40 ans de "coups de pi ed au cul" 911 TURBO

ANNIVERSAIRE TURBO 40 ANS

Dévoilée pour la première fois au Salon de Paris 1973, la 911 Turbo fête cette année son quarantième anniversaire, 40 années durant laquelle elle n'a cessé d'impressionner ses conducteurs en raison du formidable "coup de pied au cul" que délivre son moteur à chaque accélération.

Pour commémorer cet événement, nous avons réuni les trois dernières évolutions de la 911 Turbo, celles qui disposaient de la transmission intégrale et de la double suralimentation.

Pourquoi ce choix à priori restrictif ? Tout simplement parce que ce sont les modèles les plus facilement utilisables au quotidien, les versions plus anciennes étant désormais aux portes de l'univers de la collection.

Texte Didier Blanc - Photos Florian Grout

Vu dans RS magazine

Histoire

A l'automne 1973, en pleine première crise du pétrole, Porsche dévoile au Salon de Paris un concept car baptisé 911 Turbo. Celui-ci reprend globalement la ligne de la 911 Carrera 3.0 RS, une série limitée destinée à l'homologation en compétition dotée d'ailes plus larges que la 911 de série et d'un énorme aileron plat à l'arrière.
A l'époque, rares sont les constructeurs à avoir osé prendre le risque de commercialiser une voiture dotée d'un moteur turbo et le succès n'a jamais été au rendez-vous bien que la technique soit parfaitement au point et utilisée depuis longtemps sur des moteurs de bateau ou d'avion dont la principale caractéristique est le fait de fonctionner à régime quasiment constant.
Or, sur une voiture de tourisme dont le régime moteur change constamment, le temps de réaction du turbocompresseur dû à son inertie pose de nombreux soucis au conducteur. Fort de l'expérience acquise avec les 917 engagées en CanAm, Porsche estime être en mesure de rendre un moteur turbo utilisable dans une 911 qui se veut avant tout un modèle d'homologation en compétition comme l'avaient été avant elle la 911 Carrera 2.7 RS et la 911 Carrera 3.0 RS.

« En 1973, fort de l'expérience acquise avec les 917 engagées en CanAm, Porsche estime être en mesure de rendre un moteur turbo utilisable dans une 911 »

Evolution rapide

Un an après la présentation de la 911 Turbo surprenant même les "gens de chez Porsche", la 911 Turbo est commercialisée avec un moteur de 3 litres développant 260 ch grâce à un turbocompresseur placé sur la gauche du moteur et alimentant directement les cylindres. Malgré une puissance relativement limitée, la 911 Turbo 3.0 fonctionne en mode on/off et donne à la 911 Turbo sa réputation de bête sauvage difficile à dompter, une réputation en partie justifiée et qu'elle n'a jamais perdue en 40 ans.
Trois ans après le lancement de la 911 Turbo 3.0, Porsche fait évoluer son modèle de pointe afin de le rendre plus civilisé tout en le rendant plus efficace en course. La cylindrée passe à 3,3 litres tandis qu'un échangeur de chaleur placé sur le moteur, sous l'aileron du capot arrière améliore le rendement tout en réduisant le temps de réponse à l'accélérateur ce qui n'est pas un mal avec une puissance qui atteint désormais 300 ch.
La 930 Turbo, c'est son nom, demeurera globalement inchangée jusqu'au millésime 1989 inclus, seul le dispositif d'injection étant modifié pour réduire la consommation tandis qu'une boîte à 5 rapports remplace la boîte 4 rapports qui équipe la 911 Turbo depuis l'origine à l'occasion du millésime 1989.
Après une interruption de deux ans, la 911 Turbo II 3.3 fait son apparition pour le millésime 1991 avec la carrosserie de la génération 964 mais toujours le moteur de la 930 dont la puissance a néanmoins été portée à 320 ch.
La 911 Turbo II 3.3 ne vivra que deux millésimes avant de céder la place à la 3.6 Turbo qui bénéficie enfin du moteur de la génération 964 et dont la puissance atteint enfin la barre des 100 ch/litre avec 360 ch et 520 Nm de couple.
En 1995, l'apparition de la 993 Turbo fit l'effet d'une bombe. A l'époque, on savait que Porsche préparait quelque chose d'important et que la descendance de la 3.6 Turbo allait être assurée dignement, mais personne ne s'attendait à ce que la 993 Turbo tourne radicalement le dos à vingt ans de tradition.
En effet, depuis le milieu des années 70, les 911 Turbo avaient toujours eu l'image de voitures marginales, difficiles à piloter et dotées d'une forte personnalité.

