

Découverte

996 CARRERA 4S EXCLUSIV

>2003
>320 ch
>1 495 kg
>280 km/h



SI LES COULEURS VIVES SONT RELATIVEMENT RARES SUR LES VOITURES RÉCENTES, IL ARRIVE PARFOIS DE CROISER DES PORSCHE JAUNES, MAIS ELLES ONT RAREMENT L'ÉCLAT DE CELLE-CI, ET POUR CAUSE : ELLE A ÉTÉ RÉALISÉE SUR MESURE PAR LE DÉPARTEMENT EXCLUSIV ET SA COULEUR N'EST DISPONIBLE QUE SUR COMMANDE SPÉCIALE...

TEXTE DIDER BLANC
PHOTOS DAVID PELL

996 Carrera 4S Exclusiv MÊME LE JAUNÉ NE EST SPÉCIAL !

Lors de la conception de la 996, l'objectif de Porsche était d'élargir sa clientèle en proposant une voiture polyvalente, discrète (c'est une des premières motivations d'achat d'une Porsche) et utilisable au quotidien. La 996 a parfaitement répondu à ce cahier des charges en doublant quasiment les ventes de la gamme 911 par rapport à la génération précédente. Il faut dire que Porsche n'a pas fait les choses à moitié en

repartant d'une feuille blanche tout en conservant les principes de base qui ont fait la longévité de ce modèle devenu légendaire : un coupé 2+2 avec un moteur à 6 cylindres à plat installé en porte-à-faux arrière. Avec une coque optimisée par ordinateur et l'utilisation d'aciers à haute élasticité, le poids de l'auto est contenu malgré une augmentation de ses dimensions et du niveau d'équipement. Une toute nouvelle mécanique est également mise au point afin

de pouvoir répondre aux futures normes, tant sur le plan sonore que pour la pollution, la conception du flat 6 refroidi par air, pourtant excellente, ne permettant pas d'utiliser certains raffinements comme les 4 soupapes par cylindres, quasiment indispensables pour une bonne respiration et une bonne combustion. La première 996 équipée d'un moteur de 3,4 litres ayant été largement détaillée dans notre dernier numéro (que vous pouvez encore vous procurer pour la

modique somme de 9,50 €, port et emballage compris auprès de la charmante Annie qui gère les commandes de RS Mag), nous nous attarderons d'avantage sur la deuxième génération apparue en 2001 : nouvelle face avant avec phares ovoïdes, mais surtout nouveau moteur dont la cylindrée est portée à 3 596 cm³ et la puissance à 320 ch. En dehors de ces deux points qui permettent de différencier (enfin) l'avant de la 996 de celui du boxster et augmentent

sensiblement les performances tout en modifiant le caractère moteur (il est beaucoup plus rageur dans les tours), il faut vraiment aller dans les détails pour voir la différence entre les premières 996 et cette "phase 2", même si la qualité des matériaux a été sensiblement revue à la hausse.

UNE GAMME ENRICHIE

En prime, Porsche étend la gamme en proposant une Targa, mais surtout, une

version atmosphérique body-buildée reprenant la carrosserie de la Turbo à l'exception de l'aileron et des prises d'air dans les ailes arrière : la Carrera 4S. Depuis la Carrera 3.2, Porsche a toujours proposé une version reprenant la carrosserie (et souvent le châssis) de la Turbo, sous le nom de "Turbo-Look" dans un premier temps, puis Carrera S pour la 993 et la 996. Avec la 997, la version Carrera S ne correspond plus à la carrosserie large, mais à un moteur plus puissant,

comme c'était le cas jusqu'au milieu des années 70. Voilà qui risque d'embrouiller les amateurs dans quelques années, mais la "bible" (RS Mag bien sûr) sera toujours là pour les aider à s'y retrouver dans ce maquis des dénominations.

Donc, la 996 phase 2 est proposée en version Carrera 4S ce qui, dans le cas présent, correspond au châssis et à la carrosserie de la Turbo avec la transmission à 4 roues motrices permanentes qui distribue 95 % de la puissance aux roues arrière en temps normal, le transfert du couple vers les roues avant pouvant aller jusqu'à 40 % en cas de perte d'adhérence. Inutile d'insister sur les avantages que cela procure en terme de sécurité tant ils sont évidents, en revanche, cette transmission oblige à limiter la contenance du réservoir à 64 litres ce qui est un handicap en conduite sportive ou lors des longs trajets, même si la consommation de la 996 atmosphérique est beaucoup plus raisonnable que celle de la Turbo.

L'élargissement de la carrosserie de la Carrera 4S (+ 6 cm) donne à la 996 les rondeurs qui manquent à la version standard et qui ont tant fait pour la légende de la 911.

même si les extensions de la 4S sont beaucoup plus discrètes que celles des générations précédentes. En prime, on bénéficie d'un pare-choc arrière ajouré, d'un bandeau central arrière réfléchissant et de feux arrière plus grands, détails que l'on remarque surtout lorsque la voiture est garée à côté d'une autre 996.

