

997 CARRERA 4 PHASE II

LA SÉCURITÉ EN PLUS

BUDGET
47/64 000 €

LA 997 CARRERA 4 PHASE II INCARNERAIT-ELLE LA 911 MODERNE IDÉALE AU RAPPORT QUALITÉ/PRIX IMBATTABLE ? IL FAUT BIEN RECONNAÎTRE QU'ELLE CUMULE TOUS LES ATOUTS : UNE LIGNE 911 INDÉMODABLE, UNE QUALITÉ DE CONSTRUCTION À TOUTE ÉPREUVE, UNE MOTORISATION À INJECTION MODERNE, UNE TRANSMISSION INTÉGRALE ULTRA SÉCURISANTE, ET, SI ELLE EN EST ÉQUIPÉE COMME CET EXEMPLAIRE, UNE BOÎTE PDK À DOUBLE EMBRAYAGE AUSSI EFFICACE QU'AGRÉABLE À CONDUIRE...

TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS KARL GLIEBER



LU DANS

RS magazine



Histoire ENTRÉE DANS UNE NOUVELLE ÈRE

La 997 Carrera S phase II puise ses gènes dans la 996 qui a été présentée à l'automne 1996. Il s'agissait de la première 911 "moderne" conçue à partir d'une feuille blanche et accueillant une toute nouvelle mécanique. Sur le plan esthétique, la 996 rompait franchement avec ses aînées, en particulier au niveau de la face avant et de l'habitacle qui ne reprenaient pas les codes esthétiques de la 911. En revanche, l'implantation et l'architecture de

la mécanique restaient fidèles à la tradition avec un 6 cylindres à plat placé en porte-à-faux à l'arrière. La 996 a été un énorme succès commercial avec plus de 160 000 exemplaires produits jusqu'à son remplacement par la 997 qui a été présentée en 2004. Celle-ci était profondément revue sur le plan esthétique et retrouvait les phares traditionnels tandis que la planche de bord était plus "classique", avec notamment une casquette d'une seule pièce

« LA 997 CARRERA 4 PHASE II A ÉTÉ LANCÉE À L'AUTOMNE 2008 POUR LE MILLÉSIME 2009, 4 ANS APRÈS L'APPARITION DE LA PHASE I »

courant tout le long du pare-brise et intégrant l'incontournable bloc à 5 compteurs.

Deux motorisations

Mécaniquement, la première génération de la 997 était dérivée de la 996 dont elle reprenait la motorisation et les transmissions mécaniques à 6 rapports ou Tiptronic à 5 rapports tandis qu'en parallèle, une version S dotée d'un moteur de 3,8 litres délivrant 30 ch de plus faisait son apparition. Il faut remonter à 1977 pour trouver deux motorisations atmosphériques dans la gamme 911, les versions S proposées depuis cette date correspondant uniquement à des modifications esthétiques, en particulier la carrosserie élargie de la Turbo. L'apparition d'une double motorisation annonçait un élargissement de la gamme 911

puisque la 997 phase I a compté jusqu'à 15 versions différentes avant son remplacement par la phase II qui sera encore plus riche grâce à quelques séries limitées au point d'atteindre 23 versions différentes.

La 997 Carrera 4 phase II a été lancée à l'automne 2008 pour le millésime 2009, 4 ans après l'apparition de la phase I. Esthétiquement, elle se distingue par ses boucliers redessinés et ses feux arrière à diodes tandis que l'habitacle reçoit un nouveau PCM à écran tactile, mais sous le capot, tout est nouveau à commencer par le moteur, toujours un 6 cylindres à plat, et la transmission, une boîte à double embrayage à 7 rapports type PDK ayant remplacé la Tiptronic en option, la boîte manuelle à 6 rapports étant toujours montée en série. ■

