

997

CARRERA GTS

DANS LA FAMILLE 997, NOUS RÉCLAMONS CE MOIS-CI CELLE QUI SE POSITIONNE COMME ÉTANT L'UNE DES PLUS SEXY ET DES PLUS INTÉRESSANTES DE TOUTE LA GAMME ! CELLE QU'IL FAUT AVOIR QUAND ON NE TIENT PAS SPÉCIALEMENT À ALLER VERS LES GT3 OU LES TURBO. J'AI NOMMÉ LA CARRERA GTS.





chaque fois qu'ils se déplacent. La GTS était donc conçue pour ceux qui voulaient juste une S en version plus. Et le résultat est vraiment séduisant. Dois-je ajouter qu'il l'est encore plus en bleu riviera ? De manière générale, la GTS mérite de la couleur, mais comme vous l'explique par ailleurs Dominique Maroni, ce n'est pas si évident...

MAGIC ALCANTARA

Le charme opère encore plus quand on monte à bord. Par la magie de l'alcantara, on sent tout de suite qu'on ne se trouve pas

- 1** Cet exemplaire dispose de l'option châssis sport PASM moins 20 mm, soit plus bas de 10 mm par rapport au PASM de série
- 2** Feux arrière de la phase 2
- 3** Les sorties d'échappement sport avec entourages noirs étaient de série
- 4** L'aileron arrière se déploie à partir de 120 km/h
- 5** Le 3.8 recevait le kit X51 faisant grimper la puissance à 408 ch
- 6** Le numéro de châssis se lit en bas du pare-brise et sur diverses étiquettes. Il est gravé sous un cache à côté de la batterie
- 7** Siglé, le moteur !
- 8** Normalement, le monogramme complet était Carrera GTS, mais on pouvait le supprimer. Ici, seul le nom Carrera a été supprimé

On fait fort dans les couleurs, ces derniers temps, non ? Il faut dire que notre ami Dominique Maroni me met constamment une pression terrible, me menaçant des pires sévices si nous ne publions pas des sujets avec des Porsche de couleur. Un vrai tyran ! Je plaisante, bien sûr. N'empêche qu'avec Dominique, nous ne pouvons nous empêcher de penser, en toute humilité, que le travail réalisé depuis des années (j'allais dire des décennies, mais c'est presque cela) pour inciter à l'achat de Porsche colorées, a fini par porter ses fruits. Ce n'est pas une révolution, loin s'en faut, mais ce que nous souhaitions a fini par arriver : que ceux qui avaient envie de s'acheter des Porsche colorées le fassent, sans aucune arrière-pensée. Seul problème, la tendance s'est tellement accélérée depuis deux ans que, si l'on trouve assez facilement des 991 colorées (enfin, surtout des phases 2 !), il est bien plus difficile de dénicher la perle rare dans les générations précédentes, particulièrement les 997. C'est pourquoi, lorsque, par l'intermédiaire de Dominique (merci à lui), le propriétaire de cette 997 GTS bleu riviera a accepté l'idée d'un guide d'achat avec sa petite merveille, nous nous en sommes réjouis. A modèle exceptionnel, il fallait une

couleur exceptionnelle. Un grand merci à Philippe Wilbaux, propriétaire de cette 997 GTS, et direction Bruxelles, pour mieux comprendre en quoi cette 997 est si recherchée, et si appréciée.

TOUT POUR PLAIRE

La première fois que j'ai vu une Porsche en bleu riviera, c'était une 993, garée sur... la Riviera, lors de la présentation presse de ce modèle ! Cela ne s'invente pas. Et la première fois que j'ai conduit une 997 GTS, c'était au Maroc, pour une présentation plutôt originale organisée par Porsche France. Voilà qui nous fait voyager. Mais en attendant, c'est bien à Bruxelles que j'ai rendez-vous avec Philippe Wilbaux. Autant vous le dire tout de suite : j'ai passé une journée fort agréable en sa compagnie et celle de sa GTS, mais je n'ai fait que la conduire en agglomération, sans jamais pouvoir placer une accélération ! Et encore moins de rouler vite. Normalement, dans le cadre d'un guide d'achat, je m'arrange pour trouver quelques km de petites routes pour se remettre dans le bain, mais impossible cette fois, d'autant que nous avons dû jongler avec des nuages plus ou moins menaçants. Peu importe, la 997 GTS est de celles qu'on n'oublie pas,

et j'ai encore parfaitement en mémoire les sensations ressenties à son volant dans de précédents essais. Il y a deux manières de voir la 997 GTS : la pragmatique, consistant à se dire qu'elle fut la meilleure affaire de toutes les 997, embarquant avec elle près de 25 000€ d'options alors qu'elle ne coûtait que 6000€ de plus qu'une S, et surtout qu'elle vaut maintenant entre 15 et 20 000€ plus cher qu'une S ! Et la passionnelle, qui mise plutôt sur tout ce qu'elle a pu apporter en terme de plaisirs supplémentaires, à savoir son positionnement clairement marqué entre une S et une GT3. Inutile de vous dire que c'est la seconde vision qui nous convient le mieux, mais tout est lié. La GTS, c'est d'abord et avant tout une plastique parfaite. Avec ses ailes larges à l'arrière, ses jantes RS Spyder noires à écrou central, ses petits monogrammes Carrera GTS en bas des portes (remplacés ici par de larges bandes, accessoires proposés en option), son bouclier Porsche design et ses petites finitions noires un peu partout, elle marquait sa différence, mais en toute discrétion. Loin de la grosse artillerie des Turbo et des GT3. Chez Porsche, il y a longtemps qu'on a compris que les clients n'ont pas tous forcément envie de mettre la révolution dans les rues

