

Comparatif

# 992 GT3 **VS** 991 GT3 PH2

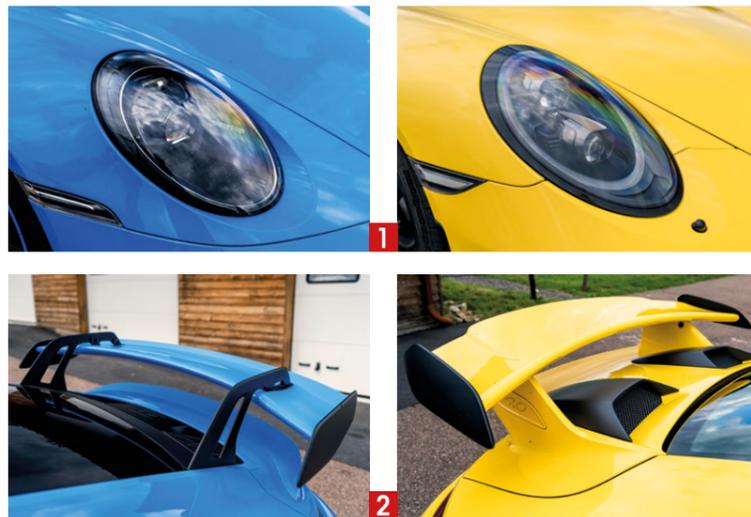
Va y avoir du sport ! Quelle époque formidable que celle que nous vivons actuellement, permettant de confronter deux authentiques sportives équipées de moteurs atmosphériques avec du son, comme on les aime. Profitons de ce plaisir, sans modération, en confrontant la nouvelle et l'ancienne GT3. Où il sera beaucoup question de train avant...

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : @WHAMDI.B



# Comparatif

Les moteurs 100% thermiques et atmosphériques sont-ils en train de tirer leurs dernières salves ? On pourrait le penser, mais tant que nous n'aurons pas la preuve du contraire, et que Porsche continuera de nous sortir des GT3 comme la 992, on est en droit d'en douter. D'ici 2035, date possible à laquelle les moteurs atmosphériques devraient disparaître des concessions (ce qui reste à valider, et à démontrer), il peut encore se passer plein de choses, et on a très envie d'y croire. Le plaisir est tellement énorme qu'on peine à imaginer qu'on puisse nous en priver. Du coup, durant ce comparatif, j'ai fait totalement abstraction de toutes ces considérations, y compris de celle consistant à payer un malus de 30 000€ pour acheter une 992 GT3 (et même 40 000€ l'an prochain). Sauf bien sûr au chapitre budget. Vous me direz que c'est facile de faire abstraction de ce problème quand on n'est pas concerné (je n'ai pas les moyens d'acheter une GT3, ce qui ne m'empêche pas d'en rêver), mais quand même : la preuve a été faite que ce malus ne freine pas l'achat, les commandes de GT3 étant pleines dans notre pays. Pour deux raisons : d'abord un certain nombre d'acheteurs est prêt à faire l'effort tant qu'il s'agit de s'acheter une telle auto. Ensuite il se confirme que ces 30 000€ vont être intégrés au prix global lorsqu'il s'agira de les revendre, créant ainsi une cote franco-française. Bref, concentrons-nous sur notre comparatif "so exciting" du jour. En commençant par un très grand merci à Christian Leroux, venu de Normandie exprès pour ce comparatif avec sa 991 GT3 (il en a même profité pour prendre quelques jours de vacances en Champagne).



1. Option phares matriciels à LED teintés avec PDLs+ pour la 992, option phares à LED en noir avec PDLs+ pour la 991

2. Le nouvel aileron de la 992 a fait couler beaucoup d'encre. Directement issu de la compétition, il a des supports en col de cygne donnant l'impression qu'il est monté à l'envers. Cela permet de donner une meilleure circulation de l'air, et plus d'appui.

3. De face, les différences sont évidentes, et pas seulement au niveau du bouclier

La 992 venant bien sûr du parc presse de Porsche France. Merci à eux également !

## ESTHÉTIQUE

On est plutôt bien, là, non ? D'un côté, une 991 GT3 phase 2 jaune racing, avec jantes peintes en noir ( finition satinée). De l'autre, une 992 GT3 bleu requin, également avec jantes peintes en noir ( finition satinée), et contours peints en bleu requin (une réussite). D'entrée de jeu, on pourra regretter que cette couleur soit une option de la liste "couleurs spéciales", à 3600€. Alors que le jaune racing est une teinte gratuite, de série. Mais nous ne sommes pas ici, dans ce chapitre, pour parler chiffres. Quand on évoque l'esthétique, seules les émotions parlent... Et là, sauf tout le respect et l'admiration que l'on doit à la magnifique 991 GT3, il faut admettre que la 992 a mis la barre très haut. Plus agressive, dotée d'un bouclier avant "qui fait peur", de sorties d'air impressionnantes dans le capot avant, et d'un aileron totalement déroutant, elle a une gueule qui en impose encore plus