LA FICHE TECHNIQUE

Mo teur	6 cylindres à plat en alliage 2 doubles arbres à cames en tête 4 soupapes par cylindre Refroidissement liquide
Cylindrée	3 614 cm ³
Al. x course	97 mm x 81,5 mm
Taux de comp.	12,5:1
Puissance	345 ch à 6 500 tr/mn
Couple	390 Nm à 4 400 tr/mn
Alimentation	Injection directe Gestion intégrale SDI 31
Transmission	Boîte manuelle 6 rapports Ou PDK 7 rapports
Train avant	McPherson triangulé
Train arrière	Multibras LSA
Freins	4 disques ventilés et percés 330x28 mm Etriers 4 pistons en alu PSM 8.0
Jantes	8j x 18 à l'avant 11j x 18 à l'arrière
Pneus	235/40 zr 18 à l'avant 295/35 zr 18 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 435 x 1 852 x 1 310 mm
Voies Av / Ar	1 488 / 1 548 mm
Empattement	2 350 mm
Réservoir	67 l
Coffre	105 l
Cx	0,30
Poids	1 470 kg
Poids/puiss.	4,26 kg/ch
Prix neuf (2009)	91 048 € hors options



CONSOMMATION

	Boîte manuelle	Boîte PDK
Vitesse maxi	284 km/h	282 km/h
0 à 100 km/h	5,0 s	4,8 s
0 à 160 km/h	10,9 s	10,6 s
0 à 200 km/h	17,3 s	17,0 s
1 000 m DA	23,8 s	23,5 s
Reprises 80-120 km/h	6,4 s	6,8 s
Conso mixte	10,6 l/100 km	10,1 l/100 km
Emission CO2	249 g/km	237 g/km

LES +

- Ligne indémodable
- Nouvelle motorisation
- Boîte PDK en option
- Autobloquant en série

LES -

- Cote encore élevée
- Les options changent tout
- Peu de couleurs vives
- La bêtise des jaloux

Mécanique UN TOUT NOUVEAU MOTEUR

« AU TOTAL, LE NOMBRE DE PIÈCES A ÉTÉ RÉDUIT DE 40 % ET LES MASSES EN MOUVEMENT ONT ÉTÉ DIMINUÉES DE 7 % AU PROFIT DE LA VIVACITÉ DES MONTÉES EN RÉGIME »

Sur la 997 Carrera 4 phase II, l'injection directe n'a pas été montée sur le moteur existant puisque la mécanique est entièrement nouvelle ce qui a permis de réduire son poids et le nombre de pièces tout en améliorant sa rigidité et son rendement. Le bloc moteur, qui était auparavant composé de deux chapeaux de vilebrequin enchâssés dans deux demi-carter boulonnés, ne comprend plus que deux demi-carter intégrant les cylindres ce qui a permis d'obtenir un gain de 22 % en rigidité tout en diminuant la déformation des cylindres source de consommation d'huile.

40 % de pièces en moins

Ce nouveau bloc a également permis de supprimer l'arbre intermédiaire qui actionnait les arbres à cames et qui a parfois été à l'origine de soucis mécaniques au niveau du roulement situé derrière le volant moteur.

Enfin, les culasses possèdent désormais des paliers d'arbres à cames intégrés ce qui représente un nouveau gain en rigidité et en rendement.

Au total, le nombre de pièces a été réduit de 40 % et les masses en mouvement ont été

diminuées de 7 % au profit de la vivacité des montées en régime.

Côté lubrification, une nouvelle pompe à huile asservie a permis de gagner 3 ch et de réduire la consommation de 2% grâce à une optimisation du débit en fonction des besoins précis du moteur dans chaque phase de fonctionnement. Le cloisonnement du carter a également été renforcé afin de réduire les pertes liées au barbotage du vilebrequin et les risques de déjaugage tandis que deux pompes d'assèchement se chargent de ramener l'huile stagnante dans les culasses vers le carter moteur. Tout le haut moteur a bien entendu été modifié pour accueillir les injecteurs à haute pression fonctionnant entre 40 et 120 bars tandis que les flux d'air ont été optimisés, tant à l'admission qu'à l'échappement.

