



Porsche 997

New Collector

Avoir toujours une longueur d'avance... que ce soit en automobile ou dans la vie, c'est effectivement un énorme avantage. C'est pourquoi, ce mois-ci, j'avais envie de vous faire partager une intuition, qui pourrait bien être un bon tuyau dans les mois et années à venir !

A savoir, est-ce que la génération 997 est en passe de devenir la nouvelle icône des modernes, et faut-il dès à présent la collectionner avant qu'elle ne devienne totalement inaccessible ?

Une fois encore, pour répondre à cette question, je me suis rapproché de ceux qui savent et qui connaissent parfaitement la question Porsche, avec pour chacun d'entre eux une vision et des compétences bien précises. Car chaque problème ou chaque question peut toujours être abordé de différents points de vue qui permettent au final d'avoir une meilleure vision d'ensemble. Mais avant cela, pourquoi se demander si la 997 pourrait bien être une sorte de 993 des temps modernes dans les années à venir, et ainsi devenir un modèle indémodable et forcément très recherché ? Ce questionnement s'est développé chez moi depuis un certain temps en observant le marché de la 911, et notamment celui des « refroidissement liquide ». Très clairement, avec une taxation toujours plus lourde sur les autos neuves, le marché de l'occasion depuis deux, voire

même trois ans, est en pleine mutation. Avec l'avènement du super-malus à 30.000 euros, qui passera à 40.000 euros le 01 janvier 2022, la côte des jeunes occasions s'enflamme littéralement depuis un an, à commencer par la 991, qui tire indubitablement sa devancière, la 997, vers le haut.

La dernière 100% Porsche

Mais pour **Eric Goertz**, consultant Porsche indépendant depuis de très nombreuses années, les choses vont même plus loin. **EG** : « Ce qu'il faut savoir c'est que la dernière 911 étudiée, développée et faite à 100% par Porsche sans que le groupe Volkswagen ne mette son nez dedans, c'est la 997. Je ne dis pas que ce serait forcément la dernière vraie Porsche, et d'ailleurs, l'on sait que depuis les années 70, Zuffenhausen a toujours pioché certaines pièces chez VW. Mais ce qui est sûr, c'est que la 997 est du même tonneau que ses aïeules, avant une emprise toujours plus



Proposée uniquement sur les millésimes 2011 et 2012, la 997 GT3 n'aura été produite qu'à 6.944 exemplaires toutes déclinaisons confondues (2 ou 4 roues/coupe ou cab). Au final, elle est beaucoup plus rare qu'une Turbo (30.650 ex. de 2005 à 2013), et même plus rare qu'une GT3 (9.726 ex. entre les normales, les RS et la RS4.0). On a là un futur collector, qu'en dites-vous ?

importante du groupe Volkswagen qui se fait sentir sur des détails souvent invisibles mais bien présents, ainsi que sur des choix de conception des modèles plus récents, qui n'auraient pas été forcément pris par Porsche. » Effectivement lorsqu'Eric me raconte ça, je me dis que dans le temps, le fait que cette génération ait été conçue et développée uniquement par l'usine mère, au même titre qu'une 993 ou une Carrera 3 litres, cela va jouer à lui assoir une certaine aura. Ensuite, il y a le style général de cette 997, qui est clairement in-tem-po-rel. Sa devancière, la 996 avait quand même « choqué » une partie des aficionados lors de sa sortie en 1998, et Porsche l'avait immédiatement compris en rectifiant le tir fin 2004 avec le lancement du nouvel opus comme me le rappelle **Eric** : « Avec la 996, on avait perdu la grenouille ! On était passé pour des purs et durs avec la dernière 993, qui avait aussi un peu modifié le design originel, et on est tombé de notre chaise d'un point de vue esthétique, c'était le choc des cultures avec la 996. Porsche a fait selon moi une erreur de casting même si l'auto est très bien intrinsèquement. Puis, ils ont immédiatement tenu compte de l'avis des clients, et la 997 a ressemblé de nouveau à une 911 en matière de proportion. Elle est parfaite, et même la 991 qui est très belle, peut-être jugée parfois un peu trop trapue. Vous savez, on peut sortir le produit que l'on veut, si le client ne veut pas l'acheter, ça ne marchera pas. Porsche est depuis toujours prisonnier de la grenouille, c'est le piège de l'icône, la rançon de la gloire ». En matière de design, il n'y a effectivement pas de débats, cette génération a vraiment l'ADN du design des 911, et donc elle est et restera intemporelle dans les années à