que la 991, pourtant pas timorée. On la croirait même plus large, alors que de ce côté, rien n'a changé (la 991 était déjà basée sur la caisse de Carrera 4, et comme toutes les 992 normales ont la même largeur, rien ne change sur ce point). Bien sûr, on se retourne sur les deux, on les admire toutes les deux, mais à l'heure du choix, uniquement sur ce critère esthétique, la 992 emporte le morceau. Il y a des controverses à propos de l'aileron, que certains trouvent inesthétique, avec cette impression qu'il a été monté à l'envers. Rappelons que cette implantation, avec montants en col de cygne, est une trouvaille issue de la course, améliorant l'efficacité aéro de la GT3. Et dans l'histoire de Porsche, on sait que la beauté découle de la fonction. Soyons francs, aucun aileron n'est vraiment beau, en soi. Il le devient parce qu'on lui prête des vertus importantes en termes d'efficacité aérodynamique. Dès lors, ils fascinent au point d'en devenir beaux, sans compter ce qu'ils évoquent dans nos esprits côté image liée

On a presque l'impression que la 992 est plus large, tant son arrière est très différent, et pourtant les largeurs sont identiques !

à la course. Du coup, il suffit qu'on me dise que ce nouvel aileron est une trouvaille aéro essentielle, pour que je le trouve beau. Je ne parviens pas à avoir un jugement esthétique objectif sur ce point. De plus, il présente un avantage pratique : la partie haute étant plate et parallèle au sol, on peut l'utiliser comme table de pique-nique. OK, je sors... Un mot pour dire le plus grand bien du bleu requin, qui rappelle un peu le bleu maritime des 964 RS, en se rapprochant légèrement du bleu voodoo. Très réussi ! Et un dernier mot pour évoquer l'option vitrage arrière fumé sur la 992 (qui inclut la lunette et les deux vitres latérales). Personnellement, je ne suis pas fan du tout, d'abord parce que j'ai l'impression que cela casse un peu la ligne, mais surtout parce que la visibilité arrière est très réduite quand on roule : entre la vitre teintée et l'aileron, on ne voit pas vraiment grand-chose de ce qui se passe derrière.

**PETIT AVANTAGE 992 →**

FICHE TECHNIQUE		
CARACTÉRISTIQUES	992 GT3	991 GT3 PHASE 2
Cylindrée	3 996 cm3	3 996 cm3
Puissance	510 ch à 8 400 t/mn	500 ch à 8 250 t/mn
Couple	470 Nm à 6 100 t/mn	460 Nm à 6 000 t/mn
Boîte	PDK 7 rapports, Boîte méca	Méca 6 rapports, PDK en option
Poids à vide	PDK : 1 435 kg / BM : 1 418 kg	BM : 1 413 kg / PDK : 1 430 kg
Performances	PDK : 318 km/h / BM : 320 km/h	BM : 320 km/h / PDK : 318 km/h
0-100	PDK : 3,4 s / BM : 3,9 s	BM : 3,9 s / PDK : 3,4 s
0-200	PDK : 10,8 s / BM : 11,9 s	BM : 11,4 s / PDK : 11 s
Consommation cycle mixte	PDK : 13 l / BM : 12,9 l Norme Nedc	BM : 12,9 l / PDK : 12,7 l
Emission de CO <sub>2</sub>	PDK : 294 g/km / BM : 293 g/km Norme Nedc	BM : 290 g/km / PDK : 288 g/km
Prix TTC	170 014 €	155 256€ prix du neuf

## ÉQUIPEMENT-CONFORT

La nouvelle bénéficie bien sûr de tous les équipements de la génération 992. Elle a donc franchi le même cap, celui de la modernité, permettant de transformer votre Porsche en smartphone. On est en droit d'apprécier totalement cette démarche sur la gamme courante, mais je ne peux m'empêcher de trouver cela un peu perturbant sur une GT3 : ce grand écran central, certes magnifique, donnant l'impression qu'on pourrait regarder la télévision en roulant, a-t-il vraiment du sens dans une GT3 ? Question idiote, je l'avoue : Porsche n'allait pas s'amuser à recréer un tableau de bord spécifique pour les GT3, et de toutes façons, c'est ce que demande une grande partie de la clientèle. Donc, je me tais sur ce point. En ajoutant que la 992 GT3 a un vrai plus, côté véritable équipement utile pour ce type de modèle, par rapport à la 991 : le mode track au tableau de bord, n'affichant que les données de conduite essentielles à une conduite vraiment sportive. J'ai d'ailleurs eu la surprise de constater que lorsqu'on met le mode sport, on aussi droit à un autre écran qui s'affiche. Une chose reste rassurante, dans ce "triste" constat que même les GT3 doivent céder au modernisme de l'équipement, certains éléments d'aide à la conduite ne sont pas proposés en option, tels le régulateur de vitesse adaptatif ou l'assistant de changement de ligne. Ouf, on est sauvés ! Ces éléments dits de confort et de sécurité, disponibles sur toutes les autres 992, ont été jugés inutiles ici, laissant au conducteur l'impression qu'il reste maître de sa conduite. Du coup, quel plaisir d'avoir droit à un régulateur de vitesse normal, de série qui plus est (c'est le cas sur toutes les 992, mais comme nous en avons toujours vu avec des adaptatifs, on n'avait même pas remarqué cette subtilité !), sans radar qui vous ralentit dès que vous rattrapez quelqu'un, et quel plaisir de ne pas avoir à chercher si cet insupportable assistant de changement de ligne est débranchable. A noter que notre 992 était équipée de l'option pack Clubsport avec extincteur, à 192€ (le pack est gratuit si on ne prend pas l'extincteur), comprenant l'arceau arrière et les harnais. Tout en rappelant qu'on ne peut pas prendre ce pack si on n'achète pas les sièges baquets intégraux à 5400€. Ce qui revient à dire que le pack Clubsport coûte au minimum 5400€. Sinon, de série, les deux modèles ont les sièges sport, qui équipent d'ailleurs la 991 de Christian. Il fait un peu de circuit, mais utilise majoritairement sa GT3 sur routes, on peut donc comprendre ce choix.