Enfin, Porsche a profité du dessin de ce nouveau bloc pour modifier les rapports alésage/course du 3,6 litres dont l'alésage gagne 1 mm pour une course réduite de 1,3 mm ce qui donne des valeurs de 97 x 81,5 mm associées à un gain de 20 ch et de 20 Nm par rapport à la génération précédente, le tout s'accompagnant d'une baisse de la consommation significative. ■



Transmission ENFIN UNE BOÎTE PDK !

Porsche a été un des pionniers des boîtes à embrayages pilotés puisqu'à la fin des années 60, il proposait déjà la "Sportomatic", une boîte mécanique dotée d'un embrayage actionné électriquement lorsque le conducteur manipulait le levier de vitesses, l'ensemble étant complété par un convertisseur de couple pour éviter de caler à l'arrêt. Au début des années 80, Porsche travaille déjà sur une boîte robotisée à double embrayage qui est montée sur une 956 engagée en Championnat du Monde des Sport-Prototypes afin de parfaire sa mise au point. Dès 1984, l'auto remporte une première victoire au Nürburgring avant de gagner la manche du Championnat du Monde de Monza en 1986.

20 ans plus tard

Il faudra cependant attendre plus de 20 ans pour que cette transmission se retrouve sur une voiture de série avec la 997 phase II.

La boîte PDK se compose de deux boîtes de vitesses fonctionnant de façon autonome. La première située près du moteur gère les rapports pairs (2, 4 et 6) tandis que l'autre, située vers l'avant de la voiture gère les rapports impairs (1, 3, 5 et 7) ainsi que la marche arrière. L'enclenchement des rapports est actionné par un système hydraulique

à commande électronique. Dès qu'un rapport est enclenché sur une boîte, le rapport supérieur est présélectionné sur l'autre boîte afin d'anticiper un futur changement de rapport. Cela permet d'optimiser les phases d'accélération qui sont les plus importantes sachant que dans le plus mauvais cas de figure, le rétrogradage de sixième en deuxième, le temps de passage du rapport est de 4 dixièmes de seconde seulement en mode "Sport Plus" et de 5 dixièmes en mode normal.

L'enclenchement d'un rapport se fait par l'intermédiaire d'un double embrayage à bain d'huile, chacun d'entre eux correspondant à une des deux boîtes. Lorsque la boîte change de rapport, un embrayage s'ouvre tandis que l'autre se ferme ce qui réduit pratiquement à zéro le temps durant lequel le moteur n'est pas en liaison avec les roues au profit des accélérations.

Cela permet à la boîte PDK d'offrir de meilleures accélérations que la boîte mécanique traditionnelle tout en réduisant les consommations en mode confort puisqu'elle utilise automatiquement le rapport le plus élevé possible compte tenu de la charge du moteur.

Quant à la boîte manuelle montée en série, elle dispose toujours de 6 rapports et d'une commande à débattement court en option, le différentiel autobloquant étant livré en série sur les Carrera 4. ■

« DÈS 1984, UNE 956 ÉQUIPÉE DE LA BOÎTE PDK REMPORTE UNE PREMIÈRE VICTOIRE AU NÜRBURGRING, MAIS IL FAUDRA ATTENDRE PLUS DE 20 ANS POUR RETROUVER CETTE TRANSMISSION SUR UNE PORSCHE DE SÉRIE »