« La 993, un brin snobée par les puristes au départ en raison de l'absence du fameux coup de pied au cul, a fini par faire l'unanimité au point de figurer désormais parmi les Porsche les plus recherchées »

Une vraie GT

L'heure étant désormais aux voitures plus douces et sécurisantes, la 993 Turbo dispose de quatre roues motrices destinées à la rendre plus sûre par tous les temps tandis que l'arrivée de la puissance est nettement plus progressive. Fini donc les ruades intempestives du train arrière et les amorces de glissades difficilement contrôlables lorsque la puissance déboule. Avec la 993 Turbo, n'importe quel conducteur, ou presque, peut exploiter toute la puissance du six cylindres suralimenté par deux petits turbos qui entrent en action dès les plus bas régimes et délivre 408 ch. Si le "coup de pied au cul" est moins violent, la poussée n'en est pas moins vigoureuse grâce à la boîte 6 rapports et à la transmission intégrale qui transmet toute la puissance au sol.
Plus que tout autre 993, la Turbo a fait définitivement entrer la 911 dans l'univers des GT. Sûre, bardée d'électronique, souple et sécurisante, elle allie le punch des anciennes au modernisme de nos GT contemporaines. Un brin snobée par les puristes au départ en raison de l'absence du fameux coup de pied au cul, elle a fini par faire l'unanimité au point de figurer désormais parmi les Porsche les plus recherchées d'autant qu'avec le temps, les amateurs ont également pris conscience que la 993 Turbo était avant tout l'une des Porsche les plus efficaces jamais construites par l'usine.
La dernière 993 Turbo est produite en 1998, un an après le lancement de la 996. Il faut ensuite attendre le 26 juillet 1999 pour qu'un laconique communiqué de presse annonce que la 996 Turbo sera sur le stand Porsche du Salon de Francfort au mois de septembre. Il faudra patienter encore un peu pour la conduire puisque les essais presse eurent lieu en Espagne en février 2000 et la commercialisation ne débuta qu'au mois d'avril. Cependant, Porsche avait employé une méthode assez originale pour annoncer l'arrivée de la voiture et faire patienter les clients : pendant plusieurs mois, des prototypes non maquillés circulaient dans la région de Stuttgart avec une grosse inscription « Voiture de test » sur le flanc. Inutile de dire que les photographes s'en sont donnés à cœur joie !