venir. Mais qu'en est-il techniquement et surtout cette 997 bénéficie-t-elle de cette légendaire polyvalence et fiabilité qu'une 911 doit forcément avoir ? En somme, le ramage est-il à la hauteur du plumage ? Et c'est à Christophe Da Silva, le patron du pôle carrosserie au centre Porsche Vélizy d'apporter les premiers éléments de réponse, car un homme qui passe son temps à déshabiller ces belles, doit forcément en connaître un rayon sur les petits secrets et les petites imperfections de ces dames ! **Christophe Da Silva** : « La 997, et surtout la MK2, arrivée à l'été 2008, est tout simplement l'aboutissement du châssis acier sur la 911. Sa base provient de la 996, qui marquait une rupture de conception avec les premiers châssis acier que l'on a eu de 1963 à 1997. Ensuite, dès la 991, on passe à l'aluminium. Pour la rigidité et la légèreté, c'est incontestablement mieux, mais en cas de choc, la réparation est beaucoup plus complexe, et plus onéreuse. Et la problématique que l'on va avoir, c'est que peu de carrossiers sont aujourd'hui formés à la réparation alu, on aura sûrement des autos qui poseront problèmes dans les »



Eric Goertz est sûrement l'un des meilleurs spécialistes Porsche indépendant dans l'hexagone. Fondateur de PZRO et basé en Lorraine à Metz, il est reconnu par la qualité des autos qu'il propose à ses clients depuis de nombreuses années.



La 997 a bien sûr eu droit à sa version GT3, la première en 3.6 litres et 415 puis 435cv avec un nouveau moteur 3.8 litres, à partir du millésime 2010. Dernier détail, les 997 GT3 ont uniquement été proposées en boîte mécanique, contrairement à la GTS, qui aura droit en premier à la PDK.

années à venir. Et la 997 tirera dans le temps davantage son épingle du jeu. Ensuite, la qualité des matériaux est aussi l'un des points forts de la 997, elle est qualitative à tous les niveaux. En-dessous, dans les moindres recoins, partout, les intérieurs, la qualité des cuirs, des plastiques et des commodos tiennent également parfaitement dans le temps, on le voit lors du démontage que nécessitent certaines réparations. C'est une auto qui est aboutie mais surtout la phase 2, qui marque un pas avec la première, le millésime 2005, et il y a un gouffre avec la 996, qui a clairement pêché à ce niveau, surtout dans l'habitacle ». Mais alors, cette 997 n'aura-t-elle aucun point faible en carrosserie ? **Christophe Da Silva** : « Personnellement, je n'en vois pas ! Elle est vraiment super bien construite, faite pour absorber des chocs. En matière de sécurité active et passive, tout a été bien prévu pour l'absorption, les longerons ont été modifiés et des renforts ont été rajoutés par rapport au châssis de la 996 dont elle est dérivée. Ce n'est pas qu'une évolution esthétique, la conception a été vraiment poussée sur la 997 ».

Fiabilité ?

Il semblerait donc que notre élue ait été faite pour durer dans le temps. Comme dirait un ami à moi : « La belle affaire ! », et pourtant si l'on s'attarde un peu sur internet, sur certains forums et autres clubs de Porschistes, il semblerait que le tableau ne soit pas parfait, et qu'il y ait certains petits défauts de jeunesse, comme l'IMS, déjà



Benoit Bourgoïn, photographié lors des dernières 24h du Mans, est sans aucun doute l'un des plus fins experts que comptent les Centres Porsche dans l'hexagone. Ayant repris le flambeau initié par son père à Poitiers, il fait honneur à la marque avec des autos de série ou de course toujours parfaitement mises au point.