UN PEU D'HISTOIRE

Septembre 2010. Porsche dévoile, d'abord en photos, puis un peu plus tard au Mondial de l'automobile à Paris, la nouvelle GTS, conçue sur la base de la 997 S, en coupé et en cabriolet. Cette appellation, toute nouvelle pour une 911 (seule la 904 Carrera GTS avait porté ce sigle en 1964) se propose d'offrir une version plus sportive de la S, mais sans pour autant atteindre les extrêmes d'une GT3. Esthétiquement, un certain nombre de détails permet de les reconnaître. A commencer par les ailes larges de la gamme Carrera 4 à l'arrière (plus 44 mm). Et en se poursuivant par l'adoption du bouclier avant Porsche Design, une option du catalogue Exclusive. Dont la lame avant est noire (particularité de la GTS). Tout comme les jupes latérales, au dessin spécifique. Elle reçoit également les jantes RS Spyder 19" à écrou central, laquées en noir avec rebords chromés. L'appellation Carrera GTS, en plus du capot arrière, apparaît en bas des portes. On observe aus-

si que les sorties d'échappement sport sont en acier spécial, avec revêtement nanostructuré, et finition noire entre les pots. L'intérieur est encore plus personnalisé, puisque la GTS a droit à des sièges sport comportant une bande centrale en alcantara, matière qu'on retrouve sur la couronne du volant, le levier de vitesses, le frein à main, les poignées et les couvercles des rangements des contre-portes. Le volant en lui-même est un sport design. La GTS est livrée sans sièges arrière, mais on pouvait les avoir sur simple demande. A noter que les fonds de compteurs sont noirs, alors qu'ils sont blancs sur la S. Mécaniquement, tout l'intérêt vient de ce que le 3,8 litres reçoit, de série, l'option X51, permettant de passer la puissance à 408 ch à 7300 t/mn, soit 23 ch de plus, décrochés 800 t/mn plus haut que sur la S. Le couple est de 420 Nm à 4200 t/mn, une valeur identique à celle de la S, mais obtenue 200 t/mn plus bas. Ce kit est

composé d'un système d'admission à résonance, commandé par six clapets sous pression qui alternent entre géométrie optimisée en terme de puissance et de couple. La culasse est modifiée, le filtre à air est à double flux. Le kit comporte également l'échappement sport. Pour le reste, la GTS reçoit des voies avant élargies de 2 mm, et des arrières de 32 mm. Les pneus arrière étant en 305/30 ZR 19. Les suspensions sont réglées légèrement plus fermes que sur la S. De série, la boîte est la version mécanique à six rapports, la PDK étant en option. Les freins sont identiques à ceux de la S. Au final, le gros point fort de la GTS est d'embarquer 24 000€ d'options chiffrables, sans compter celles qui ne le sont pas, alors qu'elle ne coûte que 6000€ de plus qu'une S. Une vraie excellente affaire !

La production sera étalée entre la fin du millésime 2011 et le début de 2012.



7 On trouve ici les sièges sport de série, avec la bande centrale en alcantara spécifique aux GTS



8 Si le PCM était de série, le module de navigation, lui, était en option



9 En plus de l'alcantara de série, cet exemplaire a reçu divers éléments supplémentaires dans la même matière. Il s'agissait d'une option



10 Les touches sport et sport plus faisaient partie de l'option pack sport chrono



11 L'échappement sport était de série. Notez le PSM déconnectable



1 Les seuils de portes en carbone étaient une option



2 L'alcantara était présent sur les renforts de portes



5 L'option pack sport chrono comprenait... le chrono !



12 De série, la GTS n'avait pas de sièges à l'arrière, mais sur simple demande, gratuite, on pouvait les avoir



3 Les fonds de compteurs étaient noirs sur la GTS, comme la Carrera de base



4 Tant qu'à avoir la PDK, autant avoir les palettes au volant. La GTS les avait de série, grâce à son volant sport design



6 L'option PDK est fort appréciée, surtout avec le pack sport chrono



1



2



3



4

dans une 997 "normale". Celle-ci sait vous séduire par le toucher, et cette agréable sensation que seul l'alcantara peut offrir. Le cuir, et son parfum, restent des incontournables de la Porsche, et je continue d'adorer cela, mais il y a dans l'alcantara une sensation assez étonnante, comme un mélange de sportivité et de luxe. C'est idiot, ce que je dis : le mélange de sportivité et de luxe, c'est la marque de fabrique de toute Porsche ! Mais allez savoir pourquoi, le mélange est ici encore plus savamment dosé : le volant en alcantara évoque la course, mais la manière dont il est étendu à l'intérieur de la GT3 ramène la course vers la ville, et c'est assez magique. Autre particularité des GT3 : l'absence de sièges arrière, façon sport là aussi. Mais notre exemplaire les a, ces sièges, qui étaient une option gratuite. Quand ils n'y sont pas, la sonorité intérieure résonne un peu plus... Il y avait aussi la possibilité d'avoir des baquets, mais ici, comme sur la plupart des exemplaires, les sièges sport de série ont été préférés. Au final, nous avons affaire à une très belle 997, ce qui n'est pas peu dire, puisque cette génération de 911 continue d'être considérée comme étant l'une des plus réussies... Quand on met le moteur en route et qu'on s'apprête à partir vivre quelques nouvelles