## PETIT AVANTAGE 992

## MUSIQUE

Chapitre oh combien important, mais pas évident à traiter, pour plusieurs raisons : d'abord, souvenez-vous que la pose obligatoire des filtres à particules est apparue au millésime 2019, ce qui a impacté les GT3 RS sorties sur ce millésime, mais aussi les GT3 normales, puisque, à notre connaissance, elles

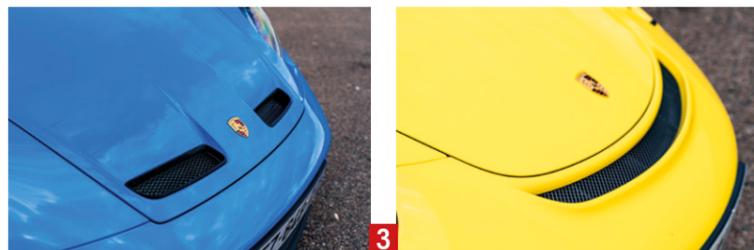


1. Le compte-tours de la 992, à gauche, est très nettement différent : en mode circuit, des diodes s'affichent pour bien visualiser la montée des régimes

2. Côté sonorité, les deux sont magnifiques : la 991 fait dans les aigus, alors que la 992 irait plutôt dans les graves

3. Spectaculaires, les extracteurs d'air de la 992 ! D'autant que le capot s'ouvre en laissant deux ouvertures

étaient toujours commercialisées en 2019. Seul un tout petit nombre d'entre elles a dû être impacté, je pensais essayer de vérifier cette info avant d'écrire ce comparatif, mais la période des vacances ne m'a pas permis de faire cette recherche. Promis, ce sera pour le mois prochain. Car bien sûr, le filtre à particules a modifié la sonorité des 991 GT3, faussant un peu le comparatif. Prenons le parti de dire qu'elle n'a cependant été que très peu impactée, et arrêtons-nous sur la sonorité, magnifique, qu'elle émettait à sa sortie, bien reproduite par notre exemplaire jaune. Nous étions donc impatients de la comparer à celle de la 992 GT3, qui est la première Porsche à moteur atmosphérique à sortir avec les filtres à particules, mais en tenant compte du fait que les ingénieurs ont eu le temps de travailler le sujet. Et cela change tout ! La nouvelle GT3 chante si bien qu'on oublie totalement cette histoire de filtres ! Mais elle chante différemment. La 991 part dans les graves pour monter dans les aigus, au point de littéralement hurler quand on approche de la zone rouge, ce qui est vraiment très impressionnant, voire déchirant ! La 992 part dans les graves, pour y rester, mais la mélodie, les différences d'intonation, et la montée finale du plaisir n'en sont pas moins magnifiques ! A tel point que j'ai bien du mal à vous dire celle qui me plaît le plus ! Tout dépend si on préfère les aigus ou les graves, les deux sont à tomber. J'avoue que le déchirement de la 991 fait frémir, au point parfois de déranger mon sens du respect de la mécanique, car on a presque l'impression qu'on va tout casser. Mais cette réflexion, trop subjective, est idiote : on sait qu'on ne va pas tout casser, seule doit donc rester la musicalité, et au final, je dirais qu'elle



est un peu plus impressionnante dans la 991 que dans la 992. Cela se joue à si peu que j'aurais presque envie de les mettre ex-aequo, mais il faut bien un vainqueur...

## PETIT AVANTAGE 991

## MOTEUR-PERFORMANCES

Rappelons d'abord les données de base : la 992 GT3 sort 510 ch à 8400 t/mn, soit 10 ch de plus obtenus 150 t/mn plus haut, et un couple de 470 Nm à 6100 t/mn, soit 10 Nm de plus décrochés 100 t/mn plus haut. Le poids ? 1435 kg, soit 5 kg de plus. Ce qui nous met deux rapports poids-puissance très proches : 2,81 kg pour la 992, 2,86 kg pour la 991. On ne peut donc s'attendre à de grandes différences. Donnons tout de suite les chronos usine :

Les deux intérieurs sont très différents, la 992 ayant cédé à la modernité. Mais il faut croire que c'est indispensable

