coupé et Cabriolet sont équipées de série du châssis sport avec un surbaissement de dix millimètres. Reprise des modèles Turbo, la technologie de ressorts auxiliaires sur l’essieu arrière permet d’assurer le maintien sous tension des ressorts principaux, quelle que soit la situation de conduite, tout en conservant la même course de détente. Quant à la Targa, elle conserve le châssis PASM sans surbaissement.

Le système Porsche Torque Vectoring (PTV) améliore le comportement de la direction et de la traction : il vient compléter le système Porsche Stability Management (PSM) et agit au moyen de freinages ciblés au niveau des roues arrière. En fonction de l’équipement, les 911 GTS proposent deux variantes de ce système :

* La boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK) à huit rapports de série est associée au modèle PTV Plus avec blocage du différentiel entièrement variable à régulation électronique. Lors de l’accélération en sortie de virage, le blocage ciblé du différentiel entraîne une augmentation sensible de la traction.
* Les 911 GTS avec boîte de vitesses manuelle à sept rapports en option, quant à elles, sont équipées de la fonction de double débrayage et du PTV à blocage mécanique du différentiel.

En outre, nos ingénieurs ont ajusté la puissance de décélération pour l’adapter aux performances optimisées des 911 GTS : celles-ci s’appuient donc sur les freins hautes performances en fonte grise de la 911 Turbo. Les éléments de freinage de haute qualité comprennent des étriers fixes monoblocs en aluminium avec six pistons chacun sur l’essieu avant et des étriers fixes avec quatre pistons chacun sur l’essieu arrière. Les dimensions des disques de frein en fonte grise sont les suivantes :

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Freins de série** | **Essieu avant** | **Essieu arrière** |
| Diamètre (en millimètres) | 408 | 380 |
| Épaisseur (en millimètres) | 36 | 30 |

Les freins sont montés sur des jantes noires en alliage léger avec écrou central de 20 pouces à l’avant et de 21 pouces à l’arrière, elles-mêmes dérivées de la 911 Turbo S. Des jantes avec vis de roue conventionnelles peuvent également être montées sur demande.

De nombreuses options permettent d’adapter le châssis tant sur le plan visuel que technique :

De série, les **étriers de frein** sont peints en rouge, mais sont également disponibles en noir (finition brillante) sur demande.

En présence du système **Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)**, l’essieu avant est équipé d’étriers de frein jaunes ou noirs à six pistons, ainsi que de disques de 410 millimètres de diamètre. L’essieu arrière est doté d’un système de freinage en céramique avec des étriers à quatre pistons et des disques de 390 millimètres. Les principaux avantages du PCCB sont la réactivité optimisée sur chaussée sèche, la très bonne résistance au fading et le poids considérablement réduit.

La stabilisation active antiroulis (**Porsche Dynamic Chassis Control, PDCC**) permet d’améliorer encore davantage la stabilité dans les virages. Grâce à l’application d’une pression moins importante sur les vérins, le PDCC offre un meilleur confort de conduite sur les routes irrégulières. Les fluctuations de charge sur les roues sont ainsi réduites, ce qui permet de gagner en performances. Le système utilise des vérins hydrauliques à réglage actif directement montés sur les suspensions des roues. La régulation électronique du niveau de remplissage en huile des vérins hydrauliques modifie la course de ces derniers, tandis que la prétension de la barre stabilisatrice correspondante est diminuée ou augmentée. La commande intelligente du système PDCC est capable de piloter les actionneurs hydrauliques de manière individuelle en fonction de chaque situation de conduite, ce qui modifie le comportement de la direction et améliore la stabilité du véhicule.

La **fonction de levage de l’essieu avant** permet d’augmenter la garde au sol à l’avant d’environ 40 millimètres : en augmentant l’angle d’attaque et la garde au sol au niveau de l’essieu avant, le système de levage électrohydraulique facilite l’entrée dans le garage ou les parcs de stationnement, par exemple. Il peut également empêcher les accrochages sur les ralentisseurs.

Agilité plus importante dans les virages serrés, meilleure stabilité lors des changements de voie à vitesse élevée et plus grande maniabilité lors des trajets en ville sont autant d’avantages assurés par les **roues arrière directrices actives** : jusqu’à environ 50 km/h, ce système oriente les roues arrière dans la direction opposée à celle des roues avant, ce qui réduit le diamètre de braquage de 11,2 à 10,9 mètres. À partir de 80 km/h, le guidage s’effectue dans la même direction pour une stabilité de conduite améliorée. L’accumulation plus rapide de la force latérale sur l’essieu arrière permet d’amorcer les changements de direction de manière plus spontanée et plus fluide.