aventures, le charme agit toujours, même si le flat 6 est assez discret. Qu'importe, il suffit d'appuyer sur le bouton échappement sport, de série sur la GT3, pour avoir un peu plus de son. Et là, déception, il ne se passe pas grand chose de différent. C'est un des rares défauts des 997 phase 2, hélas bien connu : l'échappement sport est légèrement aphone. Tout est relatif, bien sûr. Si vous emmenez en passager quelqu'un qui connaît assez peu la musique capable d'émettre un bon flat 6, il se réjouira d'entendre les vocalises de celui-ci. Mais si l'on compare à ce que faisaient les 997 phase 1, et à ce qu'ont fait ensuite les 991 phase 1, on est un peu loin du compte. Ne soyons cependant pas exagérément négatifs : vitres ouvertes sur de petites routes encaissées, je vous garantis que vous allez l'entendre avec grand plaisir, le flat 6 de la GT3 !

X51
X51 ! Une lettre qui résonne de manière magique aux oreilles des porschistes ! Pour les non initiés, il s'agit tout bêtement du nom de code option d'un kit moteur proposé fort cher sur plusieurs générations de 911 depuis la 993. L'avantage, c'est que la 997 GT3 en était équipée de série, ce qui lui permettait de sortir 408 ch là où une S

normale en avait 385. Voilà qui en impose, car la barre des 400 ch, quand même, ce n'est pas rien. Hélas, chaque fois que nous en avons chronométré, les résultats ont été décevants. Jamais, en plusieurs tentatives, nous n'avons réussi à retrouver les chronos donnés par l'usine, laquelle annonçait 4 dixièmes gagnés par les GT3 par rapport aux S sur l'exercice du 0 à 200 km/h. Alors

- 1 Le bouclier avant sport design est le signe distinctif le plus évident des GT3, avec sa lame noire
- 2 Deux options à noter ici : les phares directionnels, et les lave-phares peints couleur caisse.
- 3 Les jantes RS Spyder à écrou central étaient une exclusivité des GT3
- 4 Les rétros en carbone ne faisaient pas partie de la panoplie de la GT3, ni des options du catalogue
- 5 Les bandes en bas de caisse faisaient partie des accessoires disponibles. De série, il y avait juste un petit monogramme Carrera GT3

L'AVIS DU PROPRIÉTAIRE

Philippe Wilbaux est amoureux de sa 997 GT3. Comment ne pas l'être ? Il a eu la chance de tomber sur l'exemplaire dont il rêvait. Ne cherchez pas, elle n'est pas à vendre !
"Comme beaucoup, j'ai la passion des Porsche depuis toujours ! Quand j'étais ado, la 930 Turbo m'a beaucoup marqué, et encore aujourd'hui, j'ai un gros faible pour ce modèle. Jamais je n'ai pensé pouvoir m'en offrir un jour, mais j'ai toujours été à fond dans ma passion des Porsche. Le jour où j'ai eu ma première, j'ai réalisé un rêve d'enfant, et cela m'a procuré un plaisir fou ! C'était une 993, une Carrera, bleu nuit, phase 2, mais encore avec la boîte courte. J'ai adoré ce modèle, et encore aujourd'hui, je considère la génération 993 comme étant une des plus réussies, au moins esthétiquement. Même si je ne peux que reconnaître son vieillissement au niveau conduite. Mais j'avoue que si j'en avais la possibilité, je verrais bien, en plus de ma GT3, une 993 S dans mon garage ! C'est devenu impossible avec la montée des prix, mais c'est toujours bon de rêver ! J'ai aussi un faible tout particulier pour la 993 Turbo S, mais là on est dans le totalement inaccessible. J'ai gardé ma 993 dix ans, faisant moins de 30 000 km avec. Mes Porsche ont toujours été des véhicules de pur loisir, je roule peu, pas assez même. Mais entre mon travail, ma vie de famille, et ma pratique assidue du sport, il me reste peu de temps pour sortir la Porsche. J'ai remplacé la 993 par une 997 phase 1, sans passer par la case 996, qui ne m'a jamais vraiment accroché. C'était une S également, que j'ai achetée neuve, avec pas mal d'options. Bleu nuit intérieur bleu abyss. Je l'ai gardée neuf ans, en roulant peu là aussi. Sans aucun problème technique. Je l'ai revendue en France. C'est alors que, sur les conseils d'un ami, je me suis mis à chercher une GT3. Je voulais ce modèle, et pas un autre. Et je la voulais avec une jolie couleur, si possible en rouge indien ou en bleu aquatique. J'ai cherché pendant six mois sans trouver mon bonheur, et un soir, sur internet, je tombe sur celle-ci, qui venait d'être mise en annonce en

Allemagne. J'ai tout de suite envoyé un mail, sans grand espoir. Le lendemain matin, à 9h, à ma grande surprise, une personne m'appelle, en français. C'était Eric Goertz. Qui m'a incité à me décider vite, car il avait plusieurs demandes, mais j'étais le premier chronologiquement. J'ai donc fait quelque chose que je n'aurais imaginé : j'ai acheté l'auto sans la voir ! Et je ne l'ai pas regretté un instant ! Quand nous sommes allés la chercher, avec mon épouse, elle était exactement telle que décrite par Eric Goertz. C'était en 2014, au moment où les GT3 avaient encore un prix très raisonnable. Elle avait 20 000 km. En trois ans, je n'ai fait que 4000 km. C'est toujours la même situation : manque de temps !