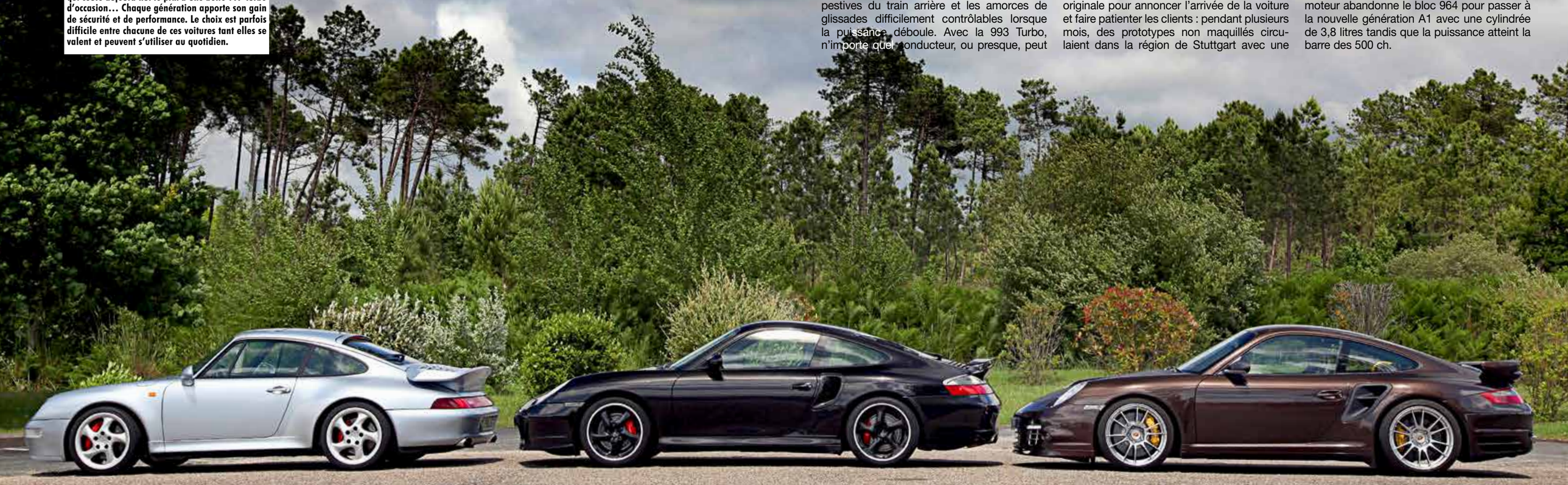
La barre des 500 ch

Si tout est nouveau sur la 996 Turbo à l'image de la 996 Carrera, fondamentalement, le concept est très proche de celui de la 993 Turbo avec une transmission intégrale et une suralimentation à deux turbocompresseurs installée sur une évolution à refroidissement liquide et 4 soupapes par cylindre du 6 cylindres à plat de la 993 Turbo qui offre désormais 420 ch tandis que la vitesse de pointe dépasse pour la première fois les 300 km/h. La 996 Turbo apporte également deux évolutions importantes pour la Turbo : l'apparition de la boite Tiptronic S avec commandes au volant et une version cabriolet lancée en 2003 qui permet enfin de profiter des joies du plein air avec une Turbo après les éphémères 930 cabriolet et 930 Targa produites de 1987 à 1989.
Lancée en 2006, la 997 Turbo est à la Turbo ce qu'est la 997 à la 996 : une grosse évolution, mais pas une révolution. Son moteur adopte des turbocompresseurs à géométrie variables qui permettent de porter la puissance à 480 ch tandis que la transmission intégrale adopte un différentiel central piloté ce qui améliore la motricité. En 2010, à l'occasion de l'apparition de la 997 Turbo phase II, la boîte Tiptronic est remplacée par la PDK et le moteur abandonne le bloc 964 pour passer à la nouvelle génération A1 avec une cylindrée de 3,8 litres tandis que la puissance atteint la barre des 500 ch.

Le point de vue du professionnel

BRUNO LONDEIX • PRESTIGE CONSULTING

Comparer ces trois voitures est très intéressant car elles semblent traverser le temps sans prendre une ride. Ces trois exemplaires sont en plus des modèles rares de par leur kilométrage, pour la 993 qui n'a que 70 000 km, leur état, pour la 996, ou leurs options pour la 997 qui est équipée d'un aérokit usine et de très nombreuses options Porsche Exclusive. Le propriétaire de la 993 et de la 997 est un bon client et ne roule que très peu, ce qui garantit des autos dans un état irréprochable. D'une manière plus générale, les 911 Turbo sont des voitures très plébiscitées par des clients soucieux de polyvalence et de sécurité. La transmission intégrale garantit une voiture docile malgré un caractère moteur explosif. Ce sont des voitures très recherchées et cela provoque une montée des prix sur la 993 Turbo qui coûte aujourd'hui le prix d'une belle 997 Turbo d'occasion… Chaque génération apporte son gain de sécurité et de performance. Le choix est parfois difficile entre chacune de ces voitures tant elles se valent et peuvent s'utiliser au quotidien.