10"8 pour la 992, 11" pour la 991 sur un 0 à 200 km/h. Loin de nos bases habituelles (ce comparatif s'est déroulé autour de Château-Thierry, dans l'Aisne, et sur le circuit des Écuyers, afin de respecter la limite des 500 km qui nous est imposée pour ce type de Porsche), il m'a été difficile de trouver le bon terrain pour faire nos chronos, et le revêtement n'était pas parfait : il se peut donc que le résultat ait été faussé. Résultat : j'ai fait un moins bon temps avec la 992 qu'avec la 991 ! 7"9 de 100 à 200 avec celle-ci, 8" avec la 992 ! D'autant plus étonnant que, pour une fois, notre 992 sortie du parc presse avait déjà roulé (presque 7000 km), et devait donc être plus débridée que lorsque nous avons chronométré la 991 en son temps. Les températures, quant à →



OPTIONS PRÉSENTES SUR NOTRE 992 GT3		
07	Bleu Requin	3 600 €
76	Intérieur cuir Noir et Race-Tex avec couleur contrastante en Bleu Requin	5 382 €
6AB	Pack Club Sport avec extincteur intégré	192 €
UD1	Projecteurs de porte à LED avec signature "Porsche" Porsche Exclusive Manufaktur	144 €
2W6	Bouchon de réservoir en aluminium Porsche Exclusive Manufaktur	132 €
G1C	Boîte de vitesses (PDK) 7 rapports	gratuit
8LH	Pack Chrono avec pré-équipement Laptrigger	480 €
1LQ	Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	9 264 €
2UH	Système de lavage de l'essieu avant	3 156 €
C2Q	Jantes 911 GT3 20/21 pouces	gratuit
1NG	Jantes peintes en noir finition satinée avec contour peint en bleu requin Porsche Exclusive Manufaktur	1 800 €
1G8	Kit de réparation des pneus avec compresseur électrique	60 €
8JU	Phares matriciels à LED teintés avec Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+) Porsche Exclusive Manufaktur	3 546 €
P14	Rétroviseurs intérieur et extérieurs anti-éblouissement avec capteur de pluie intégré	552 €
VW7	Vitrage arrière fumé Porsche Exclusive Manufaktur	552 €
KA2	Assistance parking avant et arrière avec caméra de recul	1 248 €
Q2Q	Pack luminosité	504 €
Q1K	Sièges baquets intégraux	5 400 €
QE1	Pack rangement	gratuit
FZ4	Ceintures de sécurité Jaune Racing Porsche Exclusive Manufaktur	276 €
9JD	Pack fumeur	54 €
4QX	Harnais 6 points côté passager	420 €
AFB	Clé du véhicule peinte en couleur extérieure avec étui en Race-Tex bleu vitesse Porsche Exclusive Manufaktur	372 €
5XK	Pare-soleil en Race-Tex Porsche Exclusive Manufaktur	414 €
P19	Pédalier en Aluminium Porsche Exclusive Manufaktur	504 €
9VL	BOSE® Surround Sound System	1 428 €
Total des options		39 480 €



elles, étaient à peu près identiques, donc rien qui puisse vraiment expliquer cette contre-performance. Même la 991 GT3 RS phase 1 était plus performante. Rappelons à ce propos que nous n'avions hélas pas pu chronométrer la phase 2. Histoire d'enfoncer un peu le clou, nous avons mis dans le tableau des chronos ceux réalisés par une 992 Turbo Cabriolet (même pas une S), bien plus puissante mais bien plus lourde. Avec 7"4 sur le même exercice, elle est loin devant. Autrement dit, si vous roulez en 992 GT3, attendez-vous à vous faire distancer en accélération pure par une simple 992 Turbo Cabriolet, décapotée, avec les enfants sur les sièges arrière en train de rigoler et de vous tirer la langue. On plaisante, mais cela est quand même assez significatif, car si la puissance des Turbo augmente, celle des moteurs atmos des GT3 a tendance à stagner, et du coup l'écart se creuse... Et au volant, que ressent-on ? Que du bonheur, bien sûr, tant ces moteurs atmos sont vraiment, mais alors vraiment jouissifs à utiliser et à exploiter. Cependant, concrètement, on ne ressent guère de

différences entre les deux. On espérait une sensation offrant un peu plus de répondant direct en touché d'accélérateur, avec les papillons séparés au niveau de l'admission sur la 992, mais franchement, ce n'est pas au niveau du moteur qu'il faut chercher une vraie différence entre ces deux modèles. A tel point que j'ai vraiment été tout proche d'attribuer l'égalité entre les deux ! Car certes, d'un côté, l'usine annonce 2 dixièmes de gagnés, qui permettent finalement à la 992 d'emporter la décision, mais entre le fait que nous n'avons pas pu confirmer cet écart avec nos propres chronos, et le fait qu'on ne ressent aucune différence au volant, ce qui est plutôt logique à un tel niveau, il y avait vraiment de quoi se poser des questions.