décrié sur les 996, mais aussi qu'il y a des problèmes de traitement des cylindres, qui entraînent parfois des avaries mécaniques qui peuvent aller jusqu'à la casse moteur. Ce à quoi répond parfaitement **Benoit Bourgoïn**, le patron du centre Porsche Poitiers, réputé pour son sérieux et sa très grande expertise technique : « Le fameux IMS, c'est en fait le roulement de l'arbre intermédiaire, sur l'année 2005, il est identique à ceux des 996 phase 2, il est dit « en simple rangée ». A partir des modèles 2006, Porsche a installé un roulement à double rangée, pour faire évoluer la mécanique. Il est donc préférable d'opter pour ces modèles si l'on en cherche une ». Et à **Eric Goertz** de rajouter : « Il y en a des pages sur internet, l'IMS est théoriquement lubrifié à vie, mais attention aux autos qui ne roulent pas beaucoup. D'un point de vue empirique et d'après mon expérience, si ça pète, c'est entre 60 et 100.000 km. A partir de 2006, le problème n'est pas forcément complètement résolu, j'ai eu un client qui a eu un souci sur un modèle 2008 car il ne roulait que très peu, et son auto n'avait que 40.000 km ! ». Alors, si je comprends bien, il faut éviter la première année de millésime des 997, à savoir le 2005, et si l'auto ne roule pas souvent, ce serait davantage problématique. Et quid des cylindres qui se rayent ? Et à **Benoit Bourgoïn** de répondre en premier : « Tout d'abord, en cas de panne, quelle qu'elle soit, il faut mener son enquête, voir ce qui a été fait avant en entretien et ensuite, on vérifie comment la voiture a été utilisée, c'est vraiment la base de notre métier, et c'est une étape cruciale. Sur une 997, l'entretien, c'est tous les deux ans ou 30.000 km et il faut impérativement suivre les préconisations constructeurs. Ne faites pas l'impasse là-dessus, c'est au final souvent contre-productif. S'il y a un problème moteur, on check également le compte-rendu PIWI avec la valise et là on peut se prononcer. Ce qu'il faut savoir, c'est que le temps de chauffe de l'huile est beaucoup plus important que l'eau. Généralement, les gens pensent que si l'eau est montée à 80 degrés, ils peuvent tirer sur la mécanique sans soucis, et c'est une erreur. En prenant l'exemple de la 997, l'eau met une poignée de minutes à grimper à 80, or l'huile met beaucoup plus de temps à atteindre sa température, à savoir 90 degrés, il faut en général une bonne quinzaine de kilomètres pour réveiller correctement son moteur. Dès lors que l'on ne respecte pas le temps de chauffe, si on tire à froid, on arrache de la matière au niveau du traitement du cylindre et c'est valable quel que soit le moteur, Porsche ou pas. Je vais vous donner deux précieux indices, pour déceler si une 997 a été plus ou moins bien traitée. Si les gens vont trop loin, déjà, il va y avoir un claquement au ralenti, et dès que l'on accélère, le bruit disparaît avec

l'inertie, ça c'est le premier indice qui peut présager d'un problème sur le cylindre numéro 6, car c'est lui qui se situe en bout de rampe de graissage, et forcément s'il y a un potentiel souci à cause d'une mauvaise utilisation, c'est lui qui sera moins bien lubrifié que les autres et qui posera problème en premier. Autre information technique, en essayant d'être simple, sur la 997, il existe le banc 1 pour les cylindres 1, 2 et 3 côté conducteur et le banc 2 pour les cylindres 4, 5, 6 côté passager. A cela s'ajoute le fait que les échappements sont croisés. En somme, le tube de gauche rejette les gaz des cylindres 4, 5 et 6 et vice versa à droite. Or si le moteur est trop endommagé, on va constater une différence de couleur de la sortie des échappements, elle sera plus foncée à gauche. Et là, c'est mauvais signe. Attention, cela ne concerne que les phase 1 des années modèles 2005 à 2008, car la 997 phase 2 apparaît en juillet 2008, et il n'y a plus ce genre de risque. »

