

**HORS SÉRIE : CONSEILS D'ACHAT**

HORS SÉRIE N° 3/3

# FLLAT6

*magazine*

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

**PORSCHE**  
**911-BOXSTER-CAYMAN**  
**À PARTIR DE 80 000€**



FR/BEL/LUX: 9,90€ - PT/ANDORRE: 9,90€ - D.O.M.: 11,60€ - CANADA: 17,99\$ CAD SUISSE: 15,50 FS



M 05385 - 15H - F: 9,90 € - RD



**Versions**  
**Equipements**  
**Coups de cœur**  
**Points à vérifier...**





Pièces détachées neuves pour votre Porsche.  
Que pour votre Porsche.


# ROSEPASSION.com

**Encore plus de pièces...**

pour votre 356 911 912  
914 924 928 930 944  
964 965 968 986 987  
993 996 997 boxster  
cayman ou cayenne

Commandez nos catalogues sur le site :  
PIÈCES 911 et PIÈCES SPORT

NOUVEAU  
SITE  
INTERNET


**ROSE PASSION**  Recherche par mot-clé  
Saisir par référence

Choix du véhicule  
Tous les modèles

Mon compte  
Créer une session

Mon panier  
0 articles

Toutes les pièces pour tous les véhicules !  
Porsche 356, 911, 912, 914, 924, 928, 944, 964, 965, 968, 993, 996, 997, Turbo, GT2, GT3, RS, Boxster, Cayman et Cayenne



SÉLECTIONNER VOTRE VÉHICULE

911 993 Turbo 996 996 GT3 996 Turbo

Nos Garanties

et les DOM-TOM

48h

Service des clients via Chronopost International

**ROSE PASSION** propose en vente par correspondance des pièces neuves pour tous modèles **à partir de 1950...**

Pour une commande simple et rapide, sélectionnez vos pièces directement sur notre site internet : [www.rosepassion.com](http://www.rosepassion.com)

**ROSE PASSION**

Tél. **03 82 468 911** - Fax 03 82 468 930 - Mail [contact@rosepassion.fr](mailto:contact@rosepassion.fr)  
ROSE PASSION - BP 40075 - 54703 PONT A MOUSSON CEDEX







# Sommaire

## P5 ÉDITO

### P6 BOXSTER CAYMAN 981

Cayman 981 GT4  
Boxster 981 Spyder

### P18 718 BOXSTER CAYMAN

Cayman 981 2.7  
Cayman 981 S  
Cayman GTS  
Cayman 981 2.7 Black Edition  
Boxster 981 2.7  
Boxster 981 S  
Boxster GTS  
Boxster 981 2.7 Black Edition

### P28 911 OLDTIMER

911 2.0  
911 L 2.0  
911 T 2.0  
911 E 2.0  
911 T 2.2  
911 E 2.2  
911 S 2.2  
911 T 2.4  
911 E 2.4  
911 S 2.4  
911 RS 2.7

### P42 911 CAISSES G

930 Turbo 3.0  
911 Carrera 2.7  
911 Carrera 3.0  
930 Turbo 3.3  
911 Carrera 3.2 Speedster  
930 Turbo BV5  
930 Turbo cabriolet

### P58 911 TYPE 964

964 Turbo 3.3  
964 Carrera 2 Turbo Look cabriolet  
964 Carrera 4 Jubilé  
964 Carrera RS  
964 Turbo 3.6  
964 Speedster

### P68 911 TYPE 993

993 Carrera RS  
993 Turbo  
993 Carrera 4S  
993 Carrera S  
993 Carrera 4S/2S X51

### P84 911 TYPE 996

996 GT3 360 ch  
996 GT2 462 ch  
996 GT3 381 ch  
996 Turbo S  
996 Turbo S cabriolet  
996 GT3 RS  
996 GT2 483 ch

### P102 911 TYPE 997 PHASE 2

997 Carrera GTS  
997 Carrera GTS cabriolet  
997 Carrera 4 GTS  
997 Carrera 4 GTS cabriolet  
997 GT3 3.8  
997 GT3 RS 3.8  
997 GT3 RS 4.0  
997 Turbo 3.8  
997 Turbo 3.8 cabriolet  
997 Turbo S 3.8  
997 Turbo S 3.8 cabriolet  
997 Sport Classic  
997 GT2 RS  
997 Speedster

### P124 911 TYPE 991 PHASE 1

991 Carrera  
991 Carrera S  
991 Carrera cabriolet  
991 Carrera S cabriolet  
991 Carrera 4  
991 Carrera 4S  
991 Carrera 4 cabriolet  
991 Carrera 4S cabriolet  
991 Targa 4  
991 Targa 4S  
991 «50 ans»

991 Carrera GTS  
991 Carrera GTS cabriolet  
991 Carrera 4 GTS  
991 Carrera 4 GTS cabriolet  
991 Targa 4 GTS  
991 Black Edition  
991 Black Edition cabriolet  
991 Turbo  
991 Turbo cabriolet  
991 Turbo S  
991 Turbo S cabriolet  
991 GT3  
991 GT3 RS  
991 R

### P152 911 TYPE 991 PHASE 2

991.2 Carrera  
991.2 Carrera S  
991.2 Carrera cabriolet  
991.2 Carrera S cabriolet  
991.2 Carrera 4  
991.2 Carrera 4 cabriolet  
991.2 Carrera 4S  
991.2 Carrera 4S cabriolet  
991.2 Targa 4  
991.2 Targa 4S  
991.2 Carrera GTS  
991.2 Carrera 4 GTS  
991.2 Carrera GTS cabriolet  
991.2 Carrera 4 GTS cabriolet  
991.2 Targa 4 GTS  
991 Endurance Racing Edition  
991 Carrera T  
991.2 Turbo  
991.2 Turbo S  
991.2 Turbo cabriolet  
991.2 Turbo S cabriolet  
991 Turbo Exclusive Series  
991 GT3 Phase 2  
991 GT3 Pack Touring  
991 GT3 RS Phase 2  
991 GT2 RS





## Beau et pro

Un beau garage ! Privé ou professionnel, c'est le vœu de chacun. Poser des dalles au sol ne suffit pas : pleines ou ajourées, à surface plate ou arrondie ? Pour ne jamais être déçu, vous devez choisir le meilleur produit et un conseil sur-mesure.

La nouvelle dalle Polydal Damier s'appelle Pro 48. Elle dispose de clips encore mieux adaptés aux manœuvres des voitures de sport à pneus larges en taille basse. Chaque dalle de 40cm est ainsi clipsée aux autres par 48cm de fixation permanente !

Avec 24 ans d'expérience, dont 12 en vente par la France, Polydal conseille directement ou via son réseau de 50 distributeurs agréés et formés, totalisant 11 000 m<sup>2</sup> de showrooms répartis en France et au Bénélux.

Exigez l'original !



**polydal**



## Flat6 Magazine

est publié par Flat 6 Éditions  
SAS au capital de 5 000€.

Directeur de la publication : Marc Zighera

Directeur de la rédaction Hors série :

Marc Joly / mjoly@flat6editions.fr

Rédacteur en chef Hors série :

Thomas Schenck / tschenck@flat6editions.fr

Rédaction : Thomas Schenck

Rédacteurs graphistes :

Laurent Plateau / lplateau@flat6editions.fr

Nelly Bouton / nbouton@flat6editions.fr

Secrétaire de rédaction :

Anne Malbrand / amalbrand@flat6editions.fr

### Rédaction / Administration / Fabrication

Flat 6 éditions «Garopôle»

Place de la gare / 80100 Abbeville

Tel: 03.22.60.03.63 / contact@flat6editions.fr

Photos : Porsche AG / Christophe Gasco /  
Archives /

Gestion des ventes au numéro

(numéro réservé aux diffuseurs et dépositaires)

A Juste Titres

Alexandre Campi / a.campi@ajustetitres.fr

Réassort et quantités modifiables sur

Direct-Editeurs.fr (appli gratuite)

### Publicité

RST communication

Chemin du liseron / Lieudit Surle

83230 Bormes les Mimosas

Directeur de la publicité : Christian Tahon

Assistante publicité : Isabelle Viala-Faure

Tel: 04 98 01 50 50 / flat6regie@orange.fr

### Impression

Léonce Deprez : ZI «Le Moulin» / 62620 Ruitz

Origine du papier :

intérieur - Allemagne

couverture - Belgique

Taux de fibres recyclées : 0%

Certification : PEFC

Ptot : intérieur 0,016 kg/tonne

Ptot : couverture 0,01 kg/tonne



Flat6 Magazine est membre du



### Distribution

Presstalis (France - Export) / Tondeur (Belgique)

IMPRIME EN FRANCE / ISSN : 1252-4778

[www.flat6mag.com](http://www.flat6mag.com)

Facebook : flat6magazine

Instagram : flat6magazine



Tous les textes et photos sont placés sous copyright Flat 6 Magazine et sont interdits de reproduction sous quelque forme que ce soit sans accord préalable. L'envoi de textes ou photos implique l'accord des auteurs et modèles pour une reproduction libre de tous droits et suppose que l'auteur se soit muni des autorisations nécessaires à la parution. Les textes et documents envoyés à la rédaction ne sont pas retournés à leurs auteurs, y compris les annonces photo. Les annonces publiées dans Flat 6 pourront être réutilisées à titre gracieux.

# Edito



## Inaccessibles ?

Pour nombre d'entre nous, mettre 80 000 € dans une voiture de sport est inenvisageable. C'est le prix d'un studio. Et en cette période de pandémie, est-il approprié de donner des conseils d'achat pour des voitures à ce prix ?

C'est vrai, c'est un risque. Cela étant, nous avons constaté que tous les professionnels avec lesquels nous travaillons sont débordés depuis quelques mois et certains d'entre eux ont déjà établi des records de ventes, alors même que l'année n'est pas terminée. De plus, il faut rappeler que beaucoup de porschistes amateurs finissent un jour ou l'autre par avoir les moyens de dépenser ces fameux 80 000 € dans une Porsche. Certes, ce n'est pas toujours la première Porsche, car on commence par investir 30 ou 40 000 € dans une Porsche, puis à monter progressivement en gamme. Pour cela, vous pouvez revenir aux tomes 1 et 2 de cette collection hors-série « Une Porsche sportive à partir de... ». Mais au bout d'un moment, le temps et la passion aidant, lorsque les enfants ne sont plus à la maison, il est parfois temps de revendre la 997 Carrera pour s'offrir une 991 phase 2, ou une 997 GT3 dont on rêvait depuis tant d'années. Ah, le rêve. Ce hors-série se résume peut-être à cela : comment achète-t-on une tranche de rêve ? Nous autres passionnés, va-t-on nier le fait que nous ayons un jour rêvé de nous offrir une Turbo S ou une GT3 RS ? A moins que vous ne préfériez une

911 2.4 E de 1972 ou une 993 Carrera 4S pour sa plastique irréprochable. En d'autres termes, nous avons tous un petit bout de rêve aux couleurs du blason Porsche dans un coin de la tête, et nous aspirons tous à le réaliser, ce petit rêve qui en appellera d'autres encore plus grands.

Alors, que vous soyez oui ou non à la recherche d'une Porsche dans ce budget, n'oubliez pas que bon nombre de modèles s'échangent dans ces tranches de prix et que vous retrouverez dans ce hors-série tout ce qu'il faut savoir pour mener à bien un achat, ou tout simplement pour parfaire votre connaissance du constructeur de Stuttgart et du marché des Porsche d'occasion. Où les trouver, quels points faut-il vérifier, y a-t-il des options indispensables, quelles couleurs trouve-t-on ? Bref, nous avons fait en sorte d'apporter toutes les réponses nécessaires afin que vous ayez toutes les cartes en mains pour réussir votre achat. Ou pour rêver encore un peu, tout simplement. Bonne lecture,

**Thomas Schenck**



# BOXSTER CAYMAN 981

2012-2016





**La génération 981 des Boxster et Cayman est toujours considérée comme une apothéose, ce sont les derniers modèles équipés en série de six cylindres atmosphériques. Aujourd'hui, nous ne parlerons que des deux modèles les plus exclusifs et les plus désirables : le GT4 et le Spyder, les seuls à répondre au critère du budget.**





# Boxster Cayman 981

## 2012-2016

### PRÉSENTATION

#### Cayman GT4

Le Cayman GT4 est présenté en 2015. Il était attendu de pied ferme par les passionnés qui réclamaient depuis longtemps une déclinaison piste du Cayman. Le GT4 ne fait pas dans la dentelle, avec un bouclier avant aux immenses entrées d'air et un extracteur devant le capot avant. L'arrière est surmonté d'un gros aileron monté sur des supports en aluminium et le GT4 bénéficie d'une double sortie d'échappement centrale façon GT3. Les jantes à cinq doubles branches reprennent le look de la GT4, les prises d'air latérales sont plus grandes.

Le GT4 est abaissé de 30 mm par rapport à un Cayman normal et est monté d'office sur des jantes de 20 pouces, peintes en couleur Platine. Les suspensions avant sont empruntées à la 991 GT3, le GT4 embarque d'ailleurs la suspension PASM de série, qui laisse le choix entre un mode Normal et un mode Sport. Un différentiel autobloquant PTV (Porsche Torque Vectoring) est installé de série. Les freins embarquent des étriers à 6 pistons à l'avant, et 4 pistons à l'arrière avec des disques de 380 mm. Les PCCB restent en option.

Le moteur est emprunté à la 991 Carrera S. D'une cylindrée de 3.8 litres, il produit 385 ch à 7 400 tr/min et 420 Nm entre 4 750 et 6 000 tr/min. Seule la boîte manuelle à 6 vitesses est disponible. Le 0 à 100 est abattu en 4,4 s et la vitesse max s'établit à 295 km/h.

L'intérieur fait la part belle au cuir et à l'alcantara. Les baquets en carbone de la 918 Spyder sont disponibles en option. Le pack Clubsport est une option gratuite mais



1. Avec le GT4, c'était la première fois qu'un Cayman était muni d'un si gros aileron.

2. Les prises d'air avant rappelaient les 911 GT3.

suppose de commander les baquets, qui sont payants. De série, on a les sièges sport conventionnels. Un pack intérieur GT4 permet de bénéficier d'un cuir surpiqué de jaune, de rouge ou de gris. Pour le reste, on trouve beaucoup d'alcantara : sur la partie centrale des sièges, le bas de la planche de bord, le volant, l'accoudoir central et le levier de vitesse.

#### Boxster Spyder

Présenté lui aussi en 2015, le Boxster Spyder est similaire dans sa conception au Cayman GT4. Les deux faces avant sont identiques. Le Spyder se différencie avec un dessin de jantes spécifique, et surtout une partie arrière avec un capot à double bossage et un petit spoiler fixe. Il y a bien sûr une capote, elle se déplie manuellement pour se ranger sous le

2







1

capot arrière. On ne peut pas dire que son maniement soit des plus pratiques, mais le constructeur a privilégié la légèreté. La nouveauté est tout de même que l'on peut rouler capote fermée quelle que soit la vitesse, ce qui n'était pas le cas avec sa devancière. L'échappement est identique à celui du GT4. Contrairement au GT4, la suspension avant n'est pas reprise à la GT3. C'est une suspension sport spécifique abaissée de 20 mm par rapport au Boxster normal. Le différentiel autobloquant PTV est présent également. Le moteur est le même 3.8 litres que dans le GT4, mais il produit 10 ch de

1. Esthétiquement, la face avant du Spyder est très proche de celle du GT4.

2. L'arrière, en revanche, s'en distingue complètement. Le Spyder n'a pas d'aile fixe.

moins : cela le positionne à 375 ch à 6 700 tr/min et un couple de 420 Nm identique au GT4. Seule la boîte manuelle est disponible. L'intérieur est globalement identique au GT4, mais le pack Clubsport n'est pas disponible. Il faut dire qu'il n'y a pas vraiment de place pour l'arceau. On doit mentionner une option spécifique au Spyder : le pack intérieur Spyder Classic. Il s'agit d'un habitacle en cuir rouge Grenat et alcantara noir avec des parements peints en Argent GT métallisé. Il rendait hommage aux 718 RS 60 qui s'illustraient en compétition en 1960. →

2



#### MODÈLES DISPONIBLES

MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
Cayman 981 GT4	2015/2016	385 ch	95 000 €	85 000 €	75 000 €
Boxster 981 Spyder	2016	375 ch	100 000 €	90 000 €	80 000 €



# Boxster Cayman 981

2012-2016



1

## SENSATIONS DE CONDUITE

Pour tous les passionnés de Porsche à moteur central, la sortie des versions Cayman GT4 et Boxster Spyder a été l'accomplissement d'un rêve. Et ils n'ont pas été déçus. Pour commencer, ils ont pour eux un énorme point fort : une sonorité diabolique, directement sortie de la course, une musique festive et très rock en toutes circonstances, un vrai sommet dans le genre, pas égalé depuis, notamment du côté du backfire. Et puis, il y a cet incroyable comportement, dans lequel il faut bien différencier le GT4, avec son châssis proche de celui de la GT3, et le Spyder, qui a conservé un châssis de GTS. Ainsi, le GT4 est particulièrement efficace en circuit, capable de

1. Le Jaune Racing a connu un franc succès sur le GT4.
2. Argent GT avec pack intérieur Spyder Classic. La configuration est rare mais elle pourrait devenir très demandée.

tailler des croupières à des GT3 moyennement conduites, mais il est assez peu confortable sur route. Alors que le Spyder donne plus priorité à un relatif confort sur routes, tout en étant parfaitement capable de faire du circuit. La boîte six manuelle est parfaite, les 375 ch (Spyder) et 385 ch (GT4) respirent en permanence, et l'homogénéité de l'ensemble est remarquable. A ceci le Spyder ajoute le plaisir de rouler décapoté à l'ancienne, avec une capote manuelle, très facile à utiliser, et dont la manipulation ajoute au plaisir pur. Mais ce qu'il faut surtout retenir de ces deux modèles, c'est leur côté explosif, ludique, totalement dédié au plaisir. Bien installé dans les baquets de série, le conducteur a la banane en permanence, amusé par les envolées

2







lyriques, enthousiasmé par leur côté joueur et insolent, conquis par leur pouvoir total de séduction, qui nous a souvent fait dire (et nous le pensons toujours) que ces deux modèles sont les meilleurs rapports prix-plaisir sortis par Porsche depuis longtemps. Ou le virus Porsche, version drogue dure ! Effet pervers : quand on est accroc de ces deux modèles, on a bien du mal à revenir à la 911, ne serait-ce que par le prix bien plus élevé de celle-ci...

## QUELLES SATISFACTIONS ?

### Cayman GT4

En matière d'équilibre, de fun, de plaisir de conduite et de qualité générale de conception, il n'y a pas mieux. Le Cayman GT4 est à la fois très moderne mais également une vraie machine à plaisir. Il reste relativement polyvalent grâce à ses deux coffres et est plus confortable qu'une 997 GT3, il est donc plus facile à vivre. Et quelle efficacité, quel son. Vraiment, il ne manque pas grand-chose à cette Porsche.

### Boxster Spyder

Disons que c'est comme un GT4, mais pour les fans de cabriolet. On se replonge dans une ambiance un peu oubliée, celle des cabriolets à l'anglaise et des Spyder Porsche des années 60 mais en plus facile à vivre. Un moteur qui envoie du son, un comportement impeccable et très précis, pas d'éléments de confort superflus, et une capote de secours. Bref, pas de compromis, une vraie gueule, un vrai moteur, et vous serez le pilote qui pourra en profiter au moindre tour de clé. Une vraie voiture plaisir.

1. Les inserts décoratifs peints en couleur carrosserie sont une option qui avait un peu perdu de sa superbe. Avec les GT4 et les Spyder, elle a connu un beau retour.

2. La capote du Spyder est un peu plus facile d'utilisation que sur la génération précédente.

## CONSEILS POUR BIEN ACHETER

### Les critères à surveiller

#### Cayman GT4

- Certains modèles ont tâté de la piste avec abondance. Comme pour toutes les pistardes que nous mentionnons dans ce hors-série, veillez à ce qu'elle ait été entretenue en conséquence.
- Surveillez également les éventuels dégâts de carrosserie, on ne voudrait pas d'un modèle qui aurait subi des dommages irréversibles.
- Le reste se joue surtout sur les équipements que vous recherchez et sur le kilométrage.

#### Boxster Spyder

- Ils ont globalement moins roulé en piste que les GT4, c'est moins leur vocation.
- Assurez-vous que la capote ne soit pas endommagée pas les manipulations régulières. Il n'y a pas de raison, mais on ne sait jamais.
- On ne lui connaît pas de fragilité spécifique. →





# Boxster Cayman 981

## 2012-2016

### OÙ LES TROUVER ?

Nous répondrons ici pour les deux modèles. On en trouve un peu partout, c'est la rançon du succès de ces modèles à la fois exclusifs et nettement plus abordables qu'une 991 GT3. Il y en a dans le réseau Porsche, il y en a chez les spécialistes, et ce sont des modèles qui s'échangent également beaucoup entre particuliers. Comme ils sont récents, il reste assez facile de vérifier que l'historique a été soigné et qu'il n'y a pas de défaut majeur, donc un porschiste qui connaît son sujet saura se débrouiller. L'avantage d'un centre Porsche est que vous bénéficierez d'une auto sous garantie Approved. Un spécialiste indépendant sera lui aussi très bien placé côté garantie et saura vous trouver une voiture de qualité. Entre particuliers, nous conseillons tout de même de ne pas en être à votre première Porsche et de bien connaître les pistardes.

### AVENIR DE LA COTE

Ils ont connu une petite baisse. Entre juillet 2019 et juillet 2020, les Spyder ont perdu environ 3 000 € et les GT4 ont perdu 2 000 €. Cela reste une baisse très modeste pour des voitures qui ont à peine 5 ans. Il faudra suivre avec attention l'évolution de leur cote, depuis la sortie des 718 GT4 et 718 Spyder qui pourraient tirer les versions 981 vers le bas. Nous connaissons toutefois des amateurs qui sont très attachés à leurs 981 et ne veulent pas les vendre mais cela ne signifie pas que ce soit la majorité des propriétaires. Logiquement, on devrait s'attendre à une poursuite de cette baisse contenue.



1. Les baquets de 918 font partie des options demandées.

2. Le Bleu Saphir est également une couleur assez appréciée. D'une manière générale, les acheteurs aiment les couleurs vives sur le GT4.

### NOS CONSEILS

#### Boxster Spyder

Cinq ans après sa sortie, aucun problème spécifique n'est remonté à la surface. Le Boxster Spyder repose sur des bases très solides puisqu'il s'agit du moteur de la Carrera S légèrement dégonflé. N'allons pas jusqu'à dire que vous ne risquez rien, mais ce sont des autos très fiables. Il faut tout de même rappeler que les Boxster Spyder ont le potentiel de futurs collectors. Entre leur look, leur côté dépouillé, un moteur et un châssis conçus pour la performance et une production limitée, les Spyder sont appréciés et recherchés. C'est cela que l'on doit garder en tête lorsque l'on se met à la recherche

2







d'un Spyder. De fait, trois éléments peuvent avoir un vrai impact sur le prix. En premier lieu, l'équipement. Le pack intérieur Spyder Classic ou l'intérieur tout cuir-alcantara avec surpiquûres sont très appréciés, ainsi que les sièges baquets qui font partie de l'esprit du modèle. A ce titre, le client avait le choix entre les baquets à dossiers rabattables ou ceux, plus chers, de la 918 Spyder. Ensuite, la couleur pourrait être un élément déterminant. Il y a vraiment eu de tout, les couleurs vives étaient à la mode et même si le blanc a eu un grand succès, on trouve beaucoup d'autres nuances. Mention spéciale pour les couleurs sur échantillon (PTS), ce sont des modèles plus rares et les collectionneurs apprécient. Orange Gulf, Lichtgrün, Bleu Gulf, il y a eu un peu de tout mais il faudra fouiller un peu. Les modèles blancs ou en en couleur spéciale Argent GT métal avec pack intérieur Spyder Classic devraient aussi trouver leur clientèle, on est même surpris qu'ils n'aient pas eu davantage de succès.

Enfin, le kilométrage. Au fond, nous avons envie de vous dire qu'on s'en fout un peu, car on achète ces voitures pour se faire plaisir et pour rouler. Mais nous devons malgré tout signaler qu'un modèle avec 10 000 km sera beaucoup plus cher qu'un exemplaire avec 70 000 km. Et dans le petit monde de la voiture de collection, on aime les faibles kilométrages. Bref, ce sera à vous de voir ce que vous attendez, mais il peut être vraiment intéressant d'acheter un exemplaire kilométré, car vous l'achèterez moins cher et vous en profiterez sans aucune arrière-pensée.

L'immense capot arrière à double bossage dissimule la capote. Mais il est bien plus beau décapoté.

### **Cayman GT4**

Même si ces deux modèles sont très similaires dans leur conception et leur philosophie, on n'achète pas un Cayman GT4 comme on achète un Boxster Spyder. D'abord, parce que le GT4 est davantage pensé pour la piste alors que le Spyder est conçu pour un usage sportif. De plus, le GT4 est un peu plus polyvalent, car la capote du Spyder le rend moins pratique. Par conséquent, au risque de répéter ce que nous avons dit à plusieurs reprises, il convient d'être vigilant si vous acquérez un Cayman qui aurait fait beaucoup de piste. Et la configuration que vous choisirez pourra avoir un impact sur la facilité d'usage de votre GT4. Un modèle avec baquets et pack Clubsport sera moins pratique, car vous aurez toujours le harnais qui se promène entre vos jambes. De plus, une partie de l'arceau empiète sur le volume de chargement à l'arrière. Si cela vous ennuie, peut-être vaudra-t-il mieux opter pour un modèle avec sièges Sport Plus ou sièges baquets mais sans pack Clubsport. L'équipement est aussi un point à surveiller, car vous pourrez tomber sur des Cayman dépouillés, et d'autres bien mieux équipés. Cela résulte de deux philosophies : il y a eu des clients qui voulaient jouer à fond la carte du Cayman pur et dur conçu pour le pilotage, et d'autres qui étaient attirés par l'idée d'avoir un Cayman très sportif et radical, mais sans tout sacrifier au confort. Comme pour le Spyder, la combinaison couleur-équipement-kilométrage aura un impact réel sur le prix. On trouvera plus facilement du Jaune Racing, voire du Rouge Indien en annonces. →



## QUELS MODÈLES POUR QUEL ÉTAT ?

### LES BOXSTER SPYDER

Le marché souffre encore d'un léger manque de clarté. Dans le réseau allemand, un exemplaire noir, pack cuir et surpiqûres rouges avec 8200 km au compteur est proposé à 98 500 €. Un autre modèle noir, pack cuir avec surpiqûres jaunes et 2600 km au compteur est proposé à 83 300 €. Sans mettre les autos côte-à-côte, il est bien difficile d'expliquer une différence de prix qui semble injustifiée. Autre exemple, un Spyder argent GT avec pack intérieur Spyder Classic et 18 000 km est mis en vente dans le réseau allemand pour 86 900 €. Manifestement, il ne faut pas s'arrêter sur le premier que vous trouverez, sauf si vous recherchez une configuration très particulière.

#### LES PLUS

- Vraie machine à sensations
- Look
- Futur collector

#### LES MOINS

- Maniement de la capote
- Le marché manque encore de clarté

MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
Boxster 981 Spyder	2016	375 ch	100 000 €	90 000 €	80 000 €







## LES CAYMAN GT4

En cherchant dans le réseau allemand, nous tombons sur un très bel exemplaire Jaune Racing, intérieur cuir surpiqué jaune, sièges Sport Plus et moins de 14 000 km. Le tout pour 87 870 €, ce qui semble raisonnable pour un GT4 bien équipé et peu kilométré. Il s'agit d'une configuration confort avec beaucoup d'options, mais une super affaire. On ne trouve rien au-dessus de 88 000 €. Au bas de l'échelle, un exemplaire blanc, avec intérieur tout cuir surpiqué rouge, configuration confort, peu d'options et 43 000 km au compteur était à vendre pour 77 800 €. Aucune version Clubsport à se mettre sous la dent.

### LES PLUS

- Combinaison moteur-châssis
- Vraie machine à plaisir
- Reste polyvalent et confortable

### LES MOINS

- Peu de versions Clubsport
- La cote se cherche un peu

MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
Cayman 981 GT4	2015/2016	385 ch	95 000 €	85 000 €	75 000 €



## LES OPTIONS INDISPENSABLES

### Cayman GT4

**Sièges baquets :** Les clients recherchent activement des GT4 avec des sièges en carbone. Les baquets empruntés à la 918 sont les plus demandés. Vous vous en sortirez très bien avec les baquets à dossiers rabattables.

**Pack Clubsport :** Il permet d'avoir un arceau dans le compartiment arrière, un harnais pour le pilote et était installé uniquement avec les sièges baquets. On perd un peu de place dans le coffre, mais on gagne en caractère.

**Intérieur tout cuir-alcantara :** Ce pack intérieur était proposé avec des surpiquûres en Rouge, Jaune, Argent et noir. On préférera les surpiquûres colorées.

**Boîte PDK :** Non, là on déconne. Elle n'était pas disponible.

**Côté couleurs, les nuances vives ont la cote :** Jaune Racing, Rouge Indien, Bleu Saphir sont très appréciés par les clients. Quelques exemplaires ont été vendus dans une couleur exclusive (Bleu Riviera, etc.). Ils sont très rares et les passionnés adorent.

### Boxster Spyder

**Sièges baquets :** Les plus prisés sont ceux de la 918 Spyder. Les baquets rabattables auront également leur petit succès.

**Jantes peintes :** En platine, noir ou couleur carrosserie, c'est souvent un succès esthétique apprécié par les acheteurs.

**Intérieur tout cuir-alcantara :** Les coutures étaient proposées en noir, Argent, Rouge et Jaune.

**Ces trois dernières ont plus de succès. Mention spéciale également au pack intérieur Spyder Classic, mais il est très rare.**



Pack intérieur GT4 avec coutures Jaune Racing



Pack intérieur cuir-alcantara noir-Craie, suppression du PCM et de la clim.



Pack intérieur GT4 noir-Rouge Carmin, inserts peints couleur carrosserie, baquets intégraux en carbone.





Pack intérieur tout cuir-alcantara noir-Jaune Racing, inserts décoratifs en aluminium, PCM et sièges Sport Plus.

## LES OPTIONS INTÉRESSANTES

### Cayman GT4

**Système audio Bose :** Pas nécessairement indispensable dans un GT4 taillé pour le sport, mais les mélomanes apprécieront tout de même. Ce n'est toutefois pas indispensable car le pack Audio de base fera le boulot.

**Pack intérieur carbone ou aluminium brossé :** Cela ajoute un supplément de caractère à l'intérieur.

**Caméra ou radars de recul :** Bon, on ne fait pas beaucoup de créneaux en ville avec un Boxster Spyder, mais nous ferons tous un jour une marche arrière un peu serrée. Et ce jour-là, vous serez très heureux de savoir ce qui se passe derrière ce double bossage qui vous bouche la vue.

**Pédalier en aluminium :** C'est une option que les clients cochent rarement, mais elle est très chouette esthétiquement. Ce sera vraiment le petit bonus.

**Pack Sport Chrono :** On aime avoir un mode Sport dans un modèle piste. L'application LapTrigger ne vous changera pas la vie.

### Boxster Spyder

**Système audio Bose :** Pas nécessairement indispensable dans un Spyder taillé pour le sport, mais les mélomanes apprécieront tout de même. Ce n'est toutefois pas indispensable.

**Pack intérieur carbone ou aluminium brossé :** Cela ajoute un supplément de caractère dans l'habitacle. Il y a également des clients qui ont opté pour des inserts décoratifs peints en couleur carrosserie, ce qui convient très bien à l'esprit déjanté du Spyder.

**Caméra de recul :** Bon, on ne fait pas beaucoup de créneaux en ville avec un Boxster Spyder, mais nous ferons tous un jour une marche arrière un peu serrée. Et ce jour-là, vous serez très heureux de savoir ce qui se passe derrière ce double bossage qui vous bouche la vue.



La PDK n'était pas disponible.



Freins PCCB en option.



# 718 BOXSTER CAYMAN

2018-...





**On ne fera pas plus moderne. Les 718 Boxster et 718 Cayman sont un concentré de technologie. Performants, faciles d'utilisation, ils ont tout pour plaire. Pourtant, ils ont fâché les amateurs en raison de leurs nouvelles motorisations.**





# 718 Boxster Cayman

## 2018-...

### PRÉSENTATION

Ils arrivent en 2016 et même s'ils sont présentés comme le lifting de la génération 981, ils ont tout l'air d'un nouveau modèle et c'est peu de dire qu'ils contrarient pas mal de monde. Ne tournons pas autour du pot, la raison est simple : pour faire face à de nouvelles normes anti-pollution, Porsche a abandonné le six cylindres atmosphérique au profit d'un quatre cylindres turbo. C'est pour cela que le constructeur a ressuscité le patronyme 718, afin d'accentuer la filiation avec les 718 RS qui ont remporté de nombreuses compétitions avec des moteurs 4 cylindres.

Revenons en 2016. Deux versions sont présentées : les Boxster et Cayman normaux, et les S. Vous verrez par ailleurs qu'au regard de notre budget de départ, nous nous intéresserons surtout aux versions GTS. Avec la gamme 718, Porsche a décidé d'harmoniser les niveaux de puissance qui sont identiques pour les Boxster et Cayman, et ce dernier est désormais la version la moins chère. Les 718 d'entrée de gamme sont équipés d'un 4 cylindres turbo de 2 litres qui produit 300 ch et 380 Nm. Les versions S sont équipées d'un moteur 2,5 litres produisant 350 ch et 420 Nm. Esthétiquement, il s'agit en effet d'un lifting de la génération 981. Les glaces des phares ont un aspect plus lisse, le bouclier avant a été redessiné avec des feux de position beaucoup plus fins et des prises d'air plus larges. A l'arrière, on note surtout des feux arrière à glaces transparentes et un bandeau noir relie les deux feux. Les jantes adoptent de nouveaux dessins. De petits détails sont modifiés dans l'habitacle, notamment le volant. Mais en définitive, il faut jouer au jeu



1. Les feux arrière transparents n'ont pas plu à tout le monde. Porsche a également inauguré un bandeau noir entre les feux.

2. On reconnaît ici un Boxster T à ses rétros gris titane et à ses baquets de 918 Spyder.

des sept erreurs pour bien différencier les 718 et les 981.

En 2019, une version T est présentée sur la base des 718 Boxster et Cayman. La puissance reste figée à 300 ch, ces modèles peuvent être allégés de 20 kg grâce à la suppression du PCM à l'intérieur. Ils possèdent un look un peu plus sportif, les jantes de 20 pouces sont de série et peintes en gris titane. La suspension PASM est également de série, et l'intérieur se distingue grâce à l'emploi de tissus rayés spécifiques. Mais finalement, ces versions apportent assez peu de choses par rapport à un 718 d'entrée de gamme.

Venons-en maintenant aux GTS. C'est en 2016 que les déclinaisons Boxster et Cayman GTS font leur apparition dans la gamme. On reconnaît les GTS à leur bouclier avant SportDesign spécifique et à leurs phares à







1

glaces fumées à l'avant comme à l'arrière. Les jantes de 20 pouces de série sont peintes en noir mat. Le Rouge Carmin reste la couleur de lancement de ces modèles, même s'il s'agit d'une option spéciale. A l'intérieur, Porsche reprend la recette classique des GTS : du cuir, de l'alcantara. En option, le traditionnel pack intérieur GTS qui permet d'étendre l'usage du cuir sur la planche de bord et les portières, et de profiter de surpiqures de couleur rouge ou craie dans tout l'habitacle. Les sièges sport plus sont de série. Le moteur reste un quatre cylindres à plat de 2,5 litres. Il s'agit de la base des 718 S mais il voit sa puissance portée à 365 ch et le couple monte à 430 Nm. Le tout peut

1. Le Cayman GTS possède un bouclier spécifique. Ici, il s'agit d'un modèle GTS 4.0 que l'on reconnaît à sa peinture Vert Python.

2. Ici, on distingue les pots spécifiques des Versions GTS 4.0.

être combiné à la boîte PDK ou à une boîte manuelle à six rapports. Les freins restent ceux de la version S, mais les GTS bénéficient d'une suspension Sport PASM rabaissée de 20 mm par rapport au 718 de base. Les freins PCCB sont disponibles en option. Parlons enfin du GTS 4.0. Ce modèle, présenté au cours du millésime 2020, a suscité beaucoup d'enthousiasme puisqu'il était muni d'un moteur six cylindres atmosphérique dont la puissance est portée à 400 ch. Un seul élément le différencie du GTS 4 cylindres : il s'agit des deux sorties d'échappement à l'arrière qui sont plus espacées que sur le GTS, ce dernier disposant d'une double sortie d'échappement centrale. →

#### MODÈLES DISPONIBLES

MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
718 Cayman GTS	2018...	365 ch	92 000 €	82 000 €	72 000 €
718 Boxster GTS	2016...	365 ch	95 000 €	85 000 €	75 000 €



# 718 Boxster Cayman

2018-...



1

## SENSATIONS DE CONDUITE

Une chose est sûre, il ne manque rien à l'intérieur de ces GTS ! L'ambiance à bord est à la fois sportive et luxueuse. Il y a davantage d'alcantara que dans un 981 GTS, et l'option pack intérieur GTS ne fait que renforcer la qualité perçue de l'habitacle. Les surpiquûres de couleur contribuent vraiment à faire apprécier l'ambiance dans un GTS. En matière de technologies embarquées, il y a tout ce dont on peut rêver : PCM tactile, Bluetooth, clim automatique, système audio de qualité. Tournez la clé de contact et la première réaction sera peut-être la surprise. Le son du moteur est étonnamment présent au ralenti. La façon de délivrer les sensations n'a plus

1. Esthétiquement, le Cayman T a les mêmes boucliers que le Cayman. On voit ici les bandes décoratives.

2. Les GTS se distinguent à l'intérieur par l'alcantara que l'on retrouve sur le volant et divers éléments de l'habitacle. Notez ici la boîte manuelle.

rien à voir avec ce que proposait un moteur atmosphérique. On prend désormais un coup dans les reins à bas régime, dès que l'on écrase la pédale d'accélérateur. Cela est dû au couple élevé à bas régime grâce au turbo, puis la poussée se fait plus linéaire. Il faut reconnaître que l'on peine à reconnaître une sonorité Porsche. Le Boxster envoie du son, mais ce n'est pas la sonorité la plus mélodieuse de l'histoire du constructeur. En matière de performances, il n'y a rien à redire. Les GTS se catapultent d'un virage à l'autre, et font même un peu mieux que les versions S. On parle d'un ou deux dixièmes à droite à gauche, mais cela compte. Au niveau du châssis, il n'y a vraiment rien à redire. Grâce à son moteur central, à sa suspension PASM et à une conception de très haut niveau, il est presque impossible de faire décrocher ces modèles de leur trajectoire. Le PASM Sport rabaisse encore la caisse mais ne pénalise presque pas le confort. En se combinant au différentiel PTV, le GTS est vraiment capable d'imprimer un rythme très élevé. Les 718 sont certes moins joueurs que leurs prédécesseurs, mais ils sont désormais imbattables dans les montées de cols.

## QUELLES SATISFACTIONS ?

La satisfaction principale, c'est celle d'être dans une Porsche moderne à laquelle il ne manque absolument rien : look, ambiance, sportivité, comportement, technologie, vous placez la barre très haut en matière de prestations, et les 718 GTS seront capables de répondre à toutes les sollicitations : allez chercher le pain en ville ou arsouiller sur circuit, ils ne voient pas le problème.

2







1

## CONSEILS POUR BIEN ACHETER

### Les critères à surveiller

- Rien ! Ces modèles semblent très fiables et aucun problème de fiabilité n'est remonté jusqu'à nous.
- Allez, gardez en tête que la PDK a 10 Nm de couple en plus.
- Vérifiez tout de même les plages de régime. Sur les PDK, impossible de faire un surrégime. Sur les boîtes manuelles, c'est toujours possible.

### OÙ LES TROUVER ?

Le réseau est la première porte à franchir si vous souhaitez vous offrir un Boxster ou un Cayman GTS. Ce sont des modèles très récents et le réseau en possède en stock, ils sont donc totalement en mesure de vous

1. A contrario, voici l'option intérieur tout cuir dans un Cayman S.

2. Le Rouge Carmin est resté la couleur de lancement du GTS.

vendre, voire de trouver chez un confrère, le modèle de vos rêves. Il y en a bien sûr en annonces entre particuliers, mais les prix ne sont pas tellement différents. Les centres Porsche auront davantage de choix et une bonne garantie. On commence également à en trouver chez des spécialistes indépendants qui font beaucoup de modernes.

## AVENIR DE LA COTE

Là, il n'y a pas de secret, elle est en baisse. Nous n'avons pas encore de recul sur le rythme de baisse puisque nous pointons ce modèle depuis la mi-2020 environ. Mais il semble clair que la demande encore soutenue pour les versions 981 et l'arrivée des GTS 4.0 ne lui fait pas de bien. Par conséquent, sa cote devrait poursuivre sa baisse. →



2



# 718 Boxster Cayman

## 2018-...

### NOS CONSEILS

Ce modèle très récent et généralement sous garantie Porsche Approved ne présente pas de problème connu. A vrai dire, il n'y a finalement que deux questions à se poser lorsque l'on se tourne vers un 718 GTS. Quelle boîte, et avec quel équipement ? Il faut savoir que sur les GTS, les modèles équipés de la PDK produisent 430 Nm au lieu de 420 Nm pour les modèles en boîte manuelle. Pas de quoi vous faire gagner une seconde sur le 0 à 100, mais c'est toujours cela de pris. Ensuite, le niveau d'équipement aura un impact sur le prix d'achat, certes, mais aussi sur la revente. Par exemple, celui qui recherche une autre couleur que le blanc sur un Boxster 981 GTS fera face à un premier problème, car il existe vraiment une offre pléthorique en blanc. Sur la génération 718, le noir, le gris et le rouge ont pris l'avantage avec un challenger : le Bleu Miami. Ce dernier devrait avoir un beau succès sur le marché de l'occasion à l'avenir, car il confère une vraie originalité au 718. A long terme, le Rouge Carmin et le Gris Quartz devraient remporter la palme des couleurs les plus demandées. Enfin, en matière d'équipements, il y a des options que les clients recherchent particulièrement et qui auront une vraie influence tant sur le plaisir d'utilisation que sur le prix de revente. La boîte PDK, forcément, fait partie des options les plus demandées. Le pack intérieur GTS, l'échappement sport, le système audio Bose ne sont pas loin derrière. Mais n'oubliez pas



1

1. Avec les bonnes options, on peut faire passer un S pour un GTS, comme c'est le cas ici. Et les options peuvent également gommer une partie des améliorations du châssis.

2. Cayman GTS et Boxster GTS peints en Bleu Miami avec jantes peintes en noir satiné.

qu'acheter une voiture d'occasion est aussi une affaire de compromis et qu'on ne peut pas toujours tout avoir. Les Cayman sont moins chers que les Boxster, ils s'adressent à deux clientèles différentes. En général, cette question n'a pas tellement besoin d'être tranchée. Si vous n'aimez pas les cabriolets, tournez-vous vers le Cayman. Il est d'ailleurs plus pratique grâce à son grand coffre arrière. Le Boxster offre deux voitures en une et la capote est parfaitement étanche et insonorisée. D'ailleurs, le constructeur ne propose même plus de hard-top. →

2







LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

# Flat6 Magazine en **VERSION DIGITALE**

Découvrez une expérience de lecture différente grâce aux contenus : photos, vidéos... Une fois téléchargées vos éditions restent accessibles partout, même hors connexion.



**App Store**  
Pour iPad®, iPhone® et iPod touch®  
Téléchargez l'application sur App Store



**Google Play Store**  
Pour tablettes et smartphones Android  
Téléchargez l'application sur Google Play Store



## QUELS MODÈLES POUR QUEL ÉTAT ?

### LES 718 CAYMAN GTS

Voyons ce que l'on trouve dans le réseau français. Le premier prix est à 79 900 € : il s'agit d'un Cayman GTS Bleu Miami, boîte PDK avec 8 300 km au compteur. Pack intérieur GTS avec surpiqûres noires, sièges à réglages manuels. Belle proposition. Pour 87 400 €, un autre Cayman GTS en gris Quartz métallisé, avec 16 000 km. Il dispose du pack intérieur GTS avec coutures Craie, système audio Bose, sièges entièrement électriques, phares PDLs, habillages carbone, preuve que l'équipement a une influence sur le prix.

### LES 718 BOXSTER GTS

Le premier Boxster est affiché à 86 900 € : le compteur affiche 18 600 km. C'est un modèle peint en Noir Intense métallisé, pack intérieur GTS avec surpiqûres noires, système audio standard et une rare option sièges baquets en carbone. Pour 99 800 €, on trouve un superbe Boxster GTS Rouge Carmin de 2019 avec seulement 5 000 km. Arceaux arrière peints en couleur carrosserie, pack intérieur GTS avec coutures couleur Craie, boîte PDK, habillages en carbone, sièges électriques, système audio Bose. Précisément la configuration couleur-équipement qui sera l'une des plus demandées dans les années à venir...

#### LES PLUS

- Comportement irréprochable
- Look
- Confort et modernité

#### LES MOINS

- Sonorité
- Manque d'image à cause de son 4 cylindres

MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
718 Cayman GTS	2018...	365 ch	92 000 €	82 000 €	72 000 €
718 Boxster GTS	2016...	365 ch	95 000 €	85 000 €	75 000 €





## LES OPTIONS INDISPENSABLES

**Boîte PDK :** Clairement la boîte la plus demandée du marché. Ultra performante et facile à utiliser, elle remporte tous les suffrages.

**Pack intérieur GTS :** On le plébiscite pour ce qu'il apporte en matière d'esthétique. On préférera les coutures Craie ou Rouge Carmin, mais les coutures noires sont très bien également.

**Système audio Bose :** Pour les mélomanes, c'est un incontournable. Les haut-parleurs ont beaucoup plus de puissance que le système audio de série.

## LES OPTIONS INTÉRESSANTES

**Sièges sport adaptatifs :** ils sont en général combinés à des réglages électriques. Tout cela n'est pas indispensable, mais vous pourrez régler votre position à la perfection. C'est idéal pour être parfaitement à l'aise dans sa conduite.

**Sièges baquets sport :** Dans un tout autre style, vous pouvez également choisir les baquets en carbone. Dans ce cas, c'est pour leur esprit « racing » que vous allez craquer, et non pour les possibilités infinies de réglages, puisque les dossiers sont fixes.

**Assistance parking avant et arrière :** va-t-on vraiment vous expliquer l'utilité d'un radar de recul ? C'est un vrai confort dans les manœuvres. Pensez-y, surtout si vous avez un garage un peu étroit...



Intérieur tout cuir, habillages carbone et sièges baquets.



Pack Intérieur GTS noir-craie avec option sièges baquets sport.



Pack Sport Chrono, Module PCM, boîte manuelle et pack intérieur GTS noir-craie.