#### PETIT AVANTAGE 992

#### BOÎTE

A de petits détails près, n'interférant pas sur le résultat d'utilisation, les deux boîtes PDK sont les mêmes. Rappelons que sur les GT3, il n'y a pas de mode sport plus. Le mode normal équivaut au mode sport d'une 911 non GT, et le mode sport correspond au sport plus. Sur la 991, il fallait appuyer sur PDK sport pour y accéder, sur la 992, on enclenche le sport avec la molette au volant. Ceci étant dit, il m'a semblé plus d'une fois que la boîte de la 992 collait un peu plus au tempo que celle de la 991, en ce sens que le rapport supérieur a plus tendance à s'enclencher à l'approche de la zone rouge, alors que sur la 991, il arrive que si on lève légèrement le pied, le rapport supérieur s'enclenche alors qu'on ne le souhaite pas forcément. C'est un avantage sur circuit, un désavantage sur route, il est donc difficile de trancher. Tout ceci entendu si l'on roule en mode Drive. En GT3, nombreux sont les utilisateurs à préférer le mode manuel, aux palettes ou au levier. Je continue personnellement de penser que c'est une perte de temps, si on recherche l'efficacité pure, mais en même temps, ces modes sport sur les GT3 auraient presque tendance à y

1. Le circuit des Écuyers, magnifique endroit situé dans le département de l'Aisne, nous a permis de les départager, avec un véritable avantage pour la 992

2. Belle idée, d'avoir donné au levier de vitesse PDK de la 992 la forme d'un levier de vitesse manuel ! Mais l'ancien levier reste très beau également

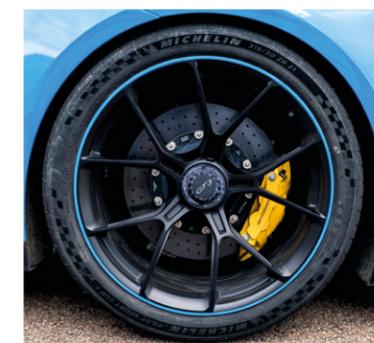
3. Les jantes arrière de la 992 (qui a ici l'option freins céramique) sont en 21" au lieu de 20" pour la 991

inciter, afin d'être plus autonomes. Ajoutons la belle idée de proposer, sur la 992, un levier ressemblant à celui d'une boîte manuelle, incitant encore plus à l'utiliser pour monter ou descendre ses rapports, et ces tous petits détails permettent à la 992 d'emporter ce chapitre d'un rien. J'ai même, là aussi, failli les mettre à égalité, tant elles sont proches et tant, sur le papier, rien n'indique qu'il y ait des différences, mais j'ai quand même trouvé celle de la GT3 un soupçon plus sportive. Et c'est ce qu'on demande à une sportive, non ?

#### PETIT AVANTAGE 992

#### CHÂSSIS-COMPORTEMENT

Sur le petit parcours routier autour de circuit de Bilster Berg (voir notre n°362), j'avais été surpris par le côté très réactif du nouveau train avant de la 992. Et quand j'écris "très", c'est pour ne pas écrire "trop". Avec une tendance marquée à suivre les déformations de la route. Il me tardait donc de vérifier cela dans un comparatif direct, d'autant que, souvenons-nous, la phase 2 de la 991 avait été améliorée côté confort d'utilisation sur route par rapport à la phase 1. J'ai donc créé une petite boucle d'une trentaine de kilomètres autour du circuit des Écuyers, afin de pouvoir sauter directement de la 991 à la 992, et la différence a bien été confirmée... au détriment de la 992. Ce fameux nouveau train avant, dont je dirai le plus grand bien →



au chapitre suivant, celui du circuit, n'a pas que des avantages, hélas. Rappelons qu'il est directement issu de la compétition, puisqu'il est très inspiré de celui présent sur la RSR, et qu'il est identique à celui des Cup ! Or que se passe-t-il quand on met un train avant de course sur la route ? Forcément, il n'est plus vraiment adapté... Depuis toujours, Porsche travaille le sujet pour que sa GT3 de route soit un compromis entre l'usage routier et l'usage circuit. Mais ils considèrent, à juste titre d'ailleurs, qu'un utilisateur de GT3 ira par la route jusqu'aux circuits, en empruntant des routes plutôt bien revêtues. Donc en conservant un comportement majoritairement typé circuit. C'est l'idée de base de la GT3. Sauf que dans la réalité, il y a un grand nombre d'utilisateurs de GT3 qui font plus de routes (et tous types de routes) que de circuit. C'est le cas de Christian, mais il est loin d'être le seul. Il aime à faire du circuit avec sa GT3 (Christian est membre du club Porsche Normandie), mais il aime tout autant se promener avec et faire du tourisme. Or, ce chapitre châssis-comportement concerne l'utilisation sur routes, et on sait que nos départementales françaises sont loin d'être toutes des billards. Quand c'est le cas, la 992 est souveraine,



1. Sur la 991, on peut encore ouvrir un capot moteur ! Impossible sur la 992, vu la configuration de l'aile : il ne reste plus qu'une petite trappe pour les remplissages !