PERFORMANCES

Données Usine	
Vitesse maxi	290 km/h
0 à 100 km/h	4,5 s
Conso mixte	13,2 l/100 km

LES DATES CLÉ

- Printemps 1995 : début de la commercialisation de la 993 Turbo
- Printemps 1995 : présentation de la 993 GT équipée du moteur de la 993 Turbo poussé à 430 ch
- Millésime 1996 : le moteur de la 993 GT est proposé en option sur la 993 Turbo.
- Millésime 1998 : présentation de la 993 Turbo S, une série limitée ultra-équipée dotée d'un moteur poussé à 450 ch.
- Millésime 1998 : commercialisation d'une deuxième série de 993 GT équipée du moteur 450 ch de la 993 Turbo S.
- Juillet 1998 : arrêt de la fabrication de la 993 Turbo



IDENTIFIER UNE 993 TURBO

La 993 Turbo a été produite d'août 1994 (millésime 1995) à juillet 1998 (millésime 1998).
1995 : à partir de wpozzz99zss370001 (moteur à partir de 61s00501)
1996 : à partir de wpozzz99zts370001 (moteur à partir de 61t00501)
1997 : à partir de wpozzz99zvs370001 (moteur à partir de 61v00501)
1998 : à partir de wpozzz99zws370001 (moteur à partir de 61w00501)

A haute vitesse, moteur turbo oblige, la jauge descend à vue d'œil et on apprécie la présence du réservoir de 90 litres, mais la consommation est largement fonction de la façon dont on joue avec l'accélérateur : à 150 km/h stabilisés, il est aisé de descendre en dessous des 11 litres aux 100 kilomètres.
Sur les nationales où les longues courbes s'enchaînent sur un revêtement parfait, la 993 Turbo est tout aussi à son aise quelles que soient les conditions météo, transmission intégrale oblige. En revanche quand le revêtement se dégrade ou que les virages se resserrent, la 993 Turbo laisse entrevoir ses deux défauts majeurs : une suspension trop souple et un poids trop important pour une véritable sportive. Le poids génère un souvirage significatif en entrée de virages serrés que la transmission intégrale ne permet pas de contrer d'un coup d'accélérateur tandis que la suspension ne permet pas de maîtriser totalement les mouvements de caisse, les deux se combinant pour inciter à baisser le rythme où à adopter une conduite plus coulée. En effet, la 993 Turbo déteste être brusquée et elle le fait rapidement sentir. En revanche, conduite en souplesse, elle autorise des vitesse de passage en virages très élevées, à condition que les virages ne soient pas trop serrés, mais dans ce cas là, on profite du couple pour se relancer avec force en sortie de courbe, vous savez, l'élastique géant dont on parlait tout à l'heure…

LA COTE RS MAGAZINE DE LA 993 TURBO

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figure en page 113.

	Millésime	Hors normes	Excellent	Bon	Passable
993 Turbo	1995/98	62 000 €	48 000 €	38 000 €	21/29 000 €

Fiche technique

Moteur	Type M64.60 6 cylindres à plat en alu 2 soupapes par cylindre 2 arbres à cames en tête Graissage par carter sec Refroidissement par air
Cylindrée	3 600 cm3
Puissance	408 ch à 5 750 tr/mn
Couple	540 Nm à 4 500 tr/mn
Alimentation	2 turbocompresseurs Bosch Motronic M 5.2
Transmission	4 roues motrices Boîte mécanique 6 rapports G64.51
Train avant	McPherson triangulé
Train arrière	Multibras LSA
Freins	4 disques ventilés percés 322x32 mm à l'avant 322x28 mm à l'arrière Étriers à 4 pistons Assistance et ABS
Jantes	8j x 18 à l'avant 10j x 18 à l'arrière
Pneus	225/40 zr 18 à l'avant 285/30 zr 18 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 245 x 1 795 x 1 285 mm
Voies Av / Ar	1 411 / 1 504 mm
Empattement	2 272 mm
Réservoir	92 l
Coffre	100 l
Cx	0,34
Poids	1 500 kg
Poids / puiss.	3,68 kg/ch