Quant à **Eric Goertz**, il rajoute et à juste titre : « La 997 a effectivement eu ses deux problèmes de jeunesse, et principalement les cylindres qui se rayent, à cause d'un revêtement interne qui est moins bon sur toutes les Mk1. Mais tous ces soucis ne concernent pas les versions Turbo et GT3 qui ont des moteurs totalement différents. Il faut leur taper à coup de marteau pour casser quelques choses, le fameux moteur Mezger, qui les équipe, est juste increvable ! Au final, cela explique aussi la grosse différence de prix entre 15 et parfois plus de 20.000 euros, qu'il va y avoir entre une phase 1 et une phase 2, mais personnellement je n'hésite pas !!! ». Sentiment que partage semble-t-il **Benoit Bourgoïn** : « Mis à part, les problèmes évoqués, la 997 est une auto super fiable que ce soit les demi-trains, et l'électricité. Il y a bien le jeu dans le corps d'amortisseurs à surveiller, une fois encore, sur les phases 1 quel que soit le kilométrage. Et puis chez Porsche, il faut toujours acheter une série 2, car les ingénieurs corrigent le tir au fur et à mesure, même si



La 997 est avec la première génération de 991, l'une des toutes dernières 911 à moteur atmo. Les versions S et 4S profitent notamment du bloc 3.8 litres, réputé extrêmement solide, à tel point que certains mécaniciens Porsche voient en lui l'héritier moderne du fameux 3.2 litres de la série G.



La 997.2 Carrera 4S est sûrement l'une des plus belles de toutes. Les séries 2 récupèrent notamment le bandeau entre les deux feux abandonné sur la Mk1. On reconnaît aussi les deuxième générations avec l'arrivée de feux à led beaucoup esthétiques.



Christophe Da Silva connaît parfaitement toutes les générations de Porsche, et pour cause. Il officie depuis de nombreuses années comme responsable du département carrosserie au sein du Centre Porsche Vélizy, réputé comme l'un des plus pointus de France.

l'on peut faire une excellente affaire sur une Mk1 avec un kilométrage conséquent mais avec un carnet d'entretien limpide, et en étant méticuleux au moment de l'achat ». Les amis, il semblerait que nous soyons désormais bien armés pour choisir en connaissance de cause une belle 997.

Futur collector, vraiment ?

Mais Quid de ma première interrogation ? S'agit-il forcément d'un futur collector ? Fera-t-elle se tourner les têtes, en plus d'être un joli placement plaisir et pourquoi pas financier dans les années à venir ? Pour **Christophe Da Silva** du centre Porsche Vélizy, la réponse est clairement OUI ! CDS : « Pour moi, elle a récupéré les codes de la 911, elle a repris son pedigree, sa ligne, un peu perdus lors de la sortie de la 996, même si une 996 4S ou une Turbo restent de superbes autos, c'est pour cela que la 997 plaît toujours autant. Et si je devais avoir un garage de rêve, il y en aurait forcément une à côté d'un Speedster 3.2 et d'une 356... j'aime le look intemporel de ces trois autos, on sait immédiatement qu'il s'agit de Porsche ! (rires). Si on met la question financière de côté, ce serait une 997 Sport Classic, c'est le must du must, la Licorne... celle que l'on ne voit jamais. Sinon plus raisonnable, je choisirai une Carrera 4 GTS qui sera forcément aussi collector car beaucoup moins produite que les autres ». **Benoit Bourgoïn**, du centre Porsche Poitiers se montre un peu plus mesuré sur la potentielle destinée en futur collector : « C'est encore trop jeune pour se prononcer, car chez Porsche, la dénomination « classique » va aujourd'hui jusqu'à 2005, avec la Carrera GT. Et ce qui est fou, c'est que les Cayennes de première génération sortis en 2003 font partie de la gamme classique. Pour ce qui est de la 997, elle a aussi beaucoup été produite et ça n'aide pas à l'idée même de collector, mis à part quelques séries comme les GT3 et GT2 ou les Turbo S. Mais personnellement, j'irais sur une GTS qui s'est faite qu'à partir de 2011, elle n'a été produite que deux ans, et les volumes sont très faibles, celle-ci est à acheter aujourd'hui, →