Equipement UN PAS EN AVANT

Deux nouveaux équipements viennent enrichir une liste déjà longue sur la nouvelle 997 Carrera 4 phase II : le PCM à écran tactile et les sièges ventilés tandis que le Pack Sport Chrono s'enrichit de nouvelles fonctionnalités en liaison avec la boîte PDK. Après les sièges chauffants qui permettent d'avoir le dos et les fesses bien au chaud en hiver, Porsche propose désormais une assise de sièges ventilée à l'aide de deux ventilateurs possédant un réglage à 3 niveaux de vitesse. L'intérêt de ce système est de maintenir à une température agréable les parties du corps qui sont en contact avec les sièges et ne peuvent bénéficier de l'effet du système de climatisation de l'air. En outre, lorsque l'auto est restée garée au soleil, ce système permet de refroidir rapidement le cuir surchauffé. Le montage du système de ventilation s'accompagne de l'utilisation d'un cuir microperforé afin de laisser passer l'air. Les ventilateurs assurent une circulation d'air frais entre la mousse des sièges et le dos de l'occupant en aspirant l'air ce qui diminue l'humidité créée

par la transpiration tout en abaissant la température du cuir. Afin d'éviter tout problème lié à un abaissement trop important de la température du siège, le système se coupe automatiquement lorsque la température du cuir devient inférieure à 15°. Combiné avec les sièges chauffants, ce système permet d'avoir une assise à la température idéale tout en évitant la transpiration grâce à la circulation de l'air.

Un gadget... utile !

Lors du lancement de la 997 phase I, le Pack Chrono Sport Plus ressemblait plus à un gadget qu'à un accessoire réellement utile, mais avec la phase II, il a été doté de fonctions complémentaires qui le rendent de plus en plus indispensable, surtout avec la boîte PDK car il permet de bénéficier du mode "Sport Plus" et du "Launch Control". Le premier correspond à une gestion particulièrement sportive de la boîte puisque les changements de rapports se font systématiquement à l'approche de la zone rouge et que les rétrogradages se font également à haut régime.

Quant au second, il permet de réaliser un départ parfait en enfonçant simultanément le frein et l'accélérateur. Le régime se cale alors sur la valeur optimale et il suffit de relâcher les freins pour que l'auto s'élançe en exploitant la motricité et l'adhérence mieux que ne pourrait le faire un pilote puisque cela permet de gagner 0,2 s lors des accélérations de 0 à 100 km/h, une vitesse que la 997 Carrera 4 phase II atteint alors en 4,8 s alors qu'il faut 5,0 s à une Carrera 4 phase I équipée de la boîte mécanique pour réaliser le même exercice. Enfin, le nouveau PCM, doté d'un écran tactile a permis de réduire le nombre de boutons sur la console centrale, ce qui a rendu possible l'utilisation d'un écran plus grand d'où une meilleure lisibilité. Lorsque le PCM est équipé du module navigation en option, les cartes peuvent désormais s'afficher en 3D ce qui permet de visualiser le relief et avoir une meilleure vision du parcours prévu. ■

A SAVOIR

Quelques particularités de la 997 Carrera 4 phase II qu'il est toujours utile de connaître...



Diodes

À l'avant, les blocs clignotants intègrent des feux de jour devenus obligatoires. Il s'agit d'une série de diodes qui sont allumés en permanence dès que le contact est mis. Ils ne s'éteignent que lorsque les codes sont allumés.



Bandeau arrière

Sur la 997 phase II, les Carrera 4 et 4S avaient droit à un bandeau rouge reliant les faux arrière, mais ce bandeau n'était pas lumineux comme sur les futures 991. Avec la couleur de cet exemplaire, il est pratiquement invisible.



Fonds de compteurs

Sur les 997 Carrera et Carrera 4 phase II, les fonds de compteurs sont intégralement noirs alors qu'ils sont gris clair sur les Carrera S et 4S. C'est la seule différence visible au premier coup d'œil dans l'habitacle.



Rétroviseurs

Sur les 997, les rétroviseurs ne sont pas rabattables électriquement, mais ils peuvent se fermer manuellement et se maintenir en position fermée à l'aide d'une petite languette. Attention cependant à ne pas se pincer...