# 911 OLDTIMER

## 1965-1973





**Elles ont connu la folie des hauteurs, avec des prix qui montaient si vite que tout se vendait très, voire trop cher. Les 911 Classic ont reposé les roues sur terre et le marché s'est assaini, laissant de nouveau la place aux passionnés. Si vous aimez les anciennes, il est plus que temps de l'envisager sérieusement.**





# 911 Oldtimer

1965-1973

## PRÉSENTATION

### 911 2.0

On oublie trop souvent de dire qu'au salon de Francfort 1963, la nouvelle 911 a eu fort à faire pour remporter les suffrages d'une clientèle qui s'était habituée à la 356 depuis plus de dix ans. Et la nouvelle 911 2.0 est critiquée. Ils la trouvent trop grande, trop lisse, et surtout trop chère par rapport à une 356. Ainsi commence pour la 911 une longue tradition : en plus de soixante ans de carrière, le nouveau modèle sera presque systématiquement critiqué. Mais si l'on en juge à l'exceptionnelle longévité de la 911, il faut croire que les clients sont de piètres visionnaires.

Il est vrai que le dessin de la 911 a de quoi dérouter, elle ne ressemble à aucune autre auto avec ses yeux de grenouille et son moteur en porte-à-faux arrière. On doit ce dessin à Butzi Porsche, après de nombreux essais. Le cahier des charges fixé par Ferry Porsche imposait que la remplaçante de la 356 soit un coupé 2+2 afin de permettre aux enfants de monter à bord. Souvent, le prototype T7 refait surface, il montre le processus de création de la 911 et prouve qu'elle aurait pu avoir une toute autre allure, moins épurée, et certainement moins intemporelle. Mais aujourd'hui, ce dessin a traversé les décennies et la 911 peut se vanter d'avoir conservé la même architecture pendant presque soixante ans, record en cours.

Techniquement, la 911 est équipée d'un six cylindres à plat en porte-à-faux arrière. D'une cylindrée de 2 litres, il produit 130 ch. La première 911 fait donc 130 cv. A partir du millésime 1966, le petit constructeur perçoit l'opportunité de développer sa gamme afin de



1

1. La 911 Targa apparaît au millésime 66. La lunette arrière en verre apparaît au millésime 68.
2. Les jantes en tôle sont typiques des premières 911 2.0.

toucher une clientèle plus large. C'est ainsi qu'une version plus sportive dotée de 160 ch, la S, est commercialisée. En août 1967, une version d'entrée de gamme de 110 ch arrive à son tour : ce sera la 911 T, pour Touring. La version 130 ch s'intercale au milieu, elle est renommée 911 L, pour Luxe. Le dernier changement intervient au millésime 1969. La T reste l'entrée de gamme et produit toujours 110 ch. La L disparaît, elle n'aura donc vécu qu'un an, elle est remplacée par la E. La lettre E fait référence à son type d'alimentation puisqu'elle reçoit l'injection (Einspritzung en Allemand). C'est l'occasion de monter également l'injection sur la S, qui passe de fait à 170 cv. Autre grand changement de ce dernier millésime : l'allongement de l'empattement. Il gagne 57 mm pour passer à 2 268 mm. Du coup, la répartition des masses



2





1

est améliorée. On passe d'une répartition avant : arrière de 41%59% à une répartition 43%57%. C'est peu et beaucoup à la fois, car les clients se plaignaient que le comportement de la 911 était assez difficile à gérer en raison non seulement d'un avant très léger, mais aussi d'un châssis court qui n'aidait pas en matière de stabilité.

### 911 2.2

Au millésime 1969, le constructeur dévoile la première augmentation de cylindrée de sa 911. La cylindrée passe à 2195 cm<sup>3</sup>, on la connaît plus couramment sur le nom de 911 2.2. Elle reprend les trois principaux modèles de la gamme précédente, embarque toutes les améliorations portées sur les 2.0 au cours de leur carrière, et propose un surplus de puissance pour chaque motorisation. Il est difficile de différencier une 2.0 d'une 2.2. Les différences à l'intérieur sont aussi rares. On peut mentionner des améliorations, comme l'arrivée d'un verrou sur la direction ou des commodos différents. A l'époque, Porsche apportait souvent de petites améliorations progressives à chaque millésime sans trop se soucier du cycle de vie d'une auto. C'est dans le compartiment moteur que les choses changent vraiment. Les moteurs ont

1. Les butoirs de pare-chocs à l'avant sont des lests destinés à rééquilibrer la répartition des masses. Ils seront retirés au millésime 69.

2. Le marché des 911 anciennes est revenu entre les mains des passionnés.

reçu de nombreuses modifications internes portant sur les joints de culasse, des cylindres avec plus d'ailettes, ou encore les soupapes. Les rapports de boîte sont plus longs que sur la 2.0, et la boîte type 901 est remplacée par la type 911.

Côté moteurs, la 911 T conserve une alimentation par carburateurs, mais les Weber, assez délicats à régler, sont remplacés par des Zenith TIN 40 triple corps. La puissance passe à 125 ch à 5 800 tr/min. La E gagne 15 ch et sort maintenant 155 ch à 6 200 tr/min. La 911 S gagne encore 10 ch, ce qui porte sa puissance →

2



MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
911 2.0	1964	130 ch	325 000 €	300 000 €	275 000 €
911 2.0	1965/1967	130 ch	160 000 €	140 000 €	120 000 €
911 L 2.0	1968	130 ch	90 000 €	70 000 €	50 000 €
911 T 2.0	1967/1969	110 ch	82 000 €	65 000 €	48 000 €
911 E 2.0	1969	140 ch	92 000 €	80 000 €	68 000 €
911 T 2.2	1969/1971	125 ch	85 000 €	70 000 €	55 000 €
911 E 2.2	1969/1971	155 ch	97 000 €	75 000 €	58 000 €
911 S 2.2	1970/1971	170 ch	160 000 €	135 000 €	110 000 €
911 T 2.4	1971/1973	130 ch	92 000 €	72 000 €	52 000 €
911 E 2.4	1971/1973	165 ch	110 000 €	75 000 €	60 000 €
911 S 2.4	1972/1973	190 ch	160 000 €	130 000 €	100 000 €
911 RS 2.7	1973	210 ch	490 000 €	440 000 €	390 000 €



# 911 Oldtimer

## 1965-1973



maximale à 180 ch à 6 500 tr/min. 180 cv à 6500 tr/mn, 10 cv de plus que la 2.0 S injection donc. L'augmentation de couple est de 16 Nm, à 199 Nm à 5200 tr.

La 911 2.2 sera produite de 1969 à 1971. Pour le millésime 1970/1971, on note de petites évolutions. Pour lutter contre la corrosion, une couche de zinc est appliquée sur les soubassements. Le reste des modifications est vraiment de l'ordre du détail : nouvelle ouverture de boîte à gants, nouveau système de refroidissement de la calotte des pistons, et changement de position de la pompe à essence.

### 911 2.4

L'année 1971 est celle de la consécration pour Porsche. C'est l'année de la deuxième victoire d'affilée aux 24 heures du Mans avec la 917. Du côté de la 911, il faut être plus pragmatique et le constructeur dévoile une nouvelle augmentation de la cylindrée, qui passe à 2 341 cm<sup>3</sup>. Porsche ne s'embête pas et affirme qu'il s'agit d'un 2.4 litres... Cette augmentation de cylindrée, seulement deux ans après la sortie des 2.2, permet à Porsche de garder une 911 compétitive sur les circuits, où la concurrence se fait rude. Surtout, face aux normes anti-pollution toujours plus contraignantes du marché US, augmenter la cylindrée permet de compenser une baisse du taux de compression, devenue obligatoire pour rester dans ces normes.

La gamme garde la même structure : T pour l'entrée de gamme, E en milieu de gamme et la S en version sportive. La T conserve un moteur à carburateurs mais gagne 5 ch, ce qui porte sa puissance à 130 ch. La E en gagne 10 également, ce qui la porte à 165 ch. Enfin, la S émerge à 190 ch.

La 911 2.4 est la plus « moderne » des anciennes. Sa prise en mains est un peu plus simple, notamment grâce à sa boîte à la grille classique.

La nouvelle 911 inaugure aussi la boîte 915, avec une grille normale : le 1er rapport est en haut à gauche, alors qu'il était en bas à gauche sur les 911 2.0 et sur les 911 2.2. La T et la E possèdent une boîte 4 de série, la boîte 5 est une option qui connaîtra un certain succès.

Esthétiquement, il y a quelques modifications. La plus célèbre est la trappe à huile installée sur l'aile arrière droite, mais cette dernière ne tiendra qu'un millésime. Porsche retire cette trappe pour le millésime 1973, prétextant que des pompistes confondaient la trappe du réservoir d'essence et la trappe à huile. La grille du capot moteur est maintenant noire et un logo 2.4 est apposé dessus. La S a droit à un spoiler sous le bouclier avant qui permet de réduire la portance de 40%. Il est le fruit d'un travail réalisé par l'ingénieur Tilman Brodbeck, ce sont alors les balbutiements de l'aérodynamique. Ce spoiler permet en plus d'apporter une vraie allure sportive à la 2.4 S, et il deviendra une option assez appréciée. Dans l'habitacle, le bas du tableau de bord abandonne le motif tressé pour une imitation cuir, souvent dans la teinte de la sellerie. Le logo 911 disparaît. Les E et S ont des volants gainés de cuir.

Le millésime 1973 apportera de nouveaux changements. Nous avons déjà signalé l'abandon de la trappe à huile. De fait, le radiateur d'huile est déplacé derrière la roue arrière droite. Le spoiler de la S est installé de série sur la 911 E, qui possède maintenant des jantes ATS couleur alu de série. Les Fuchs sont une option. Elles sont de série sur la S mais restent une option très appréciée par les clients. Enfin, les grilles d'avertisseurs à l'avant ne sont plus chromées, elles sont désormais noires. →



**ART**  
RESTORATION

Restauration et entretien de  
**PORSCHE 911, 914 & 356**

Atelier dédié aux Porsche refroidies par air.

La passion et le souci du détail  
imprègnent chacun de  
nos gestes pour embellir et  
fiabiliser votre Porsche.

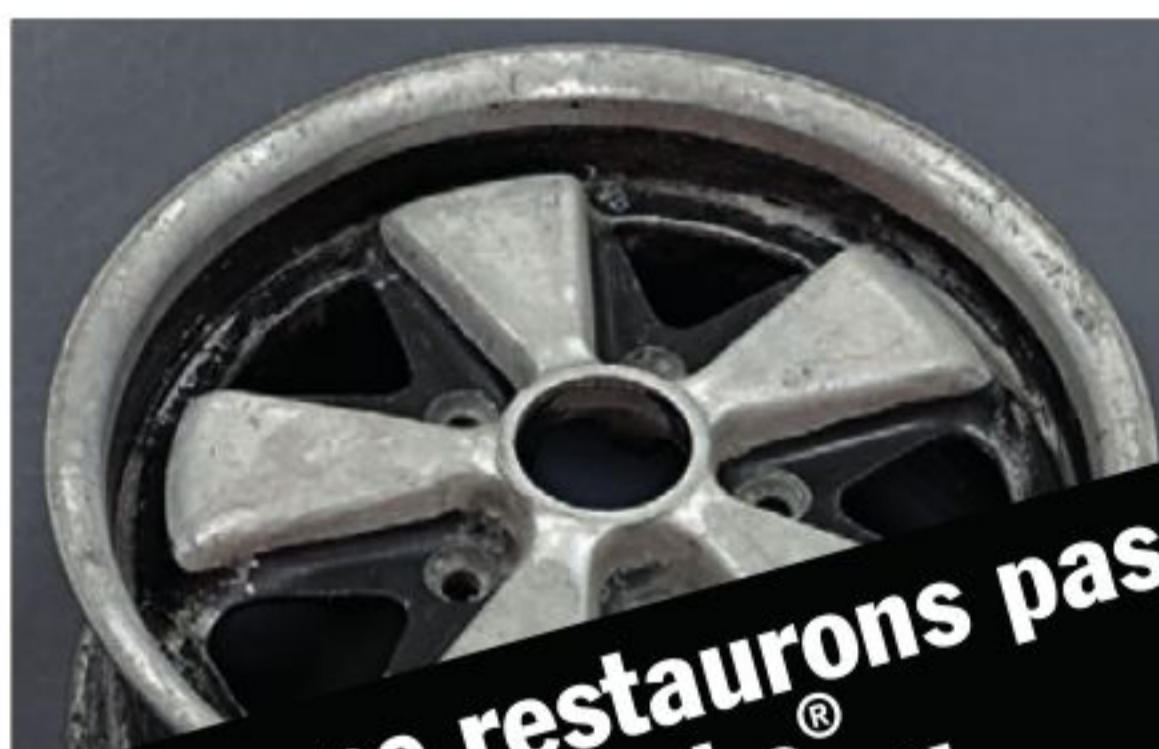
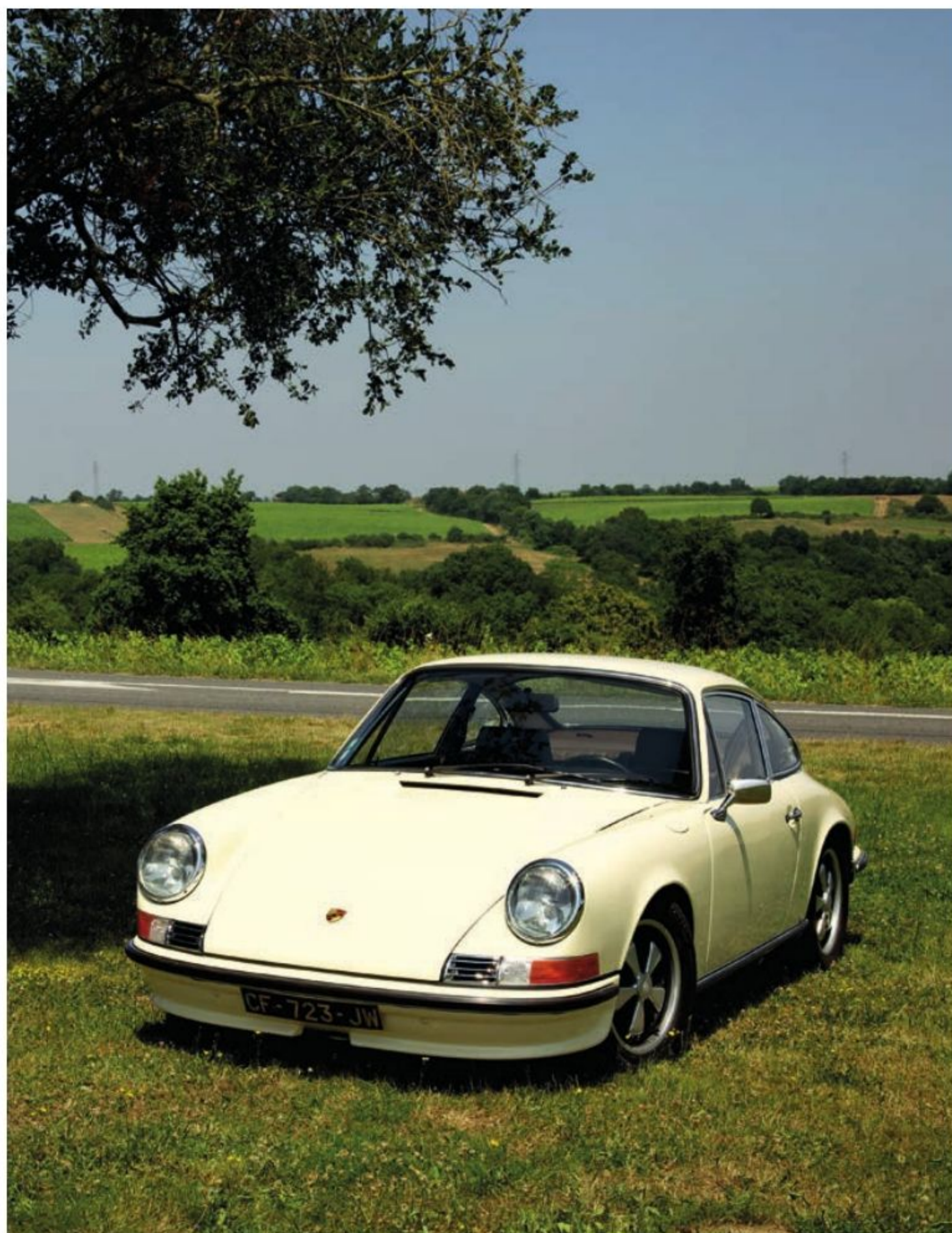
**Patrick Pugin**

Tel : 06 69 52 95 42

**Strasbourg**



[www.art-restoration.eu](http://www.art-restoration.eu)



**Nous ne restaurons pas  
les jantes Fuchs® ...  
Nous leur donnons une  
nouvelle vie !**

30 ans d'expérience : Redressage, soudage,  
polissage, anodisation, peinture par trempage...  
Nous redonnons vie à vos jantes pour qu'elles  
retrouvent l'aspect qu'elles avaient lorsqu'elles  
ont quitté l'usine, il y a 50 ans.

ART WHEELS - Strasbourg - info@art-wheels.eu  
www.art-wheels.eu - Tel 09 81 96 19 92



**ART**  
wheels



# 911 Oldtimer

1965-1973



1

## SENSATIONS DE CONDUITE

### 911 2.0

Si vous n'avez jamais conduit de Classic, préparez-vous à un choc ! Quelle que soit la version, la conduite d'une 2.0 vous plonge dans un autre monde. Les portes se referment dans un claquement léger, qui donne presque la sensation que l'auto peut casser si vous tirez trop fort sur la poignée. Pas de ceintures de sécurité, et ce tableau de bord en bois d'un autre âge que l'on ne retrouve dans quasiment aucune autre 911. Vous faites un véritable voyage dans le temps. Vous n'êtes pas au bout de vos surprises, car vous prendrez en mains un volant d'un diamètre totalement suranné, qui vous donnera l'impression d'être

1. Les 911 Classic procurent des sensations dès les plus basses allures. Elles demandent tout de même quelques compromis sur la facilité d'utilisation.

2. Rouge Polo pour cette 911 2.0.

en train de lire le journal. La boîte avec grille inversée n'aide pas, la première est en bas à gauche. Porsche estimant que les passages de rapports les plus courants étaient 2-3 et 4-5, d'où le choix de cette grille spécifique. Dans les premières 911, les passionnés jetteront forcément un œil vers le lettrage vert des compteurs. Sinon, les sensations sont d'un autre temps. Comparé à ce que l'on fait aujourd'hui, la 911 donne l'impression de rebondir un peu, la sonorité métallique est présente dans l'habitacle en permanence, en plus des odeurs d'huile et d'essence. Dans les enchaînements de virages, elle reste à son aise à retransmettre tous les bruits de la route. C'est en se stabilisant à vitesse plus élevée sur autoroute que l'on sent le louvoiement du volant. N'allez pas croire que la 911 soit un tank, malgré l'absence de direction assistée, elle pèse environ une tonne, elle reste donc facile à manœuvrer. Le plus difficile sera sûrement de se réhabituer à une boîte de vitesses pas facile à manier, et sur laquelle le double débrayage est recommandé. La clé du plaisir en 911 2.0 réside aussi dans les bons réglages de la voiture. Lorsque tout fonctionne, conduire cette 911 est un réel plaisir. Il faut reconnaître également que le supplément de puissance des versions E, et encore plus des S, se ressent immédiatement. Il faut dire qu'avec peu d'éléments de confort et dans ce poids plume, gagner 30 ch supplémentaires est loin d'être neutre. Disons que la T incite plus à la balade, tandis que la S saura vous offrir un caractère un peu plus sportif.

### 911 2.2

Le principal changement dans le comportement de la 2.2 est en fait déjà perceptible sur les dernières 911 2.0, puisque cela tient au châssis rallongé. C'est peu et beaucoup à la fois, car la 911 2.0 manquait de

2







1

stabilité et sautillait dans les enchaînements rapides, d'autant que sa garde au sol est plutôt haute. Avec la 2.2, ce défaut est en partie gommé, mais cela se ressentait déjà sur les dernières 911 2.0. Si l'on prend une 2.0 T de 1969 et une 2.2 T de 1970, le châssis est quasiment identique, mais il y a tout de même 15 ch d'écart. En sautant de l'une à l'autre, on sent bien que la nouvelle génération a un peu plus de pêche, mais on ne conduit plus vraiment ces voitures avec la volonté d'aller chercher le dernier dixième ou de vérifier la vitesse max. Comme sur une 2.0, on profite de la route sans même avoir besoin d'aller vite, car les 911 Classic retransmettent tout. Le volant louvoie, le vent siffle le long des rétros, on sent les mouvements de la suspension dans les virages, il faudra tout de même faire attention à ne pas faire craquer la boîte, qui peut être un peu délicate. La conduire vite requiert tout de même quelques notions de pilotage, car elle se conduit tant avec les freins qu'avec l'accélérateur. L'avant est très léger et requiert un doigté délicat.

### 911 2.4

Attardons-nous sur les différences de sensations entre une T, une E et une S. La 911 T est une excellente 911. Avec ses 130 ch, elle égale la puissance des premières 911 mais embarque un peu plus de poids. Elle sait donner de la voix, mais on aimerait qu'elle soit capable de prendre 1000 tr/min de plus. Ou alors, qu'elle ait un peu plus de puissance. Aujourd'hui, une T se justifie parfaitement pour qui souhaite profiter d'une 911 ancienne sans trop se soucier des performances. En montant à bord de la E, on sent qu'elle est plus homogène que la T, ses 165 ch lui permettant d'afficher des performances plus vigoureuses. Elle apporte le supplément de puissance, en accélérations comme en reprises, qui manque parfois à la T. En comparaison, la 911 S est plus pointue, dans le sens où c'est la plus sportive du lot et elle délivre sa puissance plus

1. Au millésime 1969, la Targa ne sera plus disponible qu'avec la lunette arrière en verre. Plus solide et plus polyvalente.

2. On reconnaît ici le spoiler plus aérodynamique des 911 2.4 S.

haut dans les tours. C'est donc sur un rythme plus sportif et plus soutenu que l'on profitera pleinement de la S.

Nous l'avons mentionné à propos des 2.0, mais c'est encore plus vrai sur les 2.4 : ce sont des autos faciles à conduire. La grille normale de la boîte de vitesses, les dimensions toujours modestes et la direction assez légère en font une voiture presque utilisable au quotidien. Disons que vous pourrez l'utiliser en ville sans qu'elle ne vous fasse le coup de la panne. A ce titre, elle est la plus « moderne » des anciennes. Mais le plaisir pris à bord de ces 911, et ce quelle que soit la génération, est indescriptible tant qu'on n'en a pas pris le volant. Elles vous reconnectent à la route, et on a presque du mal à croire qu'il y a cinquante ou soixante ans, ces 911 étaient les reines de la route et que presque rien ne leur arrivait à la cheville. →

2





# 911 Oldtimer

## 1965-1973

### QUELLES SATISFACTIONS ?

C'est beaucoup, beaucoup de plaisir au volant. Même à basse allure, il y a quelque chose à faire et il y a de quoi s'amuser. Au risque de se répéter, les 911 Classic retransmettent tout : le mouvement des suspensions, les gravillons dans les passages de roues, le son du moteur, les odeurs d'huile, on radote mais cela vaut la peine d'en faire l'expérience. Vous êtes dans une 911 des origines, et il n'y a pas mieux pour une promenade sur les petites routes le temps d'un week-end. Alors, certes, il n'y a pas de clim, cela demande quelques compromis. Mais c'est bien peu de choses à côté du plaisir de conduite, on effectue un véritable voyage dans le temps. Et puis, en termes d'image, vous serez le roi du pétrole partout où vous irez. Les Classic bénéficient d'une très bonne image en raison de la mode qui fait la part belle au vintage actuellement.

### CONSEILS POUR BIEN ACHETER

#### Les critères à surveiller

- La corrosion peut avoir fait des dégâts, c'est à surveiller de près. Dans le cadre d'un projet de restauration, sachez que vous pourriez avoir des surprises au moment du démontage.
- La correspondance des numéros de châssis, moteur et boîte est souvent un casse-tête. Au minimum, on recommande de trouver un type moteur correspondant à l'année millésime de la voiture. Dans le meilleur des cas, un matching numbers est une très bonne nouvelle.
- Ne vous attardez pas trop sur les options,



1. Ce spoiler équipait également la 2.4 E.
2. Les phares jaunes sont typiques des versions françaises, où ils étaient obligatoires.

c'est devenu très secondaire aujourd'hui.

- Soit on fait restaurer, soit on achète du restauré, soit on trouve une auto dans un état de préservation irréprochable.
- Attention aux voitures à vendre depuis les États-Unis...

### OÙ LES TROUVER ?

Ce sont des autos assez difficiles à dénicher, car les 911 Classic sont vraiment des Porsche pour connaisseurs. Il y en a très peu dans les centres Porsche, à l'exception de rares modèles dans les centres Porsche Classic Partner. Le plus facile pour en trouver est de se tourner vers les spécialistes indépendants. Certains d'entre eux sont vraiment focalisés sur les Porsche anciennes et les connaissent par cœur, ils ont donc la connaissance et le réseau pour les trouver, les vendre et/ou les restaurer. Il y a de très bonnes adresses en France, il y en a également en Europe.







## AVENIR DE LA COTE

Ce n'est pas un secret, les 911 Classic ont connu il y a quelques années une flambée spectaculaire qui a rendu le marché complètement fou. Tout se vendait, même les autos les moins belles, et à des prix vraiment injustifiés. La bulle spéculative a explosé, les prix se sont dégonflés d'un bon 30 %. Depuis, le marché est resté très calme, mais commence à repartir tranquillement. Cela ne veut pas dire que les prix se remettent à flamber. Aujourd'hui, ils sont plutôt stables, et seuls les exemplaires irréprochables, voire exceptionnels prennent un peu de valeur. Il y a donc une tendance plutôt positive pour les très belles 911, mais il faut oublier l'époque où tout cela flambait de 20 % tous les trois mois. Nous revenons sur des bases saines, avec un marché qui appartient de nouveaux aux passionnés et aux connaisseurs, et où les hausses seront très progressives et de très long terme.

## NOS CONSEILS

Comme nous venons de l'expliquer, le marché des 911 Classic est un marché de connaisseurs. En s'y aventurant sans de solides connaissances techniques, un réseau et des sources d'informations fiables, vous risquez de faire de coûteuses erreurs. D'abord, oubliez l'idée d'acheter une épave pour la restaurer au fil de l'eau, vous y perdrez votre chemise. Soit vous achetez pour un projet de restauration quasi-complet, que vous confierez à un spécialiste, soit il vaudra mieux vous tourner vers une 911 déjà restaurée, ou dans un état de conservation quasi irréprochable. L'entre-deux est une recette pour un désastre. Ensuite, nous vous déconseillons franchement d'acheter une voiture à vendre aux États-Unis. Souvent, les 911 publiées en annonces ne

On parcourt rarement des centaines de kilomètres d'une traite à bord d'une 911 ancienne. Cependant, on envisage la route autrement, et elles sont idéales pour un week end de balade par le chemin des écoliers.

ressemblent en rien à ce que vous verrez sortir du conteneur : on n'achète pas une voiture à l'étranger sans la voir, c'est un jeu réservé aux professionnels qui ont le réseau et les connaissances pour cela. Il y a énormément de détails spécifiques à chaque génération : poignées de portes, couleurs des grilles, couleur du carter moteur sur les T, les E et les S, il faut un véritable savoir encyclopédique pour s'y retrouver. Si vous achetez chez un particulier, nous ne pouvons que vous recommander de vous faire accompagner par un professionnel réputé qui saura quoi vérifier, et peut-être même faire une estimation rapide des travaux à prévoir. Encore un sujet, celui du matching numbers. En quelques mots, le matching numbers définit la correspondance parfaite entre numéro de châssis, numéro de moteur et numéro de boîte tels qu'à la sortie d'usine de la 911 en question. Aujourd'hui, se contenter de lire les numéros et d'affirmer qu'elle est matching ne suffit pas : être matching ne signifie pas que c'est d'origine, cela signifie simplement que les numéros correspondent à l'origine. Ce qui importe, c'est que la 911 que vous convoitez soit bel et bien d'origine et qu'il n'y ait pas de numéro refrappé. Encore une fois, faire appel à un professionnel expérimenté nous semble indispensable. Enfin, il va falloir faire des compromis sur le modèle que vous recherchez. Si vous souhaitez impérativement une 911 2.4 S Vert Viper avec toit ouvrant et sièges Recaro d'origine, ce sera très dur. Les 911 Classic ne courent pas les rues, et mieux vaut faire quelques compromis pour avoir une belle auto, plutôt que de tomber sur la configuration parfaite mais sur une 911 qui aurait eu des soucis... Bref, acheter une 911 Classic n'est pas facile, et il faut y mettre le budget pour être sûr de se faire plaisir et de ne pas avoir de mauvaises surprises en fin de compte. Mais lorsqu'elle est bien achetée, le plaisir est au rendez-vous... →



## QUELS MODÈLES POUR QUEL ÉTAT ?

### LES 911 2.0

Oublions les premières 2.0 qui sont sur une autre planète. On se concentrera plutôt sur les L, T, E et à la rigueur les S, mais elles sont aussi très chères. Nous avons même trouvé une S Targa Soft Window 1967, fraîchement restaurée, à vendre pour 350 000 €. Revenons sur terre. Une 911 2.0 T annoncée comme Matching Numbers, entièrement restaurée, était à vendre en Italie pour 110 000 €, soit le prix d'un état concours. Pourquoi pas, mais cela supposera une inspection totale de la voiture avant de signer le chèque. Plus réaliste, une 911 L 2.0 en Allemagne, présentée en bon état avec boîte 5, jantes Fuchs et d'origine américaine était proposée pour 95 000 €. Une présentation plutôt réaliste.

#### LES PLUS

- On est très proche des toutes premières 911
- La ligne fine originelle
- Sensations de conduite

#### LES MOINS

- Rare et difficile à acheter
- Boîte au maniement particulier
- Demande des connaissances techniques



Phares jaunes et soft window, une configuration très rare.

### MODÈLES DISPONIBLES

MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
911 2.0	1964	130 ch	325 000 €	300 000 €	275 000 €
911 2.0	1965/1967	130 ch	160 000 €	140 000 €	120 000 €
911 L 2.0	1968	130 ch	90 000 €	70 000 €	50 000 €
911 T 2.0	1967/1969	110 ch	82 000 €	65 000 €	48 000 €
911 E 2.0	1969	140 ch	92 000 €	80 000 €	68 000 €



## LES 911 2.2

A peine plus courante, on trouve de beaux exemplaires, à l'image d'une 911 2.2 E chez un spécialiste français. Annoncée comme entièrement restaurée et en bleu Gulf, elle est à vendre pour 99 900 €, soit le prix du parfait état, ce qui semble réaliste. Un vendeur allemand propose quant à lui une 911 2.2 T originaire de Californie. Son historique serait complet et sa peinture toujours d'origine. Si cela est avéré, c'est donc un très rare modèle dans son jus, mis en vente contre 110 000 €. Peut-être un peu élevé ? Mais c'est le prix de l'exceptionnel.

### LES PLUS

- La gamme avec les T, E et S est plus lisible
- On peut trouver de beaux exemplaires dans des budgets encore « raisonnables »
- Sensations de conduite

### LES MOINS

- Pas plus facile à acheter qu'une 2.0
- Le maniement de la boîte est encore spécial, avec sa grille inversée

MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
911 T 2.2	1969/1971	125 ch	85 000 €	70 000 €	55 000 €
911 E 2.2	1969/1971	155 ch	97 000 €	75 000 €	58 000 €
911 S 2.2	1970/1971	170 ch	160 000 €	135 000 €	110 000 €



Cette 911 est peinte en Bleu Albert.



# 911 Oldtimer

## 1965-1973

### LES 911 2.4

Un spécialiste allemand propose un coupé 2.4 S 1972, totalement restauré, pour la modique somme de 300 000 €. Avant de hurler au scandale, il faut simplement supposer que ce montant correspond aux milliers d'heures investies dans la voiture. Mais nous sommes ici encore dans une autre planète, celle des acheteurs qui veulent des autos parfaites, jusqu'au dernier boulon, et cela a un coût. Plus réaliste, une 2.4 E en Belgique ayant bénéficié d'une restauration partielle, annoncée comme Matching Numbers, est à vendre pour 130 000 €. Nous dépassons encore le prix du parfait état, mais si la voiture est aussi excellente que l'annonce le prétend, cela peut se justifier. Voyez qu'il est dur de se frayer un chemin dans le marché des anciennes, où il n'y a quasiment que du cas par cas...

#### LES PLUS

- La plus moderne des Classic
- Boîte plus facile à appréhender
- Peut-être la plus facile à utiliser de toutes les Classic

#### LES MOINS

- Performances de la T un peu limitées
- Les exemplaires parfaits coûtent vite très cher

MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
911 T 2.4	1971/1973	130 ch	92 000 €	72 000 €	52 000 €
911 E 2.4	1971/1973	165 ch	110 000 €	75 000 €	60 000 €
911 S 2.4	1972/1973	190 ch	160 000 €	130 000 €	100 000 €



Couleur Ivoire Clair pour cette 911 2.4.

MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
911 RS 2.7	1973	210 ch	490 000 €	440 000 €	390 000 €





## LE CAS DES OPTIONS

Boîte Sportomatic, boîte 5, jantes Fuchs, sièges Recaro... Il y aurait eu beaucoup à dire sur le cas des options, mais le sujet nous semble très secondaire et, d'après les spécialistes du métier, les acheteurs ne viennent pas avec une liste d'options en tête. Disons que lorsqu'on recherche une auto vieille de 60 ans et qu'il est déjà si difficile d'en trouver une en parfait état ou qui puisse faire office de bonne base pour une restauration, mieux vaut ne pas en rajouter en exigeant une liste d'options longue comme le bras. D'autant qu'il y avait déjà beaucoup d'options à l'époque, mais que ces listes se perdent et que peu de personnes aujourd'hui sauraient vous dresser le catalogue des options des 911 Classic, millésime après millésime. Les acheteurs ne recherchent pas un équipement en particulier. On sait qu'il y a quelques options qui sont très appréciées, comme les jantes Fuchs, la boîte 5, le spoiler de la S (pour les 2.4), le toit ouvrant, les sièges sport Recaro : ce sont plutôt des bonus si on les trouve que des impératifs. Enfin, il est à noter que les amateurs s'attachent surtout à faire fonctionner les équipements que leur auto possède. Celui qui a un essuie-glace arrière ou des vitres électriques apprécierait que ces équipements fonctionnent de nouveau à la suite d'une restauration.



Des lettres sur la grille de sélecteur de vitesse ? Oui, car vous êtes en présence d'une Sportomatic sans pédale d'embrayage.



Il n'y a plus grand monde pour utiliser l'autoradio.

Les sièges sport sont plus enveloppants et plus profonds.





# 911 CAISSE G

## 1974-1989





**Les Caisses G définissent ces 911 munies de pare-chocs à soufflets qui ont fait leur apparition à partir du millésime 1974 afin de répondre à une nouvelle réglementation américaine. A partir de 80 000 €, vous toucherez certains des modèles les plus recherchés de cette génération.**





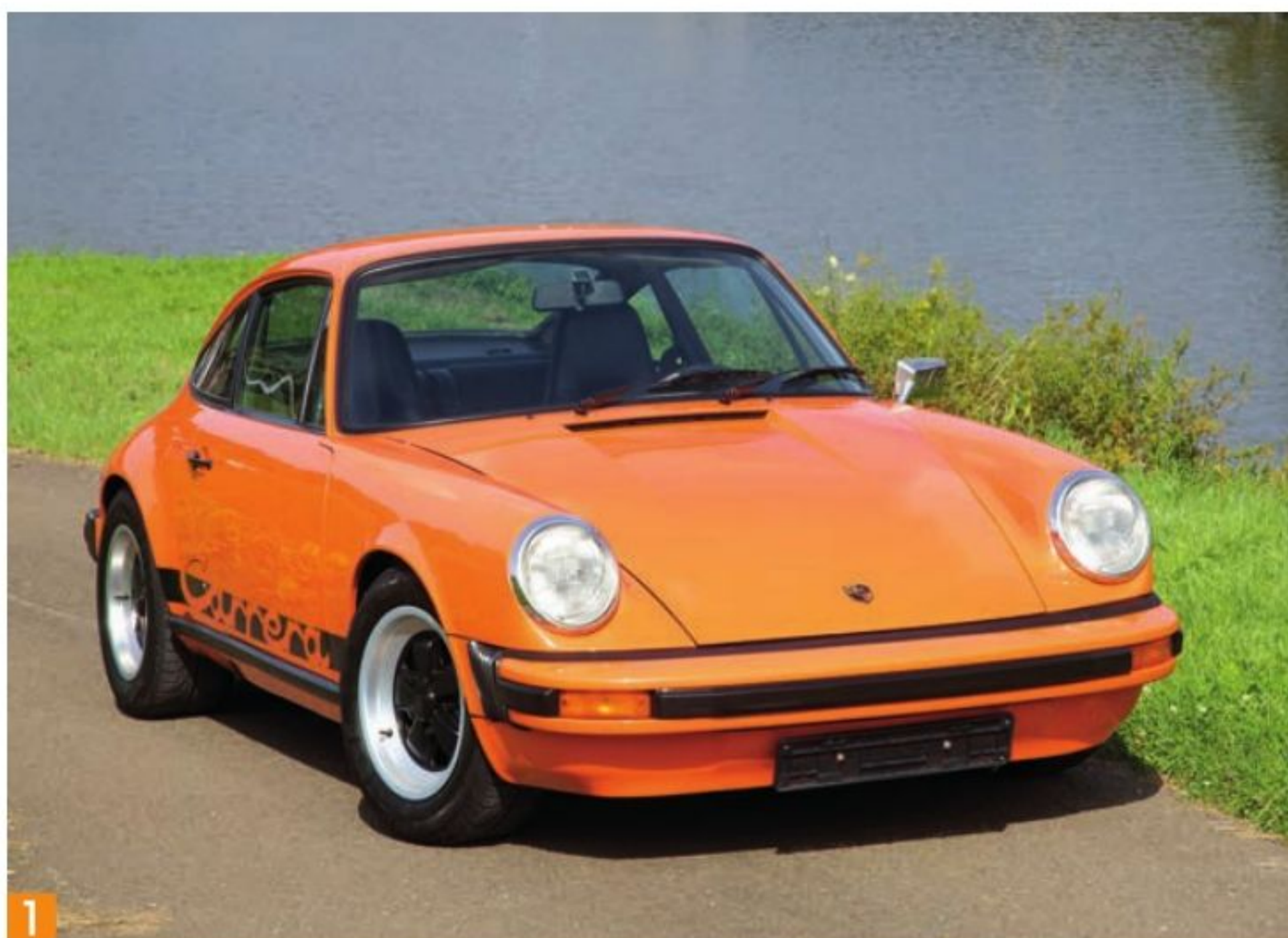
# 911 Caisse G

1974-1989

## PRÉSENTATION

### Carrera 2.7

Après une décennie sans changement esthétique majeur, le salon de Francfort 1973 fait office de révolution pour la 911. En raison d'une nouvelle législation américaine imposant aux constructeurs d'équiper leurs voitures de pare-chocs capable d'absorber les chocs sans dommage extérieur jusqu'à une vitesse de 8 km/h, les nouveaux pare-chocs de la 911 héritent de soufflets. Ces derniers dissimulent des vérins hydrauliques aux Etats-Unis, et des vérins télescopiques en Europe. A l'arrière se trouve désormais un grand bandeau lumineux portant la mention « Porsche ». Dans le même temps, la gamme de moteurs est complètement remaniée. La cylindrée est portée à 2 687 cm<sup>3</sup>, d'où la nouvelle appellation de 911 2.7. La gamme est composée de trois modèles : la 911 de 150 ch, la 911 S de 175 ch et la 911 Carrera de 210 ch, plus communément appelée Carrera 2.7. C'est sur cette dernière que nous allons nous concentrer aujourd'hui. Parlons tout d'abord de son moteur : c'est une mécanique très noble, puisqu'il s'agit du type 911/83 de la Carrera RS 2.7. Injection mécanique d'origine Bosch, lubrification par carter sec, distribution par chaîne, il est en tous points identique à celui de la RS. Il produit 210 ch à 6 300 tr/min. Une boîte manuelle 4 vitesses est montée de série. Côté châssis, la Carrera 2.7 bénéficie de barres anti-roulis plus grosses : le diamètre est de 20 mm à l'avant et 16 mm à l'arrière. Esthétiquement, elle se reconnaît à ses ailes arrière légèrement plus larges, et ses entourages de vitres sont noirs de série. Les rétroviseurs et les cerclages de phares sont



**1.** Des bandes Carrera, un seul rétro chromé, des chromes autour des phares et une couleur vive, autant de signes qui prouvent que l'on est en présence d'une Carrera 2.7.

**2.** Regardez bien l'aile arrière similaire à la Turbo : il fait partie de l'option aérokit arrivée au millésime 1975

chromés. En option, on peut avoir des chromes sur les entourages de vitres. Au millésime 75, les cerclages de phares sont couleur carrosserie et le rétro est noir. L'aile arrière en forme de queue de canard est proposé en option pendant tout le millésime 1974. Au millésime 1975, cette option est supprimée, mais on peut désormais commander un aile arrière similaire à celui de la Turbo. Il est combiné à une lèvre avant en caoutchouc. De gros changements se voient aussi à l'intérieur. Des nouveaux sièges arrivent. Plus enveloppants, avec appuie-tête intégré et des réglages de l'assise plus aisés. Les nouveaux appuie-têtes ont pour but d'accroître la sécurité des passagers, et on note aussi l'arrivée de ceintures de sécurité à enrouleur automatique. De nouveaux espaces de rangement sont intégrés dans les portières et la Carrera coupé a droit aux vitres électriques de série. Rappelons que toute la gamme est disponible en coupé et Targa, le cabriolet n'existe pas encore.

2







### Carrera 3.0

Note au lecteur : cette partie présente des similitudes avec le Tome 2 Hors-Série conseils d'achats : Une Porsche sportive entre 50 et 80 000 €

Lors de sa sortie au salon 1975, donc pour le millésime 1976, la Carrera 3.0 passe presque inaperçue ! Il faut dire qu'elle est la première d'une longue période de disette pour les porschistes. La stratégie du constructeur est davantage concentrée vers le développement d'une gamme de moteurs avant refroidis par eau : les 924 et les 928, puis les 944. La président de Porsche, Ernst Fuhrmann, est persuadé que la 911 est vouée à disparaître et ne veut plus investir d'argent dans son développement. De fait, la Carrera 3.0 est moins puissante que la Carrera 2.7, son moteur produit 200 ch à 6 000 tr/min. Il repose pourtant sur la base du moteur de la 930 Turbo, et sa cylindrée s'élève à 2994 cm<sup>3</sup>. L'injection mécanique de la Carrera 2.7 est remplacée par une injection électronique K-Jetronic. De série, le moteur est toujours accouplé à une boîte manuelle à 4 vitesses. La boîte 5 est une option, et on peut également avoir une boîte Sportomatic sans embrayage : elle compte 3 rapports seulement. La Carrera 3.0 cohabite avec la 911 2.7, gardée au catalogue comme entrée de gamme. L'un des éléments permettant de distinguer un moteur de Carrera 3.0 au premier coup d'œil est la turbine du moteur à 5 pales, ce qui lui permet

1. L'arceau couleur argent est aussi un signe distinctif des 2.7.

2. Encore un aérokit, mais il se trouve cette fois-ci sur une Carrera 3.0. Avec des bandes Carrera qui sont plutôt rares.

de tourner plus vite et d'augmenter le débit de l'alternateur tout en faisant baisser le bruit, mais au détriment du refroidissement.

On note peu de différences à l'extérieur entre une Carrera 2.7 et une Carrera 3.0, hormis le rétro extérieur plus gros de cette dernière, qui est peint couleur caisse et à actionnement électrique. Les jantes sont des Fuchs de 15 pouces de série avec une étoile chromée. La Carrera 3.0 bénéficie du nouveau procédé de galvanisation pour lutter contre la rouille. Elle est disponible en coupé ou en Targa. Pour le millésime 77, les jantes de série deviennent des ATS de 15 pouces noires ou couleur alu. L'auto reçoit un servo-frein et la →



MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
930 Turbo 3.0	1974/1977	260 ch	145 000 €	115 000 €	85 000 €
911 Carrera 2.7	1974/1977	210 ch	175 000 €	130 000 €	85 000 €
911 Carrera 3.0	1976/1977	200 ch	73 000 €	56 000 €	38 000 €
930 Turbo 3.3	1978/1988	180 ch	100 000 €	80 000 €	60 000 €
911 Carrera 3.2 Speedster	1989	231 ch	155 000 €	135 000 €	105 000 €
930 Turbo BV5	1989	330 ch	132 000 €	100 000 €	68 000 €
930 Turbo cabriolet	1987/1989	330 ch	137 000 €	110 000 €	83 000 €



# 911 Caisse G

1974-1989



boîte est renforcée, notamment sur le synchro de première. Le compteur, auparavant gradué jusqu'à 300 km/h, revient à une valeur plus en adéquation avec les capacités réelles de l'auto à 250 km/h. Le verrouillage des portes se fait maintenant par le biais d'une grosse molette et de nouvelles sorties d'air apparaissent au centre du tableau de bord. La Carrera 3.0 est remplacée par la 911 SC en 1978.

## 930 Turbo

Ceux qui ont assisté au lancement de la 911 Turbo au salon de Francfort 1974 ne sont pas près de l'oublier. Son arrivée fait l'effet d'une bombe : son gros aileron, ses ailes élargies, sa lèvre avant plus basse lui confèrent une image vraiment agressive et elle évoque les Carrera Turbo RSR qui ont couru au Mans. On doit à Ernst Fuhrmann d'avoir fait de la Turbo une 911 haut de gamme, un concentré de haute technologie et de confort capable d'avaler des milliers de kilomètres à tout allure, sans jamais s'essouffler ni fatiguer son conducteur. Tout l'opposé des Carrera RS qui se veulent minimalistes, radicales et taillées pour le pilotage pur et dur.

Esthétiquement, la Turbo est un vrai coup de massue : les ailes avant sont élargies de 60 mm, les ailes arrière sont quant à elles élargies de 120 mm. L'aileron arrière en queue de baleine se termine par une lèvre en caoutchouc, et il dispose d'une petite prise d'air rectangulaire destinée à refroidir l'échangeur. A l'avant, une lèvre en caoutchouc est installée au bas du bouclier. A l'intérieur, la Turbo ressemble à une 911 normale, mais son équipement est exempt du moindre reproche : la climatisation et le radio K7 sont de série, avec des haut-parleurs dans les portes et sur la plage arrière. Les vitres

1. Il faut se replacer dans le contexte de l'époque pour saisir à quel point la Turbo était impressionnante. Ses ailes larges sortaient tout droit des circuits.

2. On ne trouve cet aileron que sur les 930 Turbo. La Turbo 3.3 aura un aileron plus gros.

électriques, l'antenne électrique et l'éclairage du compartiment moteur font également partie de la dotation de série de la Turbo. Cela prête à sourire aujourd'hui mais à l'époque, tout cela était très luxueux.

Le moteur type 930/50 est un six cylindres à plat de 2994 cm<sup>3</sup>. Les arbres à cames tournent sur 4 paliers au lieu de 3, les cylindres sont en Nikasil, les pistons en alliage léger et la turbine tourne plus vite que sur les 911 atmo. Le turbo est un KKK 3LDZ qui souffle à 0,8 bars et sa soupape de décharge lui évite de continuer à tourner quand on lève le pied. Il produit 260 ch à 5 500 tr/min et 343 Nm. Une nouvelle boîte à seulement 4 rapports, la 930, fait son apparition. On pensait que cela suffirait avec le couple apporté par le turbo mais en réalité, c'est tout le contraire puisque le moteur manque de souplesse et un 5e





rapport aurait donc été préférable.