Disponible en option, la **direction assistée Servotronic Plus** vient améliorer le confort : à vitesse élevée, la direction est aussi ferme qu’à l’habitude et réagit très bien aux conditions de conduite, à l’accélération transversale et à la surface de la chaussée. À faible vitesse, l’assistance à la direction est plus importante afin de faciliter les manœuvres et le stationnement.

Le Pack Lightweight Design

Portance et poids réduits, sonorité sans filtre

Pour la toute première fois sur des modèles Coupé, les 911 GTS sont équipées d’un Pack Lightweight Design[[5]](#endnote-5), qui permet un allègement du véhicule pouvant atteindre 25 kilogrammes. pour une dynamique de conduite encore meilleure. Ce pack comprend des sièges baquets intégraux légers en matière plastique renforcée de fibres de carbone (PRFC)[[6]](#endnote-6), un pare-brise et des vitres latérales et arrière composés de verre léger, ainsi qu’une batterie légère. Comparée à une batterie au plomb conventionnelle d’une puissance comparable, la batterie au lithium-fer-phosphate affiche une durée de vie 2,5 fois supérieure pour un poids d’environ 12,75 kilogrammes, soit un tiers de moins. En outre, la banquette arrière et les tapis de sol arrière ont été retirés.

À cela s’ajoutent des optimisations de performances grâce aux roues arrière directrices de série et des réglages plus fins au niveau de l’aérodynamisme. De nouveaux déflecteurs d’air sur l’avant du soubassement réduisent la portance frontale. La commande de l’aileron arrière adaptatif a été reprogrammée en conséquence : en position performances, ce dernier se relève d’environ quatre degrés pour favoriser la déportance.

Autre différence avec une 911 GTS sans Pack Lightweight Design : une partie de la garniture d’isolation phonique de l’habitacle est supprimée, ce qui non seulement améliore le rapport poids-puissance, mais procure également une expérience sonore encore plus intensive et plus riche en émotions.

Les systèmes d’assistance et de confort

Une plus grande sécurité au quotidien

Les nouvelles 911 GTS sont équipées de série d’un ensemble de systèmes d’assistance qui améliorent la sécurité et le confort de conduite, notamment lors des trajets quotidiens. Parmi ces systèmes figure la technologie d’éclairage : les 911 GTS sont équipées en usine de phares à LED étoffés par les nombreuses fonctions d’éclairage intelligentes qu’offre le Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus), également de série. Par exemple, les feux de route dynamiques et entièrement variables adaptent en continu la portée de leur faisceau en fonction des véhicules qui précèdent ou qui arrivent en sens inverse.

Disponibles en option, les phares matriciels à LED combinent chacun 84 LED avec des lentilles placées en amont et les LED haute puissance des feux de route auxiliaires.

Systèmes d’assistance avec options complémentaires

L’assistance en matière d’avertissement et de freinage (de série), qui s’appuie sur une caméra, réduit considérablement le risque de collision avec les autres véhicules, les piétons et les cyclistes. Dans un premier temps, le système avertit le conducteur en émettant des signaux visuels et sonores. Dans un deuxième temps, le système donne un coup de frein en cas de risque important. Si le conducteur freine, un freinage d’urgence est appliqué en plus, si cela s’avère nécessaire. Si le conducteur ne réagit pas, un freinage d’urgence automatique est déclenché afin d’atténuer l’impact de la collision.

Le régulateur de vitesse adaptatif, disponible en option, étend considérablement les fonctions des systèmes d’assistance : il comprend la régulation automatique de la distance, la fonction Stop and Go et des mesures réversibles de protection des occupants. À l’aide du capteur radar et de la caméra, le système surveille la distance par rapport aux véhicules qui précèdent et l’ajuste automatiquement ; il détecte également les voitures qui se rabattent depuis les voies adjacentes. Dès que cela s’avère nécessaire, le système freine jusqu’à l’arrêt complet en fonction du véhicule qui précède. En outre, il utilise, dans la mesure du possible, la fonction croisière afin de réduire la consommation de carburant et de gagner en confort de conduite, notamment en cas de circulation dense.