ENCORE PLUS D'ÉQUIPEMENTS

La 4S bénéficie également d'un niveau d'équipement plus élevé : jantes de 18 pouces, PSM, châssis sport (- 10 mm), peinture métal, sièges électriques, intérieur tout cuir avec ciel de toit en alcantara et le pack audio digital (10 haut-parleurs, ampli 6 canaux 4x40 w + 2x70 w) font en effet partie de la dotation de série alors qu'il faut ouvrir son porte-monnaie pour en bénéficier sur la 996. Bien sûr, toutes les options de la 996 sont aussi disponibles sur la 4S, mais, pour ceux qui

« LE DÉPARTEMENT EXCLUSIV PEUT CONCRÉTISER LES RÊVES LES PLUS FOUS »

veulent une voiture encore plus personnalisée, Porsche propose le catalogue Tequipment, tandis que le département Exclusiv est à la disposition des clients qui ont des souhaits nécessitant un traitement individuel de leur 911. La personnalisation d'une voiture à l'Usine ne date pas d'hier puisque les archives de la société montrent que des Carrera RS de 1973 avaient déjà été dotées de couleurs très spéciales ou d'intérieurs encore plus originaux avec des velours au dessin typiquement "flower power". Ce qui était possible à une époque où la production était gérée essentiellement manuellement ne l'est plus dès l'instant où l'informatique et



Chez Porsche Exclusiv, tout est possible dès l'instant où on sait ce qu'on veut et qu'on a les moyens pour aller jusqu'au bout de ses envies...



Quel que soit l'angle sous lequel on regarde l'habitacle, on trouve une touche de jaune rappelant la couleur extérieure tout aussi exclusive. Seules les ceintures sont rouges ce qui évite l'uniformité.

Entre les sorties d'échappement spécifiques et le logo "Carrera 4S" peint en rouge, impossible de passer inaperçu au cas où le jaune n'aurait pas suffi pour attirer le regard des passants...



De face, cette 996 Carrera 4S ressemble à toutes les autres tant qu'on n'a pas aperçu les jantes peintes et qu'on n'a pas réalisé que le jaune n'est pas la couleur de série...





Symphonie de jaune et rouge avec des harnais et un logo de capot arrière assortis aux étriers de frein...



« LE PRIX DE VENTE DES VOITURES DE DÉMONSTRATION DE PORSCHE EXCLUSIV N'EST PAS EXCESSIF »

ZOOM L'échappement sport



Lorsqu'on aime entendre son moteur chanter, mais qu'on a parfois l'occasion de faire de longs trajets où le bruit devient vite lassant, l'option Echappement Sport (code XLF) est quasiment obligatoire. Elle comprend des silencieux modifiés et un interrupteur au tableau de bord qui commande une valve modifiant le trajet des gaz d'échappement. Selon les circonstances, on peut donc choisir entre une voiture silencieuse et une voiture plus... expressive ! En prime, lorsqu'on actionne l'interrupteur en position "Sport", on a l'impression que le moteur respire mieux, mais il faut être très prudent avec ce type de sensations car le côté suggestif d'une mécanique plus présente peut faire aisément croire à une augmentation de puissance, alors qu'il n'en est rien.



mettant particulièrement en valeur les équipements d'une auto et attirant l'œil de l'acheteur potentiel lorsqu'il parcourt les pages d'un catalogue ou d'un magazine. La preuve : vous êtes en train de lire cet article qui ne vous aurait peut-être même pas interpellé s'il s'était agi d'une voiture bleu Lapislazuli ou vert Brewster...

TOUT EST DANS LES DÉTAILS

A propos de jaune, premier détail "qui tue", cette auto n'est pas jaune vitesse, mais d'une couleur spécifique. Quand on ne le sait pas, difficile de s'en douter, mais quand on met l'auto à côté d'une autre 996 jaune, la différence saute immédiatement aux yeux, mais de là à faire faire une couleur sur mesure... Surtout quand on sait qu'il faut entre 2 et 6 mois d'attente selon la teinte demandée ! Cela dit, le résultat mérite le détour, en particulier grâce à un traitement se l'habitacle qui permet de retrouver de nombreuses touches de jaune en rappel, que ce soit sur les accoudoirs de porte, la console centrale, les grilles de ventilation, l'entourage des compteurs ou le dossier des sièges avant. Mais la personnalisation de l'intérieur de l'auto ne s'arrête pas là avec un traitement "sportif" comprenant les sièges baquets, les harnais, l'arceau de sécurité, la suppression des sièges arrière ou le volant à trois branches.