Mais en même temps, quel immense bonheur de la voir dans mon garage, et de partir en promenade avec ! Nous n'allons jamais bien loin, juste des petites promenades en Belgique, mais je la considère comme une œuvre d'art. Je n'en reviens d'ailleurs toujours pas d'avoir la chance d'en être le propriétaire. Et franchement, quand on atteint dans sa passion ce qu'on pense être la plus belle Porsche qu'on puisse avoir, on se dit qu'on n'a aucune raison de vouloir en changer. Je tiens vraiment à la conserver. C'est un exemplaire qui a

été livré neuf en Allemagne, avec un bon nombre d'options et même des équipements qui, à ma connaissance, ne sont pas au catalogue, comme les grilles de protection dans les entrées d'air avant, ou les rétros en carbone. En revanche, à ma grande surprise, elle n'a pas de régulateur de vitesse, ce qui ne me gêne pas, et pas de RDK, ce qui me gêne un peu plus. Chaque sortie est un régal, la réaction des gens est très positive, la plus drôle ayant été celle d'un enfant qui, une fois, a dit que c'était la voiture des schtroumpfs ! Le moteur, le comportement, tout est parfait, même si je la trouve parfois un peu trop ferme. Mais j'en profite bien à chaque fois ! Etant un peu maniaque, j'évite de la sortir quand il pleut, et elle ne roule pas en hiver... Mais quand le printemps revient, quel bonheur !"



5



1

que de notre côté, tous les chronos enregistrés avec le kit X51 sur les 997 phase 2 ont été plus mauvais que ceux avec les moteurs normaux ! Une partie de l'explication vient du fait que ces kits ont été conçus pour tout donner à fond sur un départ arrêté, particulièrement sur un launch control avec la boîte PDK et le mode sport plus. Mais en utilisation normale, on ne les sent pas beaucoup, les 23 ch supplémentaires ! Nos chronos sont justement là pour retranscrire ce qui se passe quand on est sur la route et qu'on accélère d'un coup pour doubler une file d'attardés qui n'auraient pas vu les drapeaux bleus. Là, X51 n'apporte pas grand chose. Même quand on saute d'une S à une GTS, la différence est vraiment minime. Je me souviens, lors de notre comparatif "Quelle ultime 997 acheter ?" paru dans notre n°245, la GTS nous avait semblé plus sportive, dans le sens plus performante, que la S. Mais tout n'était question de d'ambiance : alcantara plus sièges baquets, dans la tête, cela vous fait déjà gagner un dixième. En plus, elle était en boîte méca, ce qui ajoutait à l'impression de sportivité. Rappelons cependant que la GTS avait assez largement remporté ce match, devant la 4 GTS, la S et la 4S. C'est donc bien que ces contre performances du kit X51 n'avaient en rien entamé le capital sympathie de cette version !

Il faut donc chercher ailleurs que dans le son et le moteur ce que la GTS apporte en plus. Et si tout, justement, n'était qu'une question d'ambiance ?

SCOTCHÉS

Avec la PDK et le mode sport plus, comme c'est le cas ici, la GTS vous scotche au siège, et de belle manière. Peut-être pas plus qu'une S, mais quand même, il y a du lourd ! Et puis libre à vous de la conduire en mode drive normal, en sport ou en sport plus, tout en sachant que celui-ci n'est vraiment utilisable que sur circuit, ou sur route en mode très politiquement incorrect, le soir au coin du bois, quand le loup n'y est pas. Il faut d'ailleurs signaler qu'elle a fort peu vieilli, la PDK des 997. Déjà très efficace, très agréable et performante, surtout ici avec les palettes au volant. Et puis, la GTS, c'est un comportement exceptionnel : avec ses ailes larges à l'arrière, ses suspensions réglées plus fermes que pour les S, elle se pose effectivement comme une alternative à la GT3. En plus sage, mais pas beaucoup moins efficace. Elle est scotchée au sol, surtout du train arrière, n'affichant un peu trop de fermeté que sur les vrais mauvais revêtements. L'exemplaire de Philippe Wilbaux dispose cependant d'une option pas si fréquente : le châssis PASM sport, qui abaisse de 10 mm

supplémentaire la caisse (soit 20 mm au total), et qui est couplé au différentiel arrière à glissement limité. Sur circuit, l'efficacité n'en est que plus redoutable encore. Sur route, en revanche, cela durcit un peu la situation, sans que cela soit très pénalisant en terme de confort, du moins de ce que j'en ai senti en roulant en agglomération. Philippe m'a cependant avoué qu'il trouvait sa GTS parfois un peu trop ferme, mais cela n'entame en rien la grande passion qu'il entretient pour elle. Revenons à cette notion d'ambiance. D'abord, la GTS est-elle plutôt une S vraiment plus sportive, ou une petite GT3 ? Disons qu'elle se situe entre les deux, mais quand même plus proche d'une S que d'une

- 1** Magnifique et rarissime en bleu riviera
- 2** Option bouchon de réservoir en alu design
- 3** Le toit ouvrant était une option
- 4** L'option réservoir 90 litres, ici présente, réduit un peu la contenance du coffre avant

L'ESSAI D'ÉPOQUE

Le Moniteur automobile n°1492, 2 mars 2011. Dans ce numéro spécial avant premières (le salon de Genève est tout proche), la Carrera GTS a droit à un essai détaillé, l'équivalent de nos essais complets. Avec rien moins que 14 pages. Il est signé Xavier Daffe, et en voici l'introduction : "Même en fin de carrière, la génération actuelle de 911 continue à se décliner en une multitude de versions. Parmi celles-ci, la GTS se situe comme une alternative exclusive entre les Carrera S et la GT3. Vous l'aurez compris, elle est simple propulsion, même si sa caisse large pourrait faire penser le contraire."