2. Si les deux accéléraient à fond à cet instant, la 991 ne serait quasiment pas distancée. Les 10 chevaux d'écart ne sont pas perceptibles

précise, efficace, très directive sans être malsaine, un vrai régal. Mais dès que la route devient bosselée, mal taillée, et comportant divers types d'usures et creusements, c'est une toute autre histoire. Avant de démarrer ce comparatif routier, j'étais un peu inquiet, car Christian m'avait prévenu que sa 991 n'avait plus les réglages de trains d'origine, modifiés pour être un peu plus typés circuit. J'avais donc peur qu'elle soit tout autant inconfortable que la 992. Mais même ainsi, la différence entre les deux est évidente. Bien sûr, on parle de GT3, donc de 911 pouvant être rétives, capricieuses, sèches et parfois déroutantes sur mauvaises routes. Elles demandent bien plus de concentration et d'efforts que des 911 normales. Sur petites départementales, à pilote égal, on ira même plus vite avec une bonne 911 normale qu'avec une GT3. Sauf que ce fameux nouveau train avant "de course", sur la 992, ne peut faire de miracles : phénomène tête chercheuse, réactivité sur les bosses, comportement trop pointu, il y a de quoi s'occuper. Certains diront que cela ajoute à son charme : elle redevient une auto qu'on pilote vraiment, et dont il faut constamment s'occuper, mais à ceux qui veulent troquer leur 991 pour une 992 uniquement dans un usage routier, il faut qu'ils sachent que ce sera moins facile et moins confortable. Rassurez-vous, on ne passe pas non plus d'un extrême à l'autre, et les différences ne sont pas si énormes, mais quand même, on le sent passer. Sinon, sur le sec tout du moins, et si le revêtement est bon, c'est un avion de chasse rivé au sol. Très impressionnant.

#### PETIT AVANTAGE 991

#### SUR CIRCUIT

Posons d'abord les chiffres de l'usine, sur le Nürburgring, version sans les 200 mètres récemment ajoutés au célèbre tracé : 6'55"2 pour la 992, 7'12"4 pour la 991 ! Un écart de 17"2 carrément énorme, de l'ordre de 8 dixièmes au kilomètre. Comme nous allons le voir, le nouveau train avant a un rôle important dans ce gain, mais pas que. La 991 avait été chronométrée avec les Michelin Pilot Sport Cup 2, alors que la 992 a reçu les Michelin Cup 2 R, encore plus performants. Lorsque j'avais interrogé le pilote Jörg Bergmeister pour savoir quel était le gain apporté rien que par le pneu sur le Ring, il m'avait parlé de 7" au tour à peu près. Reste donc 10" à l'avantage de la 992, soit 5 dixièmes au kilomètre. Il me tardait de vérifier cela sur le superbe circuit des Écuyers, qui comporte cependant plus de virages serrés que de courbes rapides, mais qui est vraiment passionnant et amusant à rouler, avec ses montées et ses descentes, qui rappellent un peu, toutes proportions gardées, le fameux Nürburgring. En plus, le revêtement →



« En piste, la différence entre les deux est flagrante : tout est dans le train avant ! »



# Comparatif

a récemment été refait. Je n'y avais plus roulé depuis trois ans et le comparatif de notre n°330 opposant justement les trois versions de 991 GT3 phase 1 : normale, Touring et RS. Voilà qui va nous donner quelques repères intéressants.

Je décide de faire d'abord quelques tours avec la 992, histoire de me remettre le tracé en tête, car il comporte quelques subtilités pas évidentes, et surtout il n'est pas facile à mémoriser. Une fois "recalé", je me mets au volant de la 991, qui, hélas, a un déficit évident pour un comparatif circuit : elle est en freins acier, alors que la 992 a l'option freins céramique. Rappelons cependant que, de série, la 992 est dotée notamment de disques avant plus grands. Cependant, cet écart d'équipement va forcément avoir une incidence sur le résultat, et de fait, dès les premiers virages, je sens la différence côté freins, évidente. On dira ce qu'on veut des freins céramique, sur leur rapport prix-intérêt, quand il s'agit de taper dedans en circuit, c'est quand même quelque chose. Reste à reparler de leur longévité, mais c'est un autre débat. Faisons abstraction des freins : avec la 991, je me régale très vite de ses passages au cordeau, même si, ici ou là, il faut régulièrement apporter de petites corrections au volant, soit dans l'inscription, soit dans la sortie. Mais tout se passe à merveille, l'équilibre est vraiment parfait, tout en offrant du plaisir de pilotage. Quelle auto ! Verdict : 1'59"8, en rappelant qu'il ne s'agit que de trois ou quatre tours rapides, sans chercher à travailler outre-mesure les pressions de pneus, ni à aller chercher la limite, encore moins lorsqu'il s'agit de l'auto d'un particulier. Et preuve qu'elle est en bonne santé, cette 991 GT3, ce chrono est meilleur que celui que j'avais fait il y a trois ans avec le même modèle, en 2'01"4. Mais il faisait bien plus chaud, et le nouveau revêtement y est peut-être aussi pour quelque chose. Sans attendre, je remonte dans la 992, et là, clairement, je sens tout de suite la différence : oublions les freins, nettement plus puissants, et concentrons-nous sur ce train avant : il permet clairement d'aller plus vite, plus facilement : l'inscription ne se joue plus au millimètre, mais au quart de millimètre, un seul coup de volant suffit, jamais de correction, et les trajectoires sont encore plus tendues, au cordeau. C'est