Le nouvel aileron est fabriqué dans un matériau composite très léger



Les ailes arrière proéminentes ont été élargies de 60mm par rapoort à une 993 Carrera



Sous le capot, on retrouve toujours l'important échangeur



La place dans le coffre est légèrement pénalisée au profit de la transmission intégrale



L'habitacle de cette varitable GT se veut confortable et sécurisant



La 993 Turbo bénéficie de série de nombreuses options



La boite de vitesse a bénéficié d'un renforcement de ses organes internes



L'habitabilité arrière est la même que sur la 993 Carrera

Le moteur de la 993 Turbo est une évolution de celui qui équipe les 993 Carrera. D'une cylindré de 3 600 cm³, il développe 408 ch à 5 750 tr/mn grâce aux deux petits turbos montés en parallèle afin de diminuer le temps de réponse.
Côté transmission, la 993 Turbo est la première Porsche turbo à recevoir une transmission intégrale. Celle-ci est similaire à celle de la 993 Carrera 4 dont elle reprend le viscocoupleur central qui assurant la répartition du couple entre les essieux ainsi qu'un différentiel arrière autobloquant à 40 %. Cette transmission est associée à un système ABD contrôlant et limitant le patinage des roues jusqu'à 70 km/h. La boîte à 6 rapports est dérivée du type G64.21 qui équipe les 993 Carrera 4 mais elle reçoit la dénomination G64.51 en raison des rapports plus longs et du renforcements des organes internes dont elle a bénéficié.

Côté carrosserie, la 993 Turbo se distingue par son spoiler avant redessiné avec une bouche centrale encadrée par deux ouïes latérales amenant l'air frais vers les radiateurs d'huile tandis que l'évacuation de l'air chaud se fait juste devant les roues avant afin de jouer avec les effets aérodynamiques. A l'arrière, le gros aileron fixe est solidaire du capot, l'ensemble étant fabriqué dans un matériau composite très léger. Enfin, et afin d'être fidèle à la longue lignée des Porsche Turbo, la 993 se distingue par ses ailes arrière proéminentes élargies de 60 mm par rapport à la 993 Carrera.
La clé de contact située à gauche donne vie au gros six cylindres qui est plutôt discret, les turbos étouffant une grande partie de ses vocalises. L'embrayage n'est pas particulièrement ferme, mais il fait bien travailler le mollet tandis que le pédalier articulé par le bas est toujours un régal pour les manœuvres de talon/pointe.

Poussée sans limite

A bas régimes et allure modérée, la 993 Turbo est un véritable vélo à conduire grâce à une direction parfaitement assistée et une bonne visibilité même si on met un peu de temps à prendre la mesure de la largeur des ailes arrière. En fait, c'est simple, si les rétroviseurs passent, les ailes aussi.
Même en haussant le rythme, le moteur demeure plutôt discret, mais qu'est-ce qu'il pousse ! Passé les 3 000 tr/mn, c'est comme si on était propulsé en avant par un élastique géant dans le sifflement du caoutchouc qui se détend.
Quel que soit le rapport engagé, la 993 Turbo vous propulse avec la même vigueur et il faut largement dépasser les 250 km/h pour que la poussée s'assagisse quelque peu bien qu'à ces vitesses là, l'arrière s'écrase encore quand on enfonce l'accélérateur.

« Dans la 993 Turbo, passé les 3 000 tr/mn, c'est comme si on était propulsé en avant par un élastique géant dans le sifflement du caoutchouc qui se détend »



PERFORMANCES

Données Usine	
Vitesse maxi	305 km/h
0 à 100 km/h	4,2 s
Conso mixte	10,8 l/100 km

LES DATES CLÉ

- Juillet 1999: Annonce de la 996 Turbo
- Septembre 1999 : Présentation de la 996 Turbo
- Avril 2000 : Commercialisation de la 996 Turbo
- Juillet 2003 : Présentation de la 996 Turbo cabriolet
- Octobre 2003 : Commercialisation de la 996 Turbo cabriolet
- Mai 2004 : Présentation de la 996 Turbo S
- Août 2004 : Commercialisation de la 996 Turbo S
- Décembre 2005 : Fin de la production de la 996 Turbo