Après les descriptifs techniques, filons directement aux sensations de conduite, concernant le moteur, notamment : "A l'usage, ce moteur, qui n'arrive pas à vieillir, se distingue toujours par son infinie onctuosité, acceptant de reprendre dès 1500 t/mn, et de grimper jusqu'au rupteur sans faiblir, avec une rage insatiable. Ce caractère variant de l'indolence à l'explosivité la plus débridée s'accompagne d'une sonorité sans équivoque, émanant d'une ligne d'échappement sport elle aussi de série." L'exemplaire d'essai, gris météor, et bizarrement équipé de jantes RS Spyder, mais couleur alu (ce qui ne figurait pourtant pas dans les options possibles), dispose de la boîte PDK : "Il n'y aura que les plus durs vaccinés aux produits de Zuffenhausen pour encore préférer la boîte manuelle, tant la PDK se montre convaincante et d'un apport non négligeable dans des conditions de circulation quotidienne pour le moins encombrées. Mais si l'horizon se dégage, il suffit de coulisser le levier vers la gauche pour passer en mode manuel, et éventuellement se servir des palettes, aisément préhensibles, au contraire des boutons minuscules cachés dans le volant, utilisés au début, pour sélectionner les rapports."

Côté performances, surprise (pour nous), il annonce avoir sorti un chrono de 22"6 au km départ arrêté, mieux qu'avec la S, alors que l'auto est équipée en pneus hiver. Une confirmation que le kit X51

ne donne toute sa mesure que lorsqu'on utilise le launch control pour un départ arrêté, des conditions rarement utilisées par le conducteur lambda, on en conviendra. Côté confort, Xavier Daffe est très clair : "La Carrera GTS ne procure par un confort de roulage exceptionnel, malgré la suspension pilotée. Si ce critère figure tout en haut de votre cahier des charges, passez votre chemin et allez voir quelques concurrents allemands. Non, la GTS est une voiture qui vit et qui ne laisse apprécier ses incroyables qualités dynamiques qu'à la condition que l'on accepte d'être en relation étroite avec la route et les organes mécaniques."

Reste le chapitre tenue de route : "Sur route correctement revêtue, la GTS se montre diablement gratifiante à conduire, les évolutions apportées à son train arrière ayant pour principal mérite de le calmer un peu, de le rendre plus stable sans que le pouvoir directeur du train avant n'ait à en souffrir... A la limite, il peut encore être utile de l'aider par un freinage dégressif, prolongé jusqu'au point de corde, pour le charger un peu. Ensuite, il suffit d'ouvrir les gaz progressivement pour s'extraire de la courbe rapidement et avec élégance. Rien de nouveau ? Non, c'est le même mode d'emploi particulier depuis des décennies, même si, au fil du temps, il devient chaque fois moins caricatural. Mais c'est aussi parce qu'elle est fidèle à elle-même depuis tout ce temps que la 911 reste si appréciée. Comme quoi, être fidèle à ses valeurs fondamentales est souvent plus pertinent que de céder aux sirènes des modes, par définition passagères."

Vient l'heure de la conclusion : "Si la GTS est un cadeau d'adieu, il est diablement bien emballé ! Et la nouvelle génération aura fort à faire pour faire au moins aussi bien... La GTS est homogène, efficace, plaisante au quotidien comme sur un circuit et dont l'appellation même est un clin d'œil à la magnifique 904 GTS de... 1964. Une manière élégante de boucler la boucle."



2



3



4



FLAT6 CHRONOS

	997 GTS	997 S PDK PHASE 2	997 GTS PDK CABRIOLET	997 SPORT CLASSIC	991 C4 GTS PHASE 1
Puissance	408 ch	385 ch	408 ch	408 ch	430 ch
Poids/Puissance	3,48 kg	3,77 kg	3,78 kg	3,49 kg	3,46 kg
Jantes	19"	19"	19"	19"	20"
Temp. extérieure	17°	17°	21°	12°	20°
80 à 120 en 6 ^{ème}	8"057	-----	-----	8"318	-----
80 à 120 en 5 ^{ème}	6"402	-----	-----	6"224	-----
80 à 120 en 4 ^{ème}	5"267	-----	-----	5"147	-----
80 à 120 en 3 ^{ème}	4"368	-----	-----	4"252	-----
80 à 150	6"398	-----	-----	6"280	-----
80 à 150 Sport +	-----	5"779	6"561	-----	5"4
100 à 200	11"320	-----	-----	11"239	-----
100 à 200 Sport +	-----	10"280	11"478	-----	9"8
Stadium	1'20"9	1'20"5	1'20"6	-----	1'18"6



1

GT3, dont elle n'a ni les envolées ni le côté délirant, ni l'ultra-sportivité. Mais elle sait faire très habilement illusion, et c'est tout ce qui fait son charme. Pas plus performante qu'une S dans les faits, peut-être, mais encore plus excitante, sûrement. La GTS a su insuffler un peu de magie supplémentaire, et ce n'est pas pour rien si son image est aussi forte, entraînant hélas une cote un peu élevée. Franchement, nous les premiers, avec tous les éléments en mains que nous avons

livré aujourd'hui, nous ne pourrions que recommander chaudement la GTS à tous ceux qui peuvent se l'offrir. Et en insistant sur le fait que s'il fallait en acheter une, hors notion de budget, ce serait celle-là. Parce qu'elle offre un concentré de sportivité dans un enrobage très sexy, parce qu'elle s'appelle GTS, et que cette appellation est un vrai plus, pour son ambiance alcantara, et pour tous ces petits plus qui font son charme, elle est totalement craquante. Peu importe, au

final, qu'elle soit une super S ou une petite GT3, elle est une GTS, "et pi c'est tout!" Une 997 à la vraie forte personnalité, séductrice en diable. Alors si, en plus, vous en trouvez une en bleu riviera, que dire ? Mais bon courage, car il doit y en avoir peu...

