

UN ZESTE D'ORIGINALITÉ

997 CARRERA S CABRIOLET PH 1

Direction le Var, le soleil et le Mistral pour un guide d'achat qui décoiffe, sur fond de Méditerranée. L'un des best-off de la marque Porsche méritait bien un exemplaire exceptionnel pour rendre hommage à celle qui a su réconcilier les amateurs de 911 anciennes et les porschistes modernes. Vous allez découvrir à quel point ce modèle mérite que l'on s'y attarde. Suivez le guide !

TEXTE : FABIEN CARON - PHOTOS : VICTOR BREDILLET



Rares sont les 911 à avoir fait l'unanimité lors de leur sortie. Pour moi, il y en a deux qui ont fait consensus. La 997 et la 991. La Type G fut décriée pour ses pare-chocs à soufflets, la 964 pour son prix, sa fiabilité en retrait par rapport à sa devancière ou pour sa complexité. La 993 perdait la carrosserie de ses débuts et s'embourgeoisait... Bref, je pourrais continuer ainsi jusqu'au bout de cet article, et ce que je suis en train d'écrire, vous le savez sans doute déjà. La 996 remet les compteurs à zéro mais en a décontenancé plus d'un. Pourtant, elle a permis d'ouvrir la marque à une nouvelle clientèle, plus regardante sur la technologie, la sécurité ou le confort. Et ses lignes d'une grande finesse prennent aujourd'hui leur revanche sur le marché de l'occasion. Mais pour beaucoup, l'identité esthétique propre à la 911 passe par deux points capitaux : son profil inimitable et ses phares ronds si caractéristiques. « Il en faut peu pour être heureux » comme dit la chanson, mais ce serait une immense erreur de résumer la 997 à ces deux seules caractéristiques car, vous allez le constater avec moi, la 997 fut une grande réussite, et pas que pour ses jolis yeux ronds, enfin de retour. Alors que j'épluchais (comme un citron) les annonces des professionnels, et que je pressais (comme un citron...) mes contacts afin qu'ils m'aident à trouver un exemplaire de 997 Carrera S cabrio ph 1, c'est l'ami Dominique Maroni, notre expert couleurs, qui m'a mis en relation avec Patrick Content, le très heureux (blague un peu facile, vous en conviendrez) propriétaire de ce magnifique modèle très optionné. Un très grand merci aux deux : en pleine grisaille hivernale, une bonne dose de vitamine « S » et un grand bol d'air pur, il n'y a pas mieux pour « requinquer » les organismes fatigués, ou mon esprit déprimé par la tristesse des couleurs des modèles que j'avais préalablement sélectionnés.

UN EXEMPLAIRE EXCEPTIONNEL

C'est vrai, les journalistes utilisent un peu trop les superlatifs pour attirer le lecteur, mais avouez que face à la voiture que vous avez sous les yeux aujourd'hui, il aurait été difficile de ne pas en employer, comme il était presque impossible de ne pas faire de clins d'œil dans le titre et dans mon texte sur sa teinte vive, Jaune Vitese, qui s'invite un peu partout, comme vous allez le découvrir très vite. L'histoire de cette auto est singulière et je laisserai Patrick vous conter le coup de cœur réciproque qu'ils ont eu, son épouse et lui, lorsqu'ils l'ont acquise. Je m'occuperai pour ma part de sa raison d'être. Présentée en décembre 2004 (en jaune...), il a fallu attendre la fin du premier trimestre de l'année suivante pour que Porsche commence à livrer les premiers exemplaires de sa nouvelle 997 Cabriolet. Certains ne le savent peut-être pas, d'autres l'ont sans doute oublié, mais



1. La 997 marque le grand retour des phares "ronds", un symbole de la personnalité de la 911

2. Les rétroviseurs à double branches permettent facilement d'identifier une 997 parmi toutes les générations. Ils seront agrandis sur la phase 2

3. Avec le kit moteur X51, le compartiment moteur gagne une jolie boîte à air en carbone



3

nous sommes en pleine période de teintes « classiques », pour ne pas dire... tristes. Gris Atlas, Arctique ou Kerguelen, Noir Basalte ou Bleu Nuit tiennent le haut du pavé. A cette époque, les rares clients qui franchissent les portes d'un Centre Porsche avec une teinte vive en tête sont rapidement orientés vers des couleurs plus « consensuelles », sous prétexte qu'ils ne trouveront pas d'acheteur en cas de revente. Mais parmi eux, il y eut bien quelques hérétiques, originaux ou disciples de Marc Joly qui bravèrent ces conseils sans fondements. Et puis il y avait Porsche Exclusive, le département du constructeur qui porte si bien son nom, qui souhaitait mettre en avant son savoir-faire en configurant des exemplaires bardés d'options et aux teintes plus aguicheuses les unes que les autres. C'est ainsi qu'est née la 911 que vous avez sous les yeux, en début d'année 2006. Elle servit tout d'abord de modèle pour illustrer les catalogues du constructeur, puis fut exposée dans différentes manifestations avant d'être vendue pour vivre sa vie de Porsche, loin des projecteurs. C'est Éric Goertz de Pzro, bien connu des amateurs de Porsche aux configurations rares, qui l'a déniché pour la ramener en France. Je vous mentirais en disant que je suis adepte du jaune, mais pourtant, dès mon premier contact avec cette auto, le coup de cœur fut immédiat. Comme dit son propriétaire non sans humour « elle donne la banane »... jaune bien entendu ! On s'attarde sur les jantes 19" SportDesign peintes dans la teinte de la carrosserie, mais qui gardent un léger liseré alu sur leur pourtour, et qui



2



abritent des étriers forcément... jaunes. Il s'agit des très exclusifs PCCB, dont le prix astronomique (environ 8000 € à l'époque) en faisait une option rarement cochée sur les bons de commande. Pendant que Victor, notre émérite photographe, se demande comment il va réussir à immortaliser une auto qui n'est pas sombre dans un environnement aussi ensoleillé (c'est le seul photographe automobile au monde qui n'aime pas la lumière), je tente de mon côté de percer les secrets de cette reine des podiums. Les sorties

Total look jaune pour cet exemplaire, vitrine de la Porsche Exclusive Manufaktur : carrosserie, jantes et étriers de freins

d'échappement, dont les canules offrent deux diamètres différents, me mettent sur la piste de l'échappement Sport. Mais c'est en soulevant le capot arrière que je me rends compte que l'exclusivité n'est pas seulement extérieure. La boîte à air en carbone à double entrée ne trompe personne. Elle signe la présence du coûteux kit moteur X51 (près de 12 500 €), qui porte la puissance de 355 ch à 381 ch. Autre option rarement choisie lors de la commande, cet exemplaire fut livré avec un hard-top, devenu payant avec la sortie de la 997 cabrio. →