Ces phares représentent un tournant dans l'histoire de la 996


L'aileron mobile est plus discret que celui de ses devancières


Les ailes arrière élargie de 60 mm intègre désrmais une entrée d'air


Très beaux, ces échappement ont du mal à se faire entendre tant la bruit des turbos est omniprésent

LES NUMÉROS DE SÉRIE

La 996 Turbo a été présentée en janvier 2000, soit pour le millésime 2000, mais aucun numéro de série c orrespondant à ce millésime ne figure dans la documentation technique officielle Porsche.

Le millésime 2001 correspond théoriquement aux voitures produites à partir du 1er août 2000.
Millésime 2001 : à partir de wpozzz99z1s680061 (moteur à partir de 64100501)
Millésime 2002 : à partir de wpozzz99z2s680061 (moteur à partir de 64200501)
Millésime 2003 : à partir de wpozzz99z3s680061 (moteur à partir de 64300501)
Millésime 2004 : à partir de wpozzz99z4s680061 (moteur à partir de 64400501)
Millésime 2005 : à partir de wpozzz99z5s680061 (moteur à partir de 64500501)

la Turbo a tendance à se remettre en ligne toute seule.
Fidèle à la réputation de Porsche, le freinage est virtuellement impossible à prendre en défaut et il est très difficile de venir à bout des disques de 330 mm ventilés percés et des étriers à 4 pistons qui les actionnent.
La tenue de route est tellement efficace qu'on a presque l'impression de manquer de puissance, mais la vitesse avec laquelle la Turbo accélère confirme que les 420 ch sont là et bien là. Le travail de Porsche sur le couple a d'ailleurs totalement modifié le caractère du moteur qui ne délivre plus le célèbre "coup de pied au cul" à mi-régime. Il pousse dès 1 500 tr/mn, un peu à la manière d'un gros moteur atmosphérique et il faut vraiment adopter un rythme très sportif pour ressentir un léger temps de réponse à l'accélération.
Sur autoroute, jusqu'à près de 250 km/h, on circule dans un silence et un confort digne d'une limousine avec le plaisir de rouler en Porsche en prime. Ce confort possède un revers : si la Turbo peut consommer moins de 12 litres à vitesse légale stabilisée, elle grimpe facilement au delà des 25 litres quand on veut profiter pleinement de ses performances et son réservoir ne contient que 64 litres de carburant, je vous laisse faire le calcul de la fréquence des arrêts ravitaillement…

LA COTE RS MAGAZINE DE LA 996 TURBO

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figure en page 113.

	Millésime	Excellent	Bon	Passable
996 Turbo	2000/2005	48 000 €	39 000 €	30 000 €

Fiche technique

Moteur	Type M 96.70 6 cylindres à plat en alu 2 doubles arbres à cames en tête 4 soupapes par cylindre Variocam + Graissage par carter sec Refroidissement liquide
Cylindrée	3 600 cm3
Puissance	420 ch à 6 000 tr/mn
Couple	560 Nm de 2 700 à 4 600 tr/mn
Alimentation	2 turbocompresseurs Gestion Bosch Motronic M7.8
Transmission	4 roues motrices Boîte mécanique 6 rapports G96.50 Ou Tiptronic S 5 rapports A96.59
Train avant	McPherson triangulé
Train arrière	Multibras LSA
Freins	4 disques ventilés percés 330x34 mm à l'avant 330x28 mm à l'arrière Etriers en alu à 4 pistons Assistance et ABS
Jantes	8j x 18 à l'avant 11j x 18 à l'arrière
Pneus	225/40 zr 18 à l'avant 295/30 zr 18 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 435 x 1 830 x 1 295 mm
Voies Av / Ar	1 465/ 1 522 mm
Empattement	2 350 mm
Réservoir	64 litres
Coffre	100 l
Cx	0,31
Poids	1 540 kg
Poids / puiss.	3,67 kg/ch