1 La GTS a une très bonne cote, encore en hausse actuellement

QUELQUES CONSEILS

Tellement persuadés que la GTS avait cannibalisé la S sur la fin d'existence des 997, on avait presque fini par imaginer qu'il s'en était produit un bon nombre. Eh bien non, il n'y en aurait eu que 2656 (attention, chiffre non officiel, nous attendons confirmation). Ce qui en fait, non pas une rareté, mais quand même un modèle peu produit, donc pas si facile à trouver. De fait, il n'y en avait qu'une à vendre dans notre dernier numéro, proposée par un spécialiste indépendant. A ce chiffre de 2656, s'il est confirmé, il faut ajouter un autre phénomène qui rendra l'achat d'une 997 GTS assez compliqué : l'immense succès des 997 de manière générale, sur le marché de l'occasion. Tous les Centres Porsche vous le diront : ce sont des denrées rares, qui se vendent souvent directement de particulier à particulier, la demande étant plus forte que l'offre. A propos des Centres Porsche, le patron de l'un d'eux m'expliquait il y a peu de temps : "C'est très compliqué pour nous : si on veut vendre une 997 à un prix cohé-

rent, en comptant les inévitables travaux que nous aurons à faire dessus pour qu'elle soit à notre standard, plus la garantie, nous sommes plus ou moins contraints de les racheter à des prix qui n'intéressent pas forcément le vendeur, lequel sait qu'il arrivera à la vendre à un meilleur prix tout seul." Si cette situation est favorable pour le vendeur, elle l'est moins pour l'acheteur, qui va donc devoir, le plus souvent, jouer la carte de la confiance et se fier à son instinct. Ceci dit, le risque n'est pas énorme, la 997 GTS étant un modèle très récent et qui vieillit fort bien. On ne lui connaît aucun défaut récurrent, et il ne faut pas avoir peur d'acheter des exemplaires ayant un peu de km, ce n'est en aucun cas un obstacle, surtout si le prix est attractif. En fait, la GTS n'a que rarement été considérée comme un collecteur par les clients, et c'est très bien ainsi. La plupart des exemplaires ont été utilisés comme des S, sans restrictions particulières. Mais ils sont généralement en excellent état. Côté options, vous connaissez l'histoire, mais partant du fait que la GTS

joue la carte de l'alcantara, il sera toujours plus authentique de trouver des modèles ayant respecté cet esprit-là. Non pas que des GTS avec des intérieurs tout cuir soient moins intéressants en soi, mais elles feront juste un peu moins GTS. De même, les avis sont partagés quant aux jantes : une vraie GTS se doit d'avoir les RS Spyder de série, avec l'écrou central, mais elles sont plus complexes, et très légèrement plus étroites que les jantes Carrera sport avec les cinq écrous. Pour le reste, rappelons que si le PCM est de série sur cette génération, les modules, eux, ne l'étaient pas. Notamment ceux de navigation, mais vous savez ce qu'on en pense... Ceci dit, les exemplaires qui n'en étaient pas équipés sont très rares. Quant à la couleur, idéalement, une GTS mérite de l'éclat, mais les exemplaires colorés sont plutôt rares, comme vous le confirme Dominique Maroni par ailleurs. Au final, n'hésitez pas à craquer, car il est évident que la GTS restera comme étant l'une des 997 les plus intéressantes et les plus abouties.

DU STYLE ET DES COULEURS

PAR DOMINIQUE MARONI

Porsche a l'art et la manière de faire revivre son passé au travers de noms et de détails qui comblent sa clientèle de passionnés. A l'automne 2010, c'est la griffe « Carrera GTS » que les dirigeants de la marque ont décidé d'exhumer pour baptiser une nouvelle gamme de 911 à mi-chemin entre Carrera S et GT3. Avec le recul, pari gagné ! La GTS devient même pour certains, l'unique 911 à acheter...

DESIGN : NOIR GTS...

Y a-t-il une personnalité GTS ? J'ai tendance à répondre oui ! Une personnalité qui saute aux yeux dès le premier regard mais que l'on a du mal à définir. Une personnalité liée à trois lettres qui puisent leurs racines dans l'histoire de Porsche, d'options exclusives qui affirment le caractère sportif et plus subliminal, une couleur... Vous pensez Rouge Carmin ? Cette couleur viendra plus tard (2014) et n'aurait pas sa place dans ce chapitre. Je veux parler du Noir !