Il n'y aura que 274 exemplaires produits sur l'année 1975. En 1976, la caisse est désormais galvanisée. La pression de suralimentation est portée à 1 bar. Au millésime 1977, les jantes de série montent en dimension pour passer à 16 pouces et un manomètre de pression du turbo est installé dans l'habitacle. On note l'arrivée du servofrein, et la grille de l'aile arrière est plus grande.

Il faut attendre le millésime 1978 pour voir la première vraie évolution de la 930 Turbo. La cylindrée passe à 3299 cm<sup>3</sup>. Le moteur est maintenant le type 930/66, il produit 300 ch à 5 500 tr/min et 430 Nm à 4 000 tr/min, notamment grâce à un turbo plus gros. On reconnaît une Turbo 3.3 (c'est ainsi qu'on l'appelle) à son aile plus gros, toute sa surface est recouverte par une grille noire qui permet d'alimenter l'échangeur en air frais. Le spoiler avant est lui aussi un peu plus imposant. Pour le reste, c'est le jeu des sept erreurs. Techniquement, la Turbo 3.3 est toujours équipée d'une boîte à quatre rapports, mais le premier et le quatrième sont plus longs. L'embrayage est moins ferme. Les freins sont ceux de la 917 et l'équipement est encore en hausse, ce qui accentue le positionnement de la 911 Turbo comme un modèle de grand luxe auquel il ne manque rien. Au fil des millésimes, Porsche va apporter des évolutions au compte-gouttes à sa 930 Turbo. En 1980, elle est équipée d'une double sortie d'échappement. En 1983, elle est équipée d'une nouvelle gestion électronique et d'un nouveau système d'échappement. 1984 ? L'ajout d'un témoin d'usure des plaquettes de



**1.** Ce volant est apparu avec la Turbo. Ce n'est pas le plus réussi de l'histoire, mais il est plus réussi lorsque vous le voyez en vrai.

**2.** Notez ici l'aile plus gros et la double sortie de pot : c'est bien une 930 Turbo 3.3

freins au tableau de bord et d'anti-brouillards dans le bouclier avant. Le millésime 1987 est l'un des plus significatifs car il coïncide avec le lancement des Turbo Targa et Turbo cabriolet. Ces deux modèles très rares reprennent l'architecture des cabriolets et des Targa du reste de la gamme 911. Le millésime 1989 est le dernier millésime d'existence de la 930 Turbo. Il a son importance, car c'est cette année que sera installée une boîte 5 vitesses, la type G50/50. Elle constitue le sommet de la carrière de la 930 Turbo. D'ailleurs, le constructeur avait laissé entendre qu'il n'y aurait plus de 911 Turbo après cette version, ce qui a contribué à son succès commercial. Il s'est écoulé 1 376 coupés, 104 Targa et 724 cabriolets →





# 911 Caisse G

1974-1989



## SENSATIONS DE CONDUITE

### Carrera 2.7

On l'oublie trop souvent, mais lorsque l'on prend le volant d'une Carrera 2.7, gardez bien à l'esprit que vous avez le moteur et le châssis de son illustre aînée, la Carrera RS 2.7. On pourrait presque dire qu'il s'agit d'une Carrera RS 2.7 en habits de caisse G, comme si elle cherchait à dissimuler sa vraie nature. La sonorité est légèrement plus discrète que dans une RS, car il y a davantage d'insonorisant, mais on reconnaît bien la tonalité de la RS. Parlons un instant de la position de conduite : s'il est vrai que les nouveaux sièges, avec appuie-têtes intégrés, apportent de la sécurité supplémentaire pour les cervicales du conducteur, le maintien latéral est très, très faible. En matière de

1. On s'attardera sur le tissu façon tartan écossais. Il fut un temps où personne n'en voulait. Aujourd'hui, c'est à la fois extrêmement rare et très demandé.

2. Encore une Carrera 2.7, avec deux rétros carrés cette fois-ci.

comportement, n'allez pas croire que tout ait changé entre le millésime 1973 et l'arrivée des 2.7 en 1974. S'il y a des améliorations, on retrouve tout de même un comportement à l'ancienne, qui impose de piloter sa 911 avec le volant et les pédales, et de transmettre des ordres clairs. Sans cela, point de salut, la 911 restera une éternelle sous-vireuse. Une Carrera 2.7 se distingue par sa légèreté, sa vivacité et son comportement. Bien emmenée, elle se montre très joueuse et délivre des sensations vraiment sportives, elle n'est pas là pour plaisanter. On retrouve un plaisir de pilotage que les Porsche modernes, aussi abouties soient-elles, ont oublié. Résumons-le par les mots légèreté, vivacité, musique et comportement joueur. En attaquant fort avec une Carrera, on retrouve en effet peu ou prou les mêmes sensations qu'avec une RS. C'est dire. Si on n'en fait pas assez, elle sera imprécise. Si on en est fait trop, elle vous le fera immédiatement sentir.

### Carrera 3.0

Note au lecteur : cette partie présente des similitudes avec le Tome 2 Hors-Série conseils d'achats : Une Porsche sportive entre 50 et 80 000 €

Difficile de trouver plus plaisant à conduire qu'une Carrera 3.0. Certes, son moteur est moins puissant que la Carrera 2.7 et, à ce titre, on peut noter une régression des performances. Mais en faisant abstraction de cela, la Carrera 3.0 possède un moteur très vif, sonore et qui réagit à la moindre sollicitation. Il est en cela aidé par une boîte 915 qui semble parfaitement à sa place, et l'ensemble moteur-boîte est très homogène, il permet d'emmenner la Carrera 3.0 à un bon rythme en permanence, et le plaisir est au rendez-vous sur les petites routes. Le plaisir provient également du fait que la Carrera 3.0 soit une







911 très légère, car dépourvue d'équipements électroniques, tandis que le confort était encore réduit à sa plus simple expression. Cela permet d'ailleurs de profiter de la sonorité du moteur, bien présente et très plaisante, au ralenti comme dans les tours. De fait, la Carrera 3.0 aime sautiller de virage en virage, même si elle possède encore ce mouvement de pendule dans le train avant lorsque l'allure s'élève. Il faudra faire attention aux freins non assistés qui réclament un peu de fermeté, mais la Carrera 3.0 demeure précise et plutôt facile à placer. Il en va de même pour l'embrayage qui ne sera pas le plus aisé à manier, mais cela ne doit pas vous surprendre sur une voiture de quarante ans. On pourra d'autre part signaler que la Carrera 3.0 consomme moins que la Carrera 2.7 grâce à son injection électronique. Cela n'avait aucune importance à l'époque mais aujourd'hui, cela ne fait pas de mal.

### 930 Turbo

Par rapport aux 911 Turbo d'aujourd'hui, la 930 Turbo est une 911 très légère. Les 930 Turbo 3.0 pèsent environ 1200 kg, et autour de 1300 kg pour les 3.3. De fait, on retrouve cette sensation de légèreté lorsqu'on prend le volant d'une 930 pour la première fois. Tout reste relatif, car les Turbo n'ont pas de direction assistée, et faire tourner ces gros pneus à l'arrêt se transforme vite en séance de muscu improvisée. Les gros balèzes apprécieront. A faible allure, elle se conduit presque comme une 911 Carrera 3.2, à ceci près qu'il faut tenir compte de la largeur des ailes, ce qui demande un léger temps d'adaptation. Au-delà de 4000 tr/min, ce n'est plus du tout une Carrera que vous pilotez, mais le croisement entre une Carrera et un dragon. La sensation de poussée lorsque le turbo se déclenche est saisissante, c'est le fameux coup de pied au cul que l'on retrouve dans la bouche de tous ceux qui ont un jour posé les fesses dans une Turbo. Comparativement à ce que l'on trouve aujourd'hui sur le marché,

1. On voit ici assez nettement la lèvre inférieure de bouclier qui est apparue avec les Turbo. Les petites verrues au sommet du bouclier sont les lave-phares.

2. La Turbo est capable d'aller très vite, à condition d'en comprendre le mode d'emploi.

la 930 Turbo ne paraît plus aussi terrifiante, mais la poussée reste impressionnante, et ce sont désormais des sensations que l'on ne retrouve dans aucune autre auto du marché. Rien n'est comparable à la 930 Turbo. On pourra regretter son manque de souplesse, d'autant plus avec la boîte 4 rapports : pour profiter d'une Turbo au maximum, surtout sur petites routes ou en conduite sportive, il faut s'efforcer de rester en permanence au-dessus de 4000 tr/min, ce qui n'est pas chose aisée. Paradoxalement, c'est la Turbo 3.0 qui semble en avoir le plus à offrir en dépit d'une puissance plus faible que la 3.3. Mais sa légèreté fait mouche, elle paraît plus vivante. La 3.0 et la 3.3 jouent finalement des partitions très différentes. L'entrée en fonctionnement du turbo de la 3.3 est plus progressive. Mention spéciale à la Turbo 3.3 en boîte 5, qui apporte la souplesse et le confort qui faisaient défaut à la Turbo depuis sa sortie en 1974. Le comportement général reste celui d'une Turbo 3.3, et la Turbo 3.3 1989 se mérite autant que toutes les Turbo, surtout si vous souhaitez hausser le rythme. Elle est juste plus facile à vivre au quotidien et en circulation urbaine. →





# 911 Caisse G

1974-1989

## QUELLES SATISFACTIONS ?

### Carrera 2.7

Les professionnels vous le diront : ceux qui veulent une Carrera 2.7 savent ce qu'ils achètent. Ce n'est pas du tout la Carrera RS 2.7 du pauvre. La Carrera 2.7 a son charme bien particulier, c'est l'une des dernières 911 des années 70 à proposer des couleurs vraiment pop, à l'image du Bleu Mexico ou du Vert Viper. Plus souvent parée de chromes que les autres Caisse G, elle possède sa propre personnalité, doublée d'un moteur de feu et d'un châssis vraiment joueur. La Carrera 2.7, c'est la plus Classic des caisses G, un charmant mélange entre la fin des 911 originelles et le début de Caisse G. Elle rassemble le meilleur de ces deux mondes.

### Carrera 3.0

Vous avez là aussi une 911 très spéciale, avec cette appellation qu'aucune autre 911 n'a portée. C'est un modèle rare, homogène, fun à conduire et pas toujours reconnu à sa juste valeur. Elle reste l'une des premières Caisse G et propose encore ce compromis entre la fin de l'ère Classic et le début des Caisse G. Avec sa légèreté, ses 200 ch, son gros moteur issu de la Turbo, elle est d'une grande fiabilité et vous procurera tout le plaisir d'une Caisse G. Avec en bonus une caisse galvanisée.



1. C'est assez difficile à distinguer, mais la Carrera 2.7 a des ailes arrière plus larges.

2. Vert, jantes peintes en vert, intérieur en cuir vert. C'est d'époque, ce n'est pas commun et les collectionneurs apprécient.

### 930 Turbo

Si vous aimez la performance brute, les boules de muscles, les forts caractères et les sueurs froides, la Turbo est faite pour vous. C'est une fonceuse, limite « rentre dedans » qui demande de garder la tête froide. Et n'oublions pas que c'est l'une des trois « voitures poster » des années 80. Si vous étiez un ado fana de voitures dans les années 80, vous aviez la Ferrari Testarossa, la Lamborghini Countach ou la 911 Turbo affichée en poster dans votre chambre. Il n'y avait pas mieux. C'est ça, la Turbo. Personne ne lui arrivait à la cheville. Et aujourd'hui, vous serez à bord d'une voiture ancienne, capable de performance à peine croyables. →

2





Finition polie et noire

Finition noire



DISTRIBUTEUR  
POUR LA FRANCE

 17, 18 et 19"

# Jantes Fuchs

Accessoires FUCHS : casquette, porte-clés, montre, nettoyant...



Tél. **03 82 468 911** - Fax 03 82 468 930  
ROSE PASSION - BP 70095 - 54803 JARNY CEDEX

ROSEPASSION.com

## Votre Porsche assurée également sur circuit

A l'exception des compétitions et épreuves chronométrées

Assureur depuis plus de 30 ans de véhicules  
de Prestige et de Collection



## JACQUES Assurances

Pascale JACQUES

Agent Général Allianz

3, Rue des Rolliers

CS 90032

30820 Caveirac

Orias : 19005437

Tél 04 66 27 95 27

Fax 04 66 27 95 20

Mail: [alpine@agents.allianz.fr](mailto:alpine@agents.allianz.fr)

Tarifs en ligne sur le site  
[www.jacques-assurances.com](http://www.jacques-assurances.com)



- \* Assistance VIP avec rapatriement vers un garage spécialisé sans limitation de kilométrage
- \* Formules illimitées ou au forfait kilométrique
- \* Gestion personnalisée des sinistres avec suivi à partir de votre mobile

# Allianz



# 911 Caisse G

1974-1989

## CONSEILS POUR BIEN ACHETER

### Les critères à surveiller

#### Carrera 2.7

- Attention à la rouille, les Carrera 2.7 n'étaient pas galvanisées. Il y aurait eu 133 exemplaires produits sur le millésime 76, ce sont les seuls à être galvanisés.
- Il y a eu des éditions spéciales « 25th Anniversary Edition » assez difficiles à distinguer. Mais si vous en trouvez une, tant mieux.
- Le numéro de type moteur est celui de la Carrera RS 2.7. Du coup, certaines Carrera 2.7 ont été dépouillées de leur moteur pour les installer dans des RS 2.7. Cela ne se fait plus trop, mais la correspondance des numéros est à surveiller.

#### Carrera 3.0

- Il y a eu des exemplaires en boîte Sportomatic trois vitesses. Il y a d'ailleurs eu des conversions de modèles « Sporto » en boîte manuelle. A vérifier avant d'acheter.
- Avec 2 546 coupés et 1105 Targa sur seulement deux millésimes, c'est un modèle difficile à trouver.
- C'est la première 911 galvanisée, mais surveillez la corrosion tout de même.



1. C'est bien le même moteur que dans une Carrera RS 2.7.

2. Voici une Carrera 2.7 25th Anniversary Edition. Elle est rare, mais sans être reconnue comme LA série limitée indispensable. Inutile de se battre pour en trouver une.

#### 930 Turbo

- Les Turbo 3.0 sont plus légères et sont les toutes premières Turbo, elles sont donc plus chères.
- Surveillez attentivement les dossiers d'entretien : ce sont des modèles qui peuvent coûter cher s'ils ont été mal entretenus.
- Beaucoup de modèles d'origine américaine sont arrivés sur notre continent. Ils n'ont pas du tout les mêmes puissances. Les 3.3 n'auront que 265 ch et à partir du millésime 1982, elles passeront à 282 ch.
- La Turbo 3.3 avait une garantie anti-corrosion. Pas la Turbo 3.0.







1

## OÙ LES TROUVER ?

Ce sont des modèles assez spécifiques et plutôt rares. Par conséquent, c'est essentiellement auprès des professionnels indépendants que vous les trouverez. Préférez un professionnel reconnu pour ces modèles qui ont quasiment un statut collector et sur lesquels certains points très spécifiques nécessitent des connaissances pointues. Avec l'âge, ces modèles commencent à fatiguer et les beaux exemplaires sont d'autant plus difficiles à dénicher. L'aide d'un spécialiste est donc vivement recommandée.

## AVENIR DE LA COTE

### Carrera 2.7

En juillet 2019, un exemplaire en parfait état était positionné à 190 000€, le voici descendu à 175 000 €. Le marché des voitures anciennes a pris une belle claque et la tendance baissière s'est poursuivie. Difficile de dire ce qui se produira ensuite, mais on peut difficilement affirmer que le marché va remonter tout de suite.

1. Notez ici les gros butoirs de pare-chocs typiques des versions américaines.
2. Autre astuce pour distinguer versions européennes et américaines : sur une américaine les clignotants dans le bouclier avant se prolongent sur les côtés. Ici, ce n'est pas le cas, c'est donc une européenne.

### Carrera 3.0

La Carrera 3.0 était restée l'une des 911 anciennes dont la valeur n'avait pas exagérément flambé. Elle a perdu elle aussi 7 000 € entre juillet 2019 et juillet 2020 pour se positionner à 73 000 € en parfait état. Elle va également souffrir de la correction en cours sur le marché.

### 930 Turbo

Les 930 Turbo 3.0 et les 930 Turbo 3.3 Boîte 5 ont suivi la tendance baissière du marché des 911 anciennes. Ce qui place une Turbo 3.0 à 145 000 € en parfait état, et la Turbo 3.3 à 132 000 €. Les Turbo 3.3 « normales » ont baissé également, à 100 000 €. Les Turbo 3.0 et les Turbo 3.3 boîte 5 revêtent un aspect collection plus significatif. De fait, ce sont les versions normales qui vont souffrir davantage. En tout cas, pas de hausse à l'horizon pour ces modèles. →

2





# 911 Caisse G

1974-1989

## NOS CONSEILS

### Carrera 2.7

Pour comprendre le marché de la Carrera 2.7, il faut comprendre qu'elle a été ignorée pendant très longtemps. Les Caisse G n'étaient pas à la mode, encore moins les versions 2.7 avec leurs chromes surannés. Il n'en fallait pas moins pour laisser pas mal de modèles à l'abandon en plein air, à prendre la rouille et à vieillir prématurément. Certaines ont servi de bases de préparation pour être transformées en fausses Turbo Slantnose, d'autres ont été converties pour la piste. Au bout du compte, beaucoup de Carrera 2.7 ont disparu ou ont été « mutilées », faute de passionnés pour reconnaître leur intérêt. Cela dit, ne nous plaignons pas, car cela a été bien pire pour les 2.7 et 2.7 S d'entrée de gamme. Aujourd'hui, la Carrera 2.7 a retrouvé sa stature, car les amateurs ont fini par réaliser leur erreur, et qu'une 911 aussi particulière, aussi performante et attachante méritait un autre destin. Si vous souhaitez acheter une Carrera 2.7 aujourd'hui, deux choix se présentent à vous : soit vous vous lancez dans un projet de restauration complète, soit vous recherchez un modèle aussi proche que possible de l'origine. L'authenticité a toute son importance car les Carrera 2.7 sont aujourd'hui de véritables voitures de collection. La corrosion a pu faire des dégâts, les Carrera étaient assez mal protégées contre la rouille. De plus, n'espérez pas trop tomber sur un historique complet, cela est quasiment introuvable. On se concentrera sur l'état général, le dossier d'entretien dans la mesure du possible, et



1. Parmi les garnitures intérieures disponibles à l'époque, on pouvait avoir un habitacle tout en skaï, comme ici.

2. La Carrera 2.7 est un modèle pour connaisseurs. Elle a subi les excès de la spéculation, mais le marché est revenu entre les mains des passionnés.

l'authenticité de la voiture. Plus elle sera proche de l'origine, mieux ce sera. Oubliez la spéculation, elle est totalement retombée sur ces modèles. Certes, ils conservent une valeur marchande élevée, mais ce sont aujourd'hui les passionnés qui font le marché.

### Carrera 3.0

Comme pour la Carrera 2.7, la Carrera 3.0 a souffert du poids des décennies et beaucoup de modèles ont disparu. Elle reste une 911 pour connaisseurs : moins puissante qu'une Carrera 2.7, moins puissante également qu'une 911 SC, elle possède son charme et elle reste bien plus chère qu'une 911 SC. Ceux qui veulent une Carrera 3.0 veulent ce modèle et pas autre chose. Il faut reconnaître que nous avons un peu triché en l'intégrant à ce hors-série, car son prix en parfait état est inférieur à 80 000 €, mais elle s'en approche. Sa présence nous semblait cependant







1

légitime. Aujourd'hui, le marché s'est calmé et ce qui vaut aujourd'hui 80 000 €, c'est une très, très belle Carrera 3.0. Autrement dit, un modèle authentique, avec un historique clair à défaut d'être complet et un état mécanique, esthétique et de carrosserie de très bonne facture. C'est dire si le cahier des charges est drastique, surtout pour des modèles produits uniquement en 1976 et 1977. Au niveau de la caisse, souvenez-vous que la Carrera 3.0 bénéficiait d'un traitement contre la corrosion, mais ces 911 ont aujourd'hui quarante ans, il vaut mieux se montrer attentif. Le moteur est très fiable : c'est celui de la Turbo, mais sans Turbo. Il pouvait donc encaisser beaucoup plus que les 200 ch dont il dispose. On veillera à vérifier les numéros de châssis et de moteur sur des 911 qui revêtent aujourd'hui un petit aspect collection.

### 930 Turbo

On se trouve ici face à des situations disparates. En ce qui concerne la Turbo 3.0, elle est la toute première des Turbo et n'a été produite que pendant trois ans. Elle s'adresse davantage à de vrais passionnés et à des collectionneurs (l'un n'empêche pas l'autre...). Mieux vaut mettre le prix pour avoir un exemplaire aussi sain que possible, car les frais de restauration peuvent vite devenir astronomiques, d'autant que les Turbo 3.0 n'avaient pas de traitement anti-corrosion. De plus, les pièces détachées deviennent rares, et donc d'autant plus chères. Mécaniquement, c'est un modèle très fiable. Le remplacement du Turbo n'est pas ruineux. Il faut savoir toutefois que la consommation de carburant des 930 Turbo peut être vraiment très élevée, mais a priori, on ne s'en soucie pas trop lorsque l'on achète ce genre de 911. En ce qui concerne la Turbo 3.3, il faut savoir qu'elle a connu de petites évolutions chaque année, et si nous devons en tenir compte, il y aurait une bonne douzaine de millésimes à traiter sur ce modèle. Il fut un temps où une 930 Turbo se vendait péniblement pour 30 000 €. Cette époque a bien changé mais les 930 Turbo passent rarement par la case annonce. Pas facile d'acheter une Turbo, il faut connaître son sujet et il s'agit rarement d'une première Porsche. La 930 Turbo est un

1. La 930 Turbo 3.3 a connu beaucoup de petites évolutions au fil des millésimes. La plus recherchée est la version 1989 qui dispose enfin de la boîte 5.

2. Il n'existe plus que quelques adresses qui puissent vous dénicher des tissus comme celui-ci.

modèle fiable, qui coûte un peu plus cher à l'entretien qu'une 911 de la même époque. Afin de préserver la fiabilité, il est conseillé de laisser tourner le moteur quelques instants au ralenti avant de le couper. Il est aujourd'hui difficile de trouver de très belles 930 Turbo : soyez attentif aux premières cloques de rouille, vérifiez l'état de la mécanique et des trains roulants. En ce qui concerne le kilométrage, on s'en moque un peu, à moins de bénéficier d'un dossier complet depuis l'origine, ce qui n'arrive presque plus. Attention néanmoins de ne pas la confondre avec la « Turbo Carrera », sa lointaine cousine venue des Etats-Unis. Aujourd'hui, c'est l'un des principaux points de vigilance : on peut convertir une version américaine en version européenne sur le plan de l'esthétique. Il n'y a pas de mal à acheter une version américaine, certains professionnels font cela très bien et proposent des modèles vraiment exceptionnels. Au niveau de la cote, les modèles américains sont généralement un peu moins chers. La Turbo 3.3 boîte 5 s'achète globalement comme une Turbo 3.3, mais elle est beaucoup plus rare car elle n'a existé que sur un seul millésime. Elle est aussi plus chère, c'est un fait. Les points à vérifier sont les mêmes que sur une Turbo 3.3 classique. →



2



## QUELS MODÈLES POUR QUEL ÉTAT ?

### LES CARRERA 2.7

Ce marché est encore compliqué, avec des prix qui restent astronomiques. Disons que beaucoup de voitures sortent de restaurations complètes ou sont à vendre à des prix dignes d'un état concours. A l'image d'un modèle orange, avec queue de canard et chromes, à vendre pour 300 000 €. Cela s'adresse aux collectionneurs qui veulent du plus que parfait. Rien en-dessous de 148 000 € dans les annonces que nous avons consultées.

#### LES PLUS

- Le moteur de la Carrera RS 2.7
- Plaisir de conduite
- Comportement joueur
- Collector

#### LES MOINS

- Marché réservé aux connaisseurs
- Attention à la corrosion
- Les prix se cherchent



MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
911 Carrera 2.7	1974/1977	210 ch	175 000 €	130 000 €	85 000 €

### LES CARRERA 3.0

Ce marché est plus cohérent, on trouve un peu de tout. A l'image d'une Carrera 3.0 Targa 1976 proposée à 59 900 €. Dans un tout autre style, un spécialiste allemand propose une version peinte en Orange Continental avec l'ensemble de l'historique pour 79 950 €. On entre ici dans les sphères du parfait état. D'après l'annonce, elle serait presque comme neuve. C'est ce que l'on est censé trouver pour environ 80 000 €.

#### LES PLUS

- Ensemble moteur-boîte-châssis
- Redevenue abordable
- Caisse galvanisée
- Intérêt en collection

#### LES MOINS

- Peut souffrir de la corrosion avec le temps
- De plus en plus rare
- Nécessite des connaissances pointues pour bien acheter



MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
911 Carrera 3.0	1976/1977	200 ch	73 000 €	56 000 €	38 000 €



## LES 930 TURBO

**Turbo 3.0 :** Comme pour la Carrera 2.7, c'est un marché où des modèles fraîchement restaurés sont mis en vente pour 300 000 €. Il faut vraiment qu'elles soient refaites à neuf pour que cela soit justifié. Cela monte même jusqu'à 420 000 € pour un Turquoise métallisé, mais est-ce vraiment justifié ? On peine à le croire. Nous trouvons tout de même, dans un Centre Porsche Classic, une Turbo 3.0 Rouge Indien avec un historique sur les 25 dernières années pour 169 900 €. Cher, mais au moins, cela paraît à peu près justifié.

**Turbo 3.3 :** Ce marché est un peu plus raisonnable. Nous trouvons par exemple un modèle annoncé avec 49 000 km d'origine pour 1120 000 €. Nous sommes ici dans les sphères du parfait état et du très authentique. Un bel exemplaire bleu, intérieur bleu avec sièges sport est proposé pour 95 000 €. Certains modèles assez spéciaux visent les plus hautes sphères. Nous avons par exemple identifié un exemplaire Beige Cachemire, intérieur marron de 1979 à vendre pour 120 000 €.

**Turbo 3.3 BV5 :** Il y a un peu de tout. Une auto relookée en 964 Turbo est proposée pour 87 500 €, nous ne trouverons pas moins cher. Au contraire, un autre exemplaire, en peinture d'origine Rouge Indien, intérieur bi-ton noir et gris est annoncé à 199 000 €. Ce modèle provient du Japon et serait irréprochable. Entre les deux, un exemplaire noir, dans un Centre Porsche Classic allemand, est mis en vente pour 115 500 €.

### LES PLUS

- Performances
- La première 911 Turbo, sans filtres
- Aspect collector

### LES MOINS

- Manque de souplesse en boîte 4
- Le marché se cherche et manque de lisibilité
- Pas toujours simple à piloter



### MODÈLES DISPONIBLES

MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
930 Turbo 3.0	1974/1977	260 ch	145 000 €	115 000 €	85 000 €
930 Turbo 3.3	1978/1988	180 ch	100 000 €	80 000 €	60 000 €
930 Turbo BV5	1989	330 ch	132 000 €	100 000 €	68 000 €
930 Turbo cabriolet	1987/1989	330 ch	137 000 €	110 000 €	83 000 €

### MODÈLES DISPONIBLES

MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
911 Carrera 3.2 Speedster	1989	231 ch	155 000 €	135 000 €	105 000 €



# 911 TYPE 964

## 1989-1994





**Vous aimez les Turbo ? Tant mieux, car c'est bien de ces modèles que nous allons parler en premier lieu. La Turbo 3.3 est certainement la meilleure de toutes les propositions pour celui qui rêve d'une 911 Turbo à partir de 80 000 €. Pour le reste, nous aborderons avant tout des séries spéciales**





# 911 Type 994

1989-1994

## PRÉSENTATION

### 911 Turbo

Au millésime 90, on remarquera l'introduction de la nouvelle 964 Turbo. Conçue à la va-vite alors que les fans du genre souhaitaient une remplaçante à la 930 Turbo, la 964 Turbo 3.3 reprend les modifications esthétiques de la gamme 964 en respectant les codes de la Turbo : ailes avant et arrière élargies, gros spoiler à l'avant et aileron massif sur le capot arrière afin de loger l'échangeur d'air du turbo. Le moteur type M30/69 est une évolution de celui de la 930 Turbo. Il conserve une cylindrée identique de 3299 cm<sup>3</sup>, mais sa puissance est portée à 320 ch à 5 750 tr/min.

Esthétiquement, elle reprend les nouveautés de la 964 : pare-chocs plus enveloppants qui abandonnent les soufflets, mais conserve les ailes élargies qui ont fait le succès des 930 Turbo. L'aileron est un peu plus gros, et il abrite toujours un gros échangeur. La 964 Turbo possède deux sorties d'échappement, une de chaque côté du bouclier. Les jantes sont les look Cup de 17 pouces, la 964 abandonne définitivement les Fuchs qui ne permettaient pas l'installation de l'ABS. La Turbo en profite et reçoit elle aussi l'ABS. La boîte manuelle est à 5 rapports. Les barres anti-roulis sont plus grosses et les soubassements sont carénés. Le principal reproche qui sera fait à la 964 Turbo est le poids en forte hausse (+135 kg) en raison de l'arrivée de nouveaux équipements de confort et d'aide à la conduite : ABS, direction



1. Esthétiquement, la silhouette de la 964 Turbo 3.3 est très proche de celle d'une 930 Turbo.

2. Par abus de langage, on l'appelle parfois 965 Turbo. C'est en fait une appellation administrative.

assistée, intérieur tout cuir, essuie-glace arrière, climatisation, ordinateur de bord. Le toit ouvrant reste une option.

Parlons maintenant de la Turbo 3.6. Ah... Elle arrive au millésime 1993 et corrige la plupart des défauts qui avaient été reprochés à la 964 Turbo 3.3. Cette dernière manquait de sensations ? Qu'à cela ne tienne, le constructeur retravaille le moteur de la nouvelle itération dont la cylindrée passe à 3600 cm<sup>3</sup>. Il est doté pour l'occasion de nouveaux pistons et d'une nouvelle chaîne de distribution. Le 3,6 litres turbo développe 360 ch à 5 500 tr/min et 520 Nm de couple à 4 200 tr/min, la plage d'utilisation est étendue

2







par rapport à la Turbo 3.3. Esthétiquement, il a suffi de peu de choses pour diaboliser la 3.6 : des jantes Speedline affleurantes de 18 pouces, et une caisse rabaissée de 20 mm suffisent à la rendre bien plus agressive. Notons également le bouclier arrière de 964 RS, mais cela se voit à peine. L'habitacle est quasiment similaire, à l'exception d'un

Comparez cette photo avec celle de la page de gauche. On constate qu'à part une garde au sol abaissée et des jantes plus grandes, la 3.3 et la 3.6 sont très proches.

compteur de vitesse gradué jusqu'à 320 km/h. Surtout, la Turbo 3.6 bénéficie d'une image très forte. C'est une icône culturelle grâce à son apparition dans le film Bad Boys où la Turbo tient un rôle à part entière. →

#### MODÈLES DISPONIBLES

MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
964 Turbo 3.3	1991/1992	320 ch	115 000 €	90 000 €	65 000 €
964 Carrera 2 Turbo Look Cabriolet	1992/1993	250 ch	112 000 €	90 000 €	68 000 €
964 Carrera 4 Jubilé	1992	250 ch	122 000	100 000	78 000
964 Carrera RS	1992	260 ch	185 000	140 000	95 000
964 Turbo 3.6	1993/1994	360 ch	185 000	155 000	125 000
964 Speedster	1992	250 ch	155 000	125 000	95 000



# 911 Type 994

1989-1994



## SENSATIONS DE CONDUITE

### 911 Turbo

Note au lecteur : cette partie présente des similitudes avec le hors-série « Conseils d'achat : une Porsche sportive de 50 à 80 000 € ».

Il y a toujours un côté déroutant à conduire une 911 monoturbo. A faible allure, rien ne laisse présumer que vous avez une pompe à feu dans le dos. C'est d'autant plus le cas dans une 964 où le confort accru pourrait vous laisser croire que vous êtes dans une Carrera 2 bien équipée. Jusqu'à 3000 tr/min, le comportement de la Turbo est progressif. Passé ce régime, on sent le moteur s'animer dans notre dos, et c'est là que les choses sérieuses débutent. Il commence à souffler,

1. On reconnaît ici le volant à airbag.
2. Il faut une sacrée dose de sang-froid pour emmener une mono-turbo sur des routes froides et humides. Attention au temps de réponse !

et si vous vous décidez à écraser la pédale, le souffle se transforme en une poussée ininterrompue avec un effet coup de pied aux fesses au moment où le turbo entre dans sa phase de fonctionnement. On est alors collé au siège et la puissance de l'accélération impressionne. D'ailleurs, on ne conduit pas une Turbo comme on conduit une Carrera normale. Ecraser la pédale d'accélérateur en sortant d'un virage si un autre virage se profile à l'horizon peut être osé, sinon dangereux. Car entre le temps où l'on accélère et le moment où le turbo entre dans sa plage de fonctionnement, il peut y avoir un temps de réponse qui a de quoi surprendre. Certes, ce phénomène est plus facile à gérer sur une 964 Turbo, avec un ABS et un châssis plus moderne que celui d'une 930 Turbo, mais ce temps de réponse est bien présent, il fait d'ailleurs le charme des 911 monoturbo. Le meilleur moyen d'emmener une Turbo à bonne allure est donc de se débrouiller pour rester dans la plage d'utilisation du turbo, au-dessus de 3000 tr/min. Un vrai défi lorsqu'il s'agit d'enchaîner des virages serrés, mais cela fait partie du charme et du mythe des 911 Turbo. En ce qui concerne la Turbo 3.6, rien ne laisse présager que beaucoup de choses aient changé lorsque vous montez à bord. Elle possède un intérieur tout cuir, c'est vrai. Mais à part cela, on se retrouve dans une 964 normale. Mais ce moteur... Les 40 ch supplémentaires par rapport à la Turbo 3.3 ne font pas semblant, et cela change tout. Le temps de réponse du turbo est réduit, on en souffre moins si l'on n'est pas dans la plage d'utilisation optimale du turbo. Mais lorsque le turbo s'enclenche, c'est une tout autre voiture qui s'éveille. Le coup de pied aux fesses est l'un des plus virulents de l'histoire des mono turbo, et la Turbo 3.6 file à des allures vraiment prohibées. Elle est capable de passer vite, très vite en virages mais piloter







une Turbo 3.6 à fond demande de la maîtrise et une sacrée dose de sang-froid. Il faut se montrer encore plus vigilant sur le placement du train avant, lâcher les freins un peu plus tôt et reprendre l'accélérateur un peu plus vite afin de compenser le temps de réponse du turbo. On peut noter qu'une Turbo 3.6 reste un peu plus facile à emmener qu'une Turbo 3.0 grâce à ses pneus plus gros avec de petits flancs, ses gros freins et son ABS. Bref, c'est une vraie machine à sensations.

### QUELLES SATISFACTIONS ?

#### 911 Turbo 3.3

Vous aurez l'opportunité de rouler au volant d'une 911 Turbo un peu plus confortable que les 930 Turbo. Avec l'ABS et des trains plus modernes, elle est plus facilement gérable. Des sensations d'ancienne avec un peu de confort, voilà ce que propose la Turbo 3.3. Et vous pourrez en plus trouver un modèle vraiment soigné à ce niveau de budget.

#### 911 Turbo 3.6

La fin et l'aboutissement de l'époque des 911 mono-turbo, c'est ce que la Turbo 3.6 représente. Son statut de sommet des 911 mono-turbo, de star du cinéma, son look plus agressif, en font une 911 à l'image très forte. Et cela se ressent, la Turbo 3.6 impressionne, les amateurs l'adorent, vous n'êtes pas au volant de n'importe quelle 911. Et côté sensations, elle vous en donnera pour votre argent, la Turbo 3.6 n'est pas là pour rigoler.

1. L'éclairage de pare-chocs est différent de celui de la Turbo 3.3. Le pare-chocs arrière de la Turbo 3.6 est emprunté à la 964 Carrera RS.

2. Notez les étriers de freins peints en rouge.

### CONSEILS POUR BIEN ACHETER

#### Les critères à surveiller

- Il ne sera pas forcément simple de trouver un exemplaire vraiment soigné, car les prix des 964 Turbo étaient tombés assez bas. Surveillez avec attention le dossier d'entretien.
  - Elle est globalement fiable, on lui connaît peu de soucis. Le turbo doit en général être remplacé au bout de 100 000 km.
  - Le kilométrage n'est pas toujours vérifiable, d'où l'importance de l'état général et mécanique.
- Turbo 3.6
- Les jantes ont parfois tendance à mal vieillir
  - Plus le dossier sera solide, mieux ce sera.
- La Turbo 3.6 est aujourd'hui une voiture de collection. →





# 911 Type 994

1989-1994

## OÙ LES TROUVER ?

Ce sont des modèles assez rares, encore plus en ce qui concerne la Turbo 3.6. De fait, on trouve de tels modèles chez les spécialistes indépendants, veillez à faire appel à un qui maîtrise bien cette génération, et les Porsche en général, car cela ne s'achète pas comme une « simple » 996 Carrera. Il faut s'y connaître un minimum. En de très rares occasions, un exemplaire fait son apparition dans un centre Porsche, plus facilement dans un centre Porsche Classic. Elles s'échangent parfois entre particuliers. Il faut savoir que les propriétaires de Turbo 3.6 les gardent souvent très longtemps, donc il y en a assez peu qui se retrouvent à la vente.

## AVENIR DE LA COTE

La Turbo 3.3 risque de souffrir un peu. Entre juillet 2019 et juillet 2020, elle a perdu 2000 €. Un phénomène qui pourrait se poursuivre. Elle a suivi la tendance à la hausse de tout ce qui ressemblait à une voiture de collection, mais la Turbo 3.3 manque d'image. Cela pourrait lui porter préjudice.

La Turbo 3.6 a connu quant à elle une envolée assez extraordinaire qui a placé les plus beaux exemplaires à 250 000 € en 2016. Bon, cela s'est bien calmé et en 2020, un exemplaire en parfait état est estimé à 195 000 €. Comment va-t-elle évoluer ? Difficile à dire, elle devrait baisser un peu également. En revanche, la Turbo 3.6 est bien un collector. A long terme, elle s'en sortira très bien.

## NOS CONSEILS

La Turbo 3.3 a connu une période de traversée du désert où les prix étaient très faibles. Elles ont parfois été entretenues par des propriétaires qui ne pouvaient pas mettre tous les moyens nécessaires à un entretien vraiment soigneux, ce qui fait que les historiques sont moins clairs aujourd'hui. Il est assez rare d'avoir une 964 Turbo 3.3 avec un historique vraiment clair et certifier le kilométrage n'est pas toujours si facile (cela vaut aussi pour les 3.6). L'entretien est un peu plus coûteux qu'une Carrera, et cela vaut pour



1. On constate ici la présence de l'option tout cuir souple et des réglages de sièges entièrement électriques.

2. L'aile est identique sur les deux versions.

3. Les jantes sont réalisées par Speedline. Attention à leur entretien.

les deux versions. Le remplacement du turbo doit être fait autour de 100 000 km, les pneus plus gros et les consommables comme les freins coûteront plus cher. En ce qui concerne les Turbo 3.6, la réfection ou le remplacement des jantes risque de coûter un peu d'argent, et il ne faut pas en négliger l'entretien, car elles sont un élément important de l'identité de la Turbo 3.6. A part cela, ce sont des modèles très fiables qui ne posent pas trop de problèmes. Les Turbo 3.3 comme les 3.6 ne sont pas si faciles à trouver, et ne s'achètent pas de la même façon. On achète une Turbo 3.3 car on rêve d'une Turbo, qu'elle possède un peu de confort et que son prix reste relativement raisonnable. En revanche, pour une 3.6, on sait que l'on est en présence d'un vrai collector qui ne s'aborde pas de la même façon et il faudra être prêt à mettre le prix pour avoir un très beau modèle. On trouvera assez peu de couleurs vives, ce sont des Porsche qui se vendaient principalement en bleu foncé et en noir. Mais en fouillant, on peut avoir la chance de tomber sur un Jaune Ferrari ou un Rouge Indien. Rappelons enfin les conseils de base en utilisation normale : ne jamais tirer dedans à froid, attendre quelques secondes avant de couper le contact quand le turbo est bien chaud et éviter d'accélérer à fond quand on est sur la réserve. →







Le Spécialiste N°1 de la housse depuis 1989

*« La meilleure des protections  
au service de vos voitures »*



05 57 158 158

33260 La Teste de Buch

Société Française

[www.car-cover-france.com](http://www.car-cover-france.com)

## 964 Speedster

Successeur de la Carrera 3.2 Speedster, le Speedster 964 est apparu au millésime 1993. Sur la base d'une Carrera 2 cabriolet, on retrouve ce double bossage qui a tant contribué au succès du Speedster, mais sans la carrosserie Turbo Look. L'intérieur est aussi dépouillé que dans une 964 RS mais, en option, on pouvait demander des sièges confort. Il s'en est vendu 930, alors que le constructeur souhaitait en vendre 3000, peut-être à cause de l'absence de Turbo Look. Seuls 14 exemplaires ont été vendus en Turbo Look, pour des clients très privilégiés, et très riches. Le Speedster est lui aussi une voiture de collection, assez rare. Les couleurs vives semblent plus appréciées, surtout que les peintures non métallisées étaient livrées avec les jantes peintes en couleur carrosserie. Comme pour une Carrera 2, vérifiez l'étanchéité moteur, on ne sait jamais. Pour le reste, il n'y a pas de problème connu et l'entretien est identique à celui d'une Carrera 2. La cote semble orientée à la baisse après quelques années de folie.



## 964 Carrera RS

La 964 Carrera RS a ressuscité le patronyme RS disparu depuis 1973. Sur la base d'une Carrera 2, elle fait l'objet d'un allègement sans compromis. A l'intérieur, deux baquets, pas de clim, un seul pare-soleil, pas de vitres électriques, peu d'insonorisant. Le moteur produit 260 ch et elle est montée sur des jantes de 17 pouces en magnésium. Environ 2300 exemplaires ont été produits. Il n'est pas facile d'acheter une 964 Carrera RS, c'est encore une fois un véhicule de connaisseur. Il est devenu très rare d'avoir les jantes en magnésium d'origine. Si c'est le cas, les propriétaires les stockent et ne les utilisent pas. Beaucoup de modèles ont été longuement utilisés sur circuit. Etrangement, au plus fort de la bulle spéculative, des dizaines de Carrera RS avec 10 000 km et qui n'avaient jamais fait de circuit ont fleuri ici et là. Attention, elles existent, et certaines niches fiscales spécifiques en Allemagne ont fait que des Porsche ont été stockées pendant très longtemps sans être beaucoup utilisées. Mais attention avant de prendre l'annonce « jamais de circuit » pour argent comptant. Bref, il faut vraiment connaître le modèle. Sa cote est orientée à la baisse, et cela devrait continuer un peu.





## QUELS MODÈLES POUR QUEL ÉTAT ?

### LES TURBO 3.3

Les prix en annonce paraissent encore élevés par rapport à la réalité du marché. Nous trouvons par exemple un exemplaire Rouge Indien, avec historique complet et 310 000 km au compteur, à vendre pour 95 000 €. Nous n'avons jamais été contre les gros kilométrages, mais là, le prix nous semble élevé. Un autre exemplaire gris foncé, en très bel état également, avec des jantes de Turbo 3.6 et 250 000 km au compteur était mis en vente pour 125 900 €. Pour 139 000 €, un autre exemplaire Rouge Indien avec 109 000 km était proposé en Allemagne.

#### LES PLUS

- Plus facilement utilisable qu'une 930 Turbo
- Très bon compromis entre sensations d'ancienne et confort de « moderne »
- Mettez-lui des jantes façon Speedline et vous aurez l'impression d'avoir une Turbo 3.6.

#### LES MOINS

- Un peu lourde
- Manque d'image

MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
964 Turbo 3.3	1991/1992	320 ch	115 000 €	90 000 €	65 000 €



### LES TURBO 3.6

A peine 11 annonces sur un site pourtant très animé en matière de Porsche. Il va falloir le chéquier : nous commençons avec un modèle jaune, option sièges sport, 191 000 km au compteur et moteur refait. Elle est à vendre pour 179 000 €. Un peu plus haut, un modèle Gris Polaire, intérieur bleu avec 87 600 km au compteur est à vendre pour 215 000 €. Après, il n'y a plus de limite : le record en cours est un exemplaire noir, intérieur vert avec 91 000 km à vendre pour 269 000 €. A croire que certains professionnels sont un peu déconnectés.

#### LES PLUS

- Look
- Performances et sensations de conduite
- L'aboutissement des 911 mono-turbo
- Image très forte

#### LES MOINS

- Devenue très chère
- Consommation élevée
- Reste pointue à conduire

MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
964 Turbo 3.6	1993/1994	360 ch	185 000	155 000	125 000

MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
964 Carrera 2 Turbo Look Cabriolet	1992/1993	250 ch	112 000 €	90 000 €	68 000 €
964 Carrera 4 Jubilé	1992	250 ch	122 000	100 000	78 000
964 Carrera RS	1992	260 ch	185 000	140 000	95 000
964 Speedster	1992	250 ch	155 000	125 000	95 000



# MONTRE CHERCHE PILOTE !



**ROADMASTER MKII**  
MOUVEMENT AUTOMATIQUE  
SÉRIE LIMITÉE 100 PIÈCES



HORLOGERIE AUTOMOBILE

## *Gentlemen Drivers !*

Si vous possédez une Black Goose, nous partageons :  
Une passion, des valeurs et une quête d'authenticité.

*La passion* d'un style, d'une époque, d'une philosophie...

*La passion* des automobiles classiques avec du caractère et qui vrombissent,...

*La passion* des balades en voiture, des petites routes de montagnes et des dimanches sous le capot.

*Nos valeurs* sont de préférer l'élégance à l'ostentatoire.

*Nos valeurs* sont le reflet de rencontres entre passionnés.

*Nos valeurs* sont de produire uniquement en série limitée.

*Notre authenticité*, c'est le choix d'avoir notre propre atelier en France pour concevoir et créer nos montres depuis 4 années.

*Notre authenticité*, c'est aussi de travailler avec une maison horlogère Française de plus de 70 ans.

*Notre authenticité*, c'est d'être une marque familiale à taille humaine, née de la passion d'un designer automobile.

Si vous ne possédez pas une Black Goose, mais que vous êtes passionnés et que vous partagez nos valeurs :

*Votre nouvelle montre vous attend ...*

*L'équipe Black Goose vous souhaite  
d'agréables fêtes de fin d'année,  
pleines d'essence, de roadtrips entre  
amis et .... de bien chouchouter  
vos jouets à quatre roues.*



# 911 TYPE 993

## 1994-1998





La 993 a toujours été une 911 très appréciée pour son esthétique, pour son moteur et pour sa fiabilité. Dans le cadre de ce hors-série, ce sont les modèles les plus beaux que nous aborderons principalement, les fameuses versions Carrera S et Carrera 4S, qui sont souvent considérées comme les plus désirables. Mais n'oublions pas la 993 Turbo...