Moteur

Sur les 997 Carrera 4 phase II sont équipées d'un tout nouveau moteur, toujours en 3,6 litres, qui se repère immédiatement à son double filtre à air alors que sur les phase I, le filtre à air n'avait qu'une seule entrée, sur le côté droit.



Echappement

De série, les sorties d'échappement des 997 Carrera 4 phase II sont rectangulaires. Quand la voiture est équipée de l'échappement sport optionnel, il y a deux sorties rondes de chaque côté, une petite et une grande.

En bref...

• L'entretien

Pour les 997 phase II, Porsche prévoit une révision tous les 30 000 km ou tous les deux ans. Ne pas oublier l'échéance des deux ans car même si une voiture roule peu, les fluides perdent leurs propriétés avec le temps...

• Les préparations

En dehors du remplacement de l'échappement, rares sont les préparateurs qui ont réussi à déverrouiller le boîtier électronique du nouveau moteur A1 avec dans tous les cas un gain en puissance assez modeste, les constructeurs laissant de moins en moins de marge de tolérance dans leurs cartographies.

• Les pneus

Trois fabricants avaient obtenu l'homologation de Porsche pour la 997 Carrera 4 phase II : Bridgestone avec le RE 050 A, Continental avec le Sportcontact 3, et Michelin avec le Pilot Sport PS2. Depuis, ces pneus peuvent avoir évolué avec de nouvelles dénominations, mais dans tous les cas, il faut faire attention à la présence de l'homologation Porsche "N" suivi d'un indice d'homologation au fil des évolutions.

Contrairement aux idées reçues qui veulent que les fabricants fassent payer plus cher les pneus homologués Porsche, les pneus cités sont généralement un peu moins chers en version "N" qu'en version standard alors que leur comportement sur la 911 est bien meilleur...

• Les options

Le catalogue des options de la 997 Carrera 4 phase II comprend plus d'une centaine d'options mais toutes n'ont pas le même intérêt, certaines étant pratiquement incontournables comme le module navigation du PCM, le volant à palettes et le pack Sport Chrono avec la boîte PDK ou encore les radars de recul et le régulateur de vitesse...

TARIF ET OPTIONS D'ÉPOQUE

997 Carrera 4 phase II	91 048,00 €
Boîte PDK	3 528,20 €
Freins PCCB	8 073,00 €
Suspension PASM	1 554,80 €
Châssis sport avec autobloquant	1 554,80 €
Différentiel autobloquant	Série
Pack Sport Chrono	
+ (boîte Manuelle)	801,32 €
Pack Sport Chrono + (boîte PDK)	1 100,32 €
Echappement sport	1 925,56 €
Peinture métallisée	908,96 €
Phares bi-Xénon	Série
Phares directionnels	705,64 €
Assistance parking	514,28 €
Essuie-glace arrière	346,84 €
Toit ouvrant	1 303,64 €
Jantes 19 pouce	à partir de 1 536,86 €
Contrôle de pression des pneus PTM	645,84 €
Réducteur de course	
du levier de vitesses	574,08 €
Régulateur de vitesse	442,52 €
Volant sport 3 branches	215,28 €
Volant sport 3 branches	
jante épaisse	430,56 €
Volant chauffant	209,30 €
Sièges chauffants	418,60 €
Sièges ventilés	1 136,20 €
Sièges électriques	1 518,92 €
Sièges sport	807,30 €
Sièges sport adaptatifs	2 882,36 €
Sièges baquet carbone	3 289,00 €
Intérieur tout cuir	3 091,66 €
Cuir souple	364,78 €
Module navigation pour PCM	1 937,52 €
Bose Surround Sound System	1 219,92 €
Chargeur 6 CD/DVD	526,24 €
Interface lecteur MP3	334,88 €

Essai UN COMPORTEMENT IMPÉRIAL

Cet exemplaire du millésime 2011 qui nous a été confié par LJ Motorsport est particulièrement bien équipé avec sa boîte PDK, ses jantes de 19 pouces, ses suspensions pilotées PASM, son PCM et son régulateur de vitesses, entre autres options. Sans compter que son coloris rouge lui va à ravir et casse les codes en vigueur qui veulent qu'une Porsche soit noire, grise, bleu nuit ou, si l'on ose et dans le meilleur des cas... blanche !

