

peut supposer que les réglages du boîtier n'étaient pas strictement identiques entre les deux versions, puisque la jaune était nettement meilleure en reprises, en 6^{ème}, mais moins bonne en accélérations, sur le 100/200. Un peu plus de chevaux en bas pour l'une, un peu plus en haut pour l'autre ? Les chiffres sont identiques, mais les chronos trahissent une différence : la RTS-200. Il est d'ailleurs amusant de constater, à la lecture de notre tableau, que tous les temps réalisés par ces préparateurs, qu'ils viennent de PSI ou RS Tuning, sont toutes extrêmement proches ! Côte performances, on notera encore que PSI annonce 3'9" pour le 0 à 100, et 11"8 pour le 0 à 200.



La sonorité reste discrète, autant de l'intérieur que de l'extérieur. Il n'y a qu'en envoyant à fond que la musique se fait entendre



Côté agressivité, ça vous ira, ou vous en voulez plus ?

Au volant, cela procure, vous vous en doutez, de vraies sensations. Ce moteur est toujours aussi étonnant d'onctueux et de disponibilité à tous les régimes, ce qui le rend vraiment agréable à utiliser. Pour ceux qui connaissent la 996 Turbo, c'est sensiblement le même plaisir, mais avec 120 ch de plus ! La RTS-3, telle qu'elle nous est présentée ici, est donc parfaitement utilisable au quotidien, et pas fatigante du tout, contrairement à ce que son look très racing pouvait le laisser supposer. Violente, mais docile. Ceci dit, nous nous sommes surtout concentrés sur la séance chronos, et n'avons pas eu l'occasion de la tester sur circuit, où ses futurs propriétaires seront sans doutes tentés d'aller jouer. La tentation sera grande, en effet, d'emmener cette auto sur piste : elle en a le look, et les capacités, même si ce ne sera qu'en sortie de club. Encore faut-il avoir envie de risquer 195 000 Euro Hors taxes. C'est en effet le prix de cette merveille, pour une voiture complète.

Vous pouvez aussi arriver avec votre propre Turbo pour demander la transformation complète, ce qui réduira d'autant le prix. Quel qu'il en soit, PSI a joué là une excellente carte, en profitant de l'image petit à petit véhiculée par ses 911 de course. En attendant la RTS4 qu'on nous promet, elle... encore plus violente, du côté des performances !

PSI : Tél : 00.32.473.911.911



Un alleron réglable... pour les autoroutes allemandes, ou pour tourner en circuit ?



Des nouvelles de la commande séquentielle

Dans la Fiat six n°150, nous avons essayé une GT3 équipée d'une étonnante commande séquentielle de boîte. A ne pas confondre avec une vraie boîte séquentielle. Ici, il s'agit simplement d'adapter un levier sur une boîte normale, permettant de monter les rapports en tirant vers soi, et de descendre en poussant le levier. Le système, non pas fabriqué en Angleterre comme nous l'avions indiqué par erreur, mais en république tchèque, nous avait vivement intéressé sans vraiment nous séduire, car il était encore un peu lent, et trop ferme. PSI fait partie de ceux qui s'intéressent vivement à cette commande, et en a récemment monté une sur la fameuse RTS-2. Juste pour voir. Nous avons eu l'occasion de la conduire, Olivier Namèche nous ayant annoncé qu'il s'agissait d'une version plus évoluée que celle précédemment essayée. Nous ne pouvons que le confirmer : cette seconde évolution est effectivement plus performante : le "clonk" entendu avec la GT3 était beaucoup moins fort ici, et l'effort à accomplir a été sérieusement réduit. On commence à atteindre un niveau réellement intéressant, et le dossier est à suivre de très près, car une troisième évolution est actuellement en cours de mise au point, et on dit même que Porsche serait très intéressé par ce système. Pourquoi pas à proposer au catalogue Exclusive ? Attirez à suivre, donc...