# 911 Type 993

1994-1998

## PRÉSENTATION

Il faudra nous pardonner ce raccourci de l'histoire, mais dans le cadre de notre hors-série, nous ferons l'impasse sur la période 1994-1995 pour atterrir directement en 1996, année au cours de laquelle Porsche a lancé ce que nous pourrions appeler la Phase 2 de la 911 type 993. On l'appelle plus communément « version 285 ch », par opposition à la Phase 1 que l'on appelle « version 272 ch ». Esthétiquement, les deux versions sont similaires, à l'exception de sorties d'échappement trapézoïdales sur la version 285 ch.

Du côté du moteur, la cylindrée ne change pas, mais un nouveau système agissant sur la longueur des tubulures d'admission, en fonction du régime moteur, et baptisé VarioRam permet d'augmenter couple et puissance. Cette dernière passe à 285 ch à 6 100 tr/min pour un couple de 340 Nm à 5 250 tr/min. Surtout, la gamme s'étoffe. La première arrivée est la Targa en 1996. Encore une fois, nous prions le lecteur de bien vouloir nous excuser de ne pas nous attarder sur son cas, il a été longuement abordé dans le tome précédent. Passons directement à la Carrera 4S, qui est présentée au cours du même millésime. Cette version reprend tout le look de la Turbo (ailes élargies, bouclier avant, jantes) à part l'aileron arrière. Elle conserve un capot arrière similaire à celui d'une Carrera, à l'exception du monogramme « Carrera 4S ». De la Turbo, elle reprend également le châssis, ce qui inclut des jantes de 18 pouces à cinq branches, de gros freins et des suspensions rabaisées. Véritable succès esthétique, elle conserve le moteur de 285 ch d'une



1. Les étriers de freins Rouge Indien proviennent de la Turbo. Vous ne les trouverez que sur la Carrera 4S.

2. Regardez la double grille sur l'aileron arrière : c'est le signe distinctif d'une Carrera S.

Carrera 4. Entre l'esthétique avantageuse et l'équipement en forte hausse, la Carrera 4S fait un véritable carton commercial, bien qu'elle soit 15% plus chère qu'une 993 Carrera 4 et qu'elle soit moins performante en raison du poids supplémentaire. Il reste toutefois une petite partie des clients qui souhaitent fortement s'offrir cette esthétique avantageuse, mais sans payer le prix de l'équipement supplémentaire et du châssis de la Turbo. D'autre part, le fait que la Carrera 4S soit une quatre roues motrices ne permet pas de la commander avec une boîte Tiptronic. Afin de répondre à ces demandes, le constructeur présente la Carrera S au millésime 1997. Elle est construite sur la base d'une Carrera, mais avec les ailes larges et le bouclier avant de la Turbo. Les jantes sont les Cup de 17 pouces, les freins sont empruntés







à la Carrera, tout comme les suspensions. L'habitacle est similaire à celui de la Carrera, alors que la Carrera 4S embarquait de nombreux équipements proposés de série sur la Turbo. Quelques mots sur le kit X51 : ce kit moteur proposé par Porsche Exclusive permettait de porter la puissance à 300 ch. Il s'agissait d'un kit vraiment intéressant car il avait un impact réel sur les performances, ce qui ne sera pas vraiment le cas avec les kits X51 installés à partir de la génération 996. Ce kit était disponible en option sur toute la gamme Carrera, dont les Carrera S et 4S. Les Carrera S et 4S sont disponibles uniquement en coupé.

### Gamme Turbo

La 993 Turbo est présentée au salon de Genève 1995. Elle est la digne héritière de la 959 et lance la 911 Turbo dans le monde de la haute technologie : quatre roues motrices, double turbo et 408 ch, elle fait parler la poudre. Esthétiquement, ses ailes arrière sont 60 mm plus larges que celles d'une Carrera. Son bouclier avant est spécifique avec des prises d'air plus grandes : la centrale alimente les radiateurs, les latérales alimentent les freins. Un gros aileron plat est posé sur le capot arrière, sous lequel sont installés les échangeurs. On reconnaît aussi la Turbo à ses jantes de 18 pouces à cinq branches. Elle dispose de gros freins et d'une suspension rabaisée, des barres anti-roulis plus grosses

**1.** Les clignotants orange sont typiques des versions deux roues motrices. C'est donc une Carrera S.

**2.** Vous constaterez que la Carrera S et la 4S ont le même avant que celui de cette 911 Turbo.

et de quatre roues motrices, comme nous l'avons indiqué. Dans l'habitacle, la Turbo reçoit d'office un grand nombre d'équipements optionnels sur la gamme Carrera : intérieur tout cuir, essuie-glace arrière, phares au xénon, sièges à réglages électriques. Parlons du moteur. Il s'agit d'un six cylindres à plat équipé de deux turbos KKK-K16. Il produit 408 ch à 5 750tr/min et 540 Nm à 4500 tr/min. Il est combiné à une boîte manuelle à 6 rapports. La Tiptronic n'est pas disponible sur la Turbo. La Turbo sera commercialisée jusqu'à la fin du millésime 1998. →



MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
993 Carrera RS	1995/1996	300 ch	220 000 €	200 000 €	180 000 €
993 Turbo	1995/1998	408 ch	142 000 €	120 000 €	98 000 €
993 Carrera 4S	1996/1998	285 ch	85 000 €	69 000 €	53 000 €
993 Carrera S	1996/1998	285 ch	88 000 €	72 000 €	56 000 €
993 Carrera 4S/2S X51	1997/1998	300 ch	110 000 €	85 000 €	60 000 €



# 911 Type 993

1994-1998



## SENSATIONS DE CONDUITE

### Gamme Carrera S-4S

S'installer à bord d'une 993, c'est déjà faire un saut dans le temps. On est encore dans l'atmosphère des premières 911, et l'ambiance à bord s'est à peine modernisée depuis les 911 2.0 de 1965. Les sièges sont un peu plus enveloppants et la qualité de fabrication est globalement meilleure, mais on n'est guère dépaysé. Dans une Carrera 4S, ce sera un peu plus luxueux, avec davantage de cuir, une sono un peu plus haut de gamme mais en définitive, cela ne change pas grand-chose. D'ailleurs, les versions S et 4S se conduisent exactement comme des versions Carrera. Le diamètre du volant s'est réduit depuis la

1. On apprécie la Carrera 4S avant tout pour son esthétique.

2. Les ailes larges la rendent plus stable dans les virages rapides.

964 et la prise en mains est plus facile. Avec un peu de chance, vous tomberez même sur un modèle équipé de la rare option volant sport. Le démarreur à gauche laisse craquer le moteur au quart de tour, et l'on se laisse tout de suite séduire par la sonorité grave, très présente et qui annonce que l'on est en présence d'un moteur de caractère. Si c'est la première fois que vous prenez le volant d'une Porsche, la 993 pourrait vous sembler très large, avec ses ailes enflées. Cela sera d'autant plus intimidant dans ces versions à ailes élargies. Un coup d'œil dans les rétros donne l'impression que ces ailes arrière n'en finissent jamais. Mais en définitive, son gabarit reste très raisonnable, surtout par rapport à une 991 ou une 992. Le six cylindres prend des tours sans broncher et se révèle un peu plus après 4000 tr/min. Passé ce régime, il propulse ses occupants avec davantage de fougue, tandis que la sonorité part dans les aigus. Il y a du couple à bas régime, mais c'est dans les tours que le flat 6 se montre le plus à son avantage. Même selon les standards d'aujourd'hui, la 993 est une voiture très performante et au comportement joueur. Certes, le châssis pourra chercher un peu sa route de temps à autre, mais l'on s'en rend compte uniquement parce que l'on a fait beaucoup mieux depuis. Comme sur ses devancières, il faut savoir s'en servir pour tirer la quintessence des capacités routières de la 993. Celle-ci apporte quand même une nouveauté de taille avec son essieu arrière multibras LSA qui permet d'améliorer le comportement général. L'arrière mieux collé au sol met du coup en exergue l'une des principales faiblesses de la 993 : l'avant. Non pas que celui-ci ne soit pas performant. Mais il a une forte tendance à se dérégler. La géométrie est le vrai talon d'Achille de la 993 tant celle-ci peut avoir besoin d'être refaite souvent pour espérer garder une tenue de route. Même bien réglée, la direction a un

2







1

petit côté pendulaire qui ne fera pas peur aux habitués, mais peut chagriner les autres. Les progrès réalisés sur le châssis de la 993 permettent quand même de diminuer ce phénomène. Un mot sur la différence de motricité entre les S et les 4S. L'agrément de conduite et le comportement sont excellents dans la Carrera S. Cependant, le système à quatre roues motrices de la 993 est très efficace, d'autant qu'à l'époque il existait assez peu d'aides à la conduite. En matière de sécurité active, la Carrera 4S est devant. En matière de comportement, elle sera aussi aidée par ses freins beaucoup plus gros et par ses jantes de 18 pouces, même si beaucoup d'acheteurs de Carrera S ont coché l'option jantes de 18 pouces. Mais en définitive, toutes deux apportent beaucoup de plaisir de conduite.

### Gamme Turbo

Ce qui surprend au premier abord lorsque l'on prend le volant d'une 993 Turbo, c'est sa douceur et son confort. N'exagérons rien, nous ne sommes pas au niveau d'une 991 Turbo mais pour l'époque, la 993 posait la barre très haut. Il faut dire qu'avec cette génération, Porsche accentuait encore le positionnement

1. On note ici que l'aile est mieux intégrée à la carrosserie que sur les générations précédentes.

2. Avec ses quatre roues motrices, elle est capable de rouler quelle que soit la météo. Mais attention, elle a tout de même du caractère.

haut de gamme et technologique de la Turbo. Mais revenons au sujet : il est en effet plus facile de conduire une 993 Turbo que l'une de ses devancières. L'embrayage et la direction sont moins fermes, et on regrettera seulement que les turbos étouffent le son du moteur. Mais ce comportement, c'est lorsque vous roulez tranquille en ville. Lorsque vous soudez la pédale de droite, c'est une autre histoire. L'accélération est saisissante et vous plaque au siège. Il n'y a plus vraiment d'effet coup de pied aux fesses, car le double turbo a pour conséquence de gommer largement le temps de réponse. Avec sa boîte courte, elle affole les chronos en accélérations et surtout en reprises. Pour peu, elle grimperait aux arbres. La 993 Turbo reste une Porsche pleine de caractère : un train arrière rivé au sol, et un avant sous-vireur. On pointe ici du doigt l'un des rares défauts de la 993 Turbo, son train avant avait tendance à se dérégler. Les 408 ch ont toujours une vraie santé, et même si une 991 Carrera S fait aussi bien, sinon mieux grâce à sa boîte PDK, la 993 Turbo demeure une machine à cracher du feu, capable d'aller très vite et de vous pousser dans vos retranchements. →

2





# 911 Type 993

1994-1998

## QUELLES SATISFACTIONS ?

### Gamme Carrera S-4S

Elle est souvent considérée comme la plus belle des 993. De fait, les Carrera S et 4S sont des 911 pour esthètes. On ne cherche pas la performance pure, car ce n'est pas dans ce domaine qu'elles se distinguent, même si elles sont parfaitement capables d'aller très vite. Une Carrera 4S, c'est pour l'amateur éclairé qui souhaite une 911 performante, confortable et à la plastique de rêve.

### Gamme Turbo

Il y a ici débat, mais la 993 Turbo est l'une des plus belles 911 Turbo, et elle représente le point de passage entre les rugueuses 911 mono-turbo, et les bi-turbo plus modernes. La 993 est à la croisée des chemins. En forçant un peu, on pourrait dire que c'est une 959 miniature à laquelle on aurait corrigé les défauts de jeunesse. Encore une 911 de connaisseur, mais il faut avoir conduit quelques 911 avant de se tourner vers la 993 Turbo.



1. La Carrera 4S se trouve aujourd'hui chez les spécialistes indépendants.

2. La Turbo est assez rare en Rouge Indien. Les quatre sorties d'échappement sont une option également assez rare.

## OÙ LES TROUVER ?

Ce sont des voitures de collection qu'on retrouve essentiellement chez des professionnels. Il n'y en a quasiment plus dans le réseau, ce marché appartient aux spécialistes indépendants. On en trouve bien sûr quelques-unes à vendre entre particuliers, mais pour des autos de collection, nous aurions plutôt tendance à vous conseiller de faire appel à un professionnel réputé. C'est un moyen de vous assurer d'acquérir un exemplaire sain. →

2





**NOUVEAU!**

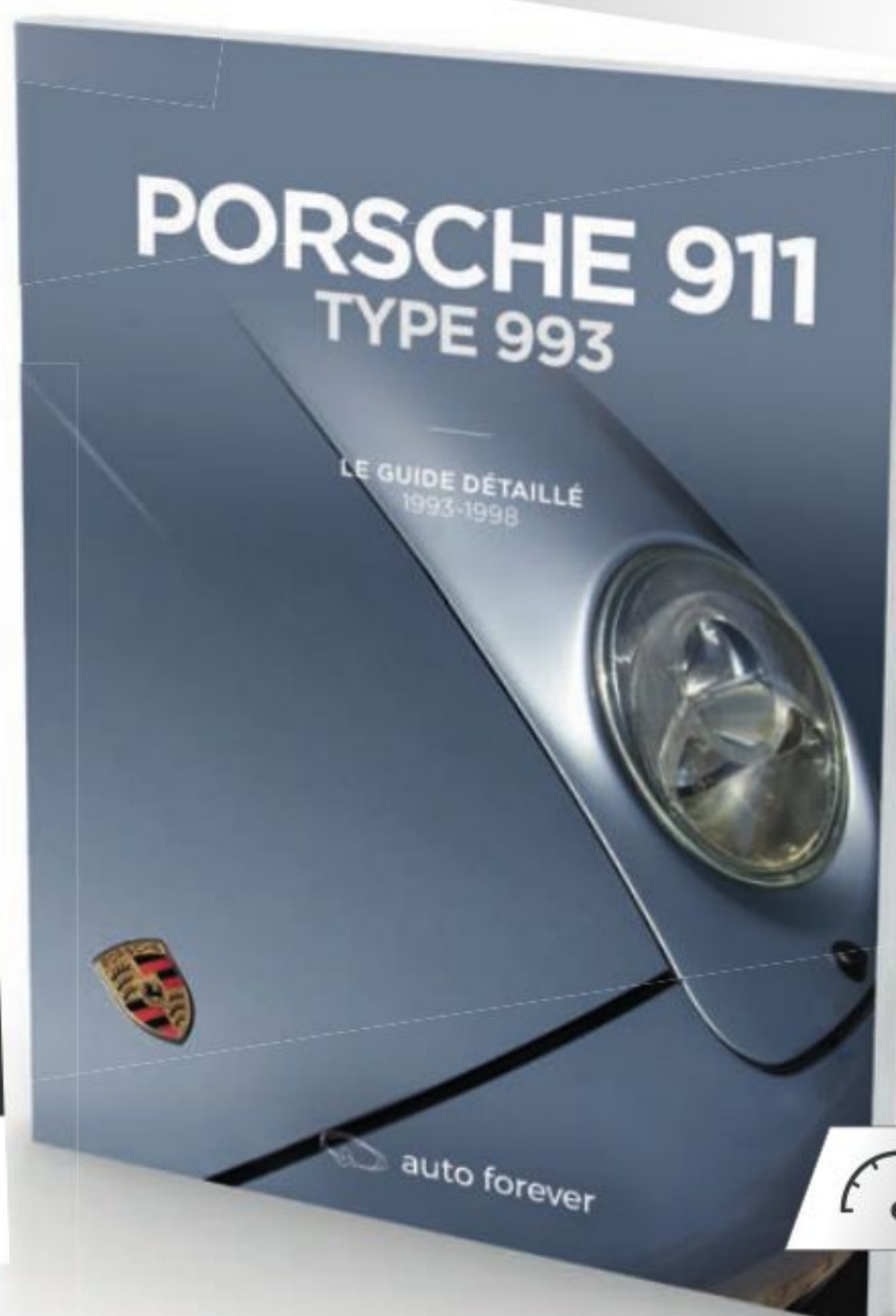
POUR TOUT SAVOIR SUR LA  
**PORSCHE 911  
TYPE 993**

- ✓ Gain de temps  
dans vos recherches d'info
- ✓ Guide d'achat  
pour faire le meilleur choix

**LE GUIDE DÉTAILLÉ  
DE LA PORSCHE 911 TYPE 993  
POUR SEULEMENT 39€ !**



**REMISE DE 5%**  
avec le code 911G993  
pour les lecteurs de Flat 6



Le cinquième livre  
publié par Auto Forever

**Ce que pensent les lecteurs  
de nos précédents livres**

Note globale	★★★★★	4,7
Livraison	★★★★★	4,8
Qualité / Prix	★★★★★	4,6



**TIRAGE  
LIMITÉ**

Commander votre exemplaire exclusivement sur

[auto-forever.com](http://auto-forever.com)





# 911 Type 993

1994-1998

## CONSEILS POUR BIEN ACHETER

### Les critères à surveiller

#### Carrera S-4S

- On jettera un œil à la baie de pare-brise, où des cloques peuvent parfois apparaître
- L'embrayage donne généralement des signes de fatigue autour de 100 000 km
- Plus l'historique sera clair, mieux ce sera. C'est une auto de qualité que vous devez rechercher.

#### Turbo

- La 993 Turbo a très peu de faiblesses : quelques fuites mineures peuvent apparaître (voir « nos conseils »).
- Comme pour les S et 4S, un historique parfaitement clair est quasiment impératif
- Les turbos doivent généralement être remplacés autour des 100 000 km.

## AVENIR DE LA COTE

### Gamme Carrera S-4S

Ces versions avaient monté assez fort avant de se calmer autour de 2018. En août 2020, nous pointions ces modèles en parfait état à 85 000 € pour une 4S, 90 000 € pour une S, mais rappelons que le parfait état correspond à des modèles vraiment rares sur le marché. Généralement, les prix se situent entre le bon état et le parfait état. Difficile de prédire l'avenir de la cote, mais les 993 ont généralement bien résisté. Grâce à leur plastique vraiment réussie et au fait qu'elles soient les dernières refroidies par air (sans oublier leur exceptionnelle fiabilité), leur cote se tient toujours bien, et elle a tendance à moins baisser pendant les périodes de gros temps. Allez, parions sur une période de



1. La grille de l'aile est peinte. Il abrite toujours un énorme échangeur.

2. Ses rondeurs contribuent à sa cote d'amour. La 996 jouera dans un tout autre registre.

correction au pire, et de stabilité au mieux. En tout cas, nous avons du mal à imaginer que leur cote se remette à flamber.

### Gamme Turbo

Notre dernier guide d'achat de la 993 Turbo date de février 2015. Soit en plein pendant la période de flambée de tout ce qui ressemblait de près ou de loin à une voiture de collection. Imaginez-vous bien qu'entre mai 2014 et février 2015, la cote de la 993 Turbo a flambé de 20 000 €. C'était un peu l'époque du grand n'importe quoi où les investisseurs avaient compris qu'il y avait de l'argent à se faire très rapidement, et demandaient à leur marchand « à combien vais-je pouvoir la revendre dans six mois ? » Tout cela laisse un goût un peu amer mais qu'importe, restons sur notre sujet. Inutile, et impossible d'imaginer que la 993 Turbo flambe encore de 20 000 € en un an. Elle a d'ailleurs atteint des prix vraiment élevés, puisque l'on parle de 145 000 € pour un exemplaire en parfait état. Rappelons que le parfait état, c'est très, très rare. Plus raisonnablement, on trouvera des Turbo entre 110 et 130 000 €. Sa cote nous semble élevée et nous pencherions pour une période de légère baisse ou de stabilité, au mieux. →







DES PASSIONNES  
A VOTRE  
DISPOSITION



## VOTRE SPECIALISTE PORSCHE EN GIRONDE



DEMANDES & RENDEZ-VOUS

**ESTHETIQUE** | **MECANIQUE**  
05 40 25 15 04 | 05 40 24 64 11

### DETAILING :

NOUS PROPOSONS DES PRESTATIONS DE NETTOYAGE INTERIEUR ET EXTERIEUR, DEBOSELAGE SANS PEINTURE, CAR STAGING ET RENOVATION DE PEINTURE, PROTECTION CERAMIQUE AINSI QUE RESTAURATION DES CUIRS.

### MÉCANIQUE :

TEST PIWI, ÉCHANGE ET FIABILISATION DE L'IMS, PNEUMATIQUES, GÉOMÉTRIE NOUS ASSURONS DES PRESTATIONS CONFORMES AU CAHIER DES CHARGES CONSTRUCTEUR AVEC DES PIÈCES D'ORIGINE ET DE L'HUILE MOBIL 1.

[WWW.COMPTOIRAUTOMOBILEDUREFLET.COM](http://WWW.COMPTOIRAUTOMOBILEDUREFLET.COM)

ZAC LES PORTES OCEANES, 28 RUE DU 503ÈME REG. DU TRAIN, 33127 MARTIGNAS SUR JALLE

# Reliures Flat6

Plus pratiques, plus faciles à utiliser, plus esthétiques

Elles vous permettront de conserver et de classer par années tous vos Flat6.

**35€**  
L'UNITÉ  
PORT INCLUS POUR LA FRANCE

**PROMOTION**  
**59,5€**  
LES DEUX  
PORT INCLUS POUR LA FRANCE

Commandez directement sur notre site internet

[WWW.FLAT6MAG.COM](http://WWW.FLAT6MAG.COM)



12 numéros  
par reliure

Disponibles également pour d'autres pays, Plus d'infos sur notre site internet



# 911 Type 993

1994-1998

## NOS CONSEILS

### Gamme Carrera S-4S

Acheter une 993 Carrera 4S ou une Carrera S ne s'envisage pas nécessairement de la même façon que sur une Carrera ou une Carrera 4, parce qu'elles possèdent un aspect collector que n'ont pas tout à fait les Carrera normales. Techniquement, elles sont identiques et les points de contrôle sont les mêmes. Le moteur est d'une grande fiabilité et la 993 est réputée increvable. Au niveau des petites faiblesses, il y a tout d'abord la géométrie qui a souvent besoin d'être réglée. Ensuite, on peut parfois constater une fuite au joint spi de boîte ou encore un ressort de rappel un peu fatigué. L'aileron peut grincer (le soufflet vieillit parfois mal) et les vérins de capot ne sont pas un modèle de longévité. Soulignons aussi la possibilité de voir des cloques apparaître autour de la baie de pare-brise (la colle utilisée à l'époque pour les joints de pare-brise était trop agressive). Voilà, c'est à peu près tout. Pour le reste, c'est surtout au niveau de ce que vous recherchez que cela va se jouer. Les Carrera S sont un peu moins chères. Cela paraît normal en raison du supplément de prestations de la 4S. Si vous voulez une Tiptronic, il faudra rechercher une Carrera S, vous n'avez pas le choix. Si vous recherchez l'une de ces versions uniquement pour l'esthétique, ne vous formalisez pas, les deux ont tout bon. La Carrera 4S en offre un tout petit peu plus puisque vous aurez forcément les jantes de 18 pouces et des étriers plus gros, et peints en rouge. La Carrera S a pour



1. Les Carrera S et 4S conservent un aileron déployable automatiquement en fonction de la vitesse.

2. Etriers de freins noirs pour la Carrera S : elle conserve les freins de la Carrera.

elle son aileron arrière avec double grille séparée, façon 356. Pour revenir au sujet, rappelons (encore) que ces modèles sont un peu collector, nous vous conseillons donc de rechercher un exemplaire aussi parfait que possible. Les prix ont baissé ces dernières années, et on peut maintenant trouver de très beaux modèles autour de 90 000 €. Certains modèles en état vraiment irréprochable dépassent la barre des 100 000 €. Par exemple, une 4S dans un très rare Vert Libellule et intérieur cuir vert était à vendre 125 000 € en Allemagne. Il ne nous appartient pas de juger de la crédibilité de ce prix, nous n'avons pas inspecté la voiture. Toujours est-il que le très exceptionnel peut valoir cher, mais cela représente une infime minorité des modèles. On trouve encore des historiques limpides sur les 993 mais attention, cela commence à devenir difficile. Plus l'historique sera clair, mieux ce sera, cherchez cela avant de vous







focaliser sur une combinaison de couleurs. En la matière, le Gris Arctique sera la nuance dominante. On trouve également pas mal de bleu, avec des nuances comme le Bleu Nuit Métallisé et le Bleu Iris, voire un peu de Bleu Cobalt. Les couleurs vives sont rares. Et pour les fans d'esthétique, nous recommanderons la Carrera S Vesuvio, une série, de quelques dizaines d'exemplaires, commandée par Sonauto afin d'écouler les derniers modèles avant l'arrivée de la 996. Peinte en Vesuvio métallisé avec un intérieur gris, elle fera tourner bien des têtes.

### **Gamme Turbo**

En dépit des 6 337 exemplaires produit, la 993 Turbo est un modèle qui se fait rare. Côté fiabilité, il n'y a pas grand-chose à dire. Rappelons encore que le train avant peut se dérégler un peu. Il peut y avoir de petites fuites de direction assistée, de joint spi de boîte et de durites d'échangeur. Les turbos ont

Pour les amateurs de couleurs très rares, voici une Turbo peinte en Vert Vipère Diamant. Une nuance qui ne figurait pas au catalogue.

une durée de vie d'environ 100 000 km. Sinon, il n'y a quasiment rien à redire sur ce modèle à l'excellente réputation. Il faut se rappeler cependant que la 993 Turbo est maintenant un modèle qui entre dans la catégorie des voitures de collection, ce qui change un peu la façon d'acheter. Cela signifie que désormais, le très beau est appelé à bien tenir sa cote et que le moins beau se vendra mal. Mettez-vous à la recherche d'un exemplaire aussi qualitatif que possible, tant au niveau de l'apparence que de la santé mécanique, et mettez l'accent sur un historique bien suivi. On se répète, certes, mais dans le cas d'une voiture comme la 993, on peut prétendre à trouver un historique complet, cela ne tient pas encore du miracle. Surtout sur des 993 Turbo dont la valeur est toujours relativement élevée (son point bas a été atteint vers 2005 lorsqu'elle coûtait environ 55 000 €. Elles ont généralement été bien suivies, ce qui contribue à leur grande fiabilité. Un cercle vertueux. →



## QUELS MODÈLES POUR QUEL ÉTAT ?

### LES CARRERA S-4S

Elles semblent encore un peu chères dans les annonces, mais difficile d'en juger sans avoir vu les voitures. Un exemple intéressant de ce que l'on peut trouver : une 993 Carrera 4S Bleu Iris métallisé chez un spécialiste français. Avec 87 000 km au compteur et intérieur tout cuir souple bleu, elle est à vendre pour 92 900 €. Autre exemple intéressant, un exemplaire Gris Arctique, intérieur tout cuir gris avec quelques touches de carbone. Avec 167 000 km au compteur, elle est à vendre pour 67 000 €. Beaucoup de vendeurs cherchent encore à dépasser les 100 000 €, voire les 110 000 €.

#### LES PLUS

- Esthétique
- Fiabilité
- Cote d'amour très forte

#### LES MOINS

- Les prix semblent encore élevés par rapport à la réalité du marché
- Difficile de justifier le fait que les S soient parfois plus chères que les 4S.

#### MODÈLES DISPONIBLES

MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
993 Carrera 4S	1996/1998	285 ch	85 000 €	69 000 €	53 000 €
993 Carrera S	1996/1998	285 ch	88 000 €	72 000 €	56 000 €
993 Carrera 4S/2S X51	1997/1998	300 ch	110 000 €	85 000 €	60 000 €

Une Carrera S Jaune Vitesse avec jantes de 18 pouces et sièges sport avec coques peintes en couleur carrosserie.





## LES TURBO

En cherchant dans les annonces, nous tombons immédiatement sur un exemplaire noir, intérieur noir. Cette Turbo affiche 248 000 km au compteur, elle ne peut cacher quelques défauts. Elle est en vente pour 114 900 €. Peut-être un peu cher au regard de son kilométrage ? Autre exemple : un modèle Rouge Indien (rare) affichant 52 000 km, à vendre pour 139 999 €. On se rapproche en effet du parfait état, et c'est un meilleur achat bien qu'elle soit beaucoup plus chère.

### LES PLUS

- Esthétique
- Fiabilité
- Plus confortable et plus polyvalente qu'une mono-turbo
- Quatre roues motrices

### LES MOINS

- En pilotage à la limite, reste une vraie 911
- Devenue très chère
- Pas facile à trouver

### MODÈLES DISPONIBLES

MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
993 Turbo	1995/1998	408 ch	142 000 €	120 000 €	98 000 €



993 Turbo Rouge Indien, cet exemplaire appartient au musée.

## 993 Carrera RS

Ce modèle dérivé de la Carrera est taillé pour la piste. Avec une puissance portée à 300 ch et un poids contenu à 1270 kg, on la reconnaît à son aileron arrière aplati (pour la Touring, car la Clubsport a un énorme aileron bi-plan) et à son bouclier avant muni de moustaches sur les côtés. Elle est très rare, il n'y aurait que 1014 exemplaires, dont 227 Clubsport. Sa cote a flambé, et des exemplaires Etat Concours culminent à 300 000 €, mais ce sont de très rares exceptions. La cote de la 993 RS a beaucoup souffert ces derniers temps et il devient difficile de l'établir précisément. On pourrait dire qu'une très belle Touring tourne autour de 220 000 €, mais il s'agit vraiment d'un marché de collectionneurs.



### MODÈLES DISPONIBLES

MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
993 Carrera RS	1995/1996	300 ch	220 000 €	200 000 €	180 000 €



# 911 Type 993

1994-1998



L'habitacle de la 993 Turbo Vert Vipère Diamant avec sièges Sport, placages en bois par Porsche Exclusive, fonds de compteurs blancs, pack audio haut de gamme.

## LES OPTIONS INTÉRESSANTES

**Jantes Turbo Look 18 pouces (pour les Carrera S) :** Elles reprennent le design des jantes de la 911 Turbo et remplissent très bien les ailes. Un véritable atout esthétique pour une 993, mais elles doivent être d'origine.

**Sièges Sport :** Les sièges sport assurent un maintien supérieur grâce à des supports additionnels au niveau des épaules et des flancs. On les reconnaît à leurs coques noires. Ces coques ont également l'avantage d'être très réussies et d'apporter un peu plus de sportivité dans l'habitacle. Attention néanmoins, les millésimes 1994 ont des sièges sport différents, qui ont encore une forme identique à ceux des 964.

**Tout cuir souple :** Cette option est disponible uniquement avec les sièges standard. On a alors droit à une assise en cuir plissé, ce qui donne une allure plus luxueuse à l'habitacle. Mais ce cuir a tendance à vieillir un peu plus vite, il faut l'entretenir avec soin.

**Toit ouvrant électrique :** Cela ne plaît pas à tout le monde, mais les amateurs du genre sauront qu'un toit ouvrant électrique était disponible en option sur les 993 coupés. Ce n'est pas l'option la plus rare, mais il faudra tout de même se montrer patient.

**Kit puissance X51 :** Ce serait le must absolu. C'était l'époque où le kit puissance avait un intérêt, mais il est très rare et pourrait vous coûter cher pour ce qu'il apporte.

**Habillages en carbone Porsche Exclusive :** Il vous faudra beaucoup, beaucoup de chance pour tomber sur cela. A l'époque, le département Exclusive proposait des habillages de tableau de bord en carbone (il y a également eu du bois), qui sont plus valorisants que le plastique d'origine et sont dans l'esprit sportif de Porsche.



Jantes de 18 pouces et freins en provenance de la 993 Turbo.



Habitacle de 993 Turbo avec habillage en carbone par Porsche Exclusive.



# SOLUTIONS HYBRIDE CÉRAMIQUE SiO2



*Le Reflet de votre Passion*





# 911 TYPE 996

## 2003-2005





**Nous entrons ici dans la catégorie des monstres sacrés. Au programme, Turbo S, GT3 et GT2, excusez du peu ! C'est dire si les 996 sont devenues intéressantes pour qui rêve d'un modèle d'exception, car on peut trouver certains de ces modèles à partir de 80 000 €.**





# 911 Type 996

2003-2005

## PRÉSENTATION

### 996 GT3 Phase 1

Lorsqu'elle est dévoilée au salon de Genève 1999, la 996 GT3 crée la surprise. D'abord, l'appellation Carrera RS disparaît et ensuite, son look est globalement apprécié. Les jantes de 18 pouces démontables lui confèrent beaucoup d'agressivité, tout comme l'aérokrit : un bas de caisse plongeant au ras du sol et un aileron arrière inédit, en forme de pince de crabe, transfigurent l'allure un peu lisse de la 996. Bref, elle plaît.

Elle embarque un moteur refroidi par eau dont la cylindrée est de 3600 cm<sup>3</sup>. Il est lubrifié par carter sec et prend pour base le bloc Mezger utilisé en compétition. On y trouve beaucoup d'éléments inspirés de la compétition : vilebrequin nitruré au plasma, bielles en titane, pistons allégés etc. Il développe 360 ch à 7 200 tr/min et 370 Nm à 5 000 tr/min. Le 0 à 100 est abattu en 4,8 s. La boîte est une G96/90 à six rapports, empruntée à la 993 GT2. Les suspensions sont abaissées de 30 mm par rapport à une Carrera, avec des barres anti-roulis réglables. Elle dispose également d'un différentiel à glissement limité. Les freins sont plus gros. Contre toute attente, la GT3 est plus lourde que la Carrera : 1350 kg contre 1320 kg pour une Carrera.

L'habitacle est moins dépouillé qu'auparavant : les sièges arrière sont retirés et les sièges avant peuvent être remplacés par des baquets Recaro en option. Le pack Clubsport est également disponible avec harnais, arceau, coupe-batterie et extincteur. Mais on reste loin du niveau d'allègement que



1. La GT3 Phase 1 en Rouge Indien n'est pas si courante. La majorité sont peintes en gris.

2. L'aileron de la GT3 Phase 2 adoptait un design plus conventionnel.

l'on pouvait retrouver dans les Carrera RS. Le constructeur est conscient que la clientèle attend des performances, mais en gardant un certain niveau de confort.

### 996 GT3 Phase 2

Après seulement deux millésimes (2000 et 2001), la production de la GT3 est arrêtée. Il faudra attendre le millésime 2003 pour voir arriver sa remplaçante, la 996 Phase 2. Esthétiquement, c'est un grand chamboulement. La Phase 2 adopte des lignes plus ciselées. D'abord, les phares sont identiques à ceux de la 996 Turbo. La face avant est elle aussi plus racée avec un bouclier plongeant, mais celui-ci adopte des lignes plus droites, plus acérées. L'aileron arrière adopte







1

une forme plus conventionnelle avec une lame reposant sur deux supports. Le dessin des jantes est nouveau : cinq doubles branches, ce qui deviendra la marque de fabrique des jantes des GT3, depuis maintenant près de dix ans. Elles sont plus légères que sur la Phase 1. Le moteur repose sur la même base que la Phase 1. Il bénéficie du Variocam et de la gestion électronique de la Turbo. D'une cylindrée de 3600 cm<sup>3</sup>, le flat 6 développe désormais 381 ch à 7400 tr/min (+21 ch, +200 tr/min) et un couple de 385 Nm à 5000 tr/min (+15 Nm, régime identique). Le graissage se fait par carter sec, et la boîte manuelle est à 6 rapports, légèrement évoluée par rapport à la Phase 1. Le refroidissement en est également amélioré.

La suspension de la Phase 2 est entièrement réglable : hauteur de caisse, carrossage, voie au sol, stabilisateurs, mais cela rend les réglages assez complexes. Les freins sont toujours en acier. Elle prend 30 kg, pour élarger à 1 380 kg. L'habitacle est à peu près similaire. Sièges sport de série, baquets et pack Clubsport en option. Les baquets proviennent toujours de chez Recaro et sont recouverts de cuir.

1. La GT3 a une vraie gueule. En comparaison de ses descendantes, elle semble pourtant discrète.

2. La GT3 RS ressuscitait l'esprit décalé de la Carrera RS 2.7.

### 996 GT3 RS

Au millésime 2004, Porsche crée la surprise avec une GT3 RS. Elle surprend tout le monde avec ses décors inspirés de la Carrera RS 2.7. Elle n'est disponible qu'en une couleur : le Blanc Carrara avec parements Rouge Indien ou Bleu Mexico. Esthétiquement, on la reconnaît donc à ses jantes peintes et ses bandes décoratives, et la lame arrière de son aileron en carbone apparent avec des dérives. Le capot avant est en carbone. A l'intérieur, elle est équipée d'office du pack Clubsport →



2

### MODÈLES DISPONIBLES

MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
996 GT3 360 ch	2000/2001	360 ch	80 000 €	70 000 €	60 000 €
996 GT2 462 ch	2001/2003	462 ch	125 000 €	105 000 €	85 000 €
996 GT3 381 ch	2003/2005	381 ch	87 000 €	77 000 €	67 000 €
996 Turbo S	2005	450 ch	85 000 €	80 000 €	75 000 €
996 Turbo S Cabriolet	2005	450 ch	100 000 €	95 000 €	90 000 €
996 GT3 RS	2004	381 ch	175 000 €	145 000 €	115 000 €
996 GT2 483 ch	2004/2005	483 ch	265 000 €	240 000 €	215 000 €



# 911 Type 996

2003-2005



1

avec arceau peint en blanc, baquets en tissu ignifugé et harnais. Les freins de série sont en acier, les PCCB sont en option. La clim et la radio sont retirées, et peuvent être remises en option gratuite. La vitre arrière est en acrylique. Au total, la GT3 RS économise 50 kg par rapport à une GT3 Phase 2. Le moteur est identique à celui de la Phase 2, mais des rumeurs font état d'une prise d'air forcée qui permettrait d'extraire entre 20 et 25 ch supplémentaires à rythme soutenu, mais cela est invérifiable sur un banc de puissance... Certains éléments de suspension seraient spécifiques à la RS. Le constructeur avait annoncé la production de 200 exemplaires. Face à l'énorme succès du modèle, ce sont finalement 682 exemplaires qui sortiront des chaînes.

## 996 Turbo S

Le millésime 2005 est le dernier de commercialisation de la 996, et c'est sur ce dernier millésime qu'apparaîtra la Turbo S. Déclinaison un peu plus haut de gamme de la 996 Turbo, ce n'est pas une édition limitée mais elle se différencie par une foule d'équipements supplémentaires. Le premier d'entre eux est le kit moteur X 50 qui permet d'augmenter la puissance de 30 ch. La Turbo S produit ainsi 450 ch à 5 700 tr/min et 620 Nm entre 3 500 et 4 400 tr/min. La Turbo S embarque aussi les freins PCCB de série, des jantes peintes en Argent GT métallisé et de nombreux équipements optionnels supplémentaires : échappement sport, chargeur 6 CD, cuir naturel. La couleur Vert Olive pour l'extérieur était proposée gratuitement. La boîte manuelle et la boîte

1. Les décors de la GT3 RS étaient disponibles en Rouge Indien et Bleu Mexico.

2. C'est assez difficile à distinguer, mais les jantes de la Turbo S sont peintes en Argent GT.

Tiptronic sont disponibles. Précisons que la Turbo S sera proposée aussi en cabriolet, avec une capote actionnable en roulant jusqu'à 50 km/h.

## 996 GT2

La 996 GT2 est la déclinaison piste de la 996 Turbo. Elle est dévoilée au Salon de Genève 2001. Esthétiquement, on ne peut pas la manquer : ses énormes prises d'air à l'avant la rendent très agressive, et à l'arrière, un large aileron surmonte le capot et plonge le long des ailes. Les supports d'aileron comportent de petites prises d'air. Les prises d'air dans les ailes sont toujours présentes ainsi que les jantes à cinq branches identiques à la Turbo.



2





Le système de transmission intégrale est retiré, ainsi que de nombreux éléments de confort à l'intérieur. A la place, la GT2 dispose de sièges baquets (les sièges sport étaient disponibles également). Les sièges arrière sont retirés, ainsi que la roue de secours et une partie des insonorisants. Les freins PCCB sont de série et participent à l'allègement général. Au total, la GT2 pèse 1 440 kg, soit 100 kg de moins que la 996 Turbo. Le châssis est abaissé de 20 mm par rapport à la Turbo, les suspensions sont entièrement réglables. Les jantes et les pneus sont plus grands. Le moteur est celui de la 996 Turbo, il bénéficie de quelques améliorations. Il produit désormais 462 ch à 5 700 tr/min et 620 Nm entre 3 500 et 4 500 tr/min, le rapport poids-puissance est de 3.12 kg/ch. Le 0 à 100 est

La GT2 483 ch se reconnaît à ses jantes à cinq doubles branches. Elle est introuvable.

abattu en 4.1 s contre 4.4 s pour la Turbo. Cela est en partie lié à la hausse de la pression de suralimentation des turbos qui passe de 1.85 bars à 2 bars.

Au millésime 2003, Porsche offre quelques améliorations à la GT2. Esthétiquement, rien ne change excepté les jantes qui adoptent le look à cinq doubles branches des GT3 Phase 2. Le moteur passe à 483 ch à 5 700 tr/min et gagne également 20 Nm, ce qui le place à 640 Nm, grâce à une reprogrammation électronique. Le type moteur est spécifique à cette génération. La boîte est inchangée et l'habitacle est similaire. Porsche annonçait un poids en baisse de 20 kg, à 1420 kg. Mais nous supposons que cela concerne une GT2 équipée de toutes les pièces en carbone optionnelles. →





# 911 Type 996

2003-2005



## SENSATIONS DE CONDUITE

### 996 GT3

La 996 a été beaucoup décriée à sa sortie : plus aseptisée qu'une 993, les puristes n'y trouvaient pas leur compte. Pourtant, elle a battu des records de ventes car elle répondait enfin aux besoins d'une clientèle qui attendait plus de confort et de polyvalence. La GT3, justement, vient répondre aux amateurs de sensations fortes. A l'intérieur, on reste dans l'ambiance de la 996 avec un tableau de bord aux lignes courbes et plus de confort : on a la radio et la clim. Ce n'est rien, mais cela permet déjà de la rendre plus facile à vivre. Et lorsque l'on tourne la clé de contact pour aller attaquer fort, on découvre que la GT3 n'a rien perdu du

1. L'aileron en carbone était une option sur les GT2

2. La GT3 est clairement taillée pour la piste, et elle y fait encore des merveilles aujourd'hui.

caractère des Carrera RS. Le moteur apporte une sensation de vivacité et de réactivité, accompagnée d'une sonorité rageuse qui ne cesse de vous arracher les tympans. Cela donne envie de passer les vitesses à l'infini, c'est une vraie drogue. Côté comportement, la 996 met tout le monde d'accord. Les 993 sont enterrées, oubliées ; la 996 GT3 apporte une agilité inédite, elle s'inscrit au millimètre. Malgré tout, elle reste gérable au quotidien. Attention, les commandes et l'amortissement sont fermes, mais on pourra envisager de s'en servir sur petites routes et sur autoroutes. On pourrait lui reprocher de solliciter un peu trop les freins en raison de son poids relativement élevé, et le refroidissement de la boîte laissait parfois à désirer en utilisation très intensive. Monter dans une Phase 2, c'est à peu près la même chose, mais en mieux. Le volant retransmet tout, vous sentirez ses louvoiements lorsque vous roulez sur revêtement bosselé, le moteur est toujours aussi explosif et son châssis lui permet de passer un peu plus vite. Attention, une GT3 reste pointue à conduire à la limite, et cela demande tout de même un certain savoir-faire. Mais lorsque vous comprenez le mode d'emploi, elle est capable d'aller très vite. Il faut garder à l'esprit que la GT3 reste une 911 très basse, attention si vous rouler en ville avec. Enfin, son plus gros défaut concerne ses trains, qui sont délicats à régler. Une GT3 mal réglée aura tendance à ne pas rouler droit si vous lâchez le volant. Elle partira soit à droite, soit à gauche. Et, sur des freinages appuyés sur circuit, elle pourrait là aussi dévier légèrement sur la droite ou sur la gauche. Le refroidissement de la boîte a été amélioré mais son maniement reste exigeant. Dans la RS, on est immédiatement dans l'ambiance course avec les baquets et l'arceau. Les sensations sont plus ou moins identiques à celles d'une GT3 normale, vous entendrez







1

davantage de bruits mécaniques car la GT3 RS possède un volant-moteur mono-masse. Malgré tout, elle n'est pas invivable : il y a tout de même des moquettes et un peu d'insonorisant. Et la clim...

### 996 Turbo S

Si vous connaissez la 996 Turbo, vous ne serez pas dépaycé dans une 996 Turbo S. Elle est aussi civilisée qu'une Turbo et s'installer à bord est la garantie de monter dans une 911 luxueuse. Certaines technologies sont désormais dépassées, comme le PCM qui mériterait d'être remplacé par le nouveau système de communication et de navigation de Porsche Classic, baptisé PCCM (Porsche Classic Communication Management). Tout le monde peut en prendre le volant, quelles que soient les conditions grâce à ses quatre

Les 450 ch de la Turbo S s'expriment surtout sur les accélérations. En reprises, le kit X50 n'apporte pas grand-chose.

roues motrices. Mais attention, il faut avoir la tête froide au moment de souder la pédale de droite, car les performances restent démoniaques. On ne peut pas dire que les 30 ch supplémentaires du kit X50 transforment la Turbo. Nous avons d'ailleurs toujours du mal à extraire de vraies améliorations de performances de ces kits moteur. Il n'y a que sur autoroute allemande que l'on pourra en profiter, car les reprises sur le 100-200 et les accélérations de 0 à 200 sont en amélioration. La sonorité est aussi un peu plus rauque, certainement en raison des échappements sport qui sont livrés de série. C'est dans les enchaînements de virages qu'elle sera moins à son aise. Attention, elle sera capable d'imprimer un rythme infernal et d'aller très vite, mais on sent que le poids élevé fait que son comportement est un peu →



# 911 Type 996

2003-2005

emprunté. Sur circuit, ce sera la même chose, et les pneus se mettront à souffrir rapidement. Les freins sont impeccables malgré le poids, impossible de les mettre en défaut. On pourra reprocher à la Turbo S une autonomie vraiment réduite dès qu'on se met à avoir le pied lourd, car le réservoir de 64 litres est un peu limite lorsque les turbos entrent en action. Enfin, concernant la Turbo S, il faut tout de même ajouter qu'en matière d'image, elle en apporte un peu plus. Les amateurs sauront que la Turbo S est un peu plus spéciale, même si ce n'est qu'une question de détails.

## 996 GT2

Les britanniques la surnomment « Widow Maker », la faiseuse de veuves. Plusieurs raisons expliquent ce surnom. D'abord, il y a ce comportement qui ne se laisse pas dompter aisément. Si le moteur possède du couple à tous les régimes et est globalement plus souple que celui d'une 993 GT2, il n'en reste pas moins que vous n'avez que deux roues motrices pour deux turbos. La motricité est excellente, mais attention aux excès d'optimisme en sortie de virage. Reprenez l'accélération trop vite et ce sera la punition immédiate. La GT2 impose le respect par la violence de ses accélérations et son caractère



1. On voit mieux ici la nuance Argent GT des jantes. Les PCCB sont de série sur la Turbo S.

2. Les rétros en carbone sont également une option. La GT2 a un bouclier avant spécifique avec ces énormes prises d'air.

hors normes, pour conducteurs avertis. Ensuite, il faut reconnaître que son train avant est pour le moins délicat. Nous en avons déjà parlé concernant la GT3, c'est également le cas pour la GT2. A vouloir trop bien faire, les ingénieurs ont laissé trop de possibilités de réglages des trains, ce qui les rend assez délicats à régler. Si une GT3 mal réglée peut chercher sa route, imaginez ce que cela peut faire sur une auto encore plus puissante et brutale... Il faut savoir que sur la version 483 ch, des progrès ont été faits et que les réglages de trains étaient moins complexes. Mais ce dernier modèle est tellement rare...