UN PEU D'HISTOIRE... ET DE TECHNIQUE

Développée de concert avec la version coupé, la présentation de la 997 en version cabriolet suivra de quelques mois la révélation de la première. Ainsi, les premières photos officielles seront dévoilées à la presse en décembre 2004. Les premiers essais ont lieu en Andalousie en février 2005 et les premiers exemplaires seront livrés dès le mois de mars aux États-Unis et en avril pour l'Europe. Ces premiers exemplaires portent donc le millésime 2005. Inutile de revenir sur les évolutions apportées à la génération 997, ils ont très largement été abordés dans le guide d'achat du n° 384. Concentrons-nous plutôt sur les spécificités propres à la version cabriolet. Rappelons néanmoins que la 997 dans sa version découvrable était également proposée dotée d'une transmission intégrale, avec à la clé des ailes arrière élargies de 44 mm. Cependant, le bandeau qui unit les feux arrière de ces versions n'apparaîtra qu'avec la phase 2. Rappelons également que la 997 Cabriolet était également disponible en simple définition « Carrera », avec le moteur de 3.4 développant 325 ch. Il y avait donc au total quatre versions de la 997 cabrio (sans compter les Turbo), Carrera et Carrera S, Carrera 4 et Carrera 4S. Pour l'élaboration de la capote, les ingé-

nieurs ont fait appel à un cadre léger en magnésium pour la partie avant, alors qu'un panneau en matière synthétique situé entre le ciel de toit et la toile participe à l'isolation. Son pliage en Z permet de se passer d'un couvre capote intégral et préserve une lunette arrière dégivrante en verre. Pour améliorer l'écoulement de l'eau en cas de pluie, une moulure à peine visible a été ajoutée. Elle débouche sur le profil d'étanchéité de la porte sur le montant avant, évacuant l'eau vers le bas à travers une cavité. Grâce à un procédé de soudocollage, la rigidité a été améliorée par rapport à la génération 996. Cette technique est utilisée pour les côtés de caisse et les soubassements. Ainsi, la rigidité torsionnelle a été augmentée de 5%, et de 9% en flexion. De nombreux renforts sont présents, intégrés aux bas de caisse, essentiellement composés de goussets tridimensionnels et de tôles à double épaisseur. En plus des renforts dans le cadre du pare-brise, un support supplémentaire a été installé dans chaque côté de la caisse, prenant appui sur les passages de roues. Les arceaux anti retournement sont reconduits mais ils font appel à des capteurs plus performants encore. Quant au logement des moteurs de capote, il a également été modifié.

Les suspensions diffèrent de celles du coupé avec des ressorts plus longs afin d'augmenter la précontrainte, et leur raideur a été adoucie de 10%. A l'arrière, pour supporter le poids supplémentaire généré par la capote et son mécanisme, les paliers de supports ont été rigidifiés, mais leur procédé de fabrication appelé « Celasto » permet également d'améliorer le confort. Dans l'habitacle, hormis le bouton qui active la capote et situé sur la console centrale à proximité du frein à main, la seule différence avec le coupé se trouve dans les sièges arrière dont le dossier est plus vertical dans la version cabriolet. Ils reçoivent néanmoins un coussin supplémentaire au niveau des lombaires. Aucune différence au niveau mécanique avec la version coupé, le 3.8 de la version S développe toujours 355 ch, puissance portée à 381 ch avec le kit X51 optionnel. Enfin, la 997 Carrera S cabrio ph 1 était équipée d'une boîte mécanique à six rapports, mais une boîte automatique Tiptronic S à 5 rapports était disponible en option. Elle sera produite jusqu'au millésime 2008 inclus, sans aucune modification, avant de faire place à la 997 phase 2.



« A l'intérieur de cet exemplaire, c'est à la fois original et très optionné, tout en gardant une certaine sobriété. »

Désolé, nous n'avons pas de camionnette sous la main pour le transporter aujourd'hui. Il vous faudra un peu d'imagination ou une rapide recherche sur le net pour vous faire une idée sur son esthétique une fois installé.

BIENVENUE À BORD

A l'intérieur, c'est à la fois original et très bien optionné, tout en gardant une certaine sobriété. Le cuir étendu noir habille les sièges Sport Adaptatifs Plus à mémoire qui ont la bonne idée d'être chauffants. Il recouvre également le tableau de bord et les contre-portes. Le jaune semble présent partout, pourtant ce sont principalement la console centrale et les coques des sièges peints qui donnent cette impression. Les baguettes décoratives qui garnissent la planche de bord ou les poignées de portes gardent leur sobre couleur alu, tout comme le centre du volant, alors que les coutures décoratives ont été choisies en gris. On évite ainsi le côté « too much » ou clinquant. Difficile cependant de ne pas s'attarder sur les cinq compteurs imbriqués et sur les ceintures de sécurité qui parachèvent le thème retenu pour cette auto. Parmi les autres options voulues pour cet habitacle bien fourni, on note la présence du module de navigation pour le PCM, le combiné téléphonique, les rétroviseurs photochromatiques, le Pack Sport Chrono Plus avec son chronomètre analogique sur le dessus de la planche de bord (tiens, son fond n'est pas jaune. Étrange...) et sa touche « Sport » sur la console centrale, le système audio Bose, le chargeur 6 CD, le volant Sport à jante épaisse ou encore le très utile régulateur de vitesse. Bien entendu, j'en oublie sans doute. Mais franchement, une fois assis sur le siège conducteur, je n'ai plus qu'une idée en tête, démarrer et pro-fi-ter ! Alors c'est parti ! →

1 Avec l'option "cuir étendu", une grande partie des contre-portes se retrouvent garnies du précieux matériau

2 Le volant Sport, reconnaissable à son moyeu rond, est livré d'office sur les 997 S. Il est réglable dans les deux dimensions

3 Les cinq compteurs mythiques sont imbriqués autour du compte-tours central pour une meilleure lisibilité. Le jaune, c'est une option

4 Le chronomètre du pack Sport Chrono apparaît avec la génération 997. Sur cette génération, il présente assez peu d'intérêt

5 Le PCM est de série, mais le module de navigation est en option. L'ensemble peut aujourd'hui être remplacé par un modèle plus récent appelé PCCM +

6 Le combiné de téléphone paraît aujourd'hui désuet, mais il fait partie de l'histoire

7 La boîte méca à 6 rapports est rapide et précise, mais accroche un peu à froid sur le premier rapport

8 La console centrale peinte en Jaune Vitesse permet d'égayer cet habitacle un brin austère, mais qui vieillit très bien dans l'ensemble

9 Les sièges Sport Adaptatifs offrent plus de maintien que les sièges de série grâce à leurs renforts plus prononcés. Leurs dossiers peints en Jaune Vitesse sont une option

10 Cabriolet oblige les dossiers arrière sont plus verticaux pour loger les arceaux anti retournement, dissimulés derrière des caches. Notez les ceintures jaunes... optionnelles !