Détaillez la GTS du guide d'achat de ce mois et oubliez sa robe Bleu Riviera, l'autre couleur qui domine est le noir, plus que dans toutes autres 911 (Black Edition mise à part !). Diffuseur, échappements, jantes, sortie d'échappement, monogramme ! C'est lors du millésime 1972-73 que l'on vit apparaître pour la première fois des éléments noirs satiné ou mat, issus de la course automobile, sur la 911 (il est ainsi très facile de reconnaître ce millésime !). Une dernière évolution stylistique de la 911 initiée par Ferdinand Alexander Porsche avant de devoir quitter la direction du Studio Porsche.*

En 1972, l'aîné des fils de Ferry Porsche fonde « Porsche Design » Studio à Stuttgart.** Il obtint immédiatement le succès et la reconnaissance lorsqu'il présenta un bracelet montre... noir ! La première montre noire au monde ! Le fameux Chronograph 1 qui s'inspire du visuel des compteurs antireflets des voitures de compétition. Cadran noir mat et chiffres blancs (Photo 1).

Car pour F.A. Porsche, la montre ne se veut pas un bijou, mais un instrument de précision. Il sera ainsi resté durant toute sa carrière de designer fidèle à ce principe « La fonction est le fondement de toute réflexion. Il en résulte un design qui découle de la fonction, et non pas un design se limitant à l'esthétique. » La 997 Carrera GTS répond de cette philosophie...



photo 1

COULEURS : CHASSEUR DE PÉPITES...

Présentée lors du Mondial de l'Auto 2010, la 911 Carrera GTS exposée sur le stand Porsche était habillée de Blanc Carrara. Une manière habile d'afficher son identité (Photo 2). Blanc Carrara et Gris Météor seront les deux teintes les plus couramment utilisées par la communication Porsche. Étonnez-vous à présent qu'il soit



photo 2

compliqué de trouver des couleurs vives en occasion ! Heureusement, le département Exclusive a pris l'habitude depuis les années 2000, de configurer chaque année une dizaine de « Show cars » que l'on retrouve dans le Lounge Exclusive de Zuffenhausen ou, au fil de l'année, dans les manifestations internationales (Salons, manifestations Porsche). Ces pépites, après un certain temps (inquantifiable), sont revendues aux particuliers par l'intermédiaire de Centres Porsche (allemands***) qui en ont fait leur spécialité. La GTS Bleu Riviera vue dans ces pages provient de l'un d'entre eux...

Un homme s'est intéressé très tôt à ces pépites colorées. D'abord pour lui-même, puis pour ses amis du Porsche Club Lorraine en mal de trouver des couleurs vives dans l'hexagone. Ses annonces d'occasions de 996 4S Orange Pure, Jaune Vitesse, ou Bleu Riviera (déjà) publiées dans les magazines spécialisés étaient en total décalage avec le marché tendance Gris Kerguelen des années 2000.

Ce lorrain discret continue sa quête de Porsche « Made in Exclusive » en 2017 sur internet mais aussi sur le terrain. Les 12 et 13 août 2017, il a exercé son travail de limier sur le stand Porsche Exclusive lors de l'Oldtimer Grand Prix du Nürburgring...

Attention, Eric Goertz n'est pas un magicien ! Cette GTS Bleu Riviera est unique, lui trouver une jumelle semble peu probable... même pour un chasseur de pépite !

MILLÉSIME 2011 - 2012

Extérieur

Teintes unies : Noir, Blanc Carrara, Rouge Indien, Jaune Vitesse
Teintes métallisées : Noir Basalte, Argent Platine, Marine, Macadamia, Gris Météor, Bleu Aquatique, Bleu Lagoa
Teintes spéciales : Argent GT, Améthyste.

Intérieur

Teintes de série : Alcantara Noir. Cuir : Noir, Beige Sable.
Cuir naturel : Rouge Carrera, Espresso

MARCHE

Porsche.fr : 0 - Flat 6 Magazine : 2. C'est le résultat de ma recherche de 911 Carrera GTS Coupé. Avec une belle surprise, un exemplaire Jaune Vitesse (non précisé !) en vente chez RCC, à Saint Mandé (Photo 3). Gris Météor chez RSR à Venelles (Bouches du Rhône). Si vous êtes en quête d'une 997 Carrera GTS rare (donc collectionnable...), faute de Bleu Riviera, sautez dans le premier train pour Paris !

*Le passage de Porsche KG en société anonyme (Porsche AG) entraîna le départ des membres de la famille Porsche (1972).

** Après deux années à Stuttgart, Porsche Design s'est installé à Zell am See (Autriche).

*** C'était avant... la création de corner Porsche Exclusive Manufaktur sur le territoire français (Levallois et Antibes).



photo 3

EN BREF

JANTES

Nous avons vu que, de série, la GTS avait les jantes RS Spyder à écrou central. Une option gratuite permettait aussi d'avoir les jantes Carrera Sport proposées sur les S. Mais également peintes en noir. Petite particularité : ces jantes normales, à cinq écrous, étaient légèrement plus larges à l'arrière que celles de la S (11,5 contre 11), et habillaient ainsi un peu mieux les ailes larges, ce qui explique qu'elles aient été souvent choisies par les clients.

POIDS

Homologuée sans les sièges arrière, la GTS a le privilège de peser 5 kg de moins qu'une S, soit 1420 kg ! Absence en partie pénalisée par les ailes arrière plus larges, qui doivent forcément coûter un peu de poids supplémentaire.

PASM SPORT ET DIFFÉRENTIEL

Contrairement à ce qui a pu être écrit à l'époque, le différentiel arrière à glissement limité mécanique était bien une option (code 220), et ne faisait pas partie de la panoplie de série. Quand on choisissait l'option PASM sport (code P17), abaissant le châssis de 10 mm supplémentaires (soit 20 mm au total), ce différentiel était inclus d'office. Bizarrement, qu'on prenne le différentiel tout seul ou avec le PASM sport, le prix était identique, soit 1136€.