Ainsi configurée, seuls le logo arrière, les étriers de freins noirs et les sorties d'échappement rectangulaires permettent de repérer qu'il s'agit d'une Carrera 4 et non d'une Carrera 4S. La position de conduite et l'ergonomie en général ont été soignées et l'on se sent aussi bien prêt à affronter de grands kilométrages qu'à partir à l'assaut des départementales ou à s'offrir une petite virée sur circuit à son volant. La sécurité en plus grâce à la transmission intégrale qui transforme la 997 en une redoutable machine à parcourir tout type de routes, et ce quelles que soient les conditions climatiques. Les plus sportifs lui reprocheront son léger embonpoint et la nécessité d'adapter leur pilotage à la transmission intégrale.



« ON SE SENT AUSSI BIEN PRÊT À AFFRONTER DE GRANDS KILOMÉTRAGES QU'À PARTIR À L'ASSAUT DES DÉPARTEMENTALES OU À S'OFFRIR UNE PETITE VIRÉE SUR CIRCUIT À SON VOLANT »

Certes, mais est-ce bien là le propos de l'acheteur d'une Carrera 4, certainement pas...

La prise en main de la boîte PDK est un jeu d'enfant pour un conducteur habitué à une boîte automatique traditionnelle puisqu'il retrouve la même commande de boîte et le même pédalier doté de deux pédales seulement : le frein et l'accélérateur. L'utilisateur averti, habitué aux boîtes robotisées à embrayage piloté des années 2000 s'attend logiquement à subir les désagréments d'un embrayage brutal et difficile à doser lors des manœuvres, mais la boîte Porsche se comporte comme une véritable boîte automatique, douce et intelligente : vous enclenchez un rapport, vous relâchez les freins et la voiture se met à se déplacer au ralenti sans le moindre à-coup. Une fois dégagé de sa place de stationnement, il n'y a plus qu'à accélérer et la boîte se charge de tout, changeant de rapport avec une douceur qui ravira l'amateur de transmissions automatiques tout en supprimant les désagréments liés au convertisseur de couple, en particulier le patinage à l'accélération.

Lorsque l'on hausse le rythme, il n'est pas forcément nécessaire de passer en mode sport, la boîte analy-

sant seule le mode de conduite et modifiant la loi de passage des rapports. Si l'on souhaite néanmoins disposer de plus de puissance, le mode sport permet au conducteur de rouler généralement sur un rapport en dessous de celui qui aurait été utilisé en mode normal. Enfin, le mode Sport Plus n'apporte pas grand-chose sur la route si ce n'est du bruit et des à-coups aux changements de rapports, tout étant alors mis en œuvre pour maximiser les performances.

Gadget pour grands enfants

Le système de launch control du Pack Sport Chrono est aussi amusant à utiliser qu'efficace, mais cela reste un gadget pour grands enfants. On se met en mode Sport Plus et on enfonce la pédale de freins du pied gauche puis on accélère à fond. Lorsque le régime s'est stabilisé, on relâche les freins et la 997 bondit tandis que les rapports s'enchaînent à la limite de la zone rouge. C'est diaboliquement efficace, surtout avec la transmission intégrale de la Carrera 4 qui interdit tout patinage au profit de la motricité et il faudrait beaucoup d'entraînement pour réussir à faire presque aussi bien avec une boîte manuelle tout en faisant beaucoup plus souffrir la mécanique et les transmissions.

Outre l'exercice de "décollage", le comportement de la boîte en mode sport plus est véritablement bluffant. On peut totalement se concentrer sur l'accélération, le freinage et le volant, même si en conduite très sportive, on aurait parfois tendance à vouloir rétrograder un peu plus tôt que la boîte.