Toute la différence vient dans l'inscription du train avant. Issu de la RSR, celui de la 992 est redoutablement efficace

remarquable, et vraiment perceptible ! Vous allez plus vite en transpirant moins ! Et tout le reste suit, il n'y a aucune amorce de décrochement, je suis scotché ! Verdict : 1'57"1 (soit le même temps que la 991 GT3 RS phase 2). 2"7 plus vite au tour sur un circuit de 3,5 km... Avant de partir dans les superlatifs, relativisons tout de suite ce chrono : d'abord, je dirais qu'il y a facilement 3 ou 4 dixièmes perdus par le simple fait que d'un côté j'emmène la Porsche d'un particulier, et de l'autre, celle du parc presse. J'ai beau me raisonner, je suis toujours un peu plus en retrait avec l'une qu'avec l'autre. Sans compter qu'on est bien plus à l'aise, sur circuit, dans des baquets que dans des sièges sport. Ensuite, je dirais qu'il y a 1 seconde au tour d'écart rien qu'avec les freins céramique, qui mettent beaucoup plus à l'aise sur chaque freinage. J'avoue ne pas avoir toujours écrit cela dans mes précédents comparatifs, mais là c'était vraiment flagrant. Peut-être aussi que les disques et plaquettes de la 991 étaient un peu avancés ? Reste donc 1"4 d'écart, soit →

FLAT 6 CHRONOS					
CARACTÉRISTIQUES	992 GT3 PDK	991 GT3 PDK PHASE 2	991 GT3 PDK PHASE 1	991 GT3 RS PDK PHASE 1	992 TURBO CABRIOLET PDK
Puissance	510 ch	500 ch	475 ch	500 ch	580 ch
Poids/Puissance	2,81 kg	2,86 kg	3,01 kg	2,84 kg	2,94 kg
Jantes	20/21"	20"	20"	20/21"	20/21"
Temp. extérieure	17°	15°	13°	21°	10°
80 à 150 Sport	4'5	4'4	4'6	4'1	
80 à 150 Sport +					3'9
100 à 200 Sport	8'0	7'9	8'2	7'9	
100 à 200 Sport +					7'4

# MOSA FREIN

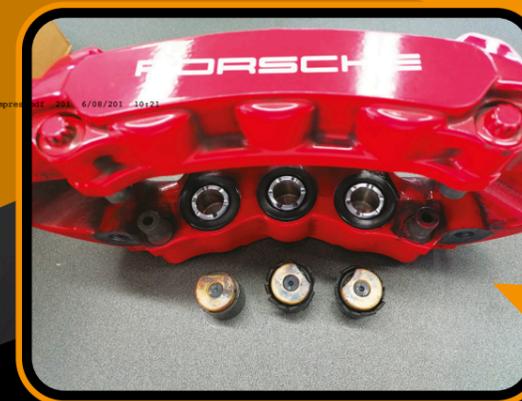
## Clutches & Brakes

Le spécialiste du freinage et de l'embrayage au service de VOS PERFORMANCES



Vous connaissez notre savoir-faire !

Passez votre commande directement par email à l'adresse: mail@mosa-frein.be



Pistons céramique cassés ?  
Conversion pistons inox 991 GT3 / GT3 RS / Turbo / Turbo S - Cayman GT4 981

Commandez 24/7 sur nos webshops pros et particuliers



+32.81.73.32.73 | mail@mosa-frein.be | www.mosa-frein.be

# Comparatif

4 dixièmes plus rapide au km. Le compte y est presque, si l'on compare à ce qu'a fait Porsche sur le ring, et même s'il ne s'agit aucunement du même type de circuit. En tout cas, ce train avant de compétition ne fait pas semblant, et nous pouvons aujourd'hui confirmer qu'il est l'élément essentiel permettant à la 992 de progresser ! J'ai même été à deux doigts de lui offrir un véritable avantage, soit deux points, par rapport à la 991, mais je ne suis pas allé jusque-là.

Un mot pour terminer sur le mode track, à ne pas confondre avec l'écran du tableau de bord qu'on peut mettre en mode track. Le vrai mode, celui auquel on accède en tournant la molette au volant, met immédiatement l'auto en mode le plus dur, et supprime directement les deux aides au pilotage, ESC et TC. Mais on peut les reconnecter manuellement. De même qu'on peut aussi choisir, sur route, de mettre ou non les suspensions sport. L'avantage du mode track est de vous mettre, d'un seul bouton, dans le mode complet circuit, jusqu'à l'écran et le chrono. Ce qui me permet de rappeler que je fais toujours mes chronos en mode aides au pilotage connectées, parce qu'on ne parle que de cinq tours maxi, et pour que toutes soient chronométrées de la même manière. Mais, et le mode track le rappelle à juste titre, il est vivement conseillé de rouler sans ces aides au pilotage lorsqu'on fait beaucoup de piste, afin de préserver vos freins (ESC et TC travaillant avec les capteurs ABS). Et puis, c'est bien plus amusant encore !

## PETIT AVANTAGE 992

## CONSOMMATION

Franchement, quand on parle de GT3, le chapitre consommation, on s'en moque un peu, non ? Mais nous ne pouvons l'occulter. A vous d'attribuer des coefficients à chaque chapitre, nous ne faisons que notre travail ! Et de toutes façons, nous voici bien marris, puisque nous ne pouvons comparer les deux modèles, car la 992 est en nouvelles normes NEDC. Mais ce qui est étonnant, c'est que celles-ci donnent 12,4 litres, contre 12,7 litres à la 991, alors que les nouvelles normes sont censées être pénalisantes. Sans repère plus



Sur routes, plus que jamais, la 992 GT3 reste un véritable outil qu'il faut savoir piloter. Plus encore que la 991 !

précis, difficile de donner un classement. Pour info, j'avais fait 14,8 litres avec la 991, mais sur plus de 1300 km, donc avec de longs trajets autoroutiers, alors que j'ai fait 16 litres avec la 992, sur un tracé plus concentré de 533 km. Donc là aussi, pas de comparaisons directes possibles.