Ce modèle était équipé des sièges sport garantissant un maintien sans faille


Turbo ou non, les 996 ne dérogent pas à la règle des 5 cadrants


Le PCM a été livré en série à partir de 2004


L'habitacle se modernise petit à petit

Malgré les apparences, la mécanique de la 996 Turbo est largement dérivée de celle de la 993 Turbo dont elle reprend la transmission intégrale et la boîte à six rapports. Pour la première fois, la Turbo peut être équipée d'une boîte Tiptronic S à cinq rapports avec commandes au volant.
La 996 Turbo est la première à recevoir un moteur refroidi par eau construit sur la base du moteur de la 993 Turbo dont la conception modulaire a permis de le doter de cylindres et de culasses à refroidissement liquide mis au point pour la 962 et la GT1 qui a gagné Le Mans en 1998.
Bien que le moteur de la 996 Turbo possède des culasses à 4 soupapes et des arbres à cames à calage et levée variable, sa puissance n'a augmenté que de 12 ch par rapport à la 993 pour atteindre 420 ch à 6 000 tr/mn avec un couple de 560 Nm disponible dès 2 700 tr/mn.

Extérieurement, la 996 Turbo se distingue des 996 Carrera par son bouclier avant spécifique, son capot arrière avec aileron intégré et ses ailes arrière élargies de 60 mm intégrant des entrées d'air pour le refroidissement des échangeurs de chaleur.
Comme toutes les Porsche Turbo depuis le milieu des années 70, la 996 Turbo bénéficie d'un équipement plus riche que les autres versions de la gamme avec des phares bi-xénon, et des jantes de 18 pouces de diamètre qui abritent des disques de 330 mm de diamètre.
Les sièges sont à réglage électrique avec trois mémoires pour le siège conducteur auxquelles s'ajoutent quatre positions mémorisables à l'aide des clés de contact. A partir de 2004, le PCM qui était jusque là proposé en option est désormais livré en série. Il vient compléter le système audio qui comporte six voies et 10 haut-parleurs jusqu'en 2002, date à laquelle il a été remplacé par le Bose Surround Sound System accompagné d'un lecteur CD.

Plus de 300 km/h

Comme toujours chez Porsche, la liste des options est plutôt fournie, mais la Turbo étant bien équipée à la base, peu d'options s'avéraient incontournables. Parmi elles, on trouve le régulateur de vitesse, le radar de stationnement, les sièges chauffants et le chargeur CD.
Sur route, la 996 Turbo est impériale et bien peu de voitures, même beaucoup plus puissantes ne peuvent suivre son rythme si elle est entre les mains d'un bon conducteur. En effet, grâce à une transmission intégrale légère et réactive qui se fait totalement oublier lorsqu'on débranche le PSM, la Turbo possède une excellente motricité qui lui permet de ressortir en force des virages avec une dérive du train arrière moins importante que si les roues avant ne participaient à la transmission de la puissance. Il faut d'ailleurs faire attention à ne pas trop contrebraquer car

« La Turbo possède une excellente motricité qui lui permet de ressortir en force des virages avec une dérive du train arrière assez légère. Attention à ne pas trop contrebraquer, elle a tendance à se remettre en ligne toute seule »



PERFORMANCES

Données Usine	
Vitesse maxi	310 km/h
0 à 100 km/h	3,9 s
Conso mixte	12,8 l/100 km

LES DATES CLÉ

- Février 2006 : présentation de la 997 Turbo
- Juin 2006 : commercialisation de la 997 Turbo
- Mai 2007 : présentation de la 997 Turbo cabriolet
- Septembre 2007 : commercialisation de la 997 Turbo cabriolet
- Août 2009 : présentation de la 997 Turbo phase II en coupé et cabriolet
- Novembre 2009 : commercialisation de la 997 Turbo phase II