Rien n'empêche alors de basculer en mode manuel en poussant le levier vers la gauche, mais alors le volant sport à palettes proposé en option est pratiquement indispensable car le levier de vitesses ne fonctionne pas dans le sens logique et naturel qui consiste à tirer en accélérant et pousser en rétrogradant, un défaut qui sera corrigé avec la génération 991. ■

CONCLUSION UNE VERSION À PRIVILEGIER

Si esthétiquement elle ne se distingue de sa sœur aînée que par ses boucliers et ses feux arrière subtilement rajeunis, la 997 Carrera 4 phase II constitue une très grosse évolution sur le plan mécanique avec à la fois son nouveau moteur et sa nouvelle boîte PDK en option.

En dehors des inconditionnels de la boîte mécanique et de la propulsion, rares sont les arguments qui s'opposent au choix de la transmission intégrale et de la boîte PDK à condition qu'elles soient accompagnées des bonnes options.

Dans tous les cas, le choix des options peut grandement influencer l'agrément de la 997 Carrera 4 phase II, un point auquel il faut être particulièrement attentif au moment de l'achat. ■

IDENTIFIER UNE 997 CARRERA 4 PHASE II

Le numéro de série qui figure sur la carte grise doit correspondre à celui que l'on retrouve en différents endroits de l'auto.

La 997 Carrera 4 phase II a été produite du millésime 2009 (août 2008) au millésime 2012 (juillet 2012).

2009 : à partir de wpoz99z9s70061

2010 : à partir de wpoz99zAs70061

2011 : à partir de wpoz99zBs70061

2012 : à partir de wpoz99zCs70061



• La plaque d'identification constructeur se situe sur le montant de la porte passager



ZOOM

• Moteur 6 cylindres à plat en alliage • Cylindrée 3 614 cm³ • Puissance 345 ch à 6 500 tr/mn • Couple 390 Nm à 4 400 tr/mn • Boîte manuelle 6 rapports ou PDK 7 rapports • Freins 4 disques ventilés percés et étriers à 4 pistons • Jantes 8j x 18 à l'avant, 11j x 18 à l'arrière • Pneus 235/40 zr 18 à l'avant, 295/35 zr 18 à l'arrière • Poids 1 470 kg • Vitesse max 284 km/h

LA COTE RS MAGAZINE

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figurent en page 128.

Millésime	2009
Hors normes	-
Très bon état	47 000 €
Etat d'usage	39 000 €

Millésime	2010
Hors normes	-
Très bon état	52 000 €
Etat d'usage	44 000 €

Millésime	2011
Hors normes	-
Très bon état	58 000 €
Etat d'usage	50 000 €

Millésime	2012
Hors normes	-
Très bon état	64 000 €
Etat d'usage	56 000 €

LA 997 CARRERA 4
PHASE II EN DÉTAILS**Moteur**

Malgré une cylindrée sensiblement identique à la génération précédente, grâce à l'injection directe, le nouveau moteur de la 997 Carrera 4 phase II délivre 20 ch de plus pour une consommation en baisse de 7 % en moyenne.