A l'extérieur aussi, la recherche du détail a été poussée très loin avec un logo de capot arrière entièrement rouge, assorti aux étriers de frein et aux ceintures et harnais de sécurité. Ceintures et harnais ? Absolument ! En effet, les harnais n'étant pas homologués pour une utilisation sur route, un constructeur ne peut se permettre de livrer une auto sans ceintures homologuées, même si le



client demande, en plus, des harnais pour lorsqu'il va "jouer" sur circuit. Autre détail inhabituel, la peinture d'une partie du voile des jantes laissant la partie plane en alu brillant. Si cela peut dérouter lorsque la voiture est arrêtée, c'est du plus bel effet lorsqu'elle roule. Cette auto qui nous a été confiée par le concessionnaire allemand PZRO possède tellement de détails spécifiques (ais-je pensé à vous parler des pare-soleil en cuir ou des inserts en alu sur le frein à main et le levier de vitesses ?) qu'il faudrait des heures pour ne

pas dire des jours pour détailler chacun d'entre eux, et ce n'est pas le moindre des charmes de cette auto, certes peu discrète, mais très attachante. On a peu de chance de la retrouver un jour en France, tant les français sont conservateurs, mais une telle auto ne manquerait pas d'être très entourée à sa moindre apparition dans une réunion de porschistes. A méditer au moment de faire son choix car la rareté n'est-il pas un critère important lorsqu'on décide de se faire plaisir en investissant dans une Porsche... Forcément exclusive !

Les options de cette auto

- >Peinture sur commande spéciale
- >Eléments intérieurs couleur carrosserie
- >Baquets avec coque couleur carrosserie (XSE/XSF + XSA)
- >Console centrale couleur carrosserie (XME)
- >Intérieur tout cuir gris graphite (E70)
- >Pare-soleil recouverts de cuir (XMP)
- >Volant sport cuir, 3 branches (XPA)
- >Rétroviseurs automatiques (P11)
- >Fonds de compteurs peints (X45)
- >Pare-brise teinté dégradé (M567)
- >PCM II (P16)
- >Téléphone (M666)
- >Bose Surround Sound-Système (M680)
- >Chargeur 6 CD (M692)
- >Toit Ouvrant électrique (M650)



- >Régulateur de vitesse (M454)
- >Sorties d'échappement inox (X54)
- >Ceintures de sécurité rouges (XSX)
- >Harnais
- >Demi-arceau inox (XSL)
- >Jantes alliage 18" Sport Techno (XRC)
- >Jantes peintes couleur carrosserie (XD9)
- >Elargisseurs de voie arrière
- >Echappement sport (XLF)
- >Phares bi-xénon (P74)

Fiche technique

Moteur Six cylindres à plat en alliage refroidi par eau
Double arbre à cames en tête, 4 soupapes par cylindre



Cylindrée	3 596 cm ³
Alés. x course	96 mm x 82,8 mm
Taux de comp.	11,3:1
Puissance	320 ch à 6 800 tr/mn
Couple	370 Nm à 4 250 tr/mn
Alimentation	Gestion intégrale Bosch mE 7.8-40, Varioram et Variocam +
Transmission	Boîte manuelle six rapports ou Tiptronic S à cinq rapports
Freins	4 disques ventilés et percés 330 mm à l'avant 330 mm à l'arrière Assistance, ABS 8.0 et PSM Etriers en aluminium à 4 pistons sur les 4 roues
Pneumatiques	225/40 zr 18 à l'avant 295/30 zr 18 à l'arrière
Jantes	8j x 18 à l'avant 11j x 18 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 435 x 1 830 x 1 295 mm
Empattement	2 350 mm
Coffre	100 l
Réservoir	64 l
Poids à vide	1 495 kg
Poids/puiss.	4,67 kg/ch
Performances et consommation	
Conso mixte	11,4 l/100 km
Vitesse max.	280 km/h
0-100 km/h	5,1 s
0-160 km/h	11,3 s
80-120 km/h	(5ème) 6,7 s

Le point de vue du professionnel, Eric Gurtz (PZRO)

Si la majorité des acheteurs souhaitent une voiture discrète, quelques uns n'hésitent pas à s'offrir des voitures plus personnalisées avec des couleurs originales ou voyantes, surtout en Allemagne où l'on ose plus facilement afficher son standing ou sa réussite qu'en France. On peut comprendre que tout le monde n'ait pas envie de rouler dans une voiture aussi peu discrète, mais il faut reconnaître que le jaune lui va bien. Pour donner des idées à ses clients, le département Exclusiv réalise des modèles comme celui-ci qui sont équipés d'options dont certaines ne figurent parfois même pas au catalogue. Après quelques mois et de nombreuses séances photo, les voitures sont revendues à des concessionnaires qui souhaitent "égayer" leur show-room. Même si la demande est moins forte que pour une auto grise par exemple, lorsqu'un client veut une auto comme celle-ci, inutile d'essayer de lui faire changer d'avis, et tant mieux !