CITRON GIVRÉ

L'air de rien et malgré les apparences, il ne fait pas bien chaud à Sanary-sur-Mer, où débute notre périple. Le Mistral souffle et les sains d'esprit que nous ne sommes pas garderaient la capote en place pour ne pas risquer l'otite. Mais chez Flat 6, nous sommes prêts à tous les sacrifices pour vous offrir de belles images et des sensations pures. Vitres relevées, filet anti-remous en place, « une bûche dans le foyer » comme le dit Patrick -entendez par là clim' réglée sur 24° et sièges chauffants activés- et en route ! Immédiatement je (re) tombe amoureux de cette sonorité qui rend,



Le coffre, assez profond, permet de loger deux valises cabine, l'une sur l'autre, plus quelques accessoires autour

en comparaison, tout antidépresseur aussi efficace qu'un placebo. C'est rond, chaud, vivant, agréable à tous les régimes, jamais entêtant, jamais bruyant. Un must sonore encore amélioré ici par le kit X51 et son admission spécifique. On pourra reprocher l'ouverture des valves qui ne se fait qu'une →

QUELQUES CONSEILS

Il n'y avait qu'une seule 997 Carrera S cabriolet ph 1 en vente dans notre dernier numéro. C'est bien peu en regard du nombre de véhicules présents sur le marché, puisque 15 288 des 42 525 exemplaires de 997 Carrera S ph 1 étaient des découvrables. Un rapide coup d'œil sur un grand site d'annonces français m'a permis d'en dénombrier 39. Prix moyen constaté : 59 800 € pour un kilométrage qui tourne autour de 94 000 km. Au niveau des couleurs, sans surprise c'est le gris dans toutes ses nuances qui domine. Cependant, quelques exemplaires blancs sortent du lot. Assez surprenant, près de la moitié des annonces observées montraient des exemplaires dotés d'une boîte automatique Tiptronic. Bien que d'excellente facture, elle ne recueille pas tous les suffrages, faisant perdre une partie de la sportivité du modèle. Question fiabilité, impossible de passer sous silence les problèmes d'IMS qui ont surtout entaché une partie de la réputation de la 996, mais qui touchent également la phase 1 de la 997, jusqu'aux modèles produits à partir de mars 2005 qui bénéficièrent d'un axe intermédiaire d'arbre plus épais

(on passe de 8 à 12 mm) en sortie d'usine, réglant ainsi définitivement le problème. Attention donc si le modèle convoité a été produit entre 2004 et mars 2005. Sachez néanmoins que le nombre d'exemplaires ayant subi une rupture de l'IMS sur la phase 1 de cette génération est inférieur à 3 % selon les spécialistes interrogés, et que le problème a généralement été constaté sur des modèles ayant des kilométrages inférieurs à la moyenne, souvent entre 60 000 et 80 000 km. Des solutions préventives existent, dont le remplacement du roulement responsable par un modèle renforcé. Opération réalisable lors du changement d'embrayage pour limiter le coût de la main d'œuvre. Un autre problème de fiabilité a souvent été évoqué et partagé avec la génération 996, celui des cylindres rayés. Toute consommation anormale d'huile, fumée suspecte ou perte anormale de puissance doit vous mettre la puce à l'oreille. Un problème plus rare que sur les 996, mais qui n'a pas complètement été éradiqué avec la 997 phase 1. D'autres problèmes plus mineurs peuvent apparaître avec le temps, fuite au niveau des radiateurs,

pompe à eau à remplacer ou fuite au niveau du joint spi de boîte. Autant de points qui méritent d'être vérifiés avant l'achat et qui auront été contrôlés par tout bon spécialiste indépendant avant la mise en vente. Celui-ci pourra également vous offrir une garantie. Privilégiez toujours un exemplaire suivi, carnet et factures à l'appui, alors qu'un test PIWIS permettra de contrôler l'historique des plages du moteur. Côté options, hormis le quasi indispensable régulateur de vitesse, nous ne saurions trop vous conseiller d'opter pour l'échappement Sport, vraiment exceptionnel. Les radars de recul auront également un intérêt, la visibilité arrière une fois capotée n'étant pas fameuse. Le pack Sport Chrono n'a qu'un rôle limité sur cette phase 1, car il n'agit que sur la réactivité de la pédale d'accélérateur, la suspension PASM et l'intervention des aides électroniques. Sachez enfin que les exemplaires colorés ont la faveur des amateurs, tout comme les modèles dotés d'une boîte mécanique. Parmi les jantes proposées, les Carrera Classic et les Sport Design en 19" sont les plus appréciées.

D'Hier à Aujourd'hui

PAR DOMINIQUE MARONI

Il y avait plusieurs manières de traiter la 997 Carrera S Cabriolet phase 1, thème du Guide d'achat de ce mois : par exemple évoquer le modèle 997. La quintessence de l'ère Wendelin Wendeking - Harm Laagay. La concrétisation des années bonheur de la marque souabe. Ou bien se focaliser sur la forme cabriolet, dernier vestige du plaisir automobile. Ma passion des couleurs a été la plus forte, j'ai flashé sur sa robe : Jaune Vitesse... Speed Yellow pour reprendre sa référence dans la liste des Paint To Sample. Jaune Vitesse, né un lundi de mars sur les bords du Lac de Genève, un électrochoc dans l'univers feutré du salon genevois. Jaune Vitesse, ultime parure d'une 964 à bout de souffle... mais pas de sex-appeal. Jaune Vitesse, couleur porte bonheur, qui accompagnera 3 générations glorieuses de 911 (993-996-997). Enivré par la configuration Exclusiv... ement Speed Yellow de la 997 de l'ami Patrick, j'ai choisi de retracer l'histoire des nuances de jaune qui ont jalonné les 60 ans d'existence de notre chère 911.