**PCM**

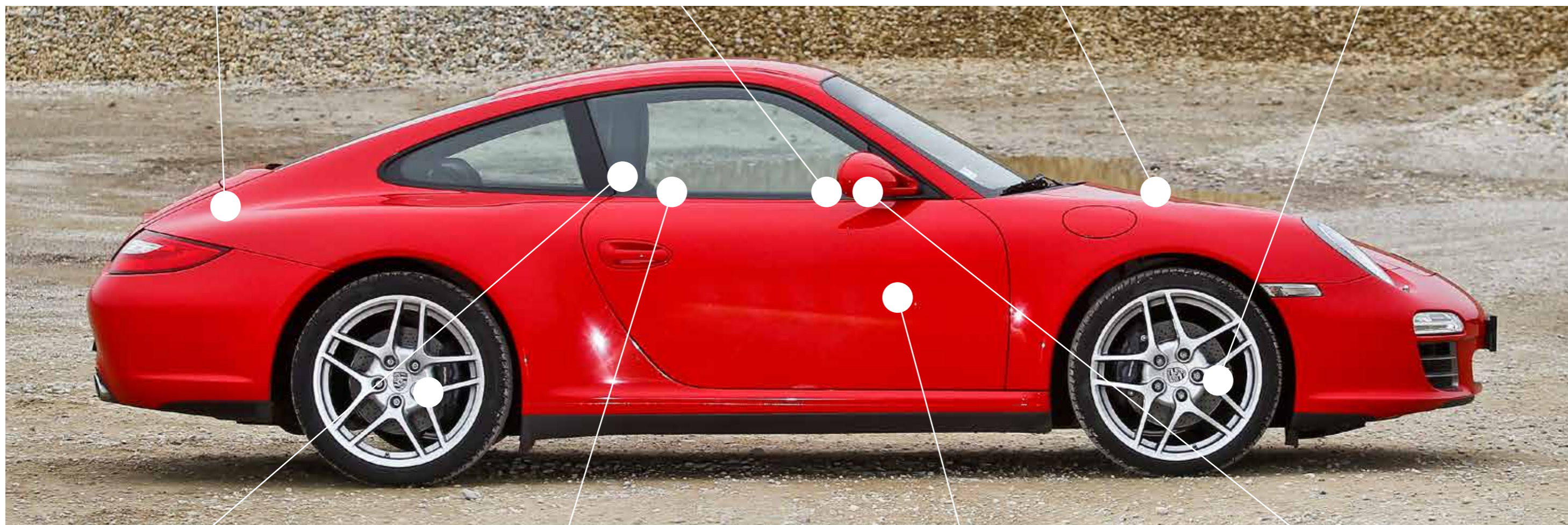
La 997 Carrera 4 phase II bénéficie d'un nouveau PCM avec écran tactile ce qui a permis de réduire le nombre de boutons et d'agrandir l'écran tandis que les cartes du module navigation optionnel peuvent s'afficher en 3D pour une meilleure lisibilité.

**Coffre**

La contenance du coffre avant des 997 Carrera 4 phase II est de 105 litres contre 135 litres pour les Carrera. En contrepartie, les Carrera 4 reçoivent un réservoir de 67 litres au lieu de 64 litres sur les propulsions.

**Freinage**

Les disques de freins de la 997 Carrera 4 phase II font 330 mm de diamètre à l'avant comme à l'arrière et sont pincés par des étriers à 4 pistons sur les 4 roues. Ils sont simplement également de la même épaisseur à l'avant et à l'arrière avec 28 mm.

**Sièges sport**

En option, Porsche proposait deux types de sièges sport, les manuels qui équipent cet exemplaire et les "adaptatifs" dotés de coussins gonflables pour s'adapter à la morphologie de chacun, mais rassurez-vous ceux-ci sont largement suffisants.

Habitacle

Celui-ci n'a pas changé par rapport à la 997 Carrera 4 phase I à l'exception de la console centrale qui accueille une nouvelle génération du PCM dotée d'un écran tactile et bien entendu de la commande de boîte lorsque l'auto est équipée de la PDK.

PDK

La boîte PDK optionnelle à double embrayage remplace avantageusement l'ancienne boîte Tiptronic en offrant de meilleures accélérations que la boîte manuelle tout en offrant le même confort et la même douceur que la Tiptronic en mode confort.

Volant Sport

Proposé en option, le volant Sport à jante épaisse qui équipe cette 997 Carrera 4 phase II est pratiquement indispensable avec la boîte PDK car il dispose de palettes intégrées permettant d'utiliser pleinement le potentiel de cette boîte en mode manuel.