## PAS DE CLASSEMENT

## BUDGET

Là, c'est plus sévère, et plus évident : pour vous procurer une 992 GT3, il faudra sortir 170 014€, sans aucune option (la nôtre, telle que vous la voyez, est à 209 494€). Plus les 30 000€ de malus, soit au strict minimum 200 000€. Là où une 991 GT3 phase 2 cote aujourd'hui en moyenne 150 000€. Nette de malus. Et avec ses options. L'écart est donc conséquent, et à prendre en compte au moment du choix...

## AVANTAGE 991

## LE CHOIX DU JOURNALISTE

Bien embêté qu'il est, le journaliste, à ce stade ! Très partagé ! Voyons, voyons, résumons un peu : d'un côté une 992 GT3 qui m'inspire encore plus esthétiquement, mais qui est moins confortable à conduire sur route tout en étant plus facile et performante sur circuit. Mais en coûtant bien plus cher ! Pas facile d'y retrouver ses petits. Le budget, au niveau de mon choix perso, ne doit cependant pas peser dans la balance, je fais comme si j'avais les moyens de m'offrir les deux. Que l'une coûte moins cher que l'autre ne peut être au final que l'heureuse conséquence d'un choix défini sur d'autres bases. Et si je devais acheter une GT3, ce serait dans quel but, principalement ? Celui de faire du circuit, avant tout ! Donc d'être toujours plus performant et efficace. Du coup, oui, je prendrais la 992. Quitte à me rendre sur circuit en empruntant de belles routes, mais même si celles-ci étaient mauvaises, après tout, je n'en aurais que plus de plaisirs à me battre avec elle, à l'ancienne. En revanche, je n'en ferais sûrement pas une utilisation majoritairement routière, il y a d'autres Porsche pour cela, mais chacun son truc.

## PETIT AVANTAGE 992

# CONCLUSION

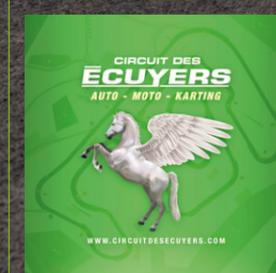
## Victoire 992 GT3 : 6 pts à 4

Victoire de la 992, certes, mais score serré si l'on veut bien se rappeler que nous parlons ici d'un comparatif entre une nouvelle et une ancienne génération. Normalement, l'écart est plus conséquent, la nouvelle ne l'emportant souvent que sur des questions de budget. Ici, il y a le chapitre routier, comme nous l'avons vu, qui est pénalisant pour la 992, et rappelons aussi que le score aurait pu être plus serré que cela encore si, comme j'ai failli le faire, l'égalité avait été attribuée en termes de performances. On aurait alors eu droit à un score de 5 à 4... Au final, cela n'a rien de vraiment surprenant, puisque la principale nouveauté concerne le train avant, l'aéro et l'efficacité générale, sans parler bien sûr de l'esthétique. Les 10 ch de plus ne sont pas

quantifiables, mais rappelons tout le mérite de Porsche, qui a réussi à homologuer ce moteur dans un contexte très difficile. Leur priorité n'était donc pas de le gaver de chevaux supplémentaires, mais juste de pouvoir contourner toutes les règles pour offrir aux clients un vrai moteur atmo, en espérant que ce ne soit pas le dernier. Comparer ces deux GT3 a donc été un énorme plaisir, surtout avec cette idée du lien direct entre la compétition et la route, si propre à Porsche, et si bien appliquée. De génération en génération, la 911 GT3 reste une auto sans concession, entièrement ciblée vers l'efficacité en circuit. A vous de vous adapter sur la route... au prix de sensations fabuleuses et totalement hors normes ! ●



RECAPITULATIF		
CRITERES	991 GT3 PHASE 2	992 GT3
Esthétique	0	1
Equipement-confort	0	1
Musique	1	0
Moteur-Performances	0	1
Boîte	0	1
Châssis-Comportement	1	0
Circuit	0	1
Budget	2	0
Le choix du journaliste	0	1
Total	4	6



## CIRCUIT DES ÉCUYERS

Un spécial très grand merci au circuit des Écuyers, qui nous a permis de travailler dans un confort total durant toute une matinée sur ce magnifique tracé, bucolique et très amusant. Le tracé de 3,5 km est modulable en deux parties distinctes (et même trois avec une parabolique), il est adapté pour les journées de roulage motos, autos et même karting ! On peut aussi participer à des stages de pilotage, et même participer à l'un ou l'autre événement, comme la prochaine journée du 21 septembre réservée aux anciennes. Le tout, en plus, est facile d'accès, proche de l'autoroute A4, à hauteur de Château-Thierry (sur le territoire du village de Beuvarde, dans l'Aisne), soit à une heure de Paris. A recommander sans modération. Tel 03.23.70.98.61 - circuitdesecuyers.com