Avant d'enclencher la machine à remonter le temps, quelques mots instructifs sur la signification de la couleur jaune. Ouvrez l'ouvrage de Michel Pastoureau, « Jaune, histoire d'une couleur », et vous constaterez que l'on prête au jaune des symboliques très diverses. Placé entre le vert et l'orangé dans le spectre solaire, le jaune est autant associé au soleil qu'au souffre. « Même si cela évolue, le jaune a une mauvaise réputation sur le plan symbolique. Si, dans l'antiquité, le jaune soleil était une couleur valorisée, signe de lumière et de joie, sa perception dans la civilisation chrétienne est déjà négative » écrit l'historien spécialiste de la symbolique des couleurs. « Le jaune se voit trop pour être honnête. » Il est plus facile à assumer en petites surfaces. On le réserve à des circonstances particulières, au monde du jeu ou à celui du sport. « Le maillot Jaune » par exemple. Porter du jaune n'est pas anecdotique. Il faut l'assumer... ou le mériter !

Penchons-nous à présent sur l'histoire de la 911 (qui se nommait TYP 901), lors de l'ouverture du Salon de Francfort, le 12 septembre 1963. Et croyez-le, cette TYP 901 était de couleur jaune ! Jaune Champagne plus exactement (Photo 1). Une teinte reprise au nuancier 356 millésimes 1962-63. Ils ne manquaient pas de culot chez Porsche, si l'on se rapporte aux propos de M. Pastoureau. Jaune Champagne figure sur le premier nuancier de la 911 (1964), sous la référence (6405). Pourquoi une 911 Jaune ? Une volonté de H. Von Hanstein, l'homme de la communication chez Porsche, qui souhaitait marquer les yeux autant que les esprits.

Millésimes 1965-66-67-68-69 : La 901, devenue 911, perdra très vite ses bulles de Champagne, au profit de Bahamagelb (6605), Jaune Bahama, un jaune orangé complexe et indéfinissable.

Millésimes 1970-71-72-73 Adieu Bahama Yellow (sans regret), place à Jaune Signal (114), un jaune orange plus lisible que Bahama (aujourd'hui star du programme Paint To Sample). Naissance de Jaune Clair-Light Yellow (117). Un « vrai Jaune » ! Il gagnera ses lettres de noblesse en habillant la Carrera RS 2.7.

Millésimes 1974-75 : Série G, Jaune Signal n'a pas survécu au changement de génération. Jaune Clair reste présent, mais la tendance n'est clairement plus au jaune, mais au vert... jaune (137).

Millésimes 1976-77-78-79-80 : apparition au millésime 1976 de Jaune Talbot (106). Pourquoi Talbot ? Si quelqu'un possède la ré-

ponse... Un jaune original, mais sans relief. Il reste important dans l'histoire chromatique de la 911, non pour son aura, mais parce qu'il clôture le premier cycle des références de jaune dans les nuanciers 911. S'en suivra un trou d'air de 13 ans, avant le retour d'une référence de Jaune dans un nuancier officiel (1993), Jaune Clair s'étant effacé au millésime 1978.

A cet instant, j'imagine certains d'entre vous lever un sourcil désapprobateur. Il raconte n'importe quoi « Monsieur Couleur » ! Et les 964 RS Jaune ? Et Yellow Bird ? Oui, vous avez raison... et moi également.

Millésimes 1981-1993 : Officiellement, durant cette période, aucune référence de jaune n'est apparue dans un nuancier officiel. Officiellement. Mais la réalité est toujours un peu différente chez Porsche.

Millésime 1987 : Aloïs Ruf réalise la plus extraordinaire des 911 Turbo, qu'il habille de la teinte Blütengelb-Jaune Bouton d'or (139). Un Jaune millésime 1974-75 selon Porsche.com.classic, mais invisible sur le nuancier officiel. « Yellow Bird » reste pour l'histoire, l'icône des 911 Jaune.

Millésimes 1987-88 : Une source sérieuse (PZRO- Eric Goertz) m'indique (Photo 2), une référence Summer Yellow-Limonengelb (10W) pour ces deux millésimes (toujours hors nuancier officiel).

Millésimes 1991-1993 : Les nuanciers 1991-92 sont parmi les plus intéressants de l'histoire chromatique de la 911. Avec un bémol, il manquait un jaune dans la palette des Fuschia, Vert Menthe, Vert Signal ou Bleu Maritime. Pour satisfaire les acheteurs de 964 Carrera RS avides de jaune, Porsche saura combler ce manque, en proposant 2 teintes inédites (et hors nuancier) : Fly Yellow-Ferrari Gelb (10L) (Photo 3) et Cadmium Yellow (11V). D'autres acheteurs de 964 Carrera RS vont « piocher » dans l'histoire de la 911, en reprenant le Jaune Clair-Light Yellow de la RS 2.7.

Millésimes 1993-2012 : Rassurez-vous, la suite de la saga est plus simple. Après l'électrochoc du Salon de Genève 1992, Jaune Vitesse-Speed Yellow (12G) va éclairer les nuanciers 911 durant 19 ans.

Millésimes 1997-1999 : Jaune Pastel (12L) accompagnera (discrètement) les lancements de la 996 et du Boxster. On le verra également sur quelques exemplaires de 993 4S. C'est un jaune discret, proche de Jaune Champagne.

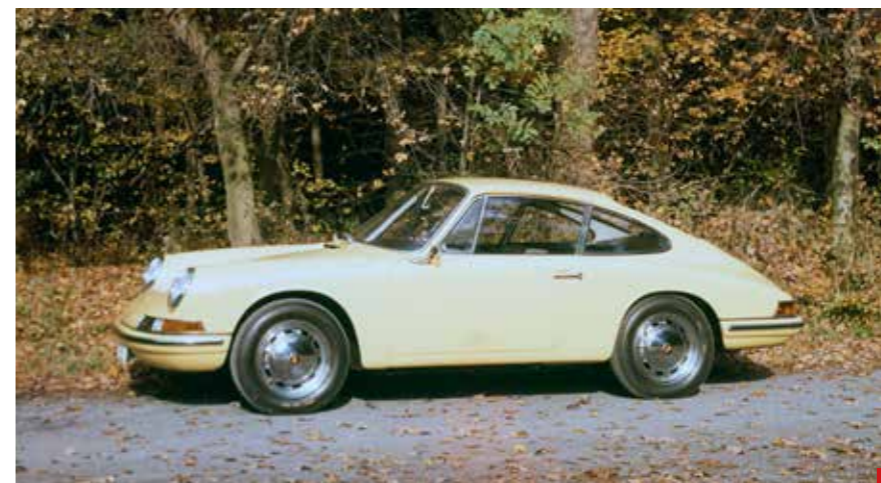
Millésimes 2004-2005 : Teinte confectionnée exclusivement pour la Carrera GT, Jaune Fayence-Fayence Yellow (1C1) est une nuance proche de Jaune Vitesse. A garder en mémoire lors d'un prochain Quiz.