2







1

## QUELLES SATISFACTIONS ?

### 996 GT3

Nous n'irons pas jusqu'à dire que la 996 GT3 Phase 1 est déjà collector, mais pas loin. Elle a sa propre identité, que l'on ne retrouve sur aucune autre 911 de l'histoire, ce qui la rend très singulière. La GT3 RS est également collector, mais elle entre dans des sphères financières qui la rendent déjà difficilement accessible. La GT3 Phase 2 est elle aussi intéressante pour les amateurs, mais elle ne rentre pas encore dans la case collection. Si l'on met ces considérations à part, vous avez ici l'une des meilleures machines à sensations du marché pour ce budget. On porte aujourd'hui un nouveau regard sur les 996, qui offrent des sensations qui méritent d'être redécouvertes et qui sont décuplées dans les GT3. Et en termes d'image, elles sont là aussi à leur avantage, Porsche a fait fort avec les GT3 de toutes les générations.

### 996 Turbo S

Pour un budget que nous pourrions qualifier de raisonnable, vous mettrez la main sur une 996 très rare, l'une des plus rapides et des plus complètes en matière de prestations, de confort, de performances. La Turbo S n'a pas l'image des premiers monstres de sa lignée, mais le sigle Turbo S fait toujours son petit effet. Si vous recherchez une Turbo, avoir une S n'est que du bonus, elle tiendra mieux la cote et vous apportera autant de plaisir.

1. L'aileton arrière et les rétros en carbone sont de série sur la GT3 RS.

2. La GT3 Phase 1 se distingue par son aileton singulier en forme de pince de crabe.

### 996 GT2

La GT2 est déjà un modèle spécifique réservé aux collectionneurs et aux amateurs avertis. Vous aurez entre les mains la 911 la plus brutale, la plus indomptable de la génération 996. Le plaisir pris à son volant est un mélange de rugosité, de brutalité et de vitesse permanente. C'est elle, la reine de la gamme. Si vous rêvez de déjeuner avec le Diable, c'est la GT2 qu'il vous faut. →

2





# 911 Type 996

2003-2005

## CONSEILS POUR BIEN ACHETER

### Les critères à surveiller

#### 996 GT3

- Surveiller l'état des trains roulants et des freins. Ces voitures ont souvent fait du circuit et commencent à prendre de l'âge.
- Les réglages des trains sur les Phase 2 sont très importants. Veillez à ce qu'elle soit bien réglée.
- Les Clubsport ne sont pas si nombreuses, beaucoup de versions confort ont été vendues.
- Effectuez un contrôle des plages moteurs (d'ailleurs, cela vaut pour toutes les Porsche). Les voitures de piste sont plus susceptibles d'avoir connu un sursrégime.
- On ne connaît pas de GT3 qui se soit « transformée » en GT3 RS.

#### 996 Turbo S

- Cela reste une Turbo, très solide mécaniquement.
- Comme pour toutes les générations de Turbo, les coûts d'entretien sont un peu plus élevés.
- Attention de ne pas confondre une Turbo X50 avec une Turbo S.



**1.** Les jantes démontables en trois parties n'ont existé que sur la 996 GT3 Phase 1. Elles ont été remplacées sur la GT3 Phase 2.

**2.** La Turbo S n'était pas une édition limitée, mais il existe assez peu d'exemplaires.

#### 996 GT2

- Les réglages des trains sont vraiment pointus, faites-les contrôler par un professionnel.
- Son pilotage étant assez délicat, il y a eu des modèles accidentés. L'intégrité de la caisse est à vérifier.
- Vérifiez l'état et l'âge des pneus : vous ne voulez pas prendre la route avec des pneus usés, ou fatigués par les années. Avec le temps, le caoutchouc s'use et perd ses propriétés.
- Si vous recherchez une 483 ch, contrôlez le type moteur et l'année millésime. Remplacer les jantes d'une 462 ch pour la faire passer pour une 483 ch, c'est finalement assez facile. →

2









# 911 Type 996

## 2003-2005

### OÙ LES TROUVER ?

Inutile de répéter trois fois la même chose, car le constat est le même pour ces trois modèles d'exception. De très rares opportunités se présentent dans le réseau Porsche, mais n'oubliez pas que nous parlons ici de 911 qui ont plus de 15 ans, ce n'est donc pas leur cœur de métier. Par conséquent, pour acheter ces modèles chers et pointus techniquement en toute sécurité, nous recommandons de se tourner vers des spécialistes indépendants, réputés et habitués à ce genre d'autos. On ne vend pas une 994 Carrera 4S comme on vend une 996 GT2. Une certaine expérience nous semble importante.

### AVENIR DE LA COTE

#### 996 GT3

En l'espace d'un an, la Phase 1 a perdu 1 000 €, ce qui la positionne à 84 000 € en parfait état. Dans les faits, on trouve peu de véhicules en parfait état donc elles sont généralement moins chères. En ce qui concerne la Phase 2, elle n'a pas perdu un centime. Le prix du parfait état est à 92 000 €. Au risque de se répéter, très peu de GT3 sont réellement positionnées à ce prix, et elles se situent plutôt autour du bon état, dont la cote est de 76 000 €. Ce qui est déjà une belle somme. Pour revenir à l'avenir de la cote, les GT3 ne devraient pas trop souffrir. Lorsque l'on voit que l'une perd 1 000 € et que l'autre

Une GT2 483 ch Rouge Indien, avec jantes peintes en couleur carrosserie, pack Clubsport et pièces en carbone a tout du Graal introuvable. Bonne chance pour en trouver une comme cela, tant elles sont rares.

se stabilise, on peut s'attendre à ce que leur cote reste stable. Seuls les très, très beaux modèles pourraient monter un peu.

La GT3 RS n'a pas bougé non plus, mais c'est le grand écart entre le bon état (c'est-à-dire la plupart des modèles) et le parfait état : 115 000 € pour du bon état, 195 000 € en parfait état. Il faut rappeler qu'au plus fort de la spéculation, les GT3 RS s'étaient envolées autour de 220 000 €, sans que quiconque parvienne à comprendre pourquoi. Le marché de la 996 GT3 RS est l'un des plus compliqués, car personne ne sait trop comment se positionner. Elle est appelée à rester stable encore un moment.

#### 996 Turbo S

Elle a perdu 2 000 € au cours de l'année. Rien d'alarmant, d'autant que les Turbo S coûtent en moyenne 35 000 € de plus que les 996 Turbo. Elle devrait poursuivre sa baisse modérée.

#### 996 GT2

Il y a une vraie différence entre les versions 462 ch et les versions 483 ch. C'est simple, les versions 483 ch sont deux fois plus chères, avec des réalités différentes. En parfait état, une 462 ch cote aujourd'hui 135 000 €, elle a perdu 5 000 € en un an. Ce n'est pas rien mais à ce niveau de prix, c'est finalement assez peu. La 483 ch reste perchée à 285 000 € et n'a pas perdu un centime en un an. Il est bien difficile de prédire l'avenir de ces versions vraiment exclusives, rares et dont les transactions sont tout aussi rares. La 462 ch devrait louvoyer encore un peu, tandis que les transactions de versions 483 ch se font vraiment au cas par cas sur un marché de collectionneurs.







1

## NOS CONSEILS

### 996 GT3

En règle générale, on ne choisit pas entre la Phase 1 et la Phase 2. On préfère soit l'une, soit l'autre, ou alors le budget se charge de décider pour nous, car la Phase 2 reste plus chère. C'est avant tout une histoire de préférences personnelles. Certains préfèrent la singularité de la version 360 ch, d'autres préféreront la cohérence et l'allure plus moderne de la Phase 2.

Comme pour toutes les pistardes que nous aborderons dans ce hors-série, la première chose à faire est de vérifier si l'auto que vous convoitez n'a pas trop souffert d'un usage sur piste. Nous entendons par là que la caisse n'ait pas été tordue ou endommagée par un choc. Ensuite, ces deux générations sont très fiables. Sur la Phase 1, on sait que les freins et la boîte ont un peu de mal à refroidir, mais des parades ont été trouvées et les spécialistes savent régler le problème. Sur la Phase 2, ce sont les réglages de trains qui sont le principal souci. Pour savoir si une GT3 est bien réglée, il suffit de lâcher le volant en ligne droite. Si elle poursuit sa route sans dévier vers la droite ou vers la gauche, c'est qu'elle est bien réglée. Pour le reste, ce sont des modèles très fiables, le moteur est réputé incassable dans les deux cas. Par conséquent, on devra prêter une attention particulière à l'historique et au dossier d'entretien pour s'assurer que la GT3 en question est en aussi bonne condition que son aspect le laisse penser. A l'approche des 100 000 km, il y a aura certainement quelques frais à prévoir (embrayage, consommables), mais rien que de très normal pour des 911 capables de telles performances.

Sur la Phase 1 comme sur la Phase 2, la question d'opter pour une version Touring ou une Clubsport peut se poser, en fonction de vos attentes. Mais notre regard sur le marché semble confirmer que les Clubsport commencent à devenir plus chères, car elles

1. La 996 GT3 Phase 2 a inauguré un nouveau dessin de jantes, qui a perduré depuis.

2. L'arceau complet dans les GT3 était disponible sur demande spéciale auprès de Porsche Motorsport.

sont pleinement dans l'esprit extrême de ces modèles. Cela ne veut pas dire qu'il faille à tout prix une Clubsport, car les baquets ignifugés et l'arceau les rendent à la fois moins pratiques et moins confortables. C'est un choix, en fonction de vos attentes et de vos préférences. Au niveau des couleurs, la teinte dominante est le gris, qui était alors très à la mode. On trouve un peu de couleurs vives, il faut chercher davantage, mais on trouve de tout.

La GT3 RS revêt un aspect voiture de collection qui impose de se montrer d'autant plus exigeant sur l'état général et sur l'historique. Elle a connu les mêmes problèmes de trains avant que les 996 GT2 et les GT3 Phase 2. Nous n'avons pas eu vent de copies de GT3 RS sur la base de GT3, mais il faudra tout de même vérifier le numéro de châssis, car les numéros se confondent avec les GT3 normales. Sur l'étiquette de capot et sur le carnet d'entretien doivent figurer le code 996/680. →





# 911 Type 996

2003-2005

## 996 Turbo S

La 996 Turbo S est aussi fiable qu'une 996 Turbo normale, ce sont donc les mêmes choses qu'il faudra vérifier. D'abord, l'entretien, car la maintenance sur ces modèles est plus chère, mieux vaut donc éviter toute mauvaise surprise. Ensuite, au risque de jouer les oiseaux de mauvais augure, il vaut mieux vérifier le dossier complet et s'assurer qu'il s'agit bien d'un châssis de 996 Turbo, car il y a finalement assez peu de différences esthétiques entre une Turbo et une Turbo S et il est presque facile de transformer une Turbo normale en Turbo S. Mais la question qu'il faudra vraiment se poser est la suivante : faut-il vraiment payer 35 000 € de plus simplement pour avoir une Turbo S ? Difficile d'entrer dans ces débats rationnels alors que nous sommes dans le domaine de la passion, donc de l'irrationnel. Mais tout de même, les prestations en hausse de la Turbo S peinent à justifier un tel écart de prix, alors que la 996 Turbo est une 911 très capable et très performante. A moins que la 996 Turbo ne soit vraiment tombée trop bas... Surtout, attention de ne pas confondre les vraies Turbo S avec des Turbo X50, qui sont souvent présentées comme des Turbo S, à tort....

## 996 GT2

Nous arrivons à des niveaux de prix où les autos sont généralement soignées. Mais pour une 911 dont la vocation était l'attaque



1. L'intérieur de la Turbo S ne manque de rien. Un bon nombre d'exemplaires ont été vendus en Tiptronic.

2. La GT2 est une vraie bête, pas question de faire le clown à son volant.

maximum sur piste, on n'est jamais à l'abri de tomber sur un modèle qui aurait été accidenté. Il faut également savoir que les GT2 sont beaucoup moins kilométrées que les Turbo. Elles sont moins conçues pour avaler des milliers de kilomètres. Le seul exemplaire que nous ayons trouvé dans le réseau français affichait 50 000 km, ce qui n'est pas énorme. En coût d'entretien, la GT2 n'est pas beaucoup plus chère qu'une Turbo. Il faut faire attention au fait que l'on commence à trouver des répliques de GT2 sur la base de 996 Turbo. Il faut dire que





# VOTRE ASSURANCE PORSCHE

**AU MEILLEUR PRIX, LE SERVICE EN PLUS**

**CABINET**  
**Christophe MERIAN**  
depuis 1987

ASSURANCE COLLECTION DÉS 10 ANS REGROUPANT DES VÉHICULES MODERNES ET ANCIENS DANS UN SEUL CONTRAT

- Porsche de +10 ans (d'une valeur de 30000€) \_\_\_\_\_ 690€\*
- Boxster 718 S, Cayman S \_\_\_\_\_ 740€\*
- Macan, Cayenne, Panamera Turbo, 991 S \_\_\_\_\_ 890€\*

\* Exemple à partir de : tarif annuel selon zone, conditions d'accès respectées

**GARANTIES TOUS RISQUES** : avec assistance 0 km et sécurité du conducteur. **USAGE** : promenade, - 8.000 km/an, bonus 0.5



n° orias 07012543

**Tél. 03 88 54 29 39 - Fax 03 88 54 28 10 - christophe.merian@wanadoo.fr**

la conversion esthétique n'est pas très compliquée : on change le bouclier, l'aile arrière et on met des baquets à la place des sièges. Forcément, elles sont beaucoup moins chères, mais ce ne seront pas des GT2 pour autant.

Ce sont des Porsche très fiables, à l'exception, encore, des trains avant assez complexes à régler, problème qui ne touche pas les versions 483 ch.

Justement, le débat est là. Il y a très peu de différences entre les versions 462 ch et les versions 483 ch, mais ces derniers sont littéralement deux fois plus chers. Ne cherchez pas, nous entrons ici dans les sphères de la voiture de collection, et le meilleur du meilleur se paye toujours plus cher. D'autant que la 483 ch est très rare. D'ailleurs, près de vingt

ans après la sortie des premières GT2, nous avons toujours autant de mal à trouver les bons chiffres de production. D'après nos informations les plus récentes, il y aurait eu 1 196 versions 462 ch et seulement 91 versions 483 ch, ce qui aide à expliquer qu'elle soit si chère. Et quasiment introuvable. Si vous convoitez la version 483 ch, toutes les précautions doivent être prises, car on parle d'un chèque assez conséquent. Numéro de châssis, factures d'origine, carnet et factures d'entretien, bon état de la caisse, tout doit être passé au peigne fin. Vous achetez cette fois-ci une vraie voiture de collection. En tout cas, il ne faudra pas faire la fine bouche sur la couleur que vous recherchez, car en trouver une est déjà un miracle en soi... →





## QUELS MODÈLES POUR QUEL ÉTAT ?

### LES 996 GT3

Si vous voulez une idée de ce qu'est une GT3 Phase 1 en parfait état, en voici un exemple : un spécialiste allemand propose à la vente une GT3 couleur Perle d'Orange (très rare) avec 52 000 km, pack Clubsport et tout l'historique, pour 86 400 €. C'est cher, mais elle coche toutes les cases : couleur rare, historique, pack Clubsport, kilométrage modéré. Pour 64 900 €, nous trouvons un exemplaire gris, avec 113 000 km et pack Confort. Le marché commence à faire le tri...

Du côté des Phase 2, un spécialiste allemand propose un exemplaire Jaune Vitesse avec sièges baquets, pack intérieur carbone complet, 68 000 km pour 84 700 €, soit entre le bon état et le parfait état. Pour 94 000 €, une version Gris Arctique, pack Clubsport et avec 46 000 km était à vendre au Danemark.

Pour finir avec les GT3 RS, nous avons bien trouvé un exemplaire à 195 000 € en Belgique. Il s'agit d'un modèle à parements rouges avec moins de 29 000 km, annoncé « comme neuf » avec toute la documentation originale. Peu de points de comparaison, si ce n'est un autre modèle à parements bleus avec 76 600 km au compteur, à vendre pour 159 900 €.

#### LES PLUS

- Futur collector
- Fiabilité
- Look singulier de chaque version, surtout la Phase 1
- Sensations de conduite

#### LES MOINS

- Train avant fragile sur les Phase 2
- Les GT3 RS sont très chères
- Freins et boîte mal refroidis sur les Phase 1



Les GT3 RS avec parements en Bleu Mexico sont plus rares.

### MODÈLES DISPONIBLES

MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
996 GT3 360 ch	2000/2001	360 ch	80 000 €	70 000 €	60 000 €
996 GT3 381 ch	2003/2005	381 ch	87 000 €	77 000 €	67 000 €
996 GT3 RS	2004	381 ch	175 000 €	145 000 €	115 000 €



## LES TURBO S

On trouve soit du très classique, soit des configurations vraiment folles. Pour preuve, un coupé Rouge Indien, intérieur cuir fauve, Tiptronic, placages bois dans tout l'habitacle. Ce modèle était à vendre pour 79 500 € en Allemagne et ne sera pas nécessairement facile à vendre. Ou encore un cabriolet bleu, intérieur gris avec placages alu, encore en boîte Tiptronic. Avec 55 000 km au compteur, il était à vendre pour 92 900 €. Un cabriolet noir, intérieur noir, en boîte manuelle avec 77 000 km était quant à lui proposé pour 69 500 €.

### LES PLUS

- Parfaitement équipée
- Rareté
- Fiabilité

### LES MOINS

- Une Turbo X50 est moins chère et quasiment identique
- Difficile de la différencier d'une Turbo normale

MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
996 Turbo S	2005	450 ch	85 000 €	80 000 €	75 000 €
996 Turbo S Cabriolet	2005	450 ch	100 000 €	95 000 €	90 000 €



Turbo S cabriolet en Vert Olive (couleur spéciale) et intérieur cuir fauve spécifique à cette version.

## LES 996 GT2

En cherchant au niveau européen, on trouve des GT2. Au niveau français, il y en aurait beaucoup moins. Dans le réseau officiel français, un exemplaire gris Arctique, avec 49 900 km, pack Clubsport, est mis en vente pour 154 900 €. On trouve pas mal d'exemplaires autour de 120 000 €. Et surtout, UNE version 483 ch ! Un exemplaire Jaune Vitesse en Allemagne, pack Clubsport avec arceau cage, éléments extérieurs en carbone et seulement 16 400 km, et deuxième main. On ne fera pas beaucoup mieux, et elle était à vendre pour 260 000 €.

### LES PLUS

- Sensations brutes
- Déjà collector
- Image de la GT2
- Performances

### LES MOINS

- Exige des connaissances en pilotage
- Train avant difficile à régler
- Version 483 ch introuvable et très chère

MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
996 GT2 462 ch	2001/2003	462 ch	125 000 €	105 000 €	85 000 €
996 GT2 483 ch	2004/2005	483 ch	265 000 €	240 000 €	215 000 €



La GT2 462 ch possédait les mêmes jantes que la Turbo.



# 911 TYPE 997 PHASE 2 2010-2013





**C'est l'une des stars du marché de l'occasion actuellement. La 997 Phase 2 est l'une des versions les plus recherchées. Entre son moteur atmo, sa boîte PDK et un design qui ne vieillit pas, elle a tout pour plaire. Il y a tant de versions que vous trouverez forcément chaussure à votre pied.**





# 911 Type 997 phase 2

## 2010-2013

### PRÉSENTATION

#### Gamme Carrera GTS

La Carrera GTS fait son apparition au millésime 2011. Sans être révolutionnaire, elle apporte de la fraîcheur dans la gamme Carrera et se veut être une alternative plus sportive à la Carrera S, sans être aussi extrême que la GT3. Esthétiquement, le bouclier avant plonge un peu plus bas et possède une lèvre inférieure noire, qui rabaisse visuellement l'ensemble. Sur les flancs, on note une nouvelle lèvre inférieure noire de bas de caisse, et de discrètes signatures « Carrera GTS », mais elles peuvent être retirées sur demande. On notera surtout les jantes « RS Spyder » empruntées à la Turbo S, au look nettement plus sportif que les jantes de série des Carrera S. Surtout, les ailes arrière sont celles de la Carrera 4, elles sont donc plus larges. L'échappement sport est livré de série. La Carrera GTS sera disponible en deux et quatre roues motrices, en coupé comme en cabriolet. Le moteur est poussé à 408 ch à 7 300 tr/min grâce à l'utilisation du kit moteur X51, disponible en option sur les Carrera S. Le 0 à 100 est abattu en 4.6 s avec la boîte manuelle, et 4.4 s avec la boîte PDK. La suspension PASM est de série, combinée à des freins acier identiques à ceux de la Carrera S. Les réelles améliorations au niveau du châssis ont en fait déjà été mentionnées : les ailes larges et les jantes à serrage par écrou central sont les principaux changements. A l'intérieur, Porsche a misé sur un mix entre cuir et alcantara (qui deviendra un classique sur les



1. Le Bleu Riviera n'était pas disponible au catalogue de la 997, c'est une option spéciale.
2. Toutes les versions Carrera GTS disposaient d'ailes élargies.

générations suivantes). La partie centrale des sièges, le volant, le levier de vitesses, les revêtements des portes sont en alcantara, le reste est en cuir.

#### Gamme Turbo

La 997 Turbo Phase 2 est présentée au millésime 2010. Les modifications visuelles sont assez limitées, avec de nouveaux feux bi-xénon et de nouvelles grilles dans le bouclier avant. Le bouclier arrière est légèrement redessiné pour faire place aux nouveaux feux arrière effilés. Les sorties d'échappements sont un peu plus larges, tout comme les rétroviseurs. La surprise tient surtout à l'arrivée d'une déclinaison Turbo S de série,







reconnaissable à ses freins PCCB peints en jaune, ses jantes de 19 pouces type « RS Spyder » avec serrage par écrou central. Techniquement, le 6 cylindres à plat bi-turbo voit sa cylindrée portée à 3800cm<sup>3</sup> contre 3600 cm<sup>3</sup> pour la Phase 1. La nouvelle Turbo produit 500 ch entre 6 000 et 6 500 tr/min (contre 480 ch pour la Phase 1) et 650 Nm, la Turbo S monte à 530 ch entre 6 250 et 6 750 tr/min et 700 Nm. Surtout, la 997 Turbo Phase 2 dit adieu à la boîte Tiptronic au profit de la boîte PDK. Pour la Turbo, on peut choisir entre la boîte manuelle et la PDK, alors que la Turbo S n'est disponible qu'en PDK. Avec la Turbo, Porsche propose pour la première fois un volant à palettes, très attendu par les clients. Le dessin des jantes est nouveau, à cinq doubles branches pour la Turbo, et look

La Turbo S était proposée dans cette couleur de lancement baptisée Bleu Glacier.

RS Spyder pour la Turbo S. La suspension PASM est de série, les freins sont en acier pour la Turbo, et PCCB en carbone-céramique pour la Turbo S. Comme toujours, les Turbo sont en transmission intégrale. La Turbo S bénéficie en plus du PTV Plus, un différentiel électronique accouplé à la PDK, et de la suspension dynamique de moteur, ainsi que du Pack Sport Chrono Turbo de série. L'équipement est exempt de tout reproche, avec intérieur tout cuir, système audio Bose, PCM avec module de navigation, sièges à réglages électriques. La Turbo S va un peu plus loin, car elle embarque un total de 26 000 € d'options supplémentaires incluant volant sport à palettes, boîte PDK, phares directionnels, intérieur tout cuir bicolore etc. →

#### MODÈLES DISPONIBLES

MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
997 Carrera GTS	2011/2012	408 ch	82 000 €	76 000 €	70 000 €
997 Carrera GTS cabriolet	2011/2012	408 ch	88 000 €	82 000 €	76 000 €
997 Carrera 4 GTS	2011/2012	408 ch	86 000 €	80 000 €	74 000 €
997 Carrera 4 GTS cabriolet	2011/2012	408 ch	92 000 €	86 000 €	80 000 €
997 GT3 3.8	2010/2011	435 ch	108 000 €	100 000 €	92 000 €
997 GT3 RS 3.8	2010/2011	450 ch	152 000 €	140 000 €	128 000 €
997 GT3 RS 4.0	2011/2012	500 ch	330 000 €	320 000 €	310 000 €
997 Turbo 3.8	2010/2013	500 ch	96 000 €	86 000 €	76 000 €
997 Turbo 3.8 cabriolet	2010/2013	500 ch	99 000 €	90 000 €	81 000 €
997 Turbo S 3.8	2010/2013	530 ch	105 000 €	95 000 €	85 000 €
997 Turbo S 3.8 cabriolet	2010/2013	530 ch	109 000 €	99 000 €	89 000 €
997 Sport Classic	2010	408 ch	320 000 €	310 000 €	300 000 €
997 GT2 RS	2011	600 ch	330 000 €	310 000 €	290 000 €
997 Speedster	2011	408 ch	290 000 €	280 000 €	270 000 €



# 911 Type 997 phase 2

## 2010-2013



### Gamme GT3

La nouvelle GT3 arrive au salon de Genève 2010. Elle parvient à se différencier esthétiquement de l'ancienne génération grâce à ses nouvelles optiques et à un bouclier avant plus gros dont les prises d'air sont protégées par des grilles. L'extracteur au-dessus du bouclier est en trois parties. Surtout, le design de l'aileron a changé assez nettement. La Phase 1 disposait d'un aileron qui évoquait celui de la 996 GT3 Phase 1. Ici, il est davantage inspiré de la course avec une lame supérieure plus large reposant sur deux montants fixes. Sur les dérives de l'aileron, des inserts portant la mention « 3.8 » font référence aux 964 Carrera RS 3.8. Les extracteurs latéraux dans le bouclier arrière sont plus gros. Côté châssis, les portes et le capot avant sont en aluminium, le capot arrière est en carbone. La suspension PASM est abaissée de 30 mm par rapport à une Carrera, avec plusieurs paramètres réglables pour une utilisation circuit : hauteur, carrossage, voie et dureté des barres stabilisatrices. Un nouveau système de levage de l'essieu avant est proposé en option. Les jantes de 19 pouces sont à serrage par écrou central. Les freins de série sont en acier, les disques font 380 mm à l'avant. Les freins PCCB sont en option.

Comme pour la Turbo, la cylindrée de la GT3 passe de 3,6 litres à 3,8 litres. Ce moteur développe 435 ch à 7 600 tr/min et 430 Nm à 6 250 tr/min. Le régime maxi est positionné à 8 500 tr/min. L'échappement est spécifique à la GT3. La génération 997 Phase 2 s'en tient à la boîte manuelle à 6 rapports. L'habitacle est en cuir et alcantara. Ce sont les sièges sport qui sont installés de série, les baquets rabattables en carbone sont en option. Avec

Le Rouge indien a connu un certain succès sur la 997 GT3 phase 2. Notez les jantes dont le serrage se fait à l'aide d'un écrou central.

le pack Clubsport en option gratuite, il fallait impérativement commander les baquets en carbone. Ce pack comprenait un demi-arceau boulonné, un extincteur, un harnais 6 points pour le conducteur et un pré-équipement pour coupe-batterie. Seul le noir était proposé en couleur intérieure.

La déclinaison GT3 RS est elle aussi présentée en 2010. Le bouclier au ras du sol, les extensions d'ailes et l'immense aileron arrière reposant sur des montants extrudés donnent à la GT3 RS une allure de voiture de course comme jamais auparavant. Les combinaisons de couleurs sont plus nombreuses et Porsche est allé très loin sur les décors. Trois couleurs extérieures étaient proposées : Blanc Carrara, Bleu Aquatique et Anthracite. On pouvait ensuite associer ces couleurs à des parements Rouge Indien ou Or Blanc Métallisé. L'arceau pouvait être peint en Rouge indien et en Noir, et seul le noir était proposé pour l'habitacle. Le moteur prend pour base celui de la GT3. Il voit sa puissance portée à 450 ch à 7 900 tr/min et 430 Nm, un couple similaire à celui de la GT3. La suspension dynamique de moteur est de série. Par rapport à la GT3, le 0 à 100 est abattu en 4 s, soit un dixième plus vite, mais la vitesse de pointe perd 2 km/h, à 310 km/h. Seule la boîte manuelle est disponible, mais la GT3 RS est munie d'un volant-moteur mono-masse. Il y a très peu de différences au niveau du châssis : les ailes arrière ont été élargies de 44 mm au total et les ailes avant ont gagné 26 mm. La RS est montée sur des Michelin Pilot Sport Cup.

L'habitacle ressemble à celui d'une GT3 Clubsport : baquets en carbone recouverts de tissu ignifugé, harnais, arceau de sécurité et extincteur. Le PCM et la clim pouvaient être retirés gratuitement sur simple demande. →



30 ANNÉES  
D'EXPÉRIENCE



+ DE 4000  
PORSCHE VENDUES

03.88.18.28.00



Groupe PETIT JEAN

## VOTRE SPÉCIALISTE SPORT - PRESTIGE - COLLECTION

ACHAT, VENTE, DÉPÔT DE TOUT VÉHICULE DE SPORT ET DE PRESTIGE



### 991 CARRERA S 3L8 PDK 400CV

2012 Blanc carrara full cuir noir + surpiq TOE  
Clim auto bi-z Tempomat Parktronic AV+AR  
S.Sport élect + mém PASM PTV Bluetooth  
USB GPS Tactile + opt 58mkm carnet révisée  
CGF Superbe **77 800 €**



### BOXSTER 981 2L7 BV6 Méca 265CV

03/13 magnifique et rare assoc de couleurs  
bleu aqua m cuir + alcantara gris capote  
élect bleue faible kms PSE pot sport +  
bouton climat Volant SD mode sport 19" +  
options 39mkm **45 900 €**



### 991 CARRERA CAB PDK 350CV

2013 Gris quartz m cuir noir 1ère main  
Tempomat Clim auto bi-z PCM 3 GPS tactile  
USB Bluetooth 20" carrera S III S.Sport élect  
4 p + chauff + opt carnet exclusif Porsche  
59mkm **78 900 €**



### BOXSTER 981 2L7 PDK 265CV

2014 Etat magnifique Rouge indien clim  
auto bi-zone Volant S Design + palettes 19"  
carrera GT Noires Bose S. sports + chauff  
Xénons PDLs + options 39mkm **46 900 €**

MISE À JOUR QUOTIDIENNE DE NOTRE SITE

[WWW.FIRST-AUTOMOBILE.COM](http://WWW.FIRST-AUTOMOBILE.COM)



SUIVEZ-NOUS SUR



La pyramide 18, rue du Commerce / 67550 VENDENHEIM  
03.88.18.28.00 / [contact@first-automobile.com](mailto:contact@first-automobile.com)



# 911 Type 997 phase 2

2010-2013



1

## SENSATIONS DE CONDUITE

### Gamme Carrera GTS

Avant même de monter à bord de la GTS, elle sait se faire apprécier : ses ailes larges, ses jantes peintes en noir à écrou central témoignent déjà d'une certaine prestance. A l'intérieur, l'alcantara donne une sensation de sportivité et de luxe et prendre en mains le volant en alcantara donne déjà l'impression que l'on va prendre la piste. Mais lorsque l'on hausse le rythme, la Carrera GTS vous scotche au siège : les ailes larges, les suspensions un peu plus fermes que la Carrera S en font une alternative un peu plus sportive, plus efficace, sans rien sacrifier au confort et à la polyvalence. Il faut dire que bien peu

1. La Carrera 4 GTS se distingue par son bandeau arrière rouge. Il est absent sur les versions deux roues motrices.

2. Les feux arrière effilés sont l'un des signes distinctifs de la Turbo Phase 2.

d'exemplaires ont bénéficié d'une suppression des sièges à l'arrière comme cela était possible à l'époque. Il n'y a que sur les mauvais revêtements que sa fermeté supplémentaire se rappelle à vous, et on pourra regretter que l'échappement sport ne soit pas aussi sonore que celui de la 997 Phase 1, véritable référence en la matière. Avec l'option PASM Sport, votre GTS serait abaissée de 10 mm, encore un peu plus ferme et munie d'un différentiel à glissement limité. Tout cela contribuerait à la rendre encore plus efficace. Pour résumer, la Carrera GTS (ou la Carrera 4 GTS) offre un concentré de sportivité supplémentaire dans une auto qui demeure polyvalente, fiable et exclusive.

### Gamme Turbo

Par rapport à ce que l'on fait aujourd'hui en matière de performances et de réactivité, on redécouvre les sensations de la 997 Turbo. On constate un très léger temps de réponse à l'accélération. Ensuite, la 997 Turbo accomplit ce pour quoi on aime tant les Turbo : la poussée est violente et on en redemande à chaque fois. Prévenez votre passager, car les accélérations pourraient lui retourner l'estomac. Malgré ce déferlement de puissance, la Turbo reste prévenante grâce à ses quatre roues motrices, même s'il faudra rester vigilant à la réaccélération, car le train arrière peut se montrer baladeur à la limite ou dans des conditions difficiles. Il faut dire que la 997 Turbo n'avait pas les quatre roues directrices. Et puis, rappelons qu'une 997 Turbo S reste plus puissante qu'une 991 Turbo (530 ch contre 520 ch à la 991), elle a donc énormément d'énergie à revendre. Par rapport aux technologies d'aujourd'hui, on a presque l'impression que la direction n'est pas assistée. Les turbos étouffent en grande partie la sonorité dans l'habitacle, qui est donc assez discrète de l'intérieur. A l'extérieur, la

2







1

Turbo dégage cependant une sonorité très caractéristique, qui ressemble à un immense déchirement dans l'air. On n'y croit pas, jusqu'à ce que l'on entende une Turbo passer à toute vitesse dans une ligne droite sur piste. A l'intérieur, il ne lui manque rien, même si le PCM a un peu vieilli et que le chargeur de CD ne sert plus à rien. La palme de l'ambiance revient aux Turbo S qui auront pu bénéficier d'un intérieur tout cuir bicolore, très rare.

### Gamme GT3

Si l'on exclut l'ambiance à bord, on pourrait presque dire qu'à faible allure, une GT3 n'impressionne pas tant que cela. Elle est certes très ferme, mais reste utilisable, docile et sera capable de s'accommoder d'un trajet en ville. Côté confort, elle est un peu meilleure que la 997 GT3 Phase 1 qu'elle remplace. Mais vous, à bord de la GT3, vous savez

1. La GT3 reste une arme redoutable sur piste aujourd'hui.

2. La GT3 RS jouait encore plus la carte de la provoc' avec des décors vraiment décalées.

que vous êtes au volant d'une 911 vraiment spéciale. Lorsque vous vous êtes affranchi des ralentisseurs (merci, le système de levage de l'essieu avant optionnel), c'est une autre paire de manches. Écrasez l'accélérateur et vous avez affaire à une 911 radicalement différente : jusqu'à 5000 tr/min, l'accélération est déjà violente, mais passé ce régime et à l'approche des 8 000 tr/min, les hurlements du moteur deviennent de plus en plus aigus, on se retrouve collé au siège, les oreilles en feu et l'on a toujours tendance à passer le rapport suivant trop tôt, persuadé qu'on approche de la zone rouge alors qu'on n'est qu'à 7 000 tr/min. Passez le rapport suivant et la GT3 reprend sa marche diabolique vers le rupteur, le tachymètre s'affole et vous vous retrouvez très (trop ?) rapidement à des allures répréhensibles. La GT3 est une sportive hors normes. Côté comportement, une GT3 Phase →

2





# 911 Type 997 phase 2

## 2010-2013

1 est collée au sol lorsque le revêtement est parfait, mais elle sera beaucoup moins à l'aise sur les bosses et sur le mouillé, sauf à lui monter les pneus adéquats. Le freinage est irréprochable et le guidage de la boîte est excellent, même si son maniement reste ferme. Après tout, on est dans une GT3, pas dans une Fiat Panda !

A l'époque, le seul moyen de lui éteindre la lumière était de prendre le volant de la RS. Avec ses décos tout droit sorties des 24 heures du Nürburgring, son arceau et ses baquets ignifugés, elle vous plonge dans une autre ambiance. Pour le fun, vous mettez les harnais la première fois que vous en prenez le volant, avant de réaliser à quel point ils sont agaçants au quotidien. Avec la GT3 RS, tout le monde se retournera sur votre chemin, il faut le savoir. Ceux qui aiment la discrétion renonceront. A l'intérieur, nous aurions tendance à dire que l'absence de clim est un peu « too much » car cela vous rendra la vie dure au moindre rayon de soleil. SI le gain en performances est faible par rapport à une GT3, c'est dans la manière dont elle avale les virages que la RS s'illustre. Avec ses voies plus larges, la RS est encore plus rapide dans les enchaînements rapides. De plus, son caractère



1

1. Les montants en alu de l'aile donnaient d'autant plus l'impression que la GT3 RS était une voiture de course.

2. L'aile de la GT3 est légèrement plus discret. On vous verra tout de même arriver de loin.

entier vous obligera à rester concentré en permanence car la GT3 RS vit entre vos mains : elle est sportive, réactive, parfois brutale et l'adrénaline monte très vite à la tête. Sur piste, de réelles notions de pilotage vous seront utiles et sachez garder la tête froide et vous arrêter avant de vouloir aller toujours un peu plus vite, car elle vous fera payer vos erreurs. On sort d'une GT3 RS avec un sourire jusqu'aux oreilles et les poils des bras hérissés. Attention aux revêtements gras ou bosselés, elle n'y est vraiment pas à l'aise.

2







1

## QUELLES SATISFACTIONS ?

### Gamme Carrera GTS

Pour comprendre les satisfactions que vous apportera une GTS, il suffit de se mettre à la place des clients frustrés qui l'ont demandée au constructeur : « Oui, j'aimerais quelque chose de plus sportif qu'une Carrera S mais vraiment, la GT3, c'est trop de compromis. Elle est trop ferme, trop bruyante, et j'ai besoin des sièges arrière pour emmener mes enfants ». Autrement dit, vous aurez le meilleur et le plus sportif de la version Carrera. Un look un peu plus affirmé, une ambiance plus sportive à l'intérieur et un comportement un peu plus abouti. C'est l'un des meilleurs compromis, si ce n'est le meilleur compromis que l'on puisse attendre d'une 911.

### Gamme Turbo

On risque de vous surprendre, mais la 997 Turbo a déjà d'étonnantes sensations à revendre. La 991 est allée tellement loin au niveau technologique qu'à bord de la 997, on a presque l'impression qu'il s'agit de la dernière 911 Turbo analogique. La Turbo est encore disponible en boîte manuelle, elle n'a pas les quatre roues directrices, moins de technologie embarquée, une direction assistée classique (elle sera électrique sur la 991), bref... après la 997 Turbo, on entrera dans l'ère des vaisseaux spatiaux, et c'est cela que la 997 Turbo saura vous transmettre. Des performances d'un autre monde, une réelle polyvalence, du confort, mais toujours un soupçon de sensations brutes de décoffrage qui rappellent à tous ceux qui montent à bord ce qu'est une vraie 911 Turbo.

1. Le cabrio GTS est un excellent compromis entre polyvalence et sportivité, mais les 997 GTS restent chères.

2. La Turbo S avait des jantes spécifiques avec serrage par écrou central.

### Gamme GT3

Ah, c'est sûr, vous n'aurez pas le plaisir de vous chauffer les fesses en appuyant sur un bouton ou d'emmener vos enfants à l'école en les installant à l'arrière. A bord de la GT3, et plus encore de la GT3 RS, vous vous embarquez dans un monde de performance brutales, sans filtre et qui vous demandera de la concentration et de l'engagement. Les GT3 ont cette capacité étonnante de vous pousser à la limite en vous procurant un énorme plaisir : la vitesse, le son, les forces centrifuges, le sang qui monte et qui bat dans les tempes. C'est du plaisir, rien que du plaisir, et vous touchez du doigt le pilote de course que vous rêviez d'être lorsque vous étiez enfant dans votre voiture à pédales. Et vous aurez également le plaisir de posséder la 911 dont l'image est la plus forte de toutes : elle n'est pas la plus rapide (ce titre revient à la Turbo), mais elle est la plus extrême, la plus exotique, la plus désirée. →

2





## CONSEILS POUR BIEN ACHETER

### Les critères à surveiller

#### Gamme Carrera GTS

- Vous pouvez encore en trouver en centre Porsche avec la Garantie Porsche Approved
- Les capotes sur les cabriolets commencent à vieillir
- Vérifiez l'état de l'alcantara qui nécessite un peu plus d'entretien
- Tous les 6 000 km cumulés de circuit, les écrous centraux requièrent un peu de maintenance spécifique
- Beaucoup, beaucoup de modèles peints en Blanc Carrara

#### Gamme Turbo

- Certains modèles approchent de la barre des 100 000 km, vérifiez que l'historique soit cohérent et documenté. La barre des 10 ans est généralement la période où les historiques commencent à se perdre en route. Cela va générer un écrémage entre les beaux modèles et ceux dont la valeur risque de souffrir.
- Les PCCB sont très chers à remplacer, attention à leur état d'usure.



1

1. La grille d'aération sous le capot arrière a fait son apparition sur la GT3 Phase 2.

2. A l'avant, il est bien difficile de distinguer une Turbo Phase 2 d'une Phase 1. Les phares sont très légèrement différents.

#### Gamme GT3

- Faites attention à l'état des éléments mécaniques (suspensions, freins) car certains modèles ont fait beaucoup de piste. Nous approchons de la période où ces versions seront utilisées un peu moins intensivement sur piste.
- La peinture a pu souffrir des projections de gomme et de petits débris sur piste.
- Sur une voiture qui a fait de la piste, les factures d'entretien et de remplacement des consommables doivent être présentes pour attester que la voiture a été soignée, car les autos sont plus sollicitées sur piste. →

2







**03 88 93 85 14**  
**WWW.WACK-AUTOMOBILES.COM**



**992 CARRERA S 450 CV 3.0L PDK**

2019 / 22.500KM / 1ERE MAIN / BLANC PUR / FULL CUIR NOIR / PSE / PASM / CHRONO SPORT PLUS / BOSE / PTV / PADM / GARANTIE CONSTRUCTEUR / CARNET PORSCHE...  
**129.900€**



**CAYENNE COUPE HYBRID 462 CV**

2020 / 8.600KM / BLANC PUR / CUIR NOIR / PREMIERE MAIN / EN STOCK / SUSPENSION PNEUMATIQUE PASM / CHRONO SPORT PLUS... **104.900€**



**991 CARRERA 4S PDK 400 CV 3.8L**

2013 / 53.050KM / BLANC / FULL CUIR EXPRESSO / GPS / BLUETOOTH / CLIM BI-ZONES / PDLs / USB / CARNET FULL PORSCHE / 4 PNEUS NEUFS... **83.900€**



**TAYCAN 4S 571CV**

2020 / 9.506KM / NOIR / CUIR NOIR / BATTERIE PERFORMANCE PLUS / ACC / ELECTRIC SPORT SOUND / PASM / CAMERA / 5 PLACES / LIFT SYSTEM / PIRM RANGE MANAGER POMPE A CHALEUR / EN STOCK... **129.900€**



## OÙ LES TROUVER ?

### Gamme Carrera GTS

Euh, nulle part ? Bon, on exagère, mais il est clair que la 997 Carrera GTS est assez rare et difficile à trouver. Elle déserte progressivement le réseau officiel, même s'il en reste quelques-unes, et elles sont plutôt chez les pros, désormais. Ils en ont peu en stock, mais on en trouve une par-ci, une par-là, et au bout du compte, cela fait une petite quarantaine de voitures proposées en France par des pros. Il y en a aussi chez les particuliers, elles sont moins chères.

### Gamme Turbo

Il y a eu beaucoup plus de Turbo que de GTS, donc il est plus simple d'en trouver dans le réseau. Elles ne sont pas légion, mais il y en a et le réseau officiel saura en trouver si vous les mandatez pour cela. Les spécialistes indépendants en rentrent aussi de plus en plus. Il n'y en a pas tellement chez les particuliers.

### Gamme GT3

Elles ne sont pas si simples à trouver et nous avons l'impression qu'il y a davantage de Phase 1 en vente que de Phase 2. En France, on trouve seulement deux GT3 RS dans le réseau officiel et aucune GT3, et seulement



1

1. Il n'y a pas de différence esthétique à l'arrière entre la Turbo et la Turbo S.

2. Cette couleur dont nous ignorons le nom était une nuance expérimentale qui n'a jamais été proposée au catalogue.

douze exemplaires de GT3 ou GT3 RS sur un célèbre site de petites annonces en ligne, réparties presque équitablement entre les spécialistes indépendants et les particuliers. Achetez chez un particulier uniquement si vous connaissez très bien les Porsche et la GT3 en particulier, car c'est une auto très chère et acheter sans garantie est tout de même un peu risqué.



2





1

## AVENIR DE LA COTE

### Gamme Carrera GTS

A ce jour, le maître-mot semble être stabilité. Entre juillet 2019 et juillet 2020, les coupés ont pris entre 500 et 1000 € et les cabriolets n'ont pas bougé. Pas mal pour des voitures dont la valeur en parfait état oscille entre 86 000 € pour la Carrera GTS coupé et 97 000 € pour une Carrera 4 GTS cabriolet. Vont-elles se tenir aussi bien à l'avenir ? On peut tout de même émettre l'ombre d'un doute car les

1. Ces bandes décoratives ont été ajoutées par le propriétaire.

2. Depuis la génération 997, les GT3 ont adopté une double sortie d'échappement centrale, comme sur les Cup.

possesseurs de 997 GTS voudront fatalement se tourner un jour ou l'autre vers une 991 Carrera GTS, ou même une 997 GT3. Ce ne sont certes pas les mêmes budgets, mais à ce niveau de prix, rien n'est impossible. On pourrait donc s'attendre à ce que les 997 Carrera GTS décotent progressivement, d'autant qu'elles restent très chères.

### Gamme Turbo

Les Turbo n'ont pas bougé. Les Turbo S, en revanche, ont perdu environ 5 000 €. Cette baisse sur les Turbo S devrait affecter les Turbo à un moment ou un autre, mais il nous paraît logique que les Turbo S poursuivent leur baisse. Elles n'ont pas encore atteint leur prix plancher, la baisse devrait se poursuivre et l'écrémage du marché devrait débuter.