La fonction Stop and Go permet aux 911 GTS de redémarrer de manière autonome après un freinage ayant entraîné l’immobilisation du véhicule. Si le véhicule est à l’arrêt depuis plus de 15 secondes, il suffit d’enfoncer brièvement la pédale d’accélérateur ou d’actionner le commodo pour reprendre la route. En cas de freinage d’urgence, les vitres latérales et le toit ouvrant coulissant/relevable se referment automatiquement. Les prétensionneurs des ceintures conducteur et passager s’activent également automatiquement.

Alerte de franchissement de ligne avec détection de la signalisation routière

Il est dangereux de quitter involontairement une voie de circulation : c’est pourquoi l’alerte de franchissement de ligne, disponible en option, utilise la caméra du véhicule et réagit par une impulsion de braquage lorsque le conducteur quitte sa voie sans actionner le clignotant. De plus, un avertissement sonore supplémentaire peut être activé dans le système PCM (Porsche Communication Management). Ce système est actif entre 65 et 250 km/h.

L’alerte de franchissement de ligne est associée à un dispositif de détection des panneaux de signalisation routière : elle utilise la même caméra pour reconnaître les limitations de vitesse permanentes ou temporaires, les interdictions de dépassement et les obligations indirectes comme les panneaux de localités. Ce dispositif s’adapte à la situation et interagit avec les autres systèmes du véhicule : par exemple, il prend en compte les conditions humides grâce au capteur de pluie et affiche les limitations de vitesse en fonction de la météo. Lors de la conduite sur des routes de campagne inconnues et sinueuses, le système affiche également des indications de direction sur l’écran du conducteur avant les virages serrés.

Le Pack Remote Park Assist, disponible en option, comprend l’assistance au changement de voie : celle-ci utilise un capteur radar pour détecter la distance et la vitesse des véhicules en circulation sur les voies adjacentes. Si le système estime que la vitesse et l’écart par rapport aux autres véhicules représentent un danger trop important pour permettre un changement de voie, il émet un avertissement visuel sur le rétroviseur gauche ou droit. Le système est actif de 15 à 250 km/h environ et détecte les véhicules jusqu’à une distance de 80 mètres.

Stationnement par commande à distance

Les systèmes d’assistance des nouvelles 911 GTS simplifient les manœuvres et le stationnement. L’assistance au stationnement de série à l’avant et à l’arrière vient aider le conducteur au moyen d’avertissements visuels et sonores. Pour cela, elle utilise les capteurs à ultrasons placés à l’avant et à l’arrière du véhicule. Les versions 911 GTS Targa et 911 GTS Cabriolet sont également équipées de série d’une caméra de recul ; celle-ci est disponible en option sur la version Coupé. Dotée d’un affichage des lignes de guidage dynamiques et de la distance, l’image en couleur de la caméra aide le conducteur à estimer l’écart par rapport aux autres véhicules et aux obstacles.

L’équipement spécial Remote Park Assist permet au conducteur de commander à distance les manœuvres de stationnement et de sortie de stationnement depuis son smartphone,[[7]](#endnote-7) sans être au volant. Cette commande automatique fonctionne pour le stationnement en créneau et en bataille, ainsi que dans les garages. Le système détecte automatiquement les places de stationnement et analyse leurs dimensions à l’aide des capteurs à ultrasons et de la caméra. Si l’espace est jugé suffisant, le conducteur peut lancer le stationnement et la sortie du stationnement via l’application Porsche Connect : il contrôle l’ensemble du processus depuis son smartphone en maintenant appuyé le bouton correspondant dans l’application. L’assistance active au stationnement prend en charge de manière autonome la direction, la conduite en marche avant comme arrière et le freinage du véhicule. Lorsque le conducteur relâche le bouton, la 911 GTS arrête immédiatement la manœuvre de stationnement.

L’histoire

Une entrée remarquée et des performances séduisantes

GTS est l’acronyme de Gran Turismo Sport, une dénomination bien connue des amoureux de Porsche, étant donné que la plupart des gammes possèdent aujourd’hui une déclinaison GTS. Avec ces variantes, Porsche s’adresse à un groupe cible résolument intéressé par la sportivité, qui sait apprécier une expérience de conduite riche en émotions, mais recherchant néanmoins une aptitude élevée à une utilisation au quotidien. Pour ces clients, le design est un critère d’achat tout aussi important.

La tradition GTS de Porsche remonte à la victoire de la course Targa Florio de 1964. Voici un aperçu des trois plus importants modèles d’un point de vue historique, suivi de l’offre actuelle de Porsche.