Millésime 2012-... : Jaune Racing. 10 ans de présence dans les nuanciers 911. Un bel équilibre chromatique bousculé par les teintes plus « extrêmes » de la liste des Paint To Sample (Acid Green).

Millésime 2018 anecdotique, mais n'est-ce pas le secret des belles histoires ? Jaune Safran métallisé. Une proposition nouvelle de teinte multicouches disponible pour la 911. Rare, beau... et cher (10000 euros) et Jaune Or métallisé, la teinte exclusive de la 911 Turbo S Exclusive Série (millésime 2018).

Deux très belles anecdotes pour conclure ces 60 années de 911 couleur soleil.

(À suivre)



fois la touche Sport enclenchée à partir de 3000 tr/mn, et seulement à 5000 tr/mn si on n'a pas préalablement pressé le bouton magique. Mais je pinaille car, dans tous les cas, c'est vraiment beau à entendre. Pour un peu, on ne l'achèterait que pour cela ! Un instrument de musique qui ne demande qu'un poignet agile et un pied volontaire pour faire de vous un virtuose. Inutile de vous mentir, ce n'est pas aujourd'hui que j'irai taper un chrono. Les routes choisies sont bien trop étroites et la circulation autour de Toulon si dense qu'il m'est impossible de profiter d'un zeste du potentiel de cette formidable machine. Pas grave. Aujourd'hui, le plaisir est ailleurs. La direction est ferme et directe, le levier à guidage court (encore une option...) offre précision et rapidité malgré une certaine fermeté pour le premier rapport, la suspension PASM (de série !) et assouplie sur le cabriolet assure un confort assez surprenant pour ce type d'engin, tant qu'on n'a pas sélectionné le mode le plus dur. Quant aux freins, impossible de déterminer le gain offert par les PCCB, l'attaque et le mordant propres à cette technologie ne m'ont pas sauté aux yeux. Ce qui par contre est bien visible, c'est l'aspect neuf des disques après plus de 100 000 km, pas toujours parcourus sur un train de sénateur, comme me l'avoue Patrick. Et puis il y a ce moteur : souple à bas régime, rond au milieu du compte-tours et rageur dans les tours. Puissant, volontaire, généreux et délicieusement sonore. Certes on a fait mieux depuis. Plus performant, plus rempli à tous les régimes avec l'avènement des turbos sur les gammes Carrera, plus démonstratif aussi avec les GT3 et consorts. Mais au chapitre agrément, il garde une place de choix dans



1

1. Jantes SportDesign 19" peintes en Jaune Vitesse avec écusson Porsche en couleur

2. L'échappement Sport se reconnaît à ses canules de diamètres différents

3. L'aile se lève à partir de 120 km/h, 20 mm plus haut que sur le coupé



2



3

mon cœur de porschiste jamais rassasié. Ajoutez à cela un châssis sécurisant mais suffisamment communicatif pour impliquer son conducteur et une excellente protection contre le vent et les turbulences lorsque l'on roule décapoté, et vous comprendrez aisément qu'en achetant une 997 Carrera S cabriolet, on peut mêler avec aisance deux notions souvent antinomiques : passion et raison. Le tout, bien entendu... sans pépins ! C'est en tout cas le cas de Patrick. Un mot sur la capote, si peu utilisée aujourd'hui, juste pour vous signaler que son insonorisation est parfaite, →

L'ESSAI D'ÉPOQUE

Flat 6 Magazine n°171, mai 2005. La 997 Cabriolet commence à peine à être livrée en Europe et Marc Joly réalise son premier essai complet de la version Carrera S, sur ses bases habituelles, après un premier essai diffusé dans nos colonnes deux mois auparavant. Impossible de vous résumer la totalité de l'article, intitulé « Mais que reste-t-il au Coupé ? », et qui abordait avec le sérieux que l'on connaît de son auteur les thèmes de l'esthétique, de l'équipement, de la musique (et non du son, nuance !), les chapitres moteur-performances, boîte, châssis-comportement, le traditionnel essai sur piste sur le Stadium d'Abbeville avant de terminer sur la consommation et le budget. Finalement, j'ai décidé de vous offrir la conclusion, très bonne synthèse de l'article, et vous invite à vous replonger avec délectation dans cet essai, disponible en digital ou à la commande sur notre site flat6mag.com.

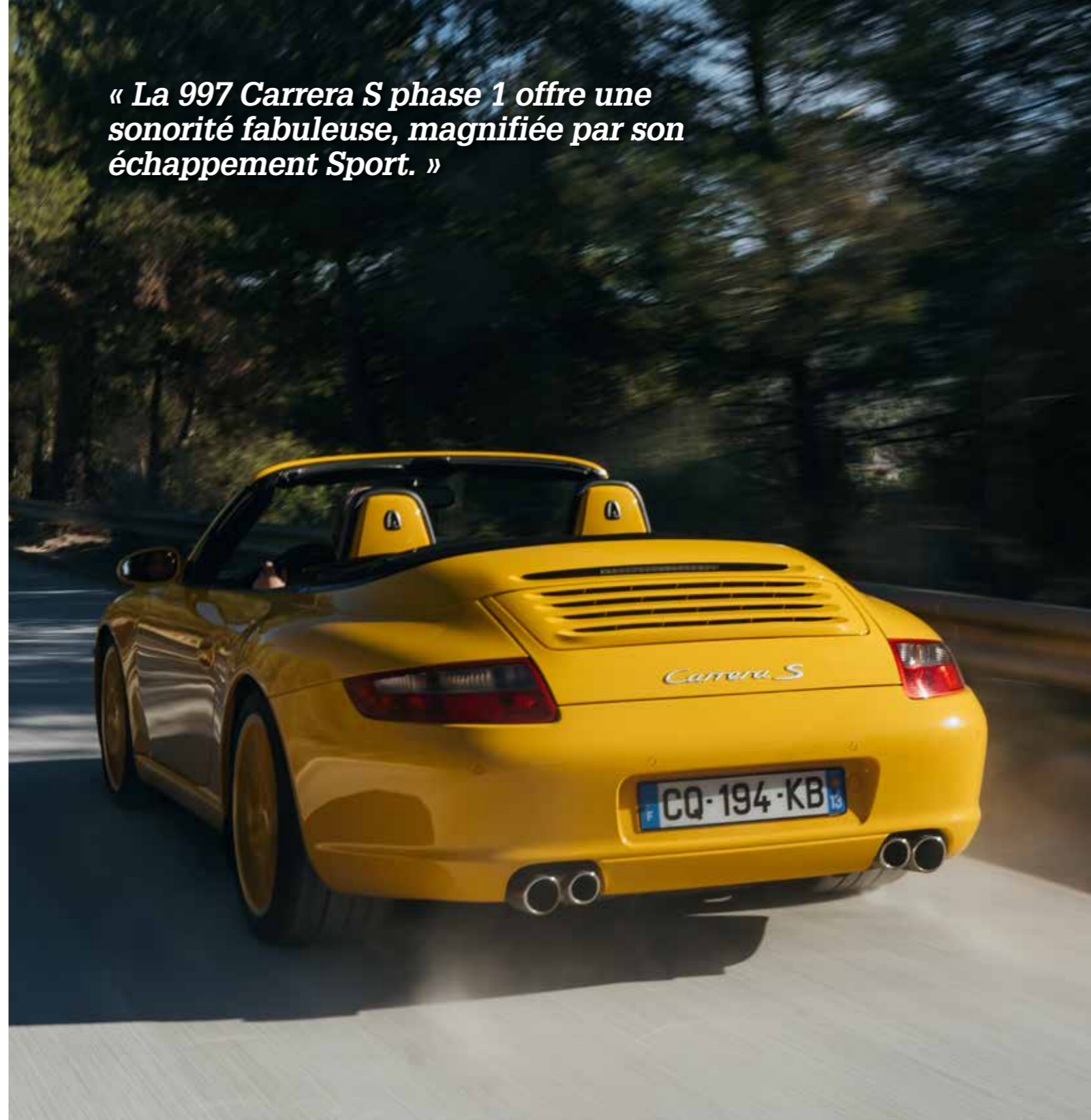
« Mais que reste-t-il au Coupé ? Sous ce