### Gamme GT3

2 000 € perdus par la GT3 et par la GT3 RS en un an, c'est peu. Et se projeter sur le plus long terme est délicat pour un modèle qui a déjà le potentiel d'une future voiture de collection. On voit difficilement sa cote monter en flèche, ou même remonter progressivement, cela nous semble prématuré. Logiquement, les GT3 et GT3 RS devraient connaître une petite baisse progressive, alimentée par l'arrivée des futures 992 GT3, ce qui va mettre beaucoup de 991 sur le marché et tirer les 997 vers le bas. C'est un schéma logique, mais le marché nous a habitués à des réactions très imprévisibles depuis 2015. La tendance à court terme plaide pour la stabilité. A moyen terme, on attend plutôt une baisse modérée. →

2





## NOS CONSEILS

### Gamme Carrera GTS

Arrivée en toute fin de cycle de la génération 997, la Carrera GTS est ce qu'on pourrait appeler un oiseau rare. N'allez pas croire pour autant qu'il s'agisse du prochain investissement à la mode, cette époque est révolue. Seulement, il y en a très peu sur le marché et sa cote est restée élevée. C'est peut-être son plus gros problème car, selon un professionnel réputé pour vendre beaucoup de 991 Carrera GTS, la 997 Carrera GTS est restée très cher au regard des alternatives que l'on peut avoir pour le même prix : on peut s'offrir une 991 Carrera S en parfait état, il y a vraiment de quoi hésiter. Cela dit, c'est à vous de décider si vous préférez une GTS un peu plus rare, un peu plus sportive et un peu plus brute ou une 991 plus moderne, dernière atmosphérique, sans cette note sportive que savent si bien distiller les GTS. Entre une Carrera GTS et une Carrera 4 GTS, les différences sont presque inexistantes : l'une a quatre roues motrices, et pas l'autre. Si vraiment vous ne voulez pas d'une quatre roues motrices, vous vous fermez des portes pour peu de choses, car les deux modèles sont excellents. Reste à dresser un cahier des charges et là encore, nous vous souhaitons bien du courage. Côté couleurs, c'est blanc, blanc, et blanc. C'est un peu exagéré, mais une majorité de modèles ont été vendus en Blanc Carrara. En recherchant dans toute la France, on trouve tout de même une Rouge Indien et une Macadamia. Le reste,



1. Les Carrera GTS adoptent le kit X51 de série, il permet de porter la puissance à 408 ch.
2. L'intérieur des GTS se distinguait par la présence fournie d'alcantara.

c'est blanc, gris noir. Alors imaginez si vous recherchez spécifiquement une Carrera 4 GTS cabriolet en Rouge Indien ou Jaune Vitesse... La patience est le maître mot, d'autant plus si vous souhaitez certains équipements spécifiques. La Carrera GTS ne manque de rien, mais l'intérieur tout cuir-alcantara restait une option. De série, il n'y avait pas de cuir sur la planche de bord et sur le haut des portes, et au risque d'insister, ces intérieurs tout cuir sont des options appréciées et demandées par les clients. Il y a également des modèles qui possèdent un intérieur tout cuir sans alcantara. A l'image de ce modèle Macadamia que nous avons trouvé en ligne, avec un intérieur cuir Cocoa. Autrement dit, trouver la configuration de vos rêves va rapidement virer au casse-tête. Rappelez-vous qu'acheter une voiture d'occasion, c'est aussi faire des compromis. A vous de voir ce qui est absolument indispensable et ce sur quoi →





**CONTACTEZ-NOUS**  
**40€ offerts**  
lors de votre souscription.\*

**GAGNEZ  
EN ASSURANCE,  
ET VOUS EN PROFITEREZ  
ENFIN SANS LIMITE !**



**Assurer votre Porsche peut vous coûter  
moins cher que pour une voiture classique**  
grâce à notre assurance au km !

Philippe Croiseau, Porschiste passionné, et son équipe de spécialistes seront heureux de vous conseiller sur la solution d'assurance la plus adaptée à votre Porsche et à son utilisation.



**DEVIS ET SOUSCRIPTION RAPIDE** par Tél. **04 77 54 06 17** ou via notre site **www.flat-pass.com/auto.php**

ORIAS N° 07021004



# 911 Type 997 phase 2

## 2010-2013

vous êtes prêt à transiger. Dernier sujet, celui des jantes : en option, on pouvait également demander des jantes Carrera S à serrage par cinq écrous. Elles sont un peu moins dans l'esprit de la GTS mais elles passent très bien et en cas de crevaison, il sera peut-être plus simple de démonter cette jante que celle à écrou central qui nécessite un outil spécifique et dont le couple de serrage est spécifique. Mais bon, on pousse le bouchon on peu loin, là...

### Gamme Turbo

Le navire amiral de la gamme ne manque de rien. C'est une tendance et elle ne se dément pas avec la 997 Turbo. Dans le cas de la 997 Phase 2, on peut toutefois se poser une question : vaut-il mieux une Turbo ou une Turbo S ? En soi, une Turbo est déjà très bien équipée, et le constructeur a su différencier la Turbo de la Turbo S, essentiellement par le volume d'équipements. On peut douter de l'apport réel des PCCB par rapport aux freins acier, si ce n'est pour impressionner votre voisin. Pour le reste, c'est aussi une question d'image et d'envie. La Turbo S remporte le duel de l'image, cette petite lettre magique ayant décidément un effet très irrationnel chez les porschistes, mais nous sommes dans le domaine de la passion. La Turbo S sait également se différencier esthétiquement de la Turbo, avec des jantes spécifiques, et même un intérieur bicolore optionnel dans certains cas. En bref, vous ne manquerez de rien dans la Turbo, et si vous ne voulez pas absolument le top du top, elle vous conviendra



1. La PDK est de série sur la Turbo S. Notez le volant à palettes.

2. Intérieur bi-ton noir-bleu Glacier. Une nuance originale mais très rare.

parfaitement. Si vous aimez avoir le must, tournez-vous vers la Turbo S. On rappellera toutefois qu'en termes de budget, ce n'est pas la même chose. En parfait état, il faut compter 96 000 € pour une Turbo, 105 000 € pour une Turbo S. La réalité du marché fait qu'il y a très peu d'exemplaires qui répondent aux critères du parfait état, ils sont plutôt entre le bon état et le parfait état. Un coupé Turbo en bon état s'échange entre 76 000 € et 85 000 €. En résumé, il faut rallonger le chèque de 10 000 € pour avoir une Turbo S. Et finalement, ce n'est pas si mal, car une Turbo S embarquait 26 000 € d'options supplémentaires à l'époque, donc on s'y retrouve plutôt bien. Côté kilométrage, difficile d'établir une moyenne, on trouve de tout. En cherchant dans le réseau allemand, on tombe sur des modèles affichant entre 1700 (!!) et 109 000 km. Disons que la







tendance est plutôt sur des modèles tournant autour de 45 000 km jusqu'à 70 000 km, ce qui reste un gros intervalle, nous vous l'accordons. Côté configurations, noir et gris dominent les débats, avec un seul exemplaire rouge. On ne lui connaît pas de problème de fiabilité, il faut tout de même préciser que, comme toujours avec les Turbo, les coûts de maintenance seront un peu plus élevés : les consommables sont un peu plus gros, le démontage des radiateurs demande plus d'heures de main d'œuvre, donc le budget d'utilisation quotidien est plus élevé. Il faut en tenir compte, surtout si vous voulez la conserver en parfait état de fonctionnement. Si vous optez pour une Turbo S, nous aurions tendance à vous conseiller d'en rechercher une avec les jantes à écrou central, les jantes à 5 écrous ont parfois été choisies mais elles correspondaient plutôt à la Turbo. Enfin, si vous aimez l'originalité, sachez que des intérieurs bicolores noir-crème et noir-bleu titane ont été proposés exclusivement pour la Turbo. Assez difficiles à trouver, mais ils valent le détour. Enfin, la couleur de lancement du modèle était le Bleu Glacier. Elle ne court pas les rues, mais elle a elle aussi un certain intérêt.

### Gamme GT3

En ce qui concerne la GT3, disons qu'il existe trois configurations possibles. La normale, avec les sièges sport conventionnels, est la plus confortable. La version sport (l'appellation n'a rien d'officiel), avec les sièges baquets optionnels et sans arceau. Enfin, la Clubsport (celle-ci est officielle) avec arceau, baquets et harnais. Cette dernière est vraiment réservée à ceux qui souhaitent limer de la piste car elle est assez peu pratique au quotidien. Les versions normales et sport sont tout aussi capables de prendre la piste, mais elles s'adressent plutôt à des acheteurs qui souhaitent aussi s'en servir pour rouler plus régulièrement sur petites routes, ou pourquoi pas s'en servir pour une sortie club. Dans ce cadre, il reste assez pratique d'avoir tout l'espace arrière disponible, alors qu'il est condamné par l'arceau de sécurité dans une Clubsport. Cela offre un peu de place

La GT3 n'était disponible qu'avec la boîte manuelle.

pour des bagages, des vestes, une paire de chaussures... Si vous souhaitez limer de la piste assidûment, tournez-vous plutôt vers une GT3 Clubsport. Côté couleurs, le blanc domine largement les débats. Elle a pourtant été présentée en Rouge Indien, mais les clients voulaient du blanc, qui était redevenu très à la mode sur les voitures de sport. Les configurations plus originales demanderont donc beaucoup de patience. Au cours de nos recherches, nous avons trouvé une GT3 « confort » Gris Météor, freins PCCB et ceintures Jaune Vitesse, comme quoi on peut tomber sur de belles choses, mais il faut fouiller... Les kilométrages dépassent rarement 50 000 km, mais prêtez une attention particulière aux historiques d'entretien. Sur ces voitures qui liment de la piste, un entretien impeccable est requis.

On pourrait croire que la GT3 RS est réservée aux pistards purs et durs, mais il y a également ceux qui l'aiment pour son image, et cela vaut pour toutes les générations de GT3 RS. Mais généralement, si l'on se porte acquéreur d'une GT3 RS, on posera ses roues sur la piste un jour ou l'autre. Dans le cas contraire, vous n'imaginez pas ce que vous loupez, même si cela ne nous concerne pas. Nous n'irons pas jusqu'à dire qu'elle est plus facile à trouver qu'une GT3 normale, disons que l'offre est à peu près similaire pour les GT3 et les RS. Le Gris est la couleur la plus répandue, le plus souvent avec des parements rouges. En cherchant bien, on trouve toutes les combinaisons de couleurs, mais les parements en Or Blanc métallisé sont moins courants. D'une manière générale, on vérifie les mêmes choses sur une GT3 et sur une RS. Sur toutes les Porsche, si le lettrage des étriers de freins est jauni, c'est que la Porsche en question a fait beaucoup de piste. Ce n'est pas rédhibitoire, mais c'est un bon indicateur, surtout si le vendeur vous annonce qu'elle n'a pas roulé sur piste. Les kilométrages sont assez disparates. On trouve des modèles avec moins de 10 000 km. Ces derniers sont plutôt réservés aux collectionneurs. La plus kilométrée affichait 66 890 km, ce qui est presque élevé pour une GT3 RS. →



## QUELS MODÈLES POUR QUEL ÉTAT ?

### LES CARRERA GTS

Preuve qu'on en trouve de très belles, un spécialiste indépendant proposait un superbe exemplaire de Carrera GTS, PDK, peint en Argent GT, avec sièges baquets, finitions alu et seulement 20 000 km, pour 84 900 €. Pile au prix du parfait état, et vous en avez ici la définition exacte : une auto avec des options singulières et un kilométrage faible. Bravo, c'est une belle affaire. On trouve également un modèle blanc, sans intérieur tout cuir, avec 30 000 km pour 94 900 €. Cette dernière est un peu chère. De l'autre côté du spectre, un cabriolet GTS noir, intérieur noir avec 71 000 km, était mise en vente par un particulier pour 81 900 €, un prix proche de la cote « bon état ». Et visiblement, cet exemplaire n'avait rien à se reprocher, il était entretenu en centre Porsche avec un bon suivi. Nous sommes simplement sur une voiture à la configuration plus courante avec davantage de kilomètres, mais cela reste une excellente GTS et il n'y a aucune raison de s'en détourner. En gros, pour le même budget, on a soit une GTS coupé vraiment parfaite, ou une GTS cabriolet qui a roulé et qui est restée très soignée. Le constat vaut également pour les Carrera 4 GTS.

#### LES PLUS

- Look sportif
- Rareté
- Intérieur cuir alcantara
- Comportement plus sportif

#### LES MOINS

- Reste très chère
- Pas facile à trouver
- Très peu de choix dans les couleurs



Carrera GTS Jaune Vitesse et Carrera 4 GTS Bleu Aquatique.

MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
997 Carrera GTS	2011/2012	408 ch	82 000 €	76 000 €	70 000 €
997 Carrera GTS cabriolet	2011/2012	408 ch	88 000 €	82 000 €	76 000 €
997 Carrera 4 GTS	2011/2012	408 ch	86 000 €	80 000 €	74 000 €
997 Carrera 4 GTS cabriolet	2011/2012	408 ch	92 000 €	86 000 €	80 000 €





On reconnaît ici une Turbo à ses jantes à serrage par 5 écrous.

## LES TURBO

Commençons par le haut du panier : dans le réseau français, une Turbo S cabriolet Argent GT, intérieur tout cuir naturel Rouge Carrera avec des éléments AluDesign. Nous sommes ici en présence d'une auto avec une teinte spéciale (c'était une option plus chère), le cuir le plus haut de gamme et des finitions Porsche Exclusive. Son kilométrage est de 35 000 km, ce qui est assez faible, et ce cabriolet était à vendre pour 117 500 €. Soit une cote un peu au-dessus du parfait état, mais vous savez à quoi vous attendre : un véhicule exceptionnel. Pour 85 000 €, on s'offre une Turbo S coupé Gris Météor, intérieur noir avec PCCB et 109 000 km au compteur. Pile dans la fourchette de la cote « bon état » pour la Turbo S coupé. Ce constat se vérifie aussi avec les Turbo normales. Comme pour les Carrera GTS, cette Turbo n'avait rien à se reprocher, elle était vendue dans le réseau allemand avec une garantie Porsche Approved. La preuve que pour un budget plus faible, on peut acheter très intelligemment et ne pas perdre trop d'argent à la revente.

### LES PLUS

- Performances
- Équipement pléthorique
- Très polyvalente

### LES MOINS

- Cote toujours en baisse
- Les PCCB n'apportent pas grand-chose
- Difficile de trouver de la couleur

MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
997 Turbo 3.8	2010/2013	500 ch	96 000 €	86 000 €	76 000 €
997 Turbo 3.8 cabriolet	2010/2013	500 ch	99 000 €	90 000 €	81 000 €
997 Turbo S 3.8	2010/2013	530 ch	105 000 €	95 000 €	85 000 €
997 Turbo S 3.8 cabriolet	2010/2013	530 ch	109 000 €	99 000 €	89 000 €



Les PCCB sont de série sur la Turbo S.



# 911 Type 997 phase 2

## 2010-2013

### LES GT3

Peu de modèles dans le réseau. En France, seulement deux GT3 RS : une blanche à parements rouges, affichant 15 000 km, et à vendre pour 149 900 €. Au regard de notre cote, cela semble honnête. Un autre modèle coche pile poil la case du bon état : grise à parements rouges, avec 67 000 km au compteur, à vendre pour 142 800 €. C'est cohérent. Pour les GT3, nous avons dû aller chercher en Allemagne, nous avons trouvé un seul modèle. Une blanche, avec 33 000 km, freins acier et sièges confort. Positionnée à 119 900 €, elle semble élevée par rapport à la cote du parfait état. La GT3 RS 4.0 est hors catégorie.

### LES PLUS

- Moteur et sensations
- Imbattable sur piste
- Sans filtres
- Cote relativement stable

### LES MOINS

- Difficile à trouver
- Peu de couleurs
- Peu confortable
- Manque de polyvalence

MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
997 GT3 3.8	2010/2011	435 ch	108 000 €	100 000 €	92 000 €
997 GT3 RS 3.8	2010/2011	450 ch	152 000 €	140 000 €	128 000 €
997 GT3 RS 4.0	2011/2012	500 ch	330 000 €	320 000 €	310 000 €



La GT3 RS proposait des décos en Rouge Indien ou Or Blanc métallisé.

MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
997 Sport Classic	2010	408 ch	320 000 €	310 000 €	300 000 €
997 GT2 RS	2011	600 ch	330 000 €	310 000 €	290 000 €
997 Speedster	2011	408 ch	290 000 €	280 000 €	270 000 €





L'alcantara pouvait être marié à un intérieur tout cuir étendu dans la GTS, comme c'est le cas ici.

## LES OPTIONS INDISPENSABLES

### Gamme Carrera GTS

**Boîte PDK :** cela est sujet à débat, car nous étions encore dans la période où la boîte manuelle était appréciée. Mais avec la 997 Phase 2, les clients sont beaucoup plus friands de PDK.

**Intérieur tout cuir-alcantara :** les sièges cuir-alcantara étaient de série, tout comme la majeure partie des habillages en alcantara mais, avec cette option, vous aurez un peu plus de cuir et visuellement, cela valorise beaucoup l'habitacle.

### Gamme Turbo

Il y a déjà quasiment tout, difficile de parler d'options indispensables.

### Gamme GT3

**Pack Clubsport :** En exagère un peu, certains d'entre vous préfèrent une version confort. Disons que sur le long terme, ce sont les versions Clubsport qui seront les plus demandées.

**Régulateur de vitesse :** Sans cela, priez pour votre permis, car on se retrouve vite à 160 en ayant l'impression d'être à 90 km/h.



Le volant de la GT3 RS possède un marquage central. Les portes s'ouvrent par des lanières.

Régulateur de vitesse.



# 911 TYPE 991 PHASE 1 2012-2017





**La 991 est presque devenue une icône avant même d'avoir vieilli. Dernier 911 de série à bénéficier d'un moteur de série, elle jouit d'une cote d'amour au plus haut : très belle, fiable et très performante, elle coche toutes les cases qui font d'elle une 911 très demandée en occasion. De la Carrera à la GT3 RS, elle répondra à toutes les attentes.**





## PRÉSENTATION

### Gamme Carrera

Lors de son lancement au salon de Francfort, la 911 type 991 dissimule un concentré de nouvelles technologies sous une plastique modernisée et respectant les codes du passé. Les versions Carrera et Carrera S sont présentées simultanément, les cabriolets arriveront dès novembre 2011. Les modèles Carrera 4 et Carrera 4S à transmission intégrale arriveront fin 2012.

La version Carrera développe 350 ch à 7400 tr/min. Cela fait 5 ch supplémentaires par rapport à la précédente génération, mais le poids est en baisse de 40 kg grâce à l'utilisation massive d'aluminium pour la carrosserie. La Carrera S voit sa puissance portée à 400 ch à 7 400 tr/min, soit un gain plus notable de 15 ch. En creusant l'écart de puissance entre les versions Carrera et Carrera S, le constructeur a voulu accroître l'intérêt des versions S, toujours plus prisées des porschistes. La nouvelle boîte mécanique de la 991 dispose d'un septième rapport, il ne sert qu'à réduire la consommation de la Porsche à vitesse stabilisée, et ce rapport ne peut être passé que lorsque l'on est au moins en 5ème. A l'usage, celle-ci est moins pratique qu'une boîte 6, et elle sera largement supplantée par la boîte séquentielle PDK, choisie par environ 90 % des clients.

L'empattement de la 991 est de 2450 mm, il a été allongé de 100 mm au profit de la stabilité et de l'habitabilité. La suspension PASM inaugurée sur la 997 Carrera S Phase 1 reste



1. Le bandeau rouge entre les feux est caractéristique des versions à quatre roues motrices.

2. Le cabriolet est de plus en plus polyvalent, et reste aussi performant qu'un coupé.

une option sur la 991 Carrera, elle est installée de série sur la Carrera S. La hauteur de caisse est alors réduite de 10 mm. La 911 Carrera est campée de série sur des jantes de 19 pouces, et 20 pouces pour la Carrera S. Du côté du design, les feux avant adoptent une forme ovale plus marquée que sur la génération précédente, tandis que les feux arrière sont affinés, au point que l'arrière a semblé un peu massif sur la 991. Sur les Carrera 4, le constructeur a reconduit le bandeau rouge faisant la jonction entre les feux arrière, et la partie centrale du bandeau est désormais éclairée. Dans l'habitacle, on découvre pour la première fois une console centrale montante faisant la jonction avec le tableau







de bord. Sur la PDK, on retrouve le volant à boutons poussoirs, le volant à palettes est une option. La couronne du volant, les poignées de fermeture des portes, les accoudoirs et les sièges sont en cuir. Le cuir étendu est une option, et l'on pouvait aller très loin dans la personnalisation à coups d'éléments additionnels. L'écran tactile est plus grand, le maniement est plus ergonomique. En 2014, Porsche surprend tout le monde avec le retour du concept originel de la Targa. Le toit coulissant en verre est remplacé par un panneau de toit démontable reposant sur un arceau et une bulle arrière en verre translucide. Cependant, ce toit se manœuvre

La 991 Targa est revenue aux origines avec une lunette arrière en verre fixée à un arceau. Mais désormais, le toit se déplie automatiquement.

électriquement, à l'arrêt, alors que jusqu'à la 964, il fallait le démonter manuellement. Porsche joue à plein la carte du neo-retro et au niveau esthétique, le pari est réussi. La Targa ne sera disponible qu'en quatre roues motrices (versions Targa 4 et Targa 4 S). La Carrera GTS fait son apparition en 2015. Ce n'est pas tout à fait une surprise mais cette fois-ci, Porsche a poussé le concept de la GTS beaucoup plus loin en la positionnant vraiment comme un modèle intermédiaire entre la Carrera S et la GT3. Sa couleur de lancement, le Rouge Carmin, fait sensation. Esthétiquement, elle se différencie également par un pack SportDesign à l'avant et à l'arrière. →

### MODÈLES DISPONIBLES

MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
991 Carrera	2012/2015	350 ch	81 000 €	71 000 €	61 000 €
991 Carrera S	2012/2015	400 ch	86 000 €	76 000 €	66 000 €
991 Carrera Cab	2012/2015	350 ch	88 000 €	78 000 €	68 000 €
991 Carrera S Cab	2012/2015	400 ch	94 000 €	84 000 €	74 000 €
991 Carrera 4	2013/2015	350 ch	87 000 €	77 000 €	67 000 €
991 Carrera 4S	2013/2015	400 ch	94 000 €	84 000 €	74 000 €
991 Carrera 4 cab	2013/2015	350 ch	92 000 €	82 000 €	72 000 €
991 Carrera 4S cab	2013/2015	400 ch	100 000 €	90 000 €	80 000 €
991 Targa 4	2014/2016	350 ch	105 000 €	95 000 €	85 000 €
991 Targa 4S	2014/2016	400 ch	120 000 €	110 000 €	100 000 €
991 "50 ans"	2014	400 ch	152 000 €	142 000 €	132 000 €
991 Carrera GTS	2015/2016	430 ch	112 000 €	102 000 €	92 000 €
991 Carrera GTS cab	2015/2016	430 ch	122 000 €	112 000 €	102 000 €
991 Carrera 4 GTS	2015/2016	430 ch	114 000 €	104 000 €	94 000 €
991 Carrera 4 GTS cab	2015/2016	430 ch	122 000 €	112 000 €	102 000 €
991 Targa 4 GTS	2015/2016	430 ch	140 000 €	130 000 €	120 000 €
991 Black Edition	2015/2016	350 ch	87 000 €	77 000 €	67 000 €
991 Black Edition cabriolet	2015/2016	350 ch	98 000 €	88 000 €	78 000 €
991 Turbo	2014/2016	520 ch	125 000 €	110 000 €	95 000 €
991 Turbo cab	2014/2016	520 ch	135 000 €	120 000 €	105 000 €
991 Turbo S	2014/2016	560 ch	138 000 €	123 000 €	108 000 €
991 Turbo S cab	2013/2015	560 ch	145 000 €	130 000 €	115 000 €
991 GT3	2013/2015	475 ch	135 000 €	115 000 €	95 000 €
991 GT3 RS	2015/2017	500 ch	172 000 €	157 000 €	142 000 €
991 R	2016	500 ch	310 000 €	290 000 €	270 000 €



# 911 Type 991 phase 1

2012-2017



Les jantes de 20 pouces sont empruntées à la Turbo S et sont peintes en noir satiné. A l'arrière, une grille peinte en noir mat est installée sur le capot arrière et une autre petite grille fait la jonction entre les feux. La Carrera 4 GTS conserve un bandeau lumineux. Toutes les versions GTS disposent des ailes arrière élargies des versions Carrera 4. Le moteur produit 430 ch à 7 500 tr/min (au lieu de 400 ch pour une Carrera S). Le pack Sport Chrono est de série, et l'ensemble est disponible soit en boîte manuelle, soit en boîte PDK. L'intérieur est très raffiné, avec beaucoup d'alcantara que l'on retrouve sur la partie centrale des sièges, le levier de vitesse, le volant, le ciel de toit des coupés. En option, un pack intérieur GTS permet de bénéficier d'un cuir étendu avec surpiqures grises ou rouge carmin. La Carrera GTS sera disponible en coupé, cabriolet et Targa.

## Gamme Turbo

La 911 Turbo fait son apparition en 2014. Les versions Turbo et Turbo S sont présentées simultanément. Le constructeur la présente comme nouvelle à 90%. La grande nouveauté, c'est d'abord la présence de la boîte PDK de série, et surtout l'absence de la boîte manuelle, même en option. La nouvelle 911 Turbo fait un nouveau bond dans le domaine de la haute technologie et du Grand Tourisme sans compromis. Mais la Turbo, c'est avant tout un moteur, et cette nouvelle 911 remplit son office. La version Turbo embarque un six cylindres à plat de 3,8 litres. Il produit 520 ch entre 6 000 et 6 500 tr/min pour un couple maximal de 660 Nm. Le Pack Sport Chrono

Sur les Carrera GTS, la grille de refroidissement est faite de petites lames en noir mat. Sur la Carrera GTS, le bandeau central est remplacé par de petites grilles.

est recommandé afin d'abattre les meilleures accélérations : le 0 à 100km/h est alors annoncé en 3,2 s avec une vitesse maximale portée à 315 km/h. La Turbo S va encore plus loin. La puissance maximale atteint 560 ch entre 6 500 et 6 750 tr/min pour un couple maximal de 750 Nm. Une véritable force de la nature capable de se catapulte de 0 à 100 en 3,1 s (le Pack Sport Chrono est ici de série) et de croiser à 318 km/h.

Côté châssis, on note la présence de la suspension PASM de série et de l'incontournable transmission intégrale. Le constructeur propose également les roues arrière directrices et le système de châssis dynamique PDCC capable de limiter le roulis en appui. Ce dernier est de série sur la Turbo S. Signalons également la présence d'un système d'aérodynamique active baptisé PAA (Porsche Active Aerodynamics) : une bavette sous le spoiler avant travaille de concert avec la lame supérieure de l'aileron arrière et leur inclinaison s'adapte en fonction de trois modes de conduite : Start, pour les économies de carburant. Le mode Speed s'active automatiquement à partir de 120 km/h, pour aller chercher la pénétration dans l'air pour des accélérations maximales, et Performance afin de générer l'appui au sol le plus élevé possible. On gère le mode Performance en sélectionnant la touche Sport Plus du pack Sport Chrono. Les freins PCCB sont de série sur la Turbo S. Les sièges baquets sport avec coque en carbone sont proposés en option. Question design, la Turbo reprend des codes respectés depuis des décennies : bouclier avant incorporant d'immenses entrées d'air,



des prises d'air dans les flancs, des ailes arrière élargies de 28 mm par rapport la 997 Turbo, et plus larges que celles d'une 991 Carrera, et un aileron arrière doté d'une partie supérieure escamotable permettent de la reconnaître au premier coup d'œil. On notera également quatre sorties d'échappement trapézoïdales spécifiques à la Turbo, ainsi que deux nouveaux modèles de jantes : les jantes de 20 pouces Turbo, et les jantes de 20 pouces Turbo S à écrou central, ces dernières étant livrées de série sur la Turbo S.

Enfin, la Turbo est comme d'habitude pourvue d'un équipement très riche. Système audio Bose, système de communication et de navigation, intérieur tout cuir avec sièges réglables électriquement, climatisation automatique, interface USB, jantes de 20 pouces, peinture métallisée, toit en alcantara sont de série. La Turbo S enfonce le clou avec des habillages en carbone, les radars d'aide au stationnement, les rétroviseurs extérieurs Sport Design et la possibilité de commander un intérieur tout cuir bicolore noir-rouge Carrera.

### Gamme GT3

Il faut attendre le salon de Genève 2014 pour voir arriver la nouvelle 991 GT3. Sans faire la révolution, elle ne manque pas de faire sensation. Esthétiquement d'abord, rien ne manque. Elle adopte les ailes élargies de la Carrera 4, soit 44 mm de plus que la précédente génération. L'avant se caractérise par son bouclier avant aux prises d'air fortement ajourées et protégées par des grilles. Ces grilles servent à protéger les radiateurs très exposés. Les jantes à cinq doubles branches font désormais 20 pouces, le serrage est à écrou central. De série, elles sont peintes en platine satiné. A l'arrière, un aileron surmonte le capot, permettant



1

1. On reconnaît ici une Turbo. La Turbo S a de petites extensions en plastique à chaque extrémité des prises d'air latérales.

2. La 991 GT3 a repris une formule gagnante qui perdure depuis la 996 GT3. Superbe !

d'apporter de l'appui pour un usage sur circuit. Le bouclier arrière est percé de sorties d'air permettant d'accélérer l'écoulement d'air hors des passages de roues et une double sortie de pot centrale parachève le coup d'une 991 GT3 esthétiquement réussie.

Le moteur atmosphérique cube 3.8 litres. Il produit 475 ch à 9 000 tr/min, un régime très haut perché obtenu grâce à des commandes de soupapes par leviers oscillants. Il est muni de l'injection directe et d'une suspension dynamique permettant de limiter les mouvements d'inertie. Le moteur est plus léger de 25 kg par rapport à celui de la 997, mais il connaîtra quelques soucis de jeunesse à la GT3 (vous « La question qui dérange »). La GT3 ne sera disponible qu'en boîte PDK, ce qui fera beaucoup jaser les porschistes, déçus de ne plus pouvoir passer les vitesses →

2





# 911 Type 991 phase 1

## 2012-2017

à la volée. Ce sera le plus gros reproche fait à la GT3, mais la recherche de performances absolues sur circuit justifiait ce choix. Les performances sont à la hauteur : 3,5 s de 0 à 100 et 318 km/h en pointe. La caisse est abaissée de 30 MM par rapport à une 911 Carrera et la GT3 est munie pour la première fois de roues arrière directrices. Combinées à des jantes plus grandes et des pneus plus larges, la tenue de route et l'efficacité de la GT3 sont inégalées dans l'histoire de la 911 et du constructeur. Le rapport poids puissance est de 3,0 kg/ch, le système de freinage possède 6 pistons à l'avant, 4 à l'arrière, et les freins PCCB en alliage de carbone/céramique sont proposés en option.

Dans l'habitacle, on retrouve l'atmosphère si particulière des GT3 : les sièges sport sont de série, habillés partiellement de cuir tandis que la partie centrale est en alcantara. On retrouve cette matière sur les contre-portes, le volant et le sélecteur de boîte PDK. Un pack clubsport GT3 permet d'installer un demi-arceau de sécurité, des harnais et un pré-équipement pour extincteur et coupe-batterie. Cela suppose toutefois de commander les baquets sport en carbone qui sont une option. On retrouve la console centrale montante de la 991, mais l'ambiance est plus spartiate. On peut commander le système audio Bose en option. La GT3 RS ira encore plus loin. Sa cylindrée est portée à 4 litres, le moteur développe 500 ch à 8 800 tr/min. Elle n'est disponible qu'avec la boîte PDK qui inaugure une fonction Pit Speed permettant de limiter la vitesse lorsque vous rentrez dans les stands sur un circuit. La caisse est aussi large que celle de la 911 Turbo dont elle reprend les entrées d'air dans les flancs. Le capot avant et le toit sont rainurés et l'aileron arrière



**1.** La GT3 a connu un souci mécanique en début de carrière : un support de biellette un peu fragile, mais Porsche a remplacé tous les moteurs défectueux immédiatement.

**2.** La GT3 RS en ultraviolet : probablement la couleur la plus rare du catalogue.

semble avoir été emprunté sur une voiture de compétition. Des ouïes sont perforées dans les ailes avant, elles permettent d'accélérer la circulation de l'air dans les passages de roues pour améliorer la tenue de route.

Côté châssis, les jantes avant sont en 20 pouces, et en 21 pouces à l'arrière, c'est une première sur la 911. Les freins sont identiques à ceux d'une GT3. Le capot avant est en carbone, le toit est en magnésium : cela permet d'alléger la GT3 RS mais aussi de réduire son centre de gravité au profit de l'agilité. Les roues arrière directrices sont de série. L'habitacle ne fait aucun compromis : les sièges baquets en carbone sont de série, ainsi qu'un demi-arceau qui occupe la plage arrière dépouillée. Le volant, la partie inférieure de la planche de bord et la partie centrale des sièges sont en alcantara. Les harnais de sécurité sont en option.

Quatre couleurs seulement sont proposées : Blanc, Argent GT, Orange Fusion et Ultraviolet. Trois packs intérieurs peuvent se marier avec l'extérieur : bicolore noir-orange fusion, bicolore noir-gris, ou noir. →

2



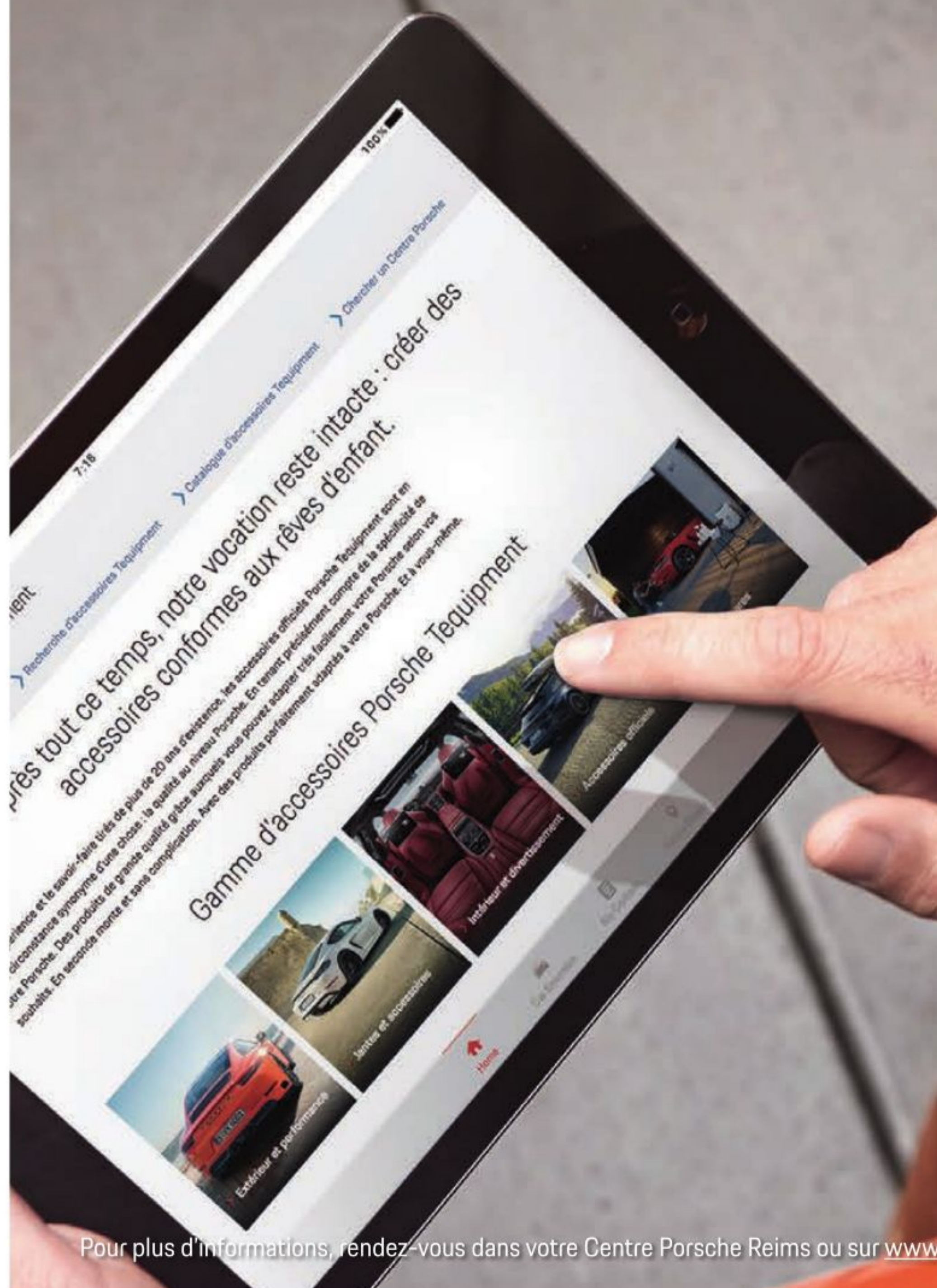


# Démarrez la personnalisation de votre Porsche.

## Porsche Tequipment.

Démarrez la personnalisation de votre modèle grâce à Porsche Tequipment. Pack SportDesign, échappements sport, monogrammes ou encore siège pour enfant, profitez d'un large choix de produits et équipements spécifiquement conçus pour votre sportive.

**Centre Porsche Reims**  
12 Rue Léna Bernstein  
51100 Reims  
Tél. : 03 26 88 80 00  
[reims.centreporsche.fr](http://reims.centreporsche.fr)



Pour plus d'informations, rendez-vous dans votre Centre Porsche Reims ou sur [www.porsche.fr/tequipment](http://www.porsche.fr/tequipment)



**PORSCHE**



# 911 Type 991 phase 1

2012-2017



1

## SENSATIONS DE CONDUITE

### Gamme Carrera

Pour celui qui a déjà conduit une 911, monter à bord de la 991 n'a rien de déroutant. On retrouve une planche de bord au dessin familier avec les cinq compteurs sous les yeux. Seule la console centrale montante pourra dérouter, car si l'on compare avec une 911 ancienne, elle occupe beaucoup d'espace. Il faut admettre que niveau ergonomie, cette console centrale a pris un coup de vieux car la profusion de boutons n'aide pas à s'y retrouver, et il faut souvent détourner les yeux de la route pour trouver la bonne fonction. La 991 est par ailleurs assez large, il faut un peu de temps pour s'habituer à ses proportions généreuses. En revanche, la direction électromécanique et la boîte PDK permettent de se sentir plus à l'aise, car elles s'occupent de tout et ces technologies facilitent grandement la conduite à faible allure. On se concentre sur le volant et sur la route. A faible allure et même en ville, la 991 est une Porsche facile à vivre, confortable et finalement

1. On reconnaît les versions Carrera à leurs échappements ovales.

2. La console centrale montante est la principale nouveauté dans l'habitacle de la 991.

assez rassurante. Les trajets autoroutiers s'engloutissent sans réfléchir, le module de navigation reste relativement performant bien que ces 911 commencent à prendre un peu d'âge. Le système audio Bose permettra aux mélomanes de satisfaire leurs envies de musique. A ce titre, le système audio de base est parfois un peu limité, même si la 991 reste relativement silencieuse sur les longs trajets autoroutiers. Et lorsque l'on hausse le rythme, on a affaire à une tout autre 911 au caractère joueur, presque provocateur. Le moteur atmosphérique respire à plein poumons et on a parfois l'impression de retrouver le même caractère que dans une 996 GT3. C'est dire la santé de ce moteur qui n'a pas peur de prendre des tours et dont la sonorité est vraiment réussie, même sans échappement sport. On recommandera tout de même l'échappement sport pour profiter à fond de la sonorité métallique de ce moteur capable de monter très haut dans les tours et dans les aigus. Mettez la PDK en mode Sport Plus et la voiture se transforme. Elle répond à la moindre sollicitation, le moteur monte dans les tours sans relâche et elle mènera un train d'enfer sur les petites routes à tel point qu'il vous faudra de sacrées compétences en pilotage pour la mener aux limites. La suspension PASM apporte beaucoup de rigueur au châssis qui répond nettement aux changements d'assiette. Tout au plus pourra-t-on reprocher un peu trop de souplesse dans la suspension avant des cabriolets, mais à part cela, la 991 est impériale. Au risque de se répéter, son moteur et sa sonorité contribuent pour beaucoup au plaisir de conduite. Même s'il est un peu en retrait, le moteur Carrera de 350 ch sait lui aussi procurer de belles sensations. Au passage, quelques mots sur le cabriolet qui ne cesse de se montrer lui aussi plus pratique et plus facile à vivre. La capote peut toujours se déplier automatiquement en roulant, et on doit saluer que le filet anti-remous se déplie et se replie lui aussi électriquement sur simple pression d'un bouton. Il en devient beaucoup plus facile d'usage et facilite la vie du possesseur de cabriolet. Si vous préférez la Targa, vous embarquez dans un autre monde où l'élégance prime sur tout le reste. La suspension avant de la Targa est la plus

2







souple de toutes les 991 (on ne dit pas qu'elle est montée sur ressorts, attention !) et le poids élevé du toit en verre alourdit l'arrière. Elle n'en reste pas moins très dynamique et performante. Seulement, elle tient moins la comparaison avec un coupé ou un cabriolet. Enfin, on lui a souvent reproché de générer des remous d'air froid au niveau du cou des passagers. Personne n'est parfait. Au volant, les versions GTS sont le meilleur compromis de toute la gamme 991. Elles ont déjà l'avantage d'être très bien équipées, mais son comportement est également meilleur que celui d'une Carrera S. Le train avant est légèrement plus incisif, le train arrière est rivé au sol et l'échappement dégage une sonorité plus rocailleuse que les autres modèles Carrera, même en échappement sport. L'efficacité de son châssis est d'autre part liée aux ailes arrière élargies. En définitive, c'est par petites touches que la GTS se différencie de la S, mais au bout du compte, cela finit par vraiment se ressentir. Les clients ne s'y sont pas trompés.

### Gamme Turbo

Il faut le voir pour le croire. La 911 Turbo fait partie de ces machines capables de vous coller la tête dans le siège avec une poigne que l'on peine à décrire. La Carrera S, c'est un sportif régulier. En comparaison, la Turbo est un athlète de Cross-Fit : puissante, rapide, endurante et infatigable. Et surtout, elle possède une force que l'on ne soupçonne pas. Les deux turbos apportent beaucoup de couple à la Turbo : la moindre pression sur l'accélérateur sollicite cette force d'entraînement et permet à la Turbo de hausser l'allure sans forcer. Mais lorsque l'aiguille du compte-tours s'emballe, vous sentez une impulsion dans votre dos, le fameux coup de pied aux fesses de la Turbo. Même s'il est gommé par la présence de deux turbos, les sensations sont palpables et la 911 Turbo affole le tachymètre et son conducteur à la même vitesse. Avec son châssis plus

1. La GTS a droit à beaucoup d'alcantara. On remarque ici le pack intérieur GTS avec coutures Craie.
2. On arrive à trouver des couleurs vives sur la 991 Turbo, mais la majorité sont dans des coloris sombres.

large et ses quatre roues motrices, elle se joue des longues courbes avec la même facilité, imperturbable en toutes circonstances. Elle sera moins à son aise dans les épingles, mais même ici, il faut garder le sens de la mesure : elle avalera aussi les virages serrés à très grande vitesse et pourra s'arrêter avec la même sérénité. On pourra reprocher deux choses à une Turbo : d'abord, la facilité avec laquelle elle prend de la vitesse et le grand confort qu'elle offre peuvent presque blaser le conducteur, dans la mesure où ce confort et cette facilité de conduite gommement un peu les sensations. A ce titre, ce sont presque les passagers qui vivront le plus de sensations fortes à bord d'une Turbo ou d'une Turbo S. Ensuite, son poids élevé fait qu'elle sollicite beaucoup les pneus et les freins, et elle sera moins à son aise sur circuit où les pneus souffrent le martyr. A part cela, quelle auto. →





# 911 Type 991 phase 1

## 2012-2017

Sa réputation n'est pas usurpée. On pourrait même dire qu'une Turbo suffit largement. A ce niveau de puissance, les 40 ch de la Turbo S se ressentent à condition de sauter de l'une à l'autre. Et la Turbo est déjà un tel vaisseau spatial...

### Gamme GT3

« Côté sensations, rien de comparable... » Tels sont les mots de notre rédacteur en chef Marc Joly lorsqu'il prend le volant d'une 991 GT3. Cela est en grande partie dû à ce moteur dont les vocalises semblent inarrêtables.

Jusqu'à 6 000 tr/min, on sent d'ores et déjà que la GT3 n'est pas là pour plaisanter, mais ce sont ces derniers 3 000 tr/min qui vous achèveront : rien n'arrête l'envolée de la GT3 dans les aigus, elle vous plaque au siège et passe le rapport supérieur avec un à-coup caractéristique avant de repartir de plus belle ? Prenons le risque de le dire : vous ne vous en lasserez pas de sitôt. Son châssis exige cependant quelques compromis : d'abord, les pneus mixtes ne seront pas à leur avantage sous la pluie, la prudence est de mise. Pour le reste, la fermeté du châssis vous rappellera à point nommé que vous êtes à bord d'une 911 faite pour la piste, même si de gros efforts ont été entrepris afin de la rendre plus polyvalente. Mais une GT3 reste une GT3. Aujourd'hui, on peut envisager un long trajet dans une GT3 sans problèmes. Les enchaînements de virages vous sauteront littéralement au nez, la GT3 est d'une efficacité impressionnante et il vous faudra garder votre sang froid, car vos limites seront probablement atteintes avant celles de votre auto. Les antipatinages sont plus permissifs, restez vigilant. Quoi qu'il en soit, même si la GT3 est pointue, difficile à emmener à la limite



1. Avec les sièges Sport Plus, difficile de faire la différence entre l'intérieur d'une GT3 et celui d'une GTS.

2. Niveau comportement et sensations de conduite, rien n'est comparable à la GT3 et à ses montées en régime jusqu'à 9 000 tr/min.

et parfois inconfortable, elle est grisante. Vous faites corps avec la machine et elle délivre des sensations mécaniques que peu d'autos savent encore distiller aujourd'hui. Vous n'en sortirez pas indemne.

La RS est encore plus extrême. A ce niveau de puissance, difficile d'affirmer que l'on perçoit spontanément les 25 ch supplémentaires, mais la RS fait tout pour vous propulser dans une ambiance radicale : les baquets, l'arceau, les harnais, tout cela vous donne l'impression d'être au volant d'une voiture de course et cela fait monter l'adrénaline. Elle est d'autant plus à l'aise sur revêtement lisse et avale les grandes courbes comme si de rien n'était. Dans les virages serrés, vous sentez le travail des roues arrière directrices qui lui confèrent une agilité que n'avait pas sa devancière. Quant au moteur, il se passe de la moindre critique : c'est une machine à sensations fortes. C'est ce cocktail d'adrénaline, de vitesse et de refus du compromis qui rend la GT3 RS si attirante. Et si vous n'en avez jamais conduit, les premières accélérations vous offriront leur lot de frayeurs.

2







1

## QUELLES SATISFACTIONS ?

### Gamme Carrera

En premier lieu, vous aurez le plaisir de conduire la dernière 911 de série à moteur atmosphérique. La 991 Phase 2 passera au moteur turbo. Elle est donc la dernière 911 à proposer cette puissance haut perchée qui déboule à l'entrée des 4 000 tr/min. Cette 911 est de plus très fiable, son look vieillit très bien et il s'agit d'une auto confortable et polyvalente. Bref, vous êtes bel et bien à bord d'une 911, moderne et dont les performances demeurent de premier plan. La profusion de versions (Carrera, Carrera 4, S GTS, coupé, cabriolet, Targa) vous garantit de trouver le modèle qui conviendra le mieux à votre usage. Il s'agit d'autre part d'un modèle très recherché, qui sera donc assez facile à revendre.