CONSUMMATION

Porsche a beaucoup mis en avant, avec la GTS, le fait que les chevaux supplémentaires n'entraînaient aucun changement de consommation par rapport à une S. Soit 10,6 litres dans le cas d'une boîte méca, et 10,2 litres avec la PDK.

PACK SPORT CHRONO

Comme pour la S, le pack sport chrono est surtout intéressant quand on possède un modèle en boîte PDK. Car dans ce cas, les deux touches supplémentaires sport et sport plus prennent tout leur sens, proposant des gestions totalement différentes de la boîte. Entre autres, cela permet de s'offrir des launch control en mode sport plus. Le pack comprend aussi, bien sûr, le chrono sur le tableau de bord. A noter que les modes sport et sport plus modifient également le toucher de la pédale d'accélérateur, et repousse plus loin les seuils d'intervention du PSM (antipatinage)

LAUNCH CONTROL

Profitons de l'occasion pour rappeler que ce gadget bien amusant, apparu avec les 997 phase 2, uniquement avec la boîte PDK et le pack sport chrono, demande un petit mode d'emploi. Voiture arrêtée, levier de vitesse sur le mode D, bouton sport plus enclenché, vous bloquez la pédale de freins avec le pied gauche, et vous enfoncez la pédale d'accélérateur d'un coup sec. Elle va se réguler automatiquement sur le mode launch control, il ne vous reste plus qu'à lâcher le frein et à vous laisser catapulté en avant : elle va tout gérer elle-même. Façon de parler, en fait elle gère toute la partie motricité, n'oubliez pas de bien tenir le volant. Mais sur le sec, elle partira toujours droit, sans patiner.

22 !

Lorsque les GTS coupé et cabriolet sont sorties, cela portait à 22 le nombre de versions différentes de 997, un record absolu ! Qui sera ensuite battu, avec l'ajout de la Turbo S 918, des GTS coupé et cabriolet en version 4 roues motrices, et de la GT3 RS 4.0, soit 26 versions !

LA COTE

Elle continue de monter, et pas qu'un peu, puisque le coupé a gagné 3000€ cet été, se situant en moyenne à 82 500€ ! Au plus bas, en 2015, elle était à 73 500€ ! Une situation qui intrigue, même si nous avons vu, dans ce guide, ce modèle était plus rare qu'on ne l'imaginait, ce qui explique en partie la hausse. Reste à savoir jusqu'à quand se poursuivra ce mouvement de hausse des 997 en général, et des GTS en particulier. La roue tourne dans le bon sens pour le moment, mais ce qui est inquiétant, c'est l'absence objective de signification dans tout cela. D'où une certaine fragilité de la situation...

A LIRE... ET À RELIRE !

Voici la liste des sujets déjà parus dans Flat 6, ne concernant que la 997 Carrera GTS coupé. Pour info, l'essai complet a été réalisé dans notre n°243, mais avec un cabriolet. Puis dans le cadre du comparatif de notre n°245.

N°236 : Nouveauté

N°238 : Premier essai

N°242 : Carnet de voyage au Maroc

N°245 : Comparatif quelle ultime 997 acheter ?

LES PLUS

Sans doutes la meilleure 997 "normale"

Très bonne image

Rapport prix équipement à sa sortie

Cote en hausse

LES MOINS

Kit X51 décevant

Difficile à trouver

Echappement sport un peu aphone

Chère !

OPTIONS CHIFFRABLES

Il s'agit ici de la liste des options proposées en série sur la Carrera GTS, et disponibles dans le catalogue normal.

- Kit moteur X51, incluant échappement sport : 12 438€
 - Jantes RS Spyder : 3 528€
 - Jantes peintes en noir : 1 495€
 - Bouclier avant Sport Design : 2 380€
 - Sorties d'échappement sport : 777€
 - Sièges sport : 807€
 - Volant en alcantara : 765€
 - Levier de vitesses et de frein à mains en alcantara : 1 303€
 - Sièges arrière : gratuit
 - Fonds de compteurs noirs : gratuit
- Soit un total de 23 493€ !

OPTIONS NON CHIFFRABLES

Il s'agit ici d'éléments spécifiques à la GTS, avec des options non répertoriées par ailleurs.

- Ailes arrière élargies de 44 mm
- Lame avant noire
- Jupes latérales spécifiques noires
- Bords de jantes chromés
- Inscriptions Carrera GTS sur les portes
- Finition noire entre les sorties d'échappement
- Bande centrale des sièges en alcantara
- Volant Sport Design
- Poignées et couvercles de rangements dans les contre-portes en alcantara

FICHE TECHNIQUE

Moteur : Type MA 101

Cylindrée : 3800 cm³

Puissance : 408 ch à 7300 t/mn

Couple : 420 Nm à 4200 t/mn

Boîte : type CG100, six rapports, mécanique (PDK en option)

Rapports de boîte :

1ère : 3,91

2ème : 2,32

3ème : 1,56

4ème : 1,28

5ème : 1,08

6ème : 0,88

Rapport de pont : 3,44

Puissance fiscale : 31 cv

Poids : 1420 kg

Exemplaires : 2656 (source non officielle, à confirmer)

Performances : 0 à 200 km/h en 14"8 (boîte méca). 306 km/h



Le nombre d'exemplaires produit est assez faible, ce qui explique aussi sa cote en hausse