titre provocateur se cache pourtant une vraie question. Plus que jamais, la 911 Cabriolet offre des qualités équivalentes en termes de performances et de comportement que celles de la 911 Coupé. On a même vu qu'avec les freins céramique, elle est capable de tourner plus vite sur circuit ! Dès lors, quel argument utiliser en faveur du Coupé ? Une meilleure rigidité en cas d'utilisation prolongée sur circuit ? Oui, c'est vrai, on ne peut nier cet aspect. Mais c'est un argument bien maigre quand on sait que très peu de propriétaires de 997 Coupé iront limer de la piste de manière vraiment assidue. Pour le reste, tout va à l'avantage du Cabriolet. Car non seulement il est aussi performant et efficace, mais en plus il permet de vivre le plaisir de la Porsche de deux manières : une fois la capote repliée, on vit des plaisirs que ne pourra jamais offrir le Coupé. Par les temps qui courent, ces plaisirs-là seront d'autant plus importants qu'ils correspondent à une nouvelle

manière d'aborder la route : moins le couteau entre les dents, radars obligent. Tant qu'à se traîner à 130 km/h, mieux vaut le faire avec le toit ouvert, on s'endort moins, tout en augmentant les sensations. Reste un prix un peu plus élevé, mais à ce niveau, ce n'est plus si important. Le seul argument incontournable des amateurs de coupés est de dire qu'une vraie 911 ne peut être décapotable. C'est ce que l'on appelle un argument incontestable car il est subjectif et passionnel. Mais objectivement, franchement, il y a de quoi se poser de vraies questions. »

Depuis, la chasse à la vitesse n'a fait que s'amplifier sur les routes et elle est bien loin l'époque où l'on se vantait dans les diners de famille des temps de parcours records réalisés lors de voyages. Autre temps, autre mœurs... Qui a dit : « c'était mieux avant ? » Peut-être bien moi, mais je suis sûr que je ne suis pas le seul ! Une chose est certaine, plus que jamais, le cabriolet 997 fait partie des valeurs sûres.

« La 997 Carrera S phase 1 offre une sonorité fabuleuse, magnifiée par son échappement Sport. »



FLAT 6 CHRONOS

CARACTÉRISTIQUES	997 CARRERA S CABRIOLET PH1	997 CARRERA S CABRIOLET PH1 X51	997 CARRERA S COUPÉ PH1	997 CARRERA S CABRIOLET PH1	997 CARRERA S CABRIOLET PHASE 2 X51 PDK
Puissance	355 ch	381 ch	355 ch	325 ch	408 ch
Poids/Puissance	4,23 kg	3,95 kg	4,00 kg	4,55 kg	3,78 kg
Jantes	19"	19"	19"	18"	19"
Temp. extérieure	13°	13°	18°	9°	21°
80 à 120 en 6 ^{ème}	8"303	9"103	8"262	9"341	—
80 à 120 en 5 ^{ème}	6"471	7"496	6"173	7"160	—
80 à 120 en 4 ^{ème}	5"308	5"923	5"290	5"585	—
80 à 120 en 3 ^{ème}	4"331	4"783	3"979	4"655	—
80 à 150	6"237	6"630	6"401	7"001	6"561
100 à 200	11"320	11"264	11"302	12"254	11"478
Stadium	1'21"0	—	1'21"6	1'21"7	—

rendant l'usage du hard top presque superflue. Des défauts ? Oui, il y en a. Mais vraiment peu. Il y a tout d'abord cette boîte de vitesses un peu trop ferme à froid sur les deux premiers rapports, phénomène accentué avec le guidage raccourci. Il y a aussi ce GPS d'un autre temps, ce Bluetooth qui ne permet pas d'écouter sa musique ou ces touches caoutchoutées de la console centrale qui deviennent collantes avec le temps. Et pour terminer, on aimerait que l'échappement Sport, quand il est comme ici marié au pack Chrono Sport, ait une touche indépendante pour l'activer à loisir, comme sur les 997 ph 2. Bref, des détails qui se corrigent pour certains et qui nous font prendre conscience que malgré ses allures de jeune fille, notre ex diva des podiums s'approche doucement de ses 18 printemps. L'âge de la majorité pour nous, l'âge de la passion pour Porsche. →

