



Inopportune !...

Une boîte automatique sur une 911 ? Scandale ! Car, même à commande manuelle, l'automatisme est incompatible avec la conduite sportive qu'exige une Carrera 2.

Très élaborée grâce à l'électronique, la « Tiptronic » offre une double grille. A gauche, classique pour une boîte auto : P-R-N-D-3-2-1. A droite, une fonction sélecteur : montée des rapports en poussant sur le levier, rétrogradage en le tirant. Mais cette commande « manuelle » ne diffère pas beaucoup, dans son application,



de la classique.

C'est avec Bosch et ZF que Porsche a développé cette innovation. En plus de sa commande spécifique, cette boîte, déjà montée sur la BMW 750i, l'Audi V8 ou la Jaguar 4.0, est équipée ici d'un arbre secondaire, extérieur, renvoyant le mouvement au différentiel. Elle ne permet pas les mêmes performances, notamment en accélération : une seconde de plus pour passer de 0 à 100 km/h. Toutefois, son rendement est confirmé par les chiffres de consommation annoncés, plus faibles qu'avec la boîte 5 ; c'est plutôt le contraire habituellement.

Alors que la mode actuelle est aux programmes d'utilisation sélectionnables manuellement (sport-normal-économique), la « Tiptronic » est une multi-programme complètement automatique. Renseigné par plusieurs capteurs, dont un d'accélération transversale, le calculateur choisit les lois de passage « idéales ». En somme, une boîte automatique « intelligente » dont une des caractéristiques principales est de ne pas systématiquement passer le rapport supérieur au levier de pied : pas de changement de vitesse en

cas de décélération franche, ou en entrée de virage. En revanche, le rapport supérieur passe en cas de patinage sur route très glissante. En commande manuelle, on est loin d'une boîte mécanique car le fonctionnement de la boîte demeure complètement automatique. Pas de sur-régime possible à la montée -la vitesse supérieure passe toute seule au régime maximum- à la descente -le rapport inférieur ne « rentre » pas si la vitesse est trop élevée. Bilan, en conduite sportive, on peut très bien aborder une courbe en troisième alors que l'on a essayé de rétrograder ! Avec une 911, même Carrera 2, ce n'est pas recommandé ; le contrôle devient plus délicat à cause du sousvirage. Le plaisir de conduite et l'efficacité s'en trouvent dégradés.

Les boîtes automatiques, même en les utilisant manuellement, ne sont pas encore suffisamment précises pour satisfaire les conducteurs sportifs. La « Tiptronic » n'a donc rien à faire sur une 911, sauf peut-être aux Etats-Unis...

F.C.

Prix non fixé. Commercialisation printemps 90