### Gamme Turbo

C'est la reine de la route. Question image, vous aurez une 911 Turbo, ce n'est pas rien. Vous aurez le privilège de faire partie de ceux qui auront roulé en 911 Turbo. Qui plus est, la 991 Turbo est une 911 très moderne, vous pourrez tout faire avec : aller chercher le pain, avaler 600 kilomètres en quelques heures, et même faire un peu de piste. Et tout cela dans un confort d'un autre monde, avec la possibilité de faire parla poudre comme bon vous semble. Car soyons honnête, il n'y aura pas grand-monde qui sera en mesure de vous suivre tant la 991 Turbo est rapide. Une 911 à tout faire, un sommet de la gamme, du grand luxe, une icône automobile. Que vous faut-il de plus ? Pour ne rien gâcher, elle a déjà perdu le plus gros de sa valeur et la décote sera désormais bien plus progressive.

1. La GT3 RS est encore plus extrême que la GT3. Et il faut être conscient que vous ne passerez jamais inaperçu.

2. La GTS est souvent perçue comme le meilleur compromis de la gamme 911 : à la fois très sportive, avec un look caractéristique, mais tout en restant utilisable au quotidien.

### Gamme GT3

La GT3 et la GT3 RS sont aujourd'hui au sommet, question image. Peu de 911 suscitent autant d'attirance et de fascination. Vous serez l'heureux propriétaire d'une 911 inclassable, dont on ne se lasse guère et qui vous donnera des frissons lors de chaque trajet. Vous aurez par ailleurs le plaisir de profiter de l'un des meilleurs moteurs jamais sortis des chaînes de Stuttgart et d'une sonorité à peine croyable. Cela fait beaucoup de superlatifs, mais la GT3 est ainsi : on en perd ses mots, il faut l'essayer pour y croire. Elle sera parfaitement à son aise sur circuit et elle est aujourd'hui assez confortable pour voyager (même si clairement, la GT3 RS sera moins à l'aise dans cet exercice). →

2





## CONSEILS POUR BIEN ACHETER

### Les critères à surveiller Gamme Carrera

- Les historiques commencent à se perdre en route. La 991 Approche des dix ans, il vaut mieux une auto soignée. Tous les passages en centre Porsche sont enregistrés dans le système informatique du réseau Porsche.
- Attention à l'électronique qui peut se montrer capricieuse. Elle pourrait vous causer plus de soucis que la mécanique, très fiable.
- Les modèles très bien équipés sont plus recherchés, donc sont plus chers.

### Gamme Turbo

- Acheter une 991 Turbo sans historique, c'est la promesse d'avoir des ennuis. Pourquoi une auto si moderne et entretenue presque à 100 % dans le réseau n'aurait pas d'historique documenté ou retraçable ?
- Le kilométrage aura une grande influence sur le prix de vente. Celles qui ont beaucoup roulé seront bien moins chères, mais risquent de poursuivre leur décote plus rapidement.
- Elles sont toutes très bien équipées, ce sont les détails qui pourront finalement changer une configuration : couleurs, habillages, finitions, il suffit de peu pour faire la différence entre une belle Turbo et une autre bien plus singulière.

### Gamme GT3

- Les toutes premières GT3 (les 700 premiers modèles, approximativement) ont souffert d'un petit problème de jeunesse : un support de biellette un peu fragile avait tendance à casser, entraînant un incendie du moteur. Porsche a immédiatement stoppé



1. Le GPS a pris un petit coup de vieux, mais il reste performant.
2. Les moteurs des 991 sont très fiables.

la production jusqu'à résoudre le problème et tous les modèles ont été rappelés chez le concessionnaire pour un échange standard. Il n'y a pas vraiment lieu de s'inquiéter, mais il faut le savoir.

- Sur ces modèles exclusifs, le kilométrage a une vraie influence sur la valeur de l'auto. C'est paradoxal, c'est dommage, car ces modèles procurent encore plus de plaisir et devraient rouler beaucoup. Mais les acheteurs ont des barrières psychologiques...
- Il n'y a pas de souci à acheter un modèle qui aurait fait beaucoup de piste, ces 911 sont faites pour ça. En revanche, assurez-vous que l'entretien ait été soigné : les trains roulants, les freins, la caisse encaissent plus de contraintes lors de roulages intenses sur piste. Aucun frais d'entretien ne doit avoir été négligé.
- Il y a certainement quelques exemplaires qui ont tapé sur circuit. A surveiller de près.
- La production de la GT3 RS a été très élevée en raison d'une demande très forte à sa sortie, au sommet de la bulle spéculative. →







# Préserver l'authenticité de votre Porsche Classic.

## Notre mission.

Le Centre Porsche Classic Rouen est le seul en France à proposer un espace entièrement dédié à la restauration, l'entretien et la vente des modèles Porsche Classic. L'expertise et le savoir-faire d'une équipe spécialisée à votre disposition.

## Centre Porsche Classic Rouen

2 bis Route du Havre

76 150 Saint-Jean-du-Cardonnay

Tél. : 02 32 96 71 50

[www.rouen.centreporsche-classic.fr](http://www.rouen.centreporsche-classic.fr)



PORSCHE



# 911 Type 991 phase 1

2012-2017

## OÙ LES TROUVER ?

### Gamme Carrera

Réseau officiel, spécialistes indépendants, et mêmes petites annonces entre particuliers. La 991 en gamme Carrera est partout. Cela étant, on peut dire que ce sont les centres Porsche et les spécialistes indépendants qui se disputent le marché. Les 991 les plus anciennes sont âgées de seulement huit ans, ce qui signifie que le réseau officiel est en mesure de proposer une garantie Porsche Approved, l'une des meilleures du marché. Vous aurez davantage tendance à trouver des versions GTS, Turbo, GT3 dans le réseau alors que les gammes Carrera s'invitent de plus en plus dans le stock des spécialistes indépendants. Il faudra encore un peu de temps avant que l'on trouve beaucoup de Turbo ou de GT3 chez les spécialistes car ces modèles sont encore entretenus dans le réseau officiel et en sortent peu.

### Gamme Turbo

Pour un modèle qui fête tout juste ses cinq ans, l'adresse la plus recommandée est forcément celle de votre Centre Porsche. Le réseau officiel saura trouver ce genre de modèle, et il est assez courant qu'ils en aient un stock. Il convient de signaler que nous commençons à trouver quelques modèles chez les spécialistes indépendants. C'est somme toute assez normal, car cette période des cinq ans correspond souvent à celle au terme de laquelle un modèle moderne a encaissé le plus



1

1. La GTS a aussi existé en version Targa

2. Notez ici les extensions en plastique sur les prises d'air du bouclier avant : elles sont réservées à la Turbo S.

fort de sa décote, et des acheteurs sollicitent leur spécialiste indépendant afin qu'il se mette en chasse. Un coupé Turbo S en bon état s'affiche aux alentours de 95 000 €, et moins de 108 000 € pour les coupés Turbo S, alors que ces modèles approchaient des 200 000 € neufs avec beaucoup d'options. Dans le réseau, vous pourrez en plus bénéficier de la garantie Porsche Approved, une vraie assurance tous risques sur des modèles qui sont par ailleurs intégralement remis en état par le Centre Porsche avant d'être remis en vente. Le réseau officiel nous semble donc être le meilleur interlocuteur pour une 911 Turbo. Insistons sur le fait que le parc d'occasions en



2





France est naturellement moins fourni qu'en Allemagne, il faudra se montrer patient, mais les Centres Porsche savent se procurer ce genre de modèles.

### Gamme GT3

Le réseau officiel est encore une fois le premier fournisseur de GT3 et de GT3 RS de cette génération. Ce sont des modèles qui ont moins de cinq ans, qui coûtent encore très cher et qui peuvent bénéficier d'une garantie Porsche Approved dont il serait dommage de se passer, surtout sur ces modèles très pointus. Il faut savoir que le marché de la GT3 est assez cyclique. Ce sont des véhicules

1. Le Rouge Indien était la couleur de lancement de la GT3. De fait, on peut en trouver en rouge sans trop de mal sur le marché de l'occasion.

2. L'alcantara de couleur était réservé à la GT3 RS : on avait le choix entre Noir, Orange Fusion, et Craie.

qu'on utilise peu en hiver : la saison de circuit dure de mai à octobre, et c'est vers les mois de mars -avril que les acheteurs se manifestent. Quel intérêt de payer 140 000 € en octobre une voiture qui ne servira pas avant mai ? C'est donc un marché actif pendant seulement une grosse moitié de l'année. On trouve aussi ces modèles chez des spécialistes indépendants : dans la mesure où les GT3 et GT3 RS ont connu une période de spéculation, beaucoup d'acheteurs souhaitent en acquérir une et ce sont des modèles qui ont eu tendance à sortir assez vite du réseau officiel pour se retrouver sur les marchés secondaires. →





# 911 Type 991 phase 1

## 2012-2017

### AVENIR DE LA COTE

#### Gamme Carrera

La tendance est plutôt baissière. Même si ces modèles sont appréciés, recherchés et que la demande est forte, ils observent actuellement une légère tendance à la baisse. Notre dernier pointage positionne une 991 Carrera S en parfait état à 86 000 €, soit 4 000 € perdus en un an. L'ensemble des Carrera suivent plus ou moins cette tendance assez logique, car les 991 Phase 2, plus modernes et mieux équipées, ne sont pas beaucoup plus chères. Il y a donc tout lieu de se poser la question au moment de franchir le pas.

#### Gamme Turbo

Au risque de se répéter, les 911 Turbo ont déjà fortement décoté. Il fallait compter environ 167 000 € pour un coupé Turbo neuf en 2014, et plus de 212 000 € pour une Turbo S cabriolet. On peut aujourd'hui trouver une Turbo coupé à partir de 95 000 €, et 123 000 € pour une Turbo S cabriolet. Un sacré gadin qui reste parfaitement normal pour des voitures d'à peine cinq ans. La décote va se poursuivre, mais de manière plus progressive. Oui, la 991 Turbo va continuer de baisser, ce n'est pas un modèle collector. Ses prix devraient se stabiliser d'ici cinq ans au mieux. Ensuite, une période plus stable devrait s'enclencher. Il n'en reste pas moins qu'un tel bijou technologique à ce prix reste un très beau compromis si vous en avez les moyens.

#### Gamme GT3

En septembre 2016, nous pointions une GT3 en parfait état à 149 000 €, et les GT3 RS s'échangeaient encore au-dessus de à



1. Quatre couleurs étaient disponibles pour la GT3 RS : Blanc, Argent GT, Orange Fusion et Ultraviolet

2. Sur cette photo, on constate l'absence de filet anti-remous. Ce dernier se déploie électriquement sur simple pression d'un bouton. C'est à la fois rapide et pratique.

194 000 €. Lors de notre pointage de juin 2020, une GT3 en parfait état coûte désormais 140 000 €, et 180 000 € pour la GT3 RS. Soit une baisse de 9 000 € pour les GT3, 14 000 € pour les RS. Au fond, c'est bien normal, ces modèles très récents subissent une décote annuelle assez naturelle, même si les GT3 figurent parmi les modèles qui tiennent le mieux la cote. Il y aura toutefois une baisse naturelle, entretenue par deux phénomènes : d'abord, les amateurs les utilisent, roulent sur piste, et ces modèles connaissent donc une forme d'usure normale qui entraîne une baisse de leur cote. Ensuite, les GT3 et GT3 RS Phase 2 sont arrivées, et les acheteurs avec de gros moyens changent souvent pour la nouvelle, ce qui enrichit l'offre de modèles d'occasion et tire les prix à la baisse. Enfin, rappelons que la production de la 991 GT3 RS Phase 1 a été particulièrement importante : elle est sortie au sommet de la bulle spéculative et le constructeur a augmenté ses volumes de production. En comparaison, la GT3 RS Phase 2 est très rare. →





# Transformez vos rêves en réalité dans votre Centre Service Porsche-Limoges.

Toute une équipe à votre service depuis 2 ans.

## Centre Service Porsche Limoges

9 Avenue des Cambuses  
87280 Limoges  
Tél. : 05 87 41 82 49  
limoges.centreservice-porsche.fr

## Centre Porsche Clermont-Ferrand

12 Avenue de l'Agriculture  
63000 Clermont-Ferrand  
Tél. : 04 73 74 32 00  
clermont-ferrand.centreporsche.fr



Crédit photo : Alexis Bouery

Gamme Taycan (24/06/2020) – Valeurs WLTP : Conso. électrique combinée : de 21,1 à 26,7 kWh/100km – Émissions de CO<sub>2</sub> : 0 g/km.  
Plus d'informations sur le site [www.porsche.fr](http://www.porsche.fr)



**PORSCHE**



# 911 Type 991 phase 1

## 2012-2017

### NOS CONSEILS

#### Gamme Carrera

Dans notre n°352 en date de juillet 2020 dans lequel nous abordions le sujet des Porsche les plus recherchées en occasion, la 991 était en tête de liste. Les modèles S, et surtout la 4S, font partie des versions les plus demandées en raison de leur moteur mais également de l'esthétique des versions quatre roues motrices. Les versions GTS sont également en train d'arriver sur le devant de la scène car il s'agit d'un compromis encore meilleur qu'une Carrera 4S : un look un peu plus sportif, davantage d'équipements, plus de performance, mais toujours la même polyvalence au quotidien, alors qu'une GT3 demande des compromis. La 991 est donc partie pour animer le marché de l'occasion pendant très longtemps, à un moment où la demande pour les 997 Phase 2 est plus difficile à satisfaire et où la baisse des prix des 991 les rend plus accessibles. Il est important de signaler que les acheteurs s'orientent beaucoup plus vers des modèles très bien équipés, avec beaucoup d'options. Ce qui est assez normal, lorsque l'on achète une Porsche récente : c'est pour en profiter au quotidien, et ce sera nettement plus agréable avec les équipements de confort qui vont bien. AU niveau des couleurs, il y a de quoi faire, mais si le gros du marché reste composé de blanc et de nuances de gris. Mais en cherchant, il y a bien de la couleur. Le Rouge Carmin sur la GTS est très beau et ce sera probablement la couleur la plus recherchée à l'avenir, mais



1. Bien équipées, rapides et confortables, les 991 Phase 1 sont de véritables invitations au voyage.

2. La 991 GTS Phase 1 reste aujourd'hui un produit très demandé.

les centres Porsche admettent avoir un peu de mal à vendre une GTS Rouge Carmin en occasion. Cela reste très voyant, surtout sur une Porsche moderne. Et la boîte de vitesses ? Il est clair que l'écrasante majorité des acheteurs réclame de la PDK. Cependant, nous avons constaté qu'il existe quelques irréductibles de la boîte manuelle qui ne veulent rien d'autre. Il y aura bien de la demande pour de la boîte manuelle, car celui qui en veut une ne voudra rien d'autre. Dans une optique de facilité de revente, privilégiez la PDK.

#### Gamme Turbo

Ne nous attardons pas sur la question de l'historique, vous avez certainement compris : sur un modèle aussi récent et aussi cher, c'est historique complet ou passez votre chemin. AU moment de se lancer à la recherche d'une 991 Turbo, il y aura finalement deux questions à se poser : quel kilométrage, et quelle configuration ? Le kilométrage a une double influence : une voiture avec beaucoup de kilomètres aura subi une plus forte décote et sera donc moins chère. La première 991 Turbo que nous avons trouvée affichait 114 000 km au compteur pour un prix de vente de 89 890 €s le réseau allemand. Comme vous le voyez, les premiers prix ont beaucoup de kilomètres. C'est l'opportunité de dénicher un bel exemplaire pour un prix plus accessible, mais rappelez-vous que le kilométrage élevé accentue aussi la décote au fil du temps. Ensuite, la configuration aura elle aussi un impact : la majorité des 991 Turbo ont été peintes en noir, en blanc et dans de nombreuses nuances de gris. On trouve aussi un peu de bleu, de jaune et de rouge. Trouver d'autres couleurs relève du chemin de croix, même si nous sommes parvenus à trouver. L'équipement est très riche sur tous les modèles, c'est donc la combinaison de tous les équipements ainsi que la combinaison de couleurs qui font la différence. La Turbo est un modèle configuré de façon plutôt élégante. Une couleur vive est souvent contrebalancée par un intérieur sombre.

2





Rappelez-vous que l'intérieur d'une 911 a toujours été assez sobre. Les configurations un peu « tapageuses » sont assez difficiles à revendre. Par exemple, nous avons trouvé un coupé blanc, avec intérieur rouge Carrera et baguettes décoratives peintes en blanc. On ne joue pas tout à fait dans la sobriété. A l'opposé, nous trouvons en France un cabriolet Turbo S brun anthracite, intérieur bicolore Expresso-Cognac. Original, certes, mais plus élégant et plus dans l'esprit de la Turbo. Nous ne jugeons ni les goûts, ni les couleurs, mais rappelez-vous que cela influe aussi beaucoup sur la cote de votre Turbo. Enfin, reste la question épineuse : Turbo ou Turbo S ? A ce niveau de prix, nous supposons que votre budget permettra de départager pas mal de candidats. Nous aurions tendance à penser qu'au regard de ses prestations déjà exceptionnelles, la Turbo suffira largement à vous satisfaire et pour permettra d'économiser un beau paquet d'argent. Mais si vous voulez la S pour avoir le meilleur du meilleur, nous ne pouvons que nous incliner.

### Gamme GT3

Doit-on vous tenir le même discours que pour la 991 Turbo ? Il va bien falloir, tant la configuration et le kilométrage peuvent avoir une influence sur le prix d'achat. Avant cela, rappelons ce que nous avons dit dans les points à vérifier : les toutes premières GT3 ont connu quelques soucis moteurs. Il n'en a pas fallu davantage pour qu'un professionnel indépendant nous dise que « les clients n'en veulent pas ». C'est certainement exagéré, et cela veut surtout dire que les clients sont plus vigilants. Il est normal de poser la question, mais honnêtement, le problème a été parfaitement géré par Porsche et en toute transparence. C'est donc un faux problème. Parlons ensuite configuration. Du côté des GT3, le blanc remporte la palme des couleurs les plus vendues à l'époque. Au moment d'écrire ces lignes, nous constatons également que le Rouge Indien est très présent en annonce. Ce sont les couleurs dominantes, alors que le nuancier était finalement assez riche, avec quelques couleurs assez originales : Acajou métallisé, Amarante métallisé, Vert Or métallisé, Marine métallisé. Mais il ne faut pas se leurrer, 95 % des GT3 ont été vendues dans les couleurs suivantes : blanc, rouge, jaune, noir, et les nuances de gris. Le reste est beaucoup plus rare et demandera beaucoup de patience ainsi que les bons interlocuteurs pour trouver la bonne auto. Question kilométrage, la moyenne des GT3 est aujourd'hui autour de 50 000 km, ce qui n'est pas bien méchant. On trouve des modèles moins kilométrés sans trop de mal. Ensuite, tout dépendra des équipements que vous recherchez : intérieur tout cuir, sièges baquets ou sièges sport ? Configuration plutôt sportive avec les harnais et l'arceau, ou plutôt une version typée route avec les sièges sport et pas d'arceau ? C'est une question de préférences, d'opportunité, mais aussi de compromis. Certains feront l'impasse sur les baquets car ils ne feront que quelques sorties circuit, d'autres les veulent absolument, pour le simple plaisir d'avoir des



1

1. La Turbo a été déclinée en cabriolet également.

2. L'aileron de la GT3 est un peu moins massif que celui de la RS. On vous remarquera tout de même...

sièges typés circuit. En ce qui concerne la RS, c'est la même chose : on trouve une très grande majorité d'Orange Fusion, puis du blanc. Le gris est plus rare et l'Ultraviolet est le plus difficile à dénicher. On trouve parfois un exemplaire jaune, bleu riviera, vert, fruit d'une commande exclusive mais là encore, nous vous conseillons beaucoup de patience, et ces modèles sont plus chers en raison de leur rareté. Le kilométrage des GT3 RS oscille autour de 10 à 20 000 km. Un kilométrage supérieur entraînera sûrement une décote. Comme pour les GT3, l'équipement a aussi une influence : freins céramique, pack intérieur tout cuir-alcantara, caméras de recul, ce sont des équipements qui peuvent départager deux autos.

Il n'y a pas de raison de s'inquiéter d'un fort kilométrage, ces modèles sont fiables et sont faits pour rouler et encaisser de fortes contraintes. Il faut toutefois veiller à ce que l'entretien ait été fait dans les temps et surveillez les éventuelles traces d'un choc. Ce sont des modèles qui ne sont pas à l'abri d'un accident sur circuit et vous ne voudriez pas vous retrouver avec un châssis tordu →



2



## QUELS MODÈLES POUR QUEL ÉTAT ?

### LES CARRERA

Si vous vous concentrez sur la colonne « bon état », vous aurez probablement remarqué que les tarifs se situent sous la barre des 80 000 € qui est le point de départ de ce hors-série. C'est une bonne nouvelle, cela nous permettra d'aller chercher du parfait état ! Un exemple ? Dans le réseau allemand, une Carrera 4S cabriolet Argent Rhodium, capote rouge, pack SportDesign, intérieur tout cuir rouge, remplie d'option avec 40 000 km au compteur, le tout pour 94 790 €. Pas donné, mais on pouvait difficilement trouver une 911 avec davantage d'options, c'est donc une valeur sûre. Un peu moins cher, mais tout aussi intéressant, une Carrera S cab Argent GT, capote marron et intérieur tout cuir Espresso. Sièges ventilés et intégralement électriques, volant sport avec palettes, radars de recul, système audio Bose et 66 000 km au compteur pour 85 750 €. Pour les GTS, ce sera plus compliqué et plus cher. Comptez au moins 95 000 € pour les premiers prix, avec pas mal de kilomètres (le premier cabriolet affichait 80 000 km. Bizarrement, on trouve assez peu de modèles avec la pack intérieur GTS, et peu de Rouge Carmin. Pourtant, ce seront probablement les plus recherchés demain.

#### LES PLUS

- Facilité d'utilisation
- Equilibre et performances du châssis
- On trouve de très beaux modèles dans ce budget

#### LES MOINS

- Boîte manuelle 7 vitesses un peu décevante
- Difficile à trouver dans ce budget
- Manque d'image injustifié des Carrera
- Les couleurs vives restent rares
- Les GTS sont encore chères



991 Carrera S – Rouge Indien, Freins PCCB, Jantes 20 pouces Sport Design

### MODÈLES DISPONIBLES

MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
991 Carrera	2012/2015	350 ch	81 000 €	71 000 €	61 000 €
991 Carrera S	2012/2015	400 ch	86 000 €	76 000 €	66 000 €
991 Carrera Cab	2012/2015	350 ch	88 000 €	78 000 €	68 000 €
991 Carrera S Cab	2012/2015	400 ch	94 000 €	84 000 €	74 000 €
991 Carrera 4	2013/2015	350 ch	87 000 €	77 000 €	67 000 €
991 Carrera 4S	2013/2015	400 ch	94 000 €	84 000 €	74 000 €
991 Carrera 4 cab	2013/2015	350 ch	92 000 €	82 000 €	72 000 €
991 Carrera 4S cab	2013/2015	400 ch	100 000 €	90 000 €	80 000 €
991 Targa 4	2014/2016	350 ch	105 000 €	95 000 €	85 000 €
991 Targa 4S	2014/2016	400 ch	120 000 €	110 000 €	100 000 €
991 "50 ans"	2014	400 ch	152 000 €	142 000 €	132 000 €
991 Carrera GTS	2015/2016	430 ch	112 000 €	102 000 €	92 000 €
991 Carrera GTS cab	2015/2016	430 ch	122 000 €	112 000 €	102 000 €
991 Carrera 4 GTS	2015/2016	430 ch	114 000 €	104 000 €	94 000 €
991 Carrera 4 GTS cab	2015/2016	430 ch	122 000 €	112 000 €	102 000 €
991 Targa 4 GTS	2015/2016	430 ch	140 000 €	130 000 €	120 000 €
991 Black Edition	2015/2016	350 ch	87 000 €	77 000 €	67 000 €
991 Black Edition cabriolet	2015/2016	350 ch	98 000 €	88 000 €	78 000 €



## LES TURBO

**991 Turbo :** La magie du marketing a fait qu'une 991 Turbo à laquelle il ne manque rien du tout est très sous-estimée, simplement parce que la Turbo S fait un peu mieux partout. Et concrètement, combien de fois utiliserez-vous 100 % du potentiel d'une 911 Turbo S ? Ce n'est pas forcément le bon débat, mais nous mettons les pieds dans le plat afin de vous rappeler à quel point la 991 Turbo est une Porsche exceptionnelle. On trouve déjà des 911 Turbo pour moins de 100 000 €. En « entrée de gamme », ce sont avant tout des modèles qui ont beaucoup de kilomètres et qui embarquent peu d'options en plus de tout ce dont la Turbo bénéficiait en série. Aujourd'hui, le prix moyen de toutes les Turbo est globalement entre le parfait état et le bon état. Par exemple, un cabriolet Turbo rouge indien, avec 8500 km et quelques options bien choisies est proposé à 116 890 € dans le réseau allemand.

**991 Turbo S :** De meilleurs freins, des matières plus nobles (le carbone dans l'habitacle, notamment), un châssis plus performant grâce à des équipements supplémentaires, de la puissance en plus... Après avoir rappelé que la Turbo est presque parfaite, rappelons aussi comment la Turbo S justifie son prix plus élevé. Et les porschistes apprécient ce qu'il y a de meilleur. En la matière, la Turbo S est quasiment intouchable. Pour ne rien vous cacher, les tendances sur le marché de la Turbo S sont plus difficiles à déceler. On trouve des Turbo S au même prix avec 20 000 km de différence au compteur, tout cela est assez difficile à décrypter. Prenez donc tout votre temps pour tomber sur le bon exemplaire, car en fin de compte, ce sont toujours les mêmes critères qui influent sur le prix : la qualité de la configuration et le kilométrage. La preuve, la plus chère que nous ayons trouvée était un coupé S rouge indien configuré par Porsche Exclusive, avec 18 000 km : 125 800 € dans le réseau allemand.

### LES PLUS

- Intouchable du côté des performances
- Confort et facilité d'usage
- Image de la 911 Turbo

### LES MOINS

- Lourde et peu adaptée au circuit
- La décote risque d'être encore assez forte
- Faut-il vraiment une Turbo S ?

MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
991 Turbo	2014/2016	520 ch	125 000 €	110 000 €	95 000 €
991 Turbo cab	2014/2016	520 ch	135 000 €	120 000 €	105 000 €
991 Turbo S	2014/2016	560 ch	138 000 €	123 000 €	108 000 €
991 Turbo S cab	2013/2015	560 ch	145 000 €	130 000 €	115 000 €



991 Turbo – Bleu Saphir métallisé, Freins PCCB, Jantes 20 pouces Turbo Design



### LES GT3

**991 GT3** : Il faudra un peu de temps avant qu'un vrai écrémage vers le haut s'opère. Pour l'instant, le vrai critère de différenciation entre les modèles est le kilométrage. L'équipement arrive dans un second temps. Le modèle le plus accessible que nous ayons trouvé affichait 60 000 km, rouge indien avec baquets sport et était à vendre pour 106 900 €. Il n'y a pas encore de différence de prix notable entre des versions Clubsport et des versions confort. A long terme, la différenciation pourrait se faire en faveur des versions Clubsport. Certains équipements seront certainement assez recherchés (baquets sport façon 918 Spyder, tout cuir surpiqué). Cela n'a pas encore d'influence. Les couleurs originales commanderont certainement une prime, si un acheteur veut absolument autre chose que du blanc ou du rouge.

**991 GT3 RS** : Les remarques sont les mêmes que sur la GT3. Le kilométrage joue beaucoup, d'autant que les GT3 RS roulent moins que les GT3 car elles sont beaucoup moins polyvalentes que les GT3. Pour 149 000 € en Allemagne, on trouve un modèle blanc, avec les harnais, intérieur noir et sans l'option intérieur tout cuir. De l'autre côté du spectre, on trouve un modèle Orange Fusion, intérieur cuir-alcantara étendu, 9 200 km pour 179 000 €. On trouve finalement assez peu de voitures équipées des freins PCCB. Il faut dire que les freins acier sont déjà excellents et beaucoup moins chers en entretien.

#### LES PLUS

- Sonorité, performances et caractère du moteur
- Look agressif, encore plus sur la GT3 RS
- Image

#### LES MOINS

- Reste inconfortable, surtout la GT3 RS
- Difficile à utiliser au quotidien
- Marché restreint

MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
991 GT3	2013/2015	475 ch	135 000 €	115 000 €	95 000 €
991 GT3 RS	2015/2017	500 ch	172 000 €	157 000 €	142 000 €
991 R	2016	500 ch	310 000 €	290 000 €	270 000 €



La gamme GT3 en Blanc Carrara, Jaune Racing, Rouge Indien et Noir uni.





## Ne laissez pas passer une telle occasion.

### Porsche Approved : des occasions comme neuves.

Le label Porsche Approved impose que le véhicule soit aussi proche de son état d'origine que possible. Nos techniciens n'utilisent que des pièces d'origine Porsche et inspectent votre véhicule dans les moindres détails.

Vous achetez alors un véhicule 100 % Porsche. Rendez-vous sur [finder.porsche.com/fr](https://finder.porsche.com/fr) pour choisir le véhicule de vos rêves.

#### Centre Porsche Bordeaux

18 Rue Antoine Becquerel  
33600 Pessac  
Tél. : 05 56 46 70 70  
[bordeaux.centreporsche.fr](https://bordeaux.centreporsche.fr)

#### Centre Porsche La Rochelle

Rue Pythagore  
17440 Aytré  
Tél. : 05 16 07 29 11  
[la-rochelle.centreporsche.fr](https://la-rochelle.centreporsche.fr)

#### Centre Porsche Bayonne\*

11 Allée Jacqueline Auriol  
64600 Anglet  
Tél. : 05 32 66 09 11  
[bayonne.centreservice-porsche.fr](https://bayonne.centreservice-porsche.fr)

Informations complémentaires disponibles sur [www.porsche.fr](https://www.porsche.fr) ou dans votre Centre Porsche.

\* L'adresse du Centre Porsche Bayonne est provisoire.



**PORSCHE**



## LES OPTIONS INDISPENSABLES

### Gamme Carrera

**Boîte PDK** : 90 % des acheteurs en veulent une, et c'est probablement ce vers quoi vous vous orienterez également. Difficile de résister au changement, surtout lorsqu'il est si performant.

**Intérieur tout cuir** : Cela n'a l'air de rien, mais cela change vraiment l'ambiance dans l'habitacle qui, d'un coup, aura une apparence beaucoup plus valorisante et luxueuse. L'option était plutôt chère, donc toutes les autos n'en sont pas équipées, mais la demande pour cette option est forte.

**Système audio Bose** : Si vous aimez la musique, nous vous le conseillons vivement, vous apprécierez. Il est plus performant que le système audio de série.

**Echappement sport** : Il fait également partie des options très demandées par les acheteurs d'occasion. Vous ne le regretterez pas, il envoie beaucoup de son.

### Gamme Turbo

Elle a tout, il n'y a quasiment rien à ajouter. Pour la Turbo, nous pourrions conseiller deux équipements :

**PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control)** : Ce système de pilotage électronique du châssis permet rendre la Turbo plus performante et plus stable en virages. Un vrai atout pour la Turbo.

**Pack Sport Chrono** : Il donne accès aux accélérations canon de la Turbo, au Launch Control et au mode Performance aérodynamique. Cela apporte donc un vrai plus à la Turbo. Nous le recommandons vivement.



Boîte PDK



Echappement Sport



Sièges Sport Plus et ceintures couleur Jaune Racing





Pack intérieur tout cuir noir avec coutures Craie pour GT3 RS, suppression de l'arceau de sécurité.

### Gamme GT3

**Sièges baquets :** ceux de la 918 ou ceux à dossiers rabattables, peu importe. Les baquets nous semblent très appréciés sur la GT3 et apportent un soupçon d'adrénaline lorsque vous vous installez à bord.

**Intérieur tout cuir-alcantara :** Cela ne la rendra pas plus performante, mais cela change radicalement l'ambiance à bord. Lorsque le plastique est remplacé par du cuir avec surpiqûres de couleur sur la planche de bord, sur le sommet des portes et la console centrale, l'habitacle est bien plus accueillant et bien plus beau.

**Pack Clubsport :** pas tout à fait indispensable, sauf pour ceux qui veulent faire du circuit. Dans ce cas, les baquets, l'arceau et les harnais nous semblent fortement recommandés. Vous ne les regretterez pas.



Pack Clubsport et pack intérieur tout cuir-alcantara noir-Orange Fusion.



Zone rouge à 9 000 tr/min pour les GT3.



## LES OPTIONS INTÉRESSANTES

### Gamme Carrera

**Sièges sport** : ils maintiennent mieux et leur coque couleur alu est assez valorisante esthétiquement.

### Gamme GT3

**Freins PCCB** : c'est vraiment un choix en fonction de vos attentes. Les PCCB apportent un bénéfice en matière de performance car ils sont plus légers et plus durables. Mais en matière de coût d'entretien, attention à la punition !



Jantes de 20 pouces 991 GT3



Sièges sport adaptatifs avec réglages entièrement électriques, intérieur tout cuir Beige Louxor

## LES OPTIONS À ÉVITER

### Gamme Carrera

**Boîte manuelle** : à moins que vous ne soyez un inconditionnel de la boîte manuelle, évitez. Ce sera plus difficile à revendre, et le maniement de la boîte 7 est moins instinctif qu'une boîte 6. À réserver aux derniers samourais de la boîte méca.

Boîte manuelle pour gamme Carrera







## Et la 991 R ?

Trop rare et trop chère pour vraiment justifier des conseils d'achat, elle mérite tout de même quelques lignes. Ce modèle très limité, produit à seulement 991 exemplaires en fin de carrière de la 991, elle rendait hommage à la 911 R originelle. Dotée d'un moteur de 500 ch emprunté à la GT3 RS, elle adopte la plastique d'une GT3, mais sans aileron arrière. Le capot avant et le toit adoptent un bosselage caractéristique des 911 anciennes. La 991 R est disponible uniquement en boîte manuelle. Elle est sortie au plus fort de la bulle spéculative, et certains acheteurs ne

se sont pas privés de les revendre à des prix fous, aux alentours de 500 000 €. Elle reste aujourd'hui très chère, mais la spéculation est retombée, avec un prix moyen légèrement supérieur à 260 000 €. Il faut un modèle très exceptionnel pour justifier des prix de l'ordre de 340 000 € : une couleur rare ainsi qu'un kilométrage très faible et un volant moteur monomasse sont la combinaison gagnante. Mais ces voitures sont faites pour rouler... Environ 90% des voitures sont sorties en blanc ou en Argent GT, avec des bandes décoratives vertes ou rouges.





# 911 TYPE 991 PHASE 2 2016-2019





**Bien qu'elle porte toujours le blason 991, elle incarne un changement d'époque : celui de l'abandon du moteur atmosphérique au profit d'un moteur turbocompressé. Avec la 991 Phase 2, toute la gamme passe à la suralimentation. Moderne, confortable et polyvalente, elle reste très appréciée.**





# 911 Type 991 phase 2

## 2016-2019

### PRÉSENTATION

#### Gamme Carrera

Les nouvelles 911 Carrera sont présentées dans le courant du millésime 2016. D'emblée, les versions normales et S sont présentées en deux comme en quatre roues motrices, en coupé et en cabriolet. Les versions Targa reprennent la même recette, il n'y a pas de nouveauté au niveau de l'arceau ou de son mécanisme. Le changement majeur concerne le moteur, doté d'un turbo par rangée de cylindres. Porsche répond aux normes anti-pollution et présente un moteur d'une cylindrée de 3 litres, doté de deux turbos. Les versions Carrera disposent de 370 ch à 6 500 tr/min et 450 Nm disponibles entre 1 700 et 5 000 tr/min. Il faut comparer cela avec la Phase 1, qui développait 350 ch à 7 400 tr/min et 390 Nm à 5 600 tr/min. C'est en analysant ces chiffres que l'on remarque le caractère radicalement différent de ces moteurs : la puissance maximale arrive 900 tr/min moins haut, et ne parlons pas du couple maximal, présent dès les plus bas régimes. Les versions S délivrent 420 ch à 6 500 tr/min et un couple de 500 Nm entre 1 700 et 5 000 tr/min. On peut de nouveau comparer avec la Carrera S Phase 1, qui produisait 400 ch à 7 400 tr/min, pour un couple de 440 Nm à 5 600 tr/min. Les modèles 911 sont livrés de série avec une boîte manuelle à 7 rapports, et la boîte PDK est disponible en option. Esthétiquement, c'est le jeu des sept erreurs. Le bouclier avant est modifié, avec des entrées d'air trapézoïdales, des clignotants plus fins.



1. Cet exemplaire est peint en Bleu Graphite. Une couleur singulière qui ressemble à s'y méprendre à un gris foncé.

2. La double sortie d'échappement séparée correspond à l'échappement sport.

On note que les ailettes dans le bouclier sont mobiles, et se déploient au fur et à mesure que l'allure augmente afin d'apporter davantage d'air vers le moteur et les radiateurs d'huile. Ils se referment pour limiter les remous d'air et réduire un peu la consommation de carburant. Les rétroviseurs sont un peu plus gros. A l'arrière, les changements sont plus notables. On découvre également un nouveau bouclier avec des sorties d'air derrière les roues, et avec l'option échappement sport, on a alors une double sortie d'échappement centrale à la disposition inédite. La grille de capot arrière a désormais des ailettes verticales. Leur forme a été conçue spécifiquement pour faciliter l'évacuation de chaleur dégagée par le moteur

2







1

turbo. Enfin, les feux arrière sont sculptés, ce qui donne un aspect beaucoup moins lisse à la 991 Phase 2.

L'habitacle n'évolue que par petites touches, avec notamment un nouveau volant et un PCM un peu plus moderne.

Au niveau du châssis, on note que pour la première fois, la Carrera est disponible avec la suspension PASM de série. La Carrera est montée sur des jantes de 19 pouces contre 20 pouces pour la Carrera S. Les roues arrière directrices sont en option. Avec le Pack Sport Chrono en option, on bénéficiait d'un volant sport équipé d'une molette de sélection

Un cabriolet Jaune Racing avec PCCB, sièges baquets et ceintures en Jaune Racing, vous n'en trouverez pas dix...

des modes de conduite : Sport, Sport +, et un mode Individual pour personnaliser entièrement les paramètres de conduite. Les Carrera GTS arrivent en 2017. Elles sont proposées en coupé, cabriolet et Targa. La recette GTS est désormais connue, et elle ne change pas. La puissance est portée à 450 ch à 6 500 tr/min, le couple s'élevant à 550 Nm entre 2 150 et 5 500 tr/min. L'échappement sport est de série. Elle est disponible à la fois avec une boîte manuelle à 7 rapports et une boîte PDK à double embrayage. La suspension PASM est de série avec une garde au sol abaissée de 20 mm. Les ressorts sont plus →

### MODÈLES DISPONIBLES

MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
991.2 Carrera	2016/2019	370 ch	95 000 €	85 000 €	75 000 €
991.2 Carrera S	2016/2019	420 ch	110 000 €	100 000 €	90 000 €
911.2 Carrera Cabriolet	2016/2019	370 ch	108 000 €	98 000 €	88 000 €
991.2 Carrera S Cabriolet	2016/2019	420 ch	118 000 €	108 000 €	98 000 €
991.2 Carrera 4	2016/2019	370 ch	106 000 €	96 000 €	86 000 €
991.2 Carrera 4 cabriolet	2016/2019	370 ch	115 000 €	105 000 €	95 000 €
991.2 Carrera 4S	2016/2019	420 ch	115 000 €	105 000 €	95 000 €
991.2 Carrera 4S cabriolet	2016/2019	420 ch	123 000 €	113 000 €	103 000 €
991.2 Targa 4	2016/2019	370 ch	124 000 €	114 000 €	104 000 €
991.2 Targa 4S	2016/2019	420 ch	128 000 €	118 000 €	108 000 €
991.2 Carrera GTS	2016/2019	450 ch	122 000 €	112 000 €	102 000 €
991.2 Carrera 4 GTS	2016/2019	450 ch	133 000 €	123 000 €	113 000 €
991.2 Carrera GTS cabriolet	2016/2019	450 ch	134 000 €	124 000 €	114 000 €
991.2 Carrera 4 GTS cabriolet	2016/2019	450 ch	140 000 €	130 000 €	120 000 €
991.2 Targa 4 GTS	2016/2019	450 ch	144 000 €	134 000 €	124 000 €
991 Endurance Racing Edition	2016/2019	420 ch	135 000 €	125 000 €	115 000 €
991 Carrera T	2016/2019	370 ch	105 000 €	95 000 €	85 000 €
991.2 Turbo	2016/2019	540 ch	150 000 €	140 000 €	130 000 €
991.2 Turbo S	2016/2019	580 ch	168 000 €	158 000 €	148 000 €
991.2 Turbo cabriolet	2016/2019	540 ch	160 000 €	150 000 €	140 000 €
991.2 Turbo S cabriolet	2016/2019	580 ch	176 000 €	166 000 €	156 000 €
991 Turbo Exclusive Series	2016/2019	620 ch	335 000 €	320 000 €	305 000 €
991 GT3 Phase 2	2016/2019	500 ch	164 000 €	154 000 €	144 000 €
991 GT3 Pack Touring	2016/2019	500 ch	175 000 €	165 000 €	155 000 €
991 GT3 RS Phase 2	2016/2019	520 ch	230 000 €	220 000 €	210 000 €
991 GT2 RS	2016/2019	700 ch	370 000 €	355 000 €	340 000 €



# 911 Type 991 phase 2

## 2016-2019



courts et plus fermes, les barres stabilisatrices sont plus rigides. Les jantes sont les modèles 20 pouces RS Spyder empruntés à la Turbo S, avec serrage par écrou central. Les freins de série restent en acier.

Esthétiquement, on reconnaît encore une fois la Carrera GTS à son bouclier avant SportDesign avec des prises d'air agrandies et un spoiler avant plus bas. Les feux avant et arrière sont teintés et les jantes sont peintes en noir satiné. Les rétros SportDesign sont livrés de série. Toutes les versions bénéficient des ailes de la Carrera 4. Sur les versions quatre roues motrices, un bandeau lumineux relie les deux feux, alors qu'il s'agit d'une double grille noire sur les versions deux roues motrices. Comme pour le reste de la gamme, l'habitacle évolue peu et reste fidèle aux standards de la GTS : alcantara à profusion, cuir, et surpiquûres rouge carmin, craies ou noires en fonction des options choisies. Des intérieurs tout cuir, plus conventionnels, étaient également disponibles dans le nuancier. De nouvelles couleurs spéciales sont disponibles, en plus du Rouge Carmin. Il est possible de commander sa GTS en Orange Fusion, Bleu Miami, Acajou métallisé et Craie. La dernière déclinaison de la gamme Carrera sera une invitée surprise de dernière minute : la Carrera T. Conçue pour faire renaître une certaine idée de la 911, plus pure, plus minimaliste, elle prend pour base une Carrera normale avec ses 370 ch. Porsche la positionnait comme une 911 que l'on peut conduire sans relâche, sans se soucier de sa valeur financière ou d'en user la peinture. « Conçue pour les conducteurs, et non pour les collectionneurs », scandait la brochure d'époque. Elle se veut plus brute qu'une Carrera normale grâce à une lunette arrière

Nous sommes ici en présence d'une GTS : on reconnaît son bouclier, ses jantes et ses rétros SportDesign. Ce modèle est peint en Bleu Saphir.

et des vitres latérales arrière en verre allégé. Les sièges arrière et le module PCM ont été retirés et l'échappement sport est de série. Esthétiquement, il s'agit d'une « simple » Carrera, qui bénéficie de jantes « Carrera S » de 20 pouces et de rétroviseurs SportDesign peints en gris titane, et des bandes « 911 Carrera T » sont apposées sur les portières. Porsche a joué à fond la carte de la couleur en la présentant en Jaune Racing. La suspension sport PASM abaissée de 10 mm est de série, c'est la première fois qu'elle est disponible sur la Carrera. Sans être vraiment spartiate, l'intérieur possède sa propre atmosphère, surtout avec le pack intérieur Carrera T permettant au conducteur d'avoir une sellerie en cuir noir surpiqué en rouge, jaune ou craie, et une assise centrale des sièges en tissu avec des rayures de couleur identique à celle des surpiquûres du cuir. Un must qui donne tout son cachet à l'habitacle de la T. Les poignées de portes sont remplacées par des lanières colorées. Les sièges baquets de la 918 étaient disponibles en option. Ils étaient très chers, peu d'autos sont équipées de ces baquets.

### Gamme Turbo

La 911 Turbo Phase 2 arrive en 2016, et est immédiatement disponible en versions Turbo et Turbo S. Les changements esthétiques concernent le bouclier avant, avec des prises d'air élargies, des clignotants plus fins et mieux intégrés dans les prises d'air, de nouvelles jantes et un bouclier arrière légèrement redessiné. Les nouveaux feux sont ceux de la gamme Carrera. La grille arrière est assez spécifique avec deux grilles verticales séparées par une grille horizontale qui force l'admission d'air. Ce n'est clairement pas une révolution esthétique, simplement une mise



à jour assez réussie mais qui ne change pas la face du monde. Au niveau des moteurs, la Turbo produit 540 ch (+ 20 ch) et 710 Nm, la Turbo S produit 580 ch et 750 Nm. La Turbo est munie de jantes de 20 pouces avec serrage à 5 écrous, de freins acier, combinés à une suspension PASM de série et à la boîte PDK. Le système audio Bose et le PCM font partie de la dotation de série dans un habitacle qui ne manque de rien. La Turbo S se différencie par la présence de jantes de 20 pouces spécifiques à serrage par écrou central, des freins PCCB, du système de châssis piloté électroniquement PDCC, des phares à DEL avec fonction Porsche Dynamic Light System. L'intérieur se différencie par la présence d'inserts en carbone et le tout cuir, en version bicolore (Bleu Graphite-Craie, Noir-Rouge Bordeaux, Noir-Beige Louxor) ou en teinte spéciale (Rouge Bordeaux, Bleu Graphite et Espresso), est proposé gratuitement.

### Gamme GT3

Une question hantait les passionnés : la 991 GT3 Phase 2 serait-elle équipée d'un moteur Turbo ? Il n'en fut rien. Présentée au salon de Genève 2017, la 991 GT3 Phase 2 prend le meilleur de la phase 1 et fait tout un peu mieux. On culpabilise presque de vous expliquer d'où proviennent les modifications esthétiques, puisque la recette est toujours la même : on change les bas de caisse et le tour est joué. Les ouïes de la face avant reprennent la même forme trapézoïdale instaurée sur le reste de la gamme Carrera, les prises d'air sont élargies. A l'arrière, on distingue surtout les nouveaux feux, un aileron un peu plus haut perché et dont les extrémités sont peintes en noir mat. On retrouve ce même traitement noir mat sur les entrées d'admission d'air sur le sommet du capot arrière. Sous le bouclier arrière, la 911 adopte pour la première fois un extracteur d'air destiné à procurer un peu plus d'appui. Une sortie d'air a également



1. Le bouclier avant est le principal signe distinctif de la nouvelle Turbo.

2. Sur la GT3 Phase 2, l'arrière se reconnaît surtout à ses nouveaux feux, à ses entrées d'air forcées peintes en noir mat, et à une sortie d'air juste sous l'aileron.

été ajoutée sous le support d'aileron arrière.