FICHE TECHNIQUE

(Entre parenthèses pour le kit X51)
Type moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau M97/01
Cylindrée : 3824 cm³
Alésage x course : 99 mm x 82,8 mm
Puissance : 355 ch à 6600 tr/mn (381 ch à 7200 tr/mn)
Couple : 400 Nm à 4600 tr/mn (415 Nm à 5500 tr/mn)
Alimentation : Bosch Motronic ME 7.8
Boîte : Mécanique six rapports type G97/01
Ou automatique Tiptronic S cinq rapports type AG7/31
Rapports de boîte :
1ère : 3,91 ; 2ème : 2,32 ; 3ème : 1,61 ; 4ème : 1,28 ; 5ème : 1,08 ; 6ème : 0,88
Rapport de pont : 3,44
Transmission : aux roues arrière
Poids : 1505 kg
Réservoir : 64 l dont 10 l de réserve
Réservoir d'huile : 8,5 l
Carburant : Sans Plomb 98
Consommation mixte (constructeur) : 11,6 l/100 km (12,2 l/100 km)
Performances (constructeur) :
Vitesse maxi : 293 km/h (300 km/h)
0 à 100 km/h : 4,9 s (4,7 s)
0 à 160 km/h : 11 s (10,1 s)
0 à 200 km/h : 14,9 s (12,7 s)
Emissions de CO₂ : 280 g/km (293 g/km)
Production : 15 288 exemplaires (chiffres usine)

« Les 997 colorées sont particulièrement rares. Juste retour des choses, elles sont aujourd'hui appréciées et recherchées. »

L'avis du PROPRIÉTAIRE

Patrick et Magali Content possèdent leur 997 Carrera S Cabriolet ph 1 Jaune Vitesse depuis maintenant plus de dix ans. Cette 911 de 2006, c'est également leur première Porsche. Mais aujourd'hui, ce n'est plus la seule. Je laisse à Patrick le soin de vous raconter son histoire :

« Mon premier souvenir de Porsche remonte à mes 10-15 ans. J'assistais à un mariage et l'un des invités est arrivé au volant d'une 911 verte. C'était dans les années 70, sans doute la première génération donc. Ensuite, dans le cadre de mon travail, il m'arrivait d'accompagner des clients sur des sorties circuit au volant de voitures de sport ou de monoplaces. Nous allions parfois assister à des Grands Prix de Formule 1. Un jour, un événement s'est déroulé dans le cadre du Porsche Driving Experience. C'était il y a plus de 25 ans. C'est ainsi que j'ai pu tester des Porsche pour la première fois. Boxster, puis 996. A ce moment je me suis dit « une fois que t'y as touché, t'es mort ! impossible de faire machine arrière. » Mais c'était un jouet qui coûtait cher. J'avais 35/40 ans et j'avais d'autres priorités. Et puis j'étais motard et cela m'apportait déjà mon lot de sensations. Avant ce premier roulage en Porsche, j'ignorais qu'une voiture pouvait apporter des montées d'adrénaline comparables à la moto, tout en offrant plus de sécurité et de confort. Il m'a fallu encore quelques années pour que je puisse enfin m'offrir mon rêve. Ma femme étant fan de la couleur jaune, je me suis contenté de taper dans le moteur de recherche d'un site d'annonce les termes « Porsche » et « jaune ». C'est ainsi que cette voiture m'est apparue pour la première fois. C'est aussi simple que cela ! En une heure de temps, mon épouse et moi étions convaincus que c'était celle qu'il nous fallait. Il faut dire que question jaune, nous étions servis ! Après plusieurs échanges avec le vendeur, nécessaires pour contrôler l'historique du véhicule, nous sommes partis à Bordeaux, le chèque de banque en poche. Je voulais néanmoins l'amener dans un Centre Porsche afin de faire réaliser un test PIWIS avant de signer. Finalement, tout était bon ! La route du retour fut un régal, avec le sourire de mon épouse et le mien du début à la fin du parcours, réalisé d'une traite. La voiture avait environ 50 000 km. Maintenant elle en a plus de 100 000 km. A mes yeux, une Porsche est faite pour rouler, pas pour la regarder dans un garage. On fait des balades dans la région, des sorties avec le club Porsche Méditerranée dont nous sommes membres depuis que nous la possédons. On part en vacances avec, on fait des périples, c'est notre rayon de soleil. C'est d'ailleurs ainsi que nous l'avons baptisée. Depuis,



la famille s'est agrandie avec un Cayenne Turbo, mais aussi avec une 944 S2 Cabriolet Rouge Indien. Pour moi la 997 possède de nombreuses qualités : sa tenue de route, son rapport poids/puissance, sa sonorité bien-sûr... Elle est polyvalente, confortable, performante. On a de la place devant et derrière pour emmener nos bagages. Quand je l'ai achetée, je n'ai pas réalisé tout de suite que sa gestation avait été si particulière. Je ne connaissais pas bien Porsche Exclusive. De toute façon, ce n'est pas ce point-là qui nous a fait craquer. Elle aurait été configurée ainsi par un client que cela n'aurait rien changé. Ce qui était important à nos yeux en revanche, c'est l'ensemble des options qu'elle possédait. En faisant l'addition, cela représentait près de 50 000 €, à ajouter au prix du véhicule neuf qui tournait en 2006 aux alentours de 100 000 €. Pour moi le seul inconvénient provient des freins céramique. Leur efficacité n'est pas remise en cause, mais c'est plutôt la peur de l'addition en cas de remplacement qui me fait froid dans le dos. A part cela, difficile de lui trouver des défauts. Je n'ai plus peur de la casse du roulement IMS depuis le remplacement de l'embrayage. Au démontage il a été vérifié et il semblait que mon moteur bénéficiait du gros IMS, ceux montés en usine à partir de 2006, et qui n'ont pas souffert de problèmes. Je suis donc serein de ce côté. Une critique concerne quand même le GPS, qui n'était déjà pas forcément au top en 2006, alors aujourd'hui... Mais j'ai vu que Porsche sortait un nouveau module, le PCCM+. Ça sera peut-être la solution pour la musique, mais honnêtement, la sonorité du moteur me suffit ! »

KIT X51

Disponible sur option à l'achat (indisponible en post-équipement), le kit moteur X51, permet de gagner 26 ch par rapport au moteur d'origine (on passe de 355 ch à 381 ch), à un régime de 7200 tr/mn, soit 400 tr/mn plus haut. La valeur du couple augmente également sensiblement, passant de 400 Nm à 4600 tr/mn à 415 Nm à 5500 tr/mn. Pour obtenir ces résultats, Porsche a optimisé l'écoulement des gaz côté admission et échappement. Les culasses sont spécifiques avec un nouveau dessin des canaux, le système d'admission, en alu, est également nouveau et le boîtier Motronic recalibré. Pour la partie visible, on note un boîtier de filtre à air en carbone et un échappement à deux doubles sorties munies de canules aux diamètres différents, celles situées vers l'extérieur étant un peu plus grandes. Enfin, un radiateur supplémentaire a été installé au centre du bouclier avant. Malgré les chiffres enthousiastes annoncés par le constructeur (voir fiche technique), la réalité de nos chronos fut toute autre...