L’ancêtre : la 904 Carrera GTS (1963)

La toute première voiture Porsche à porter ce sigle de trois lettres est la 904 Carrera GTS. Ferdinand Alexander Porsche est à l’origine de la conception de cette Coupé à moteur central, aussi à l’aise sur la route que sur le circuit, sous la maxime « Chaque Porsche est apte à la course ». Le modèle à deux places fait ses débuts le 26 novembre 1963 sur le circuit de Solitude, près de Stuttgart. Il s’agit alors de la première voiture de sport construite à Zuffenhausen et dotée d’une carrosserie en plastique 106 exemplaires seulement seront produits. Son plus grand succès : la victoire de la course Targa Florio de 1964 en Sicile, remportée par les pilotes Baron Antonio Pucci et Colin Davis au volant.

La sportive : la 924 Carrera GTS (1981)

Avec les modèles Carrera de la série 924, Porsche démontre que le système Transaxle a lui aussi sa place sur le circuit. Avec un prix s’élevant à 110 000 marks (soit environ 56 200 euros), la 924 Carrera GTS de 1981 est, à l’époque, la Porsche de série la plus chère de tous les temps. Sa construction repose sur la 924 Turbo (type 931). En juin 1980, Porsche lance la 924 Carrera GT (type 937), une puissante évolution développant 154 kW (210 ch) homologuée pour le groupe 4 de la course automobile, avant l’apparition d’une version encore plus musclée : la 924 Carrera GTS (type 939). Dans sa version de base, cette GTS affiche une puissance de 177 kW (240 ch), tandis que la variante Clubsport développe 202 kW (275 ch). Le modèle est même décliné en une version GTR, taillée sur mesure pour le circuit du haut de ses 276 kW (375 ch). En 1981, le pilote Walter Röhrl fait sensation en s’imposant lors du championnat national d’Allemagne au volant de la variante Rallye, affichant une puissance de 206 kW (280 ch). Le nombre total d’unités produites reste faible : entre février et avril de cette même année, seules cinquante 924 Carrera GTS avec volant à gauche exclusivement en teinte rouge indien seront produites, soit un total de 59 voitures, prototypes compris.

La polyvalente dynamique : la 928 GTS (1992)

Le positionnement actuel des modèles GTS en tant que véhicules sportifs et polyvalents commence avec la 928 GTS : produite dans le cadre de la dernière phase du développement de la gamme des modèles Transaxle, cette GTS se pare d’un arrière doté d’ailes élargies, d’un bandeau lumineux rouge, d’un aileron peint dans la couleur de la carrosserie, ainsi que de rétroviseurs extérieurs et de jantes de 17 pouces de série au design « Cup », le tout associé à un moteur V8 de 5,4 litres développant 257 kW (350 ch).

L’ère moderne : cinq gammes avec variante GTS

En 2007, le Cayenne GTS devient le premier véhicule Porsche de l’ère moderne à porter cette mention dans la désignation de son modèle, suivi de la 997 II Carrera GTS en 2009. Outre sa puissance de 300 kW (408 ch) pour 420 Nm de couple, ce modèle affirme son caractère orienté performances par ses modifications extérieures : cette GTS se distingue des autres 911 notamment par les boucliers avant et arrière distincts, les jantes à écrou central de série ou encore les optimisations apportées au surbaissement et à l’aérodynamisme. Aujourd’hui encore, les touches extérieures en noir constituent un signe distinctif des modèles GTS.

1. Disponibilité prévue à partir de novembre 2021 [↑](#endnote-ref-1)
2. Compatible avec les smartphones iPhone Apple à partir de l’iPhone 7 et d’iOS 13 [↑](#endnote-ref-2)
3. Prix de vente conseillé à titre indicatif pour l’Allemagne avec TVA de 19 % et équipements spécifiques au pays compris [↑](#endnote-ref-3)
4. Disponibilité prévue à partir de novembre 2021 [↑](#endnote-ref-4)
5. Disponibilité prévue à partir de novembre 2021 [↑](#endnote-ref-5)
6. Les sièges sport Plus adaptatifs (réglage électrique 18 positions) sont disponibles en option hors pack de réduction du poids [↑](#endnote-ref-6)
7. Compatible avec les smartphones iPhone Apple à partir de l’iPhone 7 et d’iOS 13 [↑](#endnote-ref-7)