L'intérieur change très peu, si ce n'est un nouveau pack intérieur cuir-alcantara avec surpiqures en rouge carmin ou craie. Lorsque vous choisissez l'option sièges baquets, deux bandes couleur rouge ou craie parcourent la partie centrale en alcantara sur les sièges. Les garnitures intérieures sont en aluminium brossé, le carbone est en option. En plus du nuancier classique, on compte quatre couleurs extérieures spéciales : Rouge Carmin, Orange Fusion, Bleu Miami et Craie.

Le moteur atteint le chiffre magique des 500 ch à 8 250 tr/min. Il reste atmosphérique, sa cylindrée est portée à 4 litres et le constructeur insiste toujours sur le fait qu'il est capable d'encaisser 9 000 tr/min sans broncher. De série, la GT3 est toujours couplée à une boîte PDK à double embrayage, mais la boîte manuelle à 6 rapports a fait son retour, en option, pour le plus grand plaisir des puristes. Le dessin des jantes est resté identique, elles sont toujours en 20 pouces, et →

2





# 911 Type 991 phase 2

## 2016-2019

les roues arrière directrices sont toujours de la partie. Les freins PCCB sont une option. Le pack Clubsport reste une option gratuite, mais qui impose de cocher l'option sièges baquets sport en carbone. Deux versions de baquets sont disponibles : les baquets fixes identiques à ceux de la 918, et les baquets à dossiers rabattables. Le pack Clubsport comprend un demi-arceau de sécurité, un harnais pour le conducteur, un extincteur et un pré-équipement pour coupe-circuit.

Pour en finir avec cette nouvelle GT3, il faut parler d'un pack très spécial qui a déchaîné les passions : le pack Touring. Avec ce pack, Porsche répondait à l'attente de clients qui souhaitaient une GT3 plus élégante, très performante, moins orientée circuit et moins ostentatoire. La face avant reste aussi agressive que sur la GT3 normal, mais l'arrière est dépourvu d'aileron, si ce n'est un très léger appendice fixe. Une grille est installée sur le haut du capot arrière, en clin d'œil aux anciennes 911 de compétition. Les entourages de vitres adoptent une finition chromée. A l'intérieur, une garniture spécifique est proposée sur la partie centrale des sièges baquets. Il trouve moins d'alcantara que dans la GT3 normale : le levier de vitesses et le volant, notamment, sont en cuir. Enfin, il convient de rappeler que seule la boîte manuelle est proposée avec la version Touring.

### GT3 RS

La GT3 RS est toujours un événement très attendu, et celle-ci ne fait pas exception à la règle. Même s'il s'agit d'une Phase 2, elle se différencie assez nettement de la précédente et se montre plus agressive encore. Le bouclier avant prend pour base celui de la GT3 Phase 2, mais se distingue par une lame avant encore



1. La Touring est arrivée par surprise, et a aussi contribué à tuer la spéculation sur sa devancière, la 991 R.

2. Cette GT3 RS est équipée du Pack Weissach reconnaissable à ses éléments en carbone, et des jantes magnésium.

plus basse. Et surtout, deux prises d'air NACA sont creusées dans le capot avant, ce qui est une première sur la GT3 RS. Les extracteurs d'air dans les ailes avant sont toujours de la partie. Les entrées d'air latérales sont un peu plus grandes et à l'arrière on retrouve les feux sculptés, un bouclier avec des sorties d'air plus grandes derrière les passages de roues et sous le support d'aileron, et un extracteur d'air sur le soubassement de la GT3 RS. Le meilleur pour la fin : l'aileron arrière semble emprunté à une 911 de compétition, les flaps latéraux sont plus grands et peints en noir mat.

Le moteur atmosphérique de 4 litres produit 520 ch et 470 Nm, le silencieux d'échappement est en titane. La zone rouge débute toujours à 9 00 tr/min et la GT3 RS est disponible uniquement en boîte PDK. Au niveau du châssis, les jantes à l'avant sont en 20 pouces, et 21 pouces à l'arrière. La GT3 RS reste en freins acier de série, les PCCB sont une option. Pour le reste, il ne manque rien : roues arrière directrices, suspension PASM.

L'habitacle est quasiment identique. On peut désormais commander sa GT3 RS sans arceau et avec des sièges Sport Plus, plus confortables. Deux packs intérieurs sont disponibles en option : intérieur tout cuir-alcantara noir, ou noir-vert lézard. Dans ce dernier cas, la partie centrale des sièges est en alcantara vert lézard, couleur que l'on retrouve pour les surpiquûres, les lanières de portes, les ceintures de sécurité et l'arceau de sécurité. Ce fameux Vert Léopard est d'ailleurs la couleur de lancement de cette GT3 RS et connaîtra un grand succès. Le nuancier ne compte que neuf couleurs : Blanc, Noir, Jaune Racing, Rouge Indien en couleurs de série, et Argent GT métallisé, Craie, Orange Fusion, Bleu Miami ou Vert Léopard en couleur spéciale. Deux nouvelles teintes sont disponibles pour les jantes, Aurum (un or satiné) et noir avec liseré Vert Léopard. Des jantes en magnésium sont également disponibles en option, mais les stocks étaient très limités.

Parlons enfin d'une nouvelle option inédite : le Pack Weissach. Ce pack se compose d'un ensemble capot avant – toit – aileron arrière en carbone apparent, d'un arceau en titane, les jantes en magnésium pouvant être ajoutées à l'ensemble. Quelques pièces mécaniques supplémentaires sont allégées : barres stabilisatrices, biellettes d'accouplement. Le but était de réduire de 18 kg le poids de la voiture. →









# 911 Type 991 phase 2

2016-2019



1

## SENSATIONS DE CONDUITE

### Gamme Carrera

Elle a beaucoup d'allure, cette 911, et on remarque tout de suite sa modernité. Parfaitement équipée, d'autant que tous les exemplaires bénéficient du PASM, on s'y sent très bien et il est clair que le confort n'a pas été négligé dans cette 911. Dès que l'on hausse le rythme, on se laisse vite surprendre par le déferlement de couple et l'excellente combinaison moteur-boîte. Elle répond dès les plus bas régimes et clairement, elle est bien plus performante que la Phase 1. Le châssis est globalement identique et n'a connu que des modifications mineures, mais l'adéquation entre le nouveau moteur et ce châssis reste exemplaire. On pourra certes noter que les sensations délivrées sont différentes.

1. La GT3 Touring est perçue comme une GT3 plus adaptée à un usage routier sportif. Mais elle reste une pistarde très affutée.

2. La GTS est la plus sportive de la gamme Carrera, et les porschistes l'apprécient beaucoup.

L'échappement envoie moins de son, la sonorité est plus rauque, et les accélérations sont plus linéaires, car la poussée est présente dès les plus bas régimes. Rien à voir avec la façon dont la puissance se met à déferler à partir de 3 ou 4 000 tr/min dans un atmo. Mais on peut parier que dans quelques années, la génération d'acheteurs de moteurs turbo trouvera que les moteurs atmosphériques étaient bien creux. En matière de motricité, la 991 est presque irréprochable, et il faut vraiment se trouver dans des conditions dantesques pour justifier le choix d'une version quatre roues motrices.

Parlons maintenant des versions GTS. En montant à bord, on se plonge dans une atmosphère différente, plus sportive, et l'on a immédiatement l'impression d'être dans une 911 assez spéciale. Elle dégage elle aussi une sonorité moins riche, moins rock n'roll que la Phase 1, mais elle sait donner de la voix. L'échappement sport grogne au ralenti, et elle se distingue ensuite par ses pétarades au lever de pied, les petits sifflements des turbos. C'est dans l'ensemble une sonorité plus grave que sur une Phase 1, mais on reconnaît bien une 911. Les chronos enterrent la génération précédente (1 seconde de moins de 0 à 100 par la magie des turbos). Il faut admettre également qu'avec les moteurs turbo, les sensations se trouvent davantage dans les uppercuts assénés dès les plus bas régimes que par les envolées à hauts régimes. De fait, les augmentations de puissance sont moins perceptibles, et il faut vraiment sauter d'une S à une GTS pour affirmer que la GTS est plus puissante. Le comportement des GTS est extrêmement efficace, ce qui n'est pas très surprenant. Il est presque impossible d'atteindre la limite sur routes ouvertes et il faut avoir le pied vraiment très lourd pour la faire décrocher, d'autant que les roues arrière directrices sont disponibles en option sur la 991 Phase 2. Et en fonction des équipements choisis, la GTS peut passer de très efficace

2







1

à presque intouchable : ajoutez le PDCC, les quatre roues directrices, et vous serez en présence d'un outil vraiment impérial. Dans un autre style, la Carrera T joue la carte de la simplicité et, par petites touches, elle se différencie de la Carrera. Son échappement sport et son verre plus fin permettent d'entendre davantage de son, même si les kilos en moins sont assez peu perceptibles. Campée sur ses jantes de 20 pouces et avec sa suspension PASM, elle se montre plus efficace, mieux posée au sol et est en définitive plus précise. Elle ne transcende pas le modèle mais y apporte un peu de fantaisie et aussi, il faut le reconnaître, beaucoup d'image. Reste un débat que nous avons bien du mal à trancher : la Carrera T est conçue pour être conduite en boîte manuelle, mais nous n'avons jamais été convaincus par le maniement de la boîte 7, qui est moins instinctif et moins précis que celui d'une boîte 6 classique. A ce titre, nous préférons la PDK, même si notre décision est sujette à débat.

### Gamme Turbo

Rien ne change au royaume des Turbo. Cette Phase 2 réussit l'exploit d'être encore plus performante que la version qu'elle remplace. Comme toujours, il y a de la puissance et du couple à n'importe quel régime, et plus que dans tout autre véhicule. Il y a bien peu d'autos au monde capables de rivaliser avec le niveau de performances et de polyvalence d'une 911 Turbo. Et les sensations sont là : la sonorité est un peu plus présente que dans la version précédente, et faire un Launch Control à son volant reste un moment de folie : elle arrache tout sur son passage, vous plaque le cerveau contre l'appuie-tête et mieux vaut vous accrocher au volant. Là est tout le paradoxe de la Turbo : parfaitement docile à basse vitesse, tout à fait capable de s'accommoder des trajets urbains, mais inarrêtable quand vous soudez l'accélérateur au plancher. « L'effet missile est saisissant » disait notre rédacteur en chef Marc Joly, dans

1. Porsche a réalisé un joli coup marketing avec la Carrera T : cette dernière jouit d'une image très positive.

2. Rien de très nouveau à l'arrière de la 911 Turbo. L'aile se déploie automatiquement.

son essai complet réalisé dans le n°309 de Flat 6 Magazine. La Turbo sera surtout à son aise sur les grandes voies et les longues courbes. Le serré n'est pas pour elle, mais encore une fois, les quatre roues motrices et les roues arrière directrices font des merveilles. Même sur circuit, elle s'en tirera avec les honneurs, mais ce n'est pas son terrain de jeu. Avec ses 1600 kg à vide, elle fait trop souffrir ses pneus et ses freins pour y être régulière, et de toute façon, la pistarde de la famille, c'est la GT3.

### Gamme GT3

Nous croirez-vous, si nous vous disions que le son de la GT3 Phase 2 est encore un peu plus enivrant que celui d'une Phase 1 ? Cela tient à peu de choses : un peu plus de musique au démarrage, des volutes un peu différentes suffisent à prolonger le plaisir pris à son volant. Et les vocalises à l'approche des 9 000 →





# 911 Type 991 phase 2

## 2016-2019

tours restent d'un autre monde. Il est toujours amusant de noter la différence de sensations entre la GT3 et la Turbo. A plus d'un titre, la GT3 vous donnera l'impression d'être bien plus rapide que la Turbo : la faute aux bruits mécaniques, à la rudesse de la GT3 et à sa sonorité. Mais en réalité, c'est bien la Turbo qui sera la plus rapide en accélérations pures. Côté sensations, c'est la GT3 qui décroche la palme, car elle retransmet beaucoup plus : les baquets, les harnais, l'arceau vous plongent dans une atmosphère de course qui éveille les sens dès que l'on s'installe à bord. La GT3 Phase 2 est plus confortable (si tant est que l'on puisse parler de confort) et elle est d'une précision qui ne cesse d'étonner. Elle avale les virages avec très peu de roulis et, à la différence d'une Turbo qui reste scotchée au sol en toutes circonstances, une GT3 se montre plus joueuse et les décrochages peuvent être violents. Le pilote doit garder la tête froide

La GT3 Touring est la plus adaptée à un usage routier, en ce sens qu'il sera plus facile de passer la puissance au sol, car ses réglages de trains sont légèrement plus souples que sur la GT3 normale. Et avec sa boîte méca, elle offre davantage de plaisir de conduite. Sur circuit, il faudra un temps de réadaptation si vous sortez d'une GT3, et vous aurez l'impression de perdre beaucoup de temps à le manipuler, ce maudit levier. Côté comportement, la Touring nous semble aussi stable et précise qu'une GT3 normale et c'est dans les virages rapides qu'elle perdra plus de temps qu'une GT3



1. Esthétiquement, la GT3 Phase 2 ne révolutionne pas le 911, mais elle est réussie. Et surtout, elle conserve le moteur atmosphérique !

2. Rouge indien, jantes peintes en Aurum. Une configuration rare mais qui sied à la GT3 RS.

Quant à la GT3 RS, c'est sur circuit qu'elle donnera la pleine mesure de son potentiel. Pleine de vie, la RS envoie du son à tous les étages, et il faut voir un pilote confirmé la piloter pour réaliser tout ce qu'on peut lui infliger. Les roues arrière directrices lui confèrent une agilité que n'avaient pas ses devancières, et elle se joue des virages serrés avec une facilité qu'on ne lui connaissait guère. Dans le rapide, elle est imperturbable. Mais une GT3 RS, ça vit, et plus elle sera bien réglée, mieux elle vous le rendra. Attention à garder la tête froide, car la débauche permanente de sensations fortes vous pousse à en redemander, mais votre cerveau fatiguera plus vite que la 911. Même si elle pardonne (un peu) les écarts de conduite, mieux vaut faire preuve d'humilité. Elle pourrait vous faire payer vos excès d'orgueil.

2







## QUELLES SATISFACTIONS ?

### Gamme Carrera

Si vous aimez les modernes, la gamme Carrera vous comblera. Les clients se mettent aujourd'hui à hésiter entre les 991 et les 991 Phase 2, bien que ces dernières soient un peu plus chères. La raison est simple : les technologies embarquées sont plus modernes, la voiture est plus performante, encore plus facile à vivre et son moteur plein de couple la rend encore plus souple en utilisation quotidienne. C'est une 911 encore plus plaisante à utiliser au quotidien, elle vous emmènera partout sans broncher et bien peu d'autos sont capables de rivaliser avec une 991 Phase 2. Esthétiquement très aboutie, techniquement irréprochable, elle vous permettra d'attaquer sans arrière-pensée sur circuit ou de partir en week end avec votre épouse sans que cette dernière ne se plaigne d'éventuelles odeurs d'essence ou de l'inconfort : la 991 est faite pour ça. Et avec la Carrera T, il existe même une alternative axée plaisir de conduite : pas de prise de tête, pas de spéculation, pas de politiquement correct. On monte dans sa 911 et on conduit sans discontinuer.

### Gamme Turbo

Et si on vous faisait un petit copier-coller des satisfactions que vous trouverez avec une 991 Turbo Phase 1 ? Bon, nous ne l'avons pas fait mais vous aurez certainement compris où nous voulons en venir : la Turbo Phase 2 améliore la Phase 1 par très petites touches. A ce niveau de performances, on n'achète pas une auto pour le petit dixième en plus sur le 0 à 100. On achète la dernière Turbo pour avoir le nec plus ultra de la performance Porsche, voilà tout. Et pour l'exclusivité de ce modèle

1. La Carrera T bénéficiait de la suspension PASM Sport, normalement indisponible sur la Carrera.

2. En matière d'image, difficile de faire mieux que la gamme GT3.

auquel rien ne manque. On pourra également signaler que l'esthétique de la Phase 2 corrige les quelques défauts de la Phase 1.

### Gamme GT3

Si vous cherchez des sensations fortes, il n'y a pas mieux. La 991 GT3 Phase 2 a d'ailleurs proposé une gamme plus riche que la Phase 1 : la GT3 est disponible en boîte manuelle et PDK, et en version Touring disponible uniquement en boîte manuelle. Enfin, la GT3 RS pousse le bouchon un peu plus loin qu'avant, comme toujours. Avec la gamme GT3, c'est du plaisir sans filtre, d'abord grâce au moteur dont les envolées vers les 9 000 tr/min n'ont aucun équivalent dans la production automobile mondiale, le comportement est sans compromis et retransmet tout, et ces autos ont une gueule, un charisme qui leur est propre. Les 911 GT3, quelle que soit la version, sont des machines à sensations et la 991 Phase 2 ne déroge pas à la règle. Elle vous donnera encore plus qu'une Phase 1. →





## CONSEILS POUR BIEN ACHETER

### Les critères à surveiller Gamme Carrera

■ Vous direz que l'on se répète, mais cela vaut le coup d'insister. Sur une auto aussi récente, on se montrera intraitable sur l'historique qui doit être clair et documenté. Les Centres Porsche tiennent un registre des passages d'un modèle en concession, donc ils peuvent vérifier les échéances d'entretien et les interventions effectuées.

■ Sachez que les acheteurs recherchent avant tout des versions très bien équipées (intérieur tout cuir, sièges chauffants, échappement sport, volant sport, etc.). Si vous tombez sur un modèle peu équipé, il sera moins cher, mais moins plaisant à utiliser de manière régulière.

■ Avec la Phase 2, les couleurs commencent à redevenir à la mode : le Bleu Miami a connu un certain succès, tout comme le Craie. En fouillant un peu, on trouve de beaux exemplaires colorés.

■ Les Carrera T bénéficient d'une image très positive mais attention : il vaut mieux se tourner vers une configuration sportive dans l'esprit « Clubsport ».

■ L'édition limitée Endurance Racing Edition n'est pas indispensable, elle n'apporte pas grand-chose.

### Gamme Turbo

■ Comme pour la Phase 1, on trouve des exemplaires qui affichent déjà 100 000 km et d'autres qui ont à peine 10 000 km. Cela a une grosse influence sur le prix de vente.

■ Acheter un modèle kilométré permet de moins souffrir de la décote qui va toucher ces modèles dans le futur.



1. Le Bleu Miami a connu un succès assez inattendu. Mais attention, soit on aime, soit on déteste.

2. On note la présence de jantes à 5 écrous sur cette 911 Turbo.

■ Au risque de rabâcher, ne vous portez pas acquéreur d'une auto qui n'aurait pas un historique d'entretien parfaitement clair et tous les documents d'origine.

### Gamme GT3

■ N'ayez pas peur des exemplaires qui ont fait du circuit, elles sont faites pour cela. On veillera simplement à ce que les exemplaires qui ont limé de la piste aient été correctement suivis et soigneusement entretenus.

■ Attention aux exemplaires qui ont été accidentés à la suite d'un excès d'optimisme sur piste.

■ Les GT3 Touring sont un peu plus chères que les GT3 normales. C'est comme cela, il faut en être conscient.

■ La GT3 RS a été très peu produite : avec l'arrivée imminente des normes WLTP, Porsche n'a eu qu'un très court créneau pour produire les GT3 RS, ce qui fait qu'il y en a peu. Les versions avec Pack Weissach et jantes en Magnésium sont presque introuvables.

■ Une couleur spéciale (appelée PTS, pour Paint To Sample) peut commander une prime pour le reste des autos sur le marché.

2





# ANCIENS NUMÉROS



POUR COMPLÉTER  
VOS CONNAISSANCES  
N'oubliez pas  
nos anciens numéros

>>> Commandez nos anciens numéros  
directement sur notre site internet  
[www.flat6mag.com](http://www.flat6mag.com)





# 911 Type 991 phase 2

## 2016-2019

### OÙ LES TROUVER ?

#### Gamme Carrera

On ne vous surprendra pas en rappelant que les véhicules de moins de dix ans se trouvent plus facilement dans les centres Porsche. Le réseau propose un grand nombre d'occasions en 991 Phase 2, et elles sont d'ailleurs de plus en plus recherchées sur le marché de l'occasion. Un centre Porsche vous vendra une occasion accompagnée de la garantie Porsche Approved. Il faut savoir que les 991 Phase 2 sont de mieux en mieux représentées chez les spécialistes indépendants. Comme nous l'avons mentionné précédemment, les prix s'approchent progressivement de ceux des 991 Phase 1, les clients hésitent et se laissent de plus en plus tenter par la Phase 2, objectivement meilleure et plus performante. Les spécialistes indépendants vous proposeront également une bonne garantie, assurez-vous qu'elle couvre un maximum d'éléments. Beaucoup de garanties se concentrent uniquement sur les éléments mécaniques (moteur et boîte), alors que l'électronique peut aussi vous faire des caprices. On peut aussi se tourner vers les particuliers, mais les acheteurs ont davantage tendance à solliciter les professionnels.

#### Gamme Turbo

A ce niveau de prix (au moins 140 000 €), on en trouve surtout dans les centres Porsche. Oui, il arrive qu'on en trouve chez les spécialistes indépendants, mais cela est beaucoup plus rare. Globalement, ce sera donc dans le réseau officiel.



1

1. La Targa 4 GTS apporte un supplément de sportivité à une 911 qui est a priori faite pour la ballade.

2. C'est généralement tout ce que vous verrez de la Turbo S. Les PCCB sont de série sur la Turbo S.

#### Gamme GT3

Tout comme les Turbo, ces modèles très chers s'échangent plutôt dans le réseau officiel. Mais ils ont tendance à sortir du réseau pour aller chez les spécialistes ou entre particuliers, car il existe une petite frange d'acheteurs qui en veulent absolument et qui n'ont pas été servis dans le réseau. De fait, ils se tournent vers un spécialiste indépendant ou parviennent à en racheter une à un proche. Il faut rappeler que le marché des Porsche de piste s'anime entre avril et septembre avant de se mettre presque à l'arrêt. Quel intérêt de mettre autant d'argent dans une voiture que l'on ne pourra pas utiliser pendant les mois d'automne et d'hiver ?

2







## AVENIR DE LA COTE

### Gamme Carrera

En baisse, indéniablement. Les 991 Phase 2 sont encore en phase de baisse, ce qui est normal pour des modèles récents. En l'espace d'un an, les 991 Phase 2 ont perdu environ 6 000 €, phénomène de baisse qui devrait se poursuivre.

### Gamme Turbo

La baisse est encore plus sévère pour les Turbo, puisque ce sont pas moins de 10 000 € que la Turbo S a perdus sur l'année écoulée, ce qui place une Turbo S coupé en parfait état à environ 179 000 €. C'est normal également, les modèles récents connaissent toujours une forte décote, d'autant que la 992 Turbo vient d'être commercialisée, ce qui va accélérer la rotation des clients vers ce nouveau modèle et tirer les 991 vers le bas. Les Turbo qui ont beaucoup de kilomètres ont pris des

1. La couleur Craie est une réussite sur la GT3 RS.

2. Le bouclier avant de la Turbo possède une lèvre en caoutchouc déployable en fonction de la vitesse. Ici, elle est totalement repliée.

gadins encore plus sévères mais leur cote se stabilisera plus rapidement vers le point bas de la cote. L'édition limitée Turbo S Exclusive Series fait figure d'exception : très exceptionnelle et très rare, elle se maintient dans des sphères intouchables, autour de 345 000 €.

### Gamme GT3

En forte baisse également, puisque la GT3 RS a perdu environ 14 000 € sur l'année, et 9 000 € pour la GT3. Les modèles GT3 sont appelés à baisser encore, d'autant que la sortie imminente de la 992 GT3 (vers mars 2021, vraisemblablement) devrait tirer les prix vers le bas. En revanche, les GT3 seront probablement les premières à voir leurs prix se stabiliser. La notion de collector est à oublier pour l'instant avec les GT3 RS. Ce ne sont pas des Carrera RS, ce sont des modèles très modernes. →





# 911 Type 991 phase 2

## 2016-2019

### NOS CONSEILS

#### Gamme Carrera

Actuellement, il faut reconnaître que ce sont plutôt les 991 Phase 1 qui ont la cote sur le marché de l'occasion. Ce sont les dernières Carrera à moteurs atmosphériques et les acheteurs y sont sensibles. En revanche, les professionnels que nous avons interrogés constatent que l'écart de prix entre les Phase 1 et 2 s'est rétréci : une 991 Carrera S Phase 1 en parfait état vaut environ 86 000 €, et une 991 Carrera S Phase 2 en bon état s'échange contre environ 92 000 €. Les référentiels de comparaison ne sont pas les mêmes car nous comparons un modèle en parfait état et un modèle en bon état, mais la 991 Phase 2 étant plus moderne, on peut être enclin à faire quelques sacrifices sur la couleur ou sur un équipement ou deux si l'opportunité se présente. Tout cela pour dire que les 991 Phase 2 sont en train d'arriver progressivement dans les showrooms des spécialistes indépendants et que l'intérêt des clients pour ces modèles se renforce. Si vous envisagez de vendre votre atmosphérique pour une 991 Phase 2, vous aurez peut-être besoin d'un temps de réadaptation, car les sensations de conduite ne sont pas les mêmes, les moteurs turbo étant plutôt enclins à vous asséner des coups de boutons à bas régimes. Mais les clients s'éduquent progressivement et se laissent séduire par ces 911 nettement plus performantes que leurs devancières. N'allez pas croire qu'acheter une 991 Phase 2 soit la fin du monde et que ces 911 soient promise à une fonte irrémédiable de leur cote, ce n'est pas le cas. Elles se



1. L'intérieur de la Phase 2 n'évolue que modérément. Ici, un intérieur tout cuir Bleu Graphite.

2. Notez sur ce modèle les échappements de série. On les voit rarement car beaucoup de clients ont opté pour l'échappement sport.

sont très bien vendues et sont des 911 très appréciées. Seulement, les porschistes les plus conservateurs ont un peu plus de mal à s'y mettre, c'est un classique. On ne connaît pas de faiblesse majeure à cette version, fiable et polyvalente. Dans la mesure du possible, tournez-vous vers un modèle très bien équipé. L'intérieur tout cuir et l'échappement sport sont parmi les options les plus recherchées. On peut trouver de la couleur : Bleu Saphir, Bleu Miami, Blanc Carrara, et même un peu de vert et de rouge. Le gris et le noir restent les nuances dominantes. La boîte de vitesses est presque un non-sujet : on estime que 90 % des autos sont munies d'une boîte PDK. Il reste des amateurs de boîtes manuelles qui recherchent spécifiquement cette transmission, mais ils sont plus rares. La Carrera T mérite presque un traitement →

2







# Votre inspiration. Notre passion.

## Porsche Exclusive Manufaktur Partner.

La rareté, l'excellence et la perfection sont des piliers ancrés dans l'ADN de la marque Porsche. Le Centre Porsche Antibes incarne pleinement ces valeurs en étant l'un des trois Exclusive Manufaktur Partners de France. Son objectif est de concrétiser votre souhait et de créer un véhicule d'exception en ayant recours aux matières les plus nobles.

**Centre Porsche Antibes**  
87 Allée Bellevue  
06600 Antibes  
Tél. : 04.92.91.33.88  
[antibes.centreporsche.fr](http://antibes.centreporsche.fr)



**PORSCHE**



# 911 Type 991 phase 2

## 2016-2019

spécifique, car elle a réussi l'exploit d'avoir une image un peu à part. Les modèles les plus recherchés sont habillés de couleurs vives : Bleu Miami, Jaune Racing, Rouge Indien, Orange Fusion et disposent du pack intérieur Carrera T avec les assises en tissu. Les baquets de 918 étaient disponibles en option, ils sont rarissimes et devraient être une option appréciée à l'avenir. En attendant, ne détournes pas les yeux d'un beau modèle sous prétexte qu'il n'a pas cette couteuse option. La boîte fait débat : la Carrera T a clairement été conçue avec l'idée de promouvoir le plaisir de conduite et la boîte manuelle, mais en ce qui nous concerne, nous avons préféré la conduire en boîte PDK. Honnêtement, achetez ce que vous aimez, vous le ne regretterez pas !

### Gamme Turbo

Lorsque nous disions que le kilométrage peut avoir une vraie influence sur le prix de vente, ce n'était pas un euphémisme. Jugez par vous-même : dans le réseau allemand, nous tombons sur une Turbo S 2018 cabriolet noire, intérieur noir avec 21 000 km au compteur, à vendre pour 178 900 €. De l'autre côté du spectre, un cabriolet sensiblement similaire, noir de 2016 affichant 91 400 km, était à vendre pour 138 870 €. Bim bam boum ! Pour le même prix, on peut également se tourner vers une Turbo cabriolet Rouge Indien avec seulement 11 000 km, à vendre pour 141 000 €. Voyez qu'il convient de se poser les bonnes questions : vaut-il mieux une 911 Turbo rare et exceptionnelle ou une Turbo S qui a déjà fait deux fois le tour du monde ?



1

1. Préférez une couleur vive sur la Carrera T, afin de bien faire ressortir les détails en gris titane.
2. L'Or Jaune métallisé est la couleur la plus prisée sur la Turbo S Exclusive Series.

Faut-il absolument une Turbo S au regard des prestations déjà hallucinantes de la 911 Turbo ? Finalement, le choix dépend aussi de la qualité et de la configuration des 911 que l'on vous proposera. Prenez votre temps pour trouver la perle rare.

Pour le plaisir, abordons également la Turbo S Exclusive Series. Ce modèle exceptionnelle et limité à 500 exemplaires ne s'achète pas comme on achèterait une « simple » 911 Turbo S. La couleur de lancement, Jaune Or métallisé, a recueilli toutes les faveurs des acheteurs. Il existait d'autres couleurs (Rouge Indien, Gris Quartz, Noir, Blanc Carrara métallisé, Bleu Graphite), mais le Jaune Or était vraiment unique et réservé à ce modèle. De fait, les exemplaires couleur Or sont plus chers (au moins 20 000 € de prime). L'option jantes en carbone n'apporte manifestement

2







pas de surcote, d'autant que les jantes de série de la Turbo S Exclusive Series lui vont tout aussi bien, sinon mieux. Enfin, nous avons trouvé en Allemagne deux exemplaires qui n'avaient pas du tout roulé. Tout deux tournaient autour des 370 000 €, preuve que la Turbo S Exclusive Series gravite sur un autre marché. A titre de comparaison, un exemplaire Gris Quartz avec 3 500 km était à vendre 349 911 €. Il n'y en avait aucune sur le marché français au moment où nous écrivions ces lignes.

### Gamme GT3

On pourrait dire qu'il existe deux profils d'acheteurs de GT3 : ceux qui souhaitent limer de la piste avec une 911 taillée pour faire cela toute la journée, et ceux qui rêvent d'une machine à sensations mais qui sont surtout attirés par son image et s'en serviront plutôt sur petites routes tout en étant capables de beaucoup plus. Au risque de mettre les gens dans des cases, nous dirions que les premiers s'orienteront vers la GT3 normale (voire la GT3 RS), et les seconds se tourneront plutôt vers la GT3 Touring. Précisons que les deux versions sont hyper efficaces sur circuit et qu'il y aura peu d'autos qui se montreront à leur hauteur. Au niveau du marché, les acheteurs de GT3 sont plus attentifs sur l'équipement, ce qui était moins le cas auparavant. Ceci est lié à l'arrivée d'options, notamment dans l'habitacle, qui ont contribué à donner du caractère à la GT3, notamment les packs intérieurs GT3 en cuir et alcantara avec surpiqures contrastantes. Dans une GT3 Touring, les parties centrales des sièges sont habillées d'un tissu spécifique. Ensuite, à vous de voir si vous préférez des sièges baquets ou des sièges sport plus conventionnels, un pack

Les bandes centrales sur la Turbo S Exclusive Series sont en carbone apparent. Profitons de ce cliché pour signaler la lèvre inférieure en caoutchouc qui est ici totalement dépliée.

Clubsport avec arceau et harnais (indisponible dans la Touring), une boîte manuelle ou une PDK. La Touring n'est disponible qu'en manuelle, la normale est disponible en PDK et en boîte manuelle. Question couleurs, il y a un peu de tout : des versions discrètes en Gris Quartz, des Batmobiles peintes en noir avec jantes noires, et des couleurs vives. On trouve même un peu de peintures spéciales (Vert Viper etc.), mais il vous faudra chercher un peu. En regardant les annonces du réseau, les kilométrages sont encore très faibles, celle qui avait le plus roulé était un rare exemplaire Rouge Carmin affichant environ 25 000 km. Très bien équipée par ailleurs, et plutôt rare puisqu'il s'agissait d'une version normale avec boîte manuelle, c'était d'ailleurs l'une des moins chères à 148 911 €. La moins chère du lot était encore une version normale en boîte manuelle avec 17 959 km, pour 139 900 €. La plus chère était une version Touring en couleur exclusive Vert Brewster, avec 5 400 km : comptez 198 911 €. Les kilométrages moyens tournent autour de 5 à 7 000 km. On ne leur connaît pas de problème spécifique. Les GT3 RS sont encore très rares : seulement quatre dans le réseau allemand et trois en France. Pas une seule verte. Trois grises en France, dont deux avec le Pack Weissach, deux grises et deux Craie en Allemagne. Pour l'instant, on n'a pas vraiment l'embarras du choix, mais nous avons bien vu des exemplaires verts ou jaune passer dans les annonces au fil des semaines, il faut donc se montrer patient. Et prévoir du budget, car pour l'instant, nous n'avons rien trouvé à moins de 200 000 €, et les prix montaient jusqu'à 257 000 €. Les exemplaires avec pack Weissach et jantes en magnésium promettent d'être introuvables... →



## QUELS MODÈLES POUR QUEL ÉTAT ?

### LES CARRERA

Les 991 Phase 2 d'entrée de gamme commencent à trouver preneurs de plus en plus rapidement. Tant mieux, car cette génération a souffert d'un léger déficit d'image en raison de ses moteurs Turbo. Pour revenir au sujet. Les exemplaires moins chers sont plus kilométrés et moins bien équipés, mais ils répondront présent. On peut également tirer vers le haut avec un exemplaire très récent est très équipé : nous avons par exemple trouvé une Targa 4 GTS édition spéciale (non numérotée) Exclusive Manufaktur Edition à vendre pour 174 900 €. D'une manière générale, les prix sont à la moyenne entre parfait état et bon état. Les voitures en parfait état sont finalement assez rares et doivent être très, très belles pour justifier un prix élevé.

#### LES PLUS

- Polyvalence
- Couple et performances
- Modernité
- Il existe une 911 pour tous les goûts

#### LES MOINS

- A manqué un peu d'image à sa sortie
- Boîte 7 moins précise qu'une boîte 6
- Cote en baisse marquée



Targa 4 GTS Rouge Carmin

### MODÈLES DISPONIBLES

MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
991.2 Carrera	2016/2019	370 ch	95 000 €	85 000 €	75 000 €
991.2 Carrera S	2016/2019	420 ch	110 000 €	100 000 €	90 000 €
911.2 Carrera Cabriolet	2016/2019	370 ch	108 000 €	98 000 €	88 000 €
991.2 Carrera S Cabriolet	2016/2019	420 ch	118 000 €	108 000 €	98 000 €
991.2 Carrera 4	2016/2019	370 ch	106 000 €	96 000 €	86 000 €
991.2 Carrera 4 cabriolet	2016/2019	370 ch	115 000 €	105 000 €	95 000 €
991.2 Carrera 4S	2016/2019	420 ch	115 000 €	105 000 €	95 000 €
991.2 Carrera 4S cabriolet	2016/2019	420 ch	123 000 €	113 000 €	103 000 €
991.2 Targa 4	2016/2019	370 ch	124 000 €	114 000 €	104 000 €
991.2 Targa 4S	2016/2019	420 ch	128 000 €	118 000 €	108 000 €
991.2 Carrera GTS	2016/2019	450 ch	122 000 €	112 000 €	102 000 €
991.2 Carrera 4 GTS	2016/2019	450 ch	133 000 €	123 000 €	113 000 €
991.2 Carrera GTS cabriolet	2016/2019	450 ch	134 000 €	124 000 €	114 000 €
991.2 Carrera 4 GTS cabriolet	2016/2019	450 ch	140 000 €	130 000 €	120 000 €
991.2 Targa 4 GTS	2016/2019	450 ch	144 000 €	134 000 €	124 000 €
991 Endurance Racing Edition	2016/2019	420 ch	135 000 €	125 000 €	115 000 €
991 Carrera T	2016/2019	370 ch	105 000 €	95 000 €	85 000 €



## LES TURBO

Tout comme pour la 991 Phase 1, la question de vouloir à tout prix une Turbo S peut se poser. Les prestations de la Turbo sont telles qu'il ne lui manque rien. La Turbo S sera un peu mieux un peu partout, certes. Comme nous l'avons mentionné précédemment, nous vous conseillons de vous décider avant tout en fonction des opportunités qui se présentent. Une Turbo hyper équipée, très soignée et peu kilométrée sera probablement plus intéressante qu'une Turbo S au même prix mais dans une configuration moins rare et avec beaucoup de kilomètres. Nous vous laissons décider, en gardant aussi à l'esprit le fait que la cote est en forte baisse.

### LES PLUS

- Il ne manque rien à l'équipement de série
- Performances et polyvalence

### LES MOINS

- Prix élevé
- Cote en forte baisse
- Peu d'endroits où elle peut exprimer tout son potentiel

MODÈLES DISPONIBLES					
MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
991.2 Turbo	2016/2019	540 ch	150 000 €	140 000 €	130 000 €
991.2 Turbo S	2016/2019	580 ch	168 000 €	158 000 €	148 000 €
991.2 Turbo cabriolet	2016/2019	540 ch	160 000 €	150 000 €	140 000 €
991.2 Turbo S cabriolet	2016/2019	580 ch	176 000 €	166 000 €	156 000 €
991 Turbo Exclusive Series	2016/2019	620 ch	335 000 €	320 000 €	305 000 €



991 Turbo S Rouge Indien



### LES GT3

**991 GT3 :** Pour l'instant, il y a un peu de tout. Les Touring semblent un peu plus chères que les versions normales mais cela reste à confirmer dans la durée. Car aujourd'hui, entre les kilométrages, les équipements, les couleurs et les boîtes de vitesses, les tendances restent confuses. Mieux vaut se tourner vers ce que l'on aime : des clients préféreront une version spartiate avec peu d'options, d'autres amateurs préfèrent des voitures très équipées. Le marché est encore un peu jeune pour détecter les grandes tendances.

**991 GT3 RS :** La 991 GT3 RS Phase 1 a été produite à un très grand nombre d'exemplaires et avec assez peu de couleurs disponibles. Au contraire, la Phase 2 a joué la carte de la diversité et sa production s'est avérée bien plus réduite. A très long terme, elle sera probablement recherchée, et les équipements auront une réelle influence. Avec cette version, il était possible d'aller assez loin sur l'aspect « Light », en plein dans l'esprit des 911 taillées pour la piste. Tout se vend, car la plupart des configurations sont appréciées. Dans un avenir plus lointain, le Vert Lézard sera probablement le grand gagnant, surtout s'il est accompagné du Pack Weissach. Prenons le risque de poser ici le futur Saint Graal des 991 GT3 RS Phase 2 : Vert Lézard, Pack Weissach, Jantes Magnésium, freins PCCB et intérieur tout cuir-alcantara noir-vert lézard.

#### LES PLUS

- Sonorité et caractère moteur
- Rareté de la GT3 RS
- La GT3 Touring apporte une nouvelle façon d'aborder la GT3
- Efficacité

#### LES MOINS

- Requiert de vraies notions de pilotage
- Cote en baisse
- Tendances encore difficiles à cerner (quelles versions, quelles boîtes etc.)

#### MODÈLES DISPONIBLES

MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
991 GT3 Phase 2	2016/2019	500 ch	164 000 €	154 000 €	144 000 €
991 GT3 Pack Touring	2016/2019	500 ch	175 000 €	165 000 €	155 000 €
991 GT3 RS Phase 2	2016/2019	520 ch	230 000 €	220 000 €	210 000 €



Une GT3 RS Vert Lézard et une GT3 Bleu Miami. Les bandes noires sur la GT3 ne sont pas d'origine et sont inspirées de la R.

#### MODÈLES DISPONIBLES

MODÈLE	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	COTE BON ÉTAT
991 GT2 RS	2016/2019	700 ch	370 000 €	355 000 €	340 000 €



# Notre passé a de l'avenir.

## Porsche 911. Icône intemporelle.

Digne représentante de ses ancêtres, cette 8<sup>ème</sup> génération de 911 affiche fièrement son statut d'icône. Silhouette intemporelle, nouvelle motorisation plus performante que jamais et innovations technologiques sans précédent, cette voiture de sport légendaire conjugue passé, présent et futur en un seul modèle. Prêts pour un voyage dans le temps ?

### Centre Porsche Toulon

ZAC de La Pauline  
83130 La Garde  
Tél. : 04 94 16 00 00  
toulon.centreporsche.fr

### Centre Porsche Fréjus

788 Rue du Général de Gaulle  
83480 Puget sur Argens  
Tél. : 04 94 19 99 00  
frejus.centreporsche.fr



Gamme 911 (30/09/2020) – Valeurs WLTP : Conso. combinée : de 10,1 à 12,5 l/100 km - Émissions de CO<sub>2</sub> : de 229 à 284 g/km.  
Plus d'informations sur le site [www.porsche.fr](http://www.porsche.fr)



PORSCHE



# 911 Type 991 phase 2

2016-2019



Pack intérieur Carrera T avec tissu à bandes Jaune Racing

## LES OPTIONS INDISPENSABLES

### Gamme Carrera

La situation est la même pour que pour les 991 Phase 1 : PDK, intérieur tout cuir, échappement sport et système Audio Bose sont les options les plus réclamées. Ainsi que les jantes de 20 pouces, pour les versions non « S ».

**Carrera T** : Couleurs extérieures, on conseillera plutôt de se tourner vers une couleur vive, plus en phase avec l'esprit du modèle. Le noir et le gris ont tendance à « masquer » les détails spécifiques à la Carrera T.

**Pack intérieur Carrera T** : Du cuir étendu et un tissu spécifique constituent ce pack qui confère lui aussi son identité à l'habitacle de la Carrera T.

### Gamme Turbo

Comme pour la 991 Phase 1, nous allons conseiller deux options pour les versions Turbo non « S ».

**PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control)** : Ce système de pilotage électronique du châssis permet de rendre la Turbo plus performante et plus stable en virages. Un vrai atout pour la Turbo.

**Pack Sport Chrono** : Il donne accès aux accélérations canon de la Turbo, au Launch Control et au mode Performance aérodynamique. Cela apporte donc un vrai plus à la Turbo. Nous le recommandons vivement.

La Turbo S Exclusive Series possède un intérieur tendu de cuir noir et de surpiqûres Or Jaune. Les bandes centrales sont en cuir perforé.







Intérieur tout cuir-alcantara noir-rouge pour GT3.

### Gamme GT3

**Sièges baquets :** ceux de la 918 ou ceux à dossiers rabattables, peu importe. Dans la Touring comme dans la normale, ils seront assez appréciés.

**Intérieur tout cuir-alcantara :** Il semble encore plus important que dans la 991 GT3 Phase 1 car quelques détails (bandes colorées sur l'assise centrale) renforcent l'atmosphère sportive à bord et cela est très valorisant. Cela vaut aussi pour la GT3 RS avec ses assises colorées.

**Pour la GT3 RS :** En ce qui concerne la GT3 RS, avec le temps, on peut penser que l'option Pack Weissach fera aussi partie des équipements très recherchés.



L'arceau est ici en titane.



Le Pack Weissach est signé



Intérieur tout cuir-alcantara noir-vert lézard pour GT3 RS.



# 911 Type 991 phase 2

## 2016-2019



Intérieur richement équipé pour cette Carrera 4S : Volant Sport GT, boîte PDK, intérieur tout cuir noir, sièges sport Plus, pack Sport Chrono...

## LES OPTIONS INTÉRESSANTES

### Gamme Carrera

**Sièges sport** : ils maintiennent mieux et leur coque couleur alu est assez valorisante esthétiquement.

Dans la Carrera T, les sièges baquets apportent un plus car ils sont plus légers et assez rares. C'est du bonus !

### Gamme GT3

**Freins PCCB** : c'est vraiment un choix en fonction de vos attentes. Les PCCB apportent un bénéfice en matière de performance car ils sont plus légers et plus durables. Mais en matière de coût d'entretien, attention à la punition !

**Jantes en magnésium** : sur la GT3 RS, on appréciera la présence de jantes en magnésium. Très rares, car Porsche avait quasiment épuisé le stock sur la GT2 RS, ce à quoi ils ne s'attendaient pas du tout.

## LES OPTIONS À ÉVITER

### Gamme Carrera

**Boîte manuelle** : Comme pour la Phase 1, la boîte manuelle est réservée à des inconditionnels de la boîte méca.



## Speedster

Véritable voiture de collection avant même d'avoir été commercialisée, la 911 Speedster n'a été produite qu'à 1953 exemplaires numérotés. On trouvera deux configurations : les exemplaires munis du Pack Heritage Design, tous en Argent GT et parements blancs avec intérieur cognac, et des exemplaires reprenant des livrées plus classiques. Difficile d'affirmer que les exemplaires « Heritage » sont plus recherchés, ce n'est pas nécessairement le cas. D'autant que les clients ont souvent pioché dans le catalogue des peintures sur échantillon (PTS). Nous en avons trouvé cinq en Allemagne, dont un Heritage, un Bleu Mexico (PTS) et un Vert Léopard. Le plus kilométré était noir, affichait seulement 1 000 km et valait 342 000 €. Le plus cher était le modèle Heritage à 380 000 €.



## GT2 RS

Avec une cote perchée autour de 400 000 €, difficile d'accorder beaucoup de place à une 911 que seuls quelques heureux élus peuvent s'offrir. Cette machine de 700 ch nécessite de réelles compétences en pilotage pour en prendre toute la mesure. Assez rare, quoi que non limitée, la GT2 RS s'adresse aux initiés. Les exemplaires munis du Pack Weissach et des jantes magnésium sont les plus cotés. On n'ira pas jusqu'à dire que l'option est obligatoire, mais les acheteurs avaient parfaitement compris qu'une GT2 RS qui ne serait pas équipée de ces options souffrirait d'une décote. Les exemplaires sont encore bien peu kilométrés et assez rares. En revanche, on sait qu'elle est si exigeante en matière de pilotage que certains exemplaires ont déjà été accidentés. A vérifier avec attention avant d'acheter.







## Le plus beau moyen de garder ses distances pendant le week-end.

### Porsche Drive. Service de location courte durée.

Envie d'évasion ? Ou de découvrir de nouvelles sensations ?  
Avec notre service de location courte durée Porsche Drive,  
prenez le volant du modèle de vos rêves et vivez l'expérience  
Porsche, à votre rythme. Pour plus d'informations, rendez-vous  
sur [www.drive.porsche.com/france](http://www.drive.porsche.com/france)

Gamme Taycan (20/10/2020) - Valeurs WLTP : Conso. électrique combinée : de 21,0 à 26,6 kWh/100km - Émissions de CO<sub>2</sub> : 0 g/km.

Plus d'informations sur le site [www.porsche.fr](http://www.porsche.fr)

Visuel non contractuel. Dans chaque catégorie de véhicule, les modèles et les options peuvent varier en fonction des disponibilités.

Les conditions générales de location sont consultables en agence Porsche Drive et sur <https://drive.porsche.com/france/fr/conditions-generales>  
Porsche France - RCS Nanterre B348 567 504.



**PORSCHE**