Le coup de cœur de Grégory Porsche 997 New Collector

elle garde une cote fantastique. Je choiserais une 2 roues motrices car personnellement je préfère les propulsions avec la boîte PDK, qui a été d'ailleurs inaugurée sur la 2ème série de 997. Elle est tellement agréable au quotidien et elle se montre plus rapide à l'usage qu'une boîte méca ». Enfin qu'en pense notre expert indépendant **Eric Goertz** ? : « L'arrivée d'une 911 hybride nous pend au nez. Personnellement je n'en voudrais pas, aussi belle soit-elle ! Et ça va contribuer à rendre la 997 encore plus iconique. Les beaux exemplaires resteront chers car c'est un produit qui se fait rare. Cette 911 est une auto très facile et très agréable à rouler quelques soient les modèles, elles sont un peu victimes de leur succès et donc elles ont des bornes, comme la 993 à son époque. De plus, et je me répète, entre le poids financier du malus écologique, les nouvelles normes qui tuent petit à petit la passion, et les annonces de modèle hybrides et électriques, tout ça contribue à faire monter les côtes des « vraies » 911. Je le vois tous les jours, j'ai de plus en plus de clients qui recherchent ce genre de produit. Les plus jeunes, entre 30 et 40 ans, désirent des autos qu'ils vont garder dans le temps, et mes clients plus mûrs, c'est pareil. Enfin ceux qui les ont déjà achetées, les gardent, aussi parce que la 997 est l'une des dernières avec le moteur atmo, dont l'excellent 3.8 sur les S et 4S. Mon choix, je n'achèterais pas de Mk1, moi, ce serait une phase 2 en GTS. C'est celle qui a débuté l'ère des 911 GTS et Porsche a ainsi rajouté le chaînon manquant entre la GT3 et la 4S ! C'est le meilleur compromis, entre le trop extrême et le trop planplan pour d'autres modèles. Je la prendrais sûrement en boîte PDK. Par rapport à la Tiptro, ce sont deux mondes totalement différents, ça a été une vraie révolution à l'époque ».

Mes amis, j'ai bien l'impression que mon intuition est en train de se vérifier et que cette 997 soit promise à un bel avenir. Personnellement, je suis d'ores et déjà sous le charme de ce modèle depuis son lancement et mes



La 997 a bénéficié d'une attention toute particulière en matière de qualité perçue. Son habitacle vieillit parfaitement dans le temps, avec une légère fragilité quand même pour l'alcantara, que l'on retrouve de série sur les GTS et GT3. À noter que la boîte PDK fait son apparition sur la deuxième génération, à partir du millésime 2009. Détail important, optez toujours pour le pack chrono, comme ici si vous choisissez la PDK afin de bénéficier des différents modes de gestion de la boîte.

premiers essais à son volant, il y a déjà plus de quinze ans. Et si je devais donner mon avis sur un modèle, esthétiquement ce serait davantage la phase 2 qui a su rajouter une dose de modernité sans toucher à ses proportions parfaites, et j'aime énormément le bandeau retro-luminescent des versions 4S. Ensuite à conduire, je pense que le meilleur choix serait une belle Carrera 2 GTS, mais en boîte méca, pour la conduite à l'ancienne et l'absolue rareté du produit. Mais maintenant, que je vous ai dit tout cela, je me dis qu'il va falloir que je me dépêche d'en trouver une avant qu'elle ne me passe sous le nez. Bonne chasse à tous, les amis. ●



La 997 est vraiment hyper désirable en version Targa. Elle reprend le pavillon 100% vitré, initié sur la 993, et elle sera la dernière à en bénéficier. Personnellement je suis fan de sa silhouette.



Ligne de prêt à porter pour Homme en hommage à Fernand BACHMANN, pilote automobile, membre de l'équipe CHENARD & WALCKER, victorieuse de la première édition des 24 heures du Mans le 27 mai 1923.

boutique en ligne
www.fernandbachmann.com
#fernandbachmann



SCAN ME