ECHAPPEMENT SPORT PSE (PORSCHE SOUND EXHAUST)

S'il y a bien une option hautement recommandable, c'est bien celle-ci ! Porsche avait déjà amélioré la sonorité des 997 par rapport aux 996, la voilà magnifiée avec cette option. Activable depuis une simple pression sur une touche située sur le tableau de bord, elle rend la conduite de la 997 quasi addictive. Quel que soit le régime, les oreilles se délectent sans jamais souffrir. Le son est toujours présent, jamais entêtant. A profiter sans modération d'autant que la 997 phase 2 souffrira d'un net recul sur ce point. Seul défaut : lorsque ce PSE est couplé au Pack Sport Chrono Plus (explication ci-après).

PACK SPORT CHRONO PLUS

On le reconnaît par la présence sur le tableau de bord d'un joli chrono dont l'usage est peu pratique. Mais le plaisir est ailleurs. En activant la touche « Sport » dédiée au bas de la console, les échappements s'ouvrent (pour les modèles équipés du PSE), la pédale d'accélération se montre plus sensible, le PASM se durcit et l'intervention du PSM ou de l'ABS sera plus tardive. Seul inconvénient, si on veut du son sans le sport, ce n'est pas possible car les touches Sport et PSE ne font plus qu'une ! on peut seulement rendre moins ferme les suspensions par un bouton dédié. Domage...

POIDS

Avec 1505 kg sur la balance, la version cabriolet de la 997 Carrera S pèse quand même 85 kg de plus que la version coupé. C'est également 5 kg de plus que l'écart qui existait sur la génération 996. Pourtant, selon Porsche, tout a été fait pour limiter le poids des renforts supplémentaires avec une caisse nue qui ne pèse que 7 kg de plus dans sa version cabriolet. On a du mal à croire que la capote et son mécanisme soit responsable à lui seul de ce léger embonpoint.

SYSTÈME AUDIO BOSE

Cette option, souvent présente sur les modèles Porsche, présentait une innovation avec la sortie de la 997 cabriolet. Grâce à ses douze haut-parleurs judicieusement répartis dans l'habitacle, le son était diffusé de façon différente en position ouverte ou fermée, afin d'offrir une qualité acoustique idéale dans tous les cas. Efficace, même si on préfère largement le bruit du flat 6 !

AILERON

Preuve que Porsche soigne l'aérodynamisme de ses modèles, l'aileron de la 997 cabrio se lève 20 mm plus haut que celui de la version Coupé. Il se déploie à 120 km/h et rentre dans son logement en dessous de 80 km/h. Ce que peu de gens savent, c'est qu'en cas de fortes chaleurs (lorsque la température au-dessus du moteur dépasse 60°C), il se lève dès 80 km/h pour ne redescendre qu'à 30 km/h. Passionnant, non ?

HARD-TOP

C'était une des originalités de la génération 996 qui disposait en série d'un hard top, qui pour de nombreux acheteurs s'est vite transformé en cadeau empoisonné, tout le monde ne bénéficiant pas d'un endroit pour l'entreposer. Ce dernier s'est donc transformé en option sur la génération 997. A 3289 € le morceau, rares ont été les clients à se l'offrir, d'autant que capote en place, la 997 Carrera S Cabriolet se montre pratiquement aussi silencieuse que la version Coupé. Fait amusant, à la sortie du modèle, Porsche semblait très fier d'annoncer que la 997 cabrio, malgré un équipement en hausse, ne coûtait que 700 € de plus que l'ancienne génération, en oubliant bien de préciser qu'il n'y avait plus de hard-top en série.

CAPOTE

Semblable dans son mécanisme à celui équipant la 996 dé-couvrable avec un pliage en Z, la capote de la 997 cabriolet a pourtant encore été améliorée (voir un peu d'histoire et de technique). Mieux intégrée à la ligne générale, elle permet d'obtenir un Cx record pour l'époque de 0,29 (0,30 pour la 996). Bien entendu, sa vitre arrière est en verre avec système de dégivrage et la manœuvre d'ouverture ou de fermeture ne prend que 20 secondes. Tout comme pour la 996 phase 2, elle peut être effectuée en roulant jusqu'à 50 km/h ou à distance, directement en appuyant sur un bouton intégré à la clé de contact. De quoi faire son petit effet à la terrasse d'un café !

ARCEAUX DE PROTECTION

L'une des craintes des possesseurs de cabriolet provient de la peur d'être scalpé (ou pire) lors d'un retournement. Comme sur la 996, la 997 cabriolet est équipée de deux arceaux métalliques (invisibles quand tout va bien) et à déploiement automatique en cas de retournement. Ils sont dissimulés par des caches derrière les dossiers arrière. Porsche y associe sur la 997 de nouveaux airbags rideaux qui se déploient au niveau des vitres, en cas de choc latéral. Personnellement, je n'ai jamais testé ces systèmes, et je n'y tiens pas.

LA COTE

Après une hausse constante depuis 2015 et une belle progression en 2022, il semblerait que la demande pour les 997 phase 1 commence enfin à faiblir depuis quelques mois. Fin de l'effet Covid ? Impossible à savoir pour le moment, sachant que le nouveau barème du Malus pour l'année 2024 devrait toujours diriger certains acheteurs vers des générations plus accessibles, donc plus anciennes, dont la 997 est la star. Pour mémoire, la cote Flat 6 est à 55 000 €, le parfait état à 62 000 €.

A LIRE ET A RELIRE

Voici la liste des sujets parus dans *Flat 6 Magazine* concernant la 997 Carrera S cabriolet phase 1 :

N° 166 : Nouveauté

N° 169 : Premier essai

N° 171 : Essai complet

N° 178 : Essai version X51

N° 233 : Guide d'achat

Sachez également que cet exemplaire a déjà eu les honneurs de Flat 6 dans le n° 278 « Porsche Cabriolet, laquelle choisir ? » et dans le n° 328 célébrant les 70 ans de la marque Porsche, avec 22 modèles à l'essai.

LES PLUS

- Esthétique
- Confort
- Finition
- Sonorité
- Polyvalence
- Valeur sûre

LES MOINS

- GPS dépassé
- Liste des options
- Problèmes d'IMS et de cylindres rayés
- Capote qui peut commencer à avouer des signes de faiblesse ●

