

Article écrit par Nicolas HEIDET le 15 septembre 2015

## Francfort 2015 / Porsche 911 2016 : r'évolution

La 911 type 991 arrive déjà à mi-carrière. Porsche présente sa remplaçante qui, visuellement, n'évolue pas de manière significative. De notre envoyé spécial Nicolas Heidet, depuis le Salon de Francfort.

Le regard est un peu plus affûté et la partie arrière est plus marquée avec des sorties d'échappement quasi centrales et une grille de moteur aux lamelles désormais verticales. L'habitacle n'évolue que très peu. C'est surtout le nouveau système d'info-divertissement qui bénéficie d'une grosse mise à jour avec toutes les dernières nouveautés en la matière. Mais le changement majeur se situe à l'arrière. Les moteurs, c'est historique, seront dopés par des turbos. Concrètement, seule la 911 GT3 conservera un moteur atmosphérique. Il s'agit d'un bloc 3.0 litres biturbo de 370 ch pour la 911 Carrera et de 420 ch pour la Carrera S. Avec la boîte PDK à double embrayage, elle annonce un 0 à 100 en 4.2 secondes, alors que la 911 Carrera S, avec ses 420 ch et 500 Nm de couple ne met que 3.9 secondes à la même épreuve. Tarif estimé pour l'entrée de gamme : autour des 100 000 euros.

### Interview de Marc Ouayoun, Directeur Général Porsche France



**Nicolas Heidet** : La 911 est à peine dévoilée qu'elle est déjà critiquée pour son coup de crayon, notamment l'arrière. C'est plutôt inhabituel non ?

**Marc Ouayoun** : Vous savez, en 1963, quand Porsche a présenté la 911 ici même à Francfort, tout le monde disait que la marque était morte car elle ne ressemblait plus du tout à une 356. Les gens sont parfois très réfractaires aux changements. C'est pour cela que cette 991 (911) évolue sans bouleverser sa ligne. Et sa partie arrière fait justement référence au passé, notamment aux premiers modèles.

**Nicolas Heidet** : Le changement majeur, même la révolution, c'est le moteur qui désormais sera systématiquement doté d'un turbo. Ce qui est sensé impliquer une sonorité moins typique à la 911 justement. Ne craignez vous pas une révolution également chez vos clients qui finalement pourraient se désintéresser de leur modèle fétiche ?

**Marc Ouayoun** : Là encore, si on remonte dans l'histoire de Porsche, quand on est passé au refroidissement par eau, les puristes ont crié au scandale. La Type 996 qui était concernée fut néanmoins l'une des 911 les plus vendues de l'histoire de la marque. Je pense que Porsche doit évoluer avec son temps et garde sa longueur d'avance. Les normes obligent les constructeurs automobiles à moins consommer. Cela passe obligatoirement par un « downsizing » des moteurs et l'utilisation de turbos. Aujourd'hui, une nouvelle 911 Carrera de 370 ch ne consomme 7.4 litres aux 100 km pour 169 g/km de CO2. C'est 1 litre de gagné par rapport à l'ancien moteur alors que l'on a de meilleures performances. Et vous verrez qu'à plus de 7 500 tr/mn, les ingénieurs du son ont rigoureusement bien travaillé pour nous en mettre plein les oreilles et préserver la sonorité typique à la 911.

**Photos : © Julie Razurel**