IDENTIFIER UNE 997 TURBO

La 997 Turbo a été commercialisée de juin 2006 (millésime 2007) à l'été 2009 (millésime 2009) où elle a été remplacée par la 997 Turbo phase II.
Millésime 2007 : à partir de wpozzz99z7s780061 (moteur à partir de 62700501)
Millésime 2008 : à partir de wpozzz99z8s780061 (moteur à partir de 62800501)
Millésime 2009 : à partir de wpozzz99z9s780061 (moteur à partir de 62900501)

impression provient du moteur dont le temps de réponse a été totalement gommé, même aux plus bas régimes : lorsqu'on roule "tranquillement" en sixième aux alentours des 2 500 tr/mn, il suffit d'enfoncer l'accélérateur pour que l'auto bondisse comme si on avait rentré un ou deux rapports.
Heureusement que les freins sont à la hauteur de la réputation de Porsche avec des décélérations puissantes et constantes. En revanche, la consommation est toujours gargantuesque, même si les normes font état d'une baisse de près d'un litre aux cent kilomètres. Lorsqu'on exploite pleinement les capacités du moteur, on dépasse toujours allègrement les 25 litres au cent et les 67 litres du réservoir autorisent une autonomie de 200 km seulement, ce qui est indigne d'une véritable GT.
Sur piste, le PSM autorise un certain angle de dérive avant d'intervenir ce qui permet de rentrer très fort en courbes et de mettre l'auto en dérive sans que l'électronique ne casse l'élan de l'auto. Le PSM de la génération 996 était extrêmement frustrant en conduite sportive car il ralentissait excessivement l'auto, Porsche a pris en compte les remarque et a modifié celui de la 997 Turbo qui se fait discret tout en étant très efficace !

LA COTE RS MAGAZINE DE LA 997 TURBO

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figure en page 113.

	Millésime	Excellent	Bon
997 Turbo	2007	67 000 €	59 000 €
	2008	72 000 €	65 000 €
	2009	79 000 €	71 000 €

Fiche technique

Moteur	Type M97.70 6 cylindres à plat en alu 2 doubles arbres à cames en tête 4 soupapes par cylindre Variocam + Refroidissement liquide
Cylindrée	3 600 cm3
Puissance	480 ch à 6 000 tr/mn
Couple	620 Nm de 1 950 à 5 000 tr/mn 680 Nm de 2 100 à 4 000 tr/mn avec overboost
Alimentation	2 turbocompresseurs VTG Gestion intégrale Bosch mE 7.8.1
Transmission	4 roues motrices Boîte manuelle 6 rapports type G97.50 ou Tiptronic S 5 rapports type A97.50
Train avant	McPherson triangulé Amortisseurs PASM
Train arrière	Multibras LSA Amortisseurs PASM
Freins	4 disques ventilés percés 350x34 mm à l'avant 350x28 mm à l'arrière Assistance, ABS 8.0 et PSM Etriers en alu 6 pistons à l'avant 4 pistons à l'arrière
Jantes	8,5j x 19 à l'avant 11j x 19 à l'arrière
Pneus	235/35 zr 19 à l'avant 305/30 zr 19 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 450 x 1 852 x 1 300 mm
Voies Av / Ar	1 490 / 1 548 mm
Empattement	2 350 mm
Réservoir	67 l
Coffre	105 l
Cx	0,31
Poids	1 585 kg
Poids / puiss.	3,30 kg/ch


Cette 997 Turbo est bardée d'options avec notamment un aérokit usine


Les larges ailes arrières adoptent toujours de béantes entrées d'air


Les échappements sont désormais intégrés dans la bouclier arrière


Ce modèle était équipé des freins PCCB disponbiles en option


L'hbitable est plus conformatable et modèrne que jamais


Le PCM de série s'intègre parfaitement dans la planche de bord


On retrouve les 5 cadrants emblématiques, ici avec fond jaune


Le poste de pilotage offre une position plus que jamais idéale

Si le moteur de la 997 turbo est étroitement dérivé de celui de la 996 Turbo dont il conserve le bloc en alliage, la cylindrée de 3 600 cm3 et les culasses à 4 soupapes par cylindre dotées de 2 doubles arbres à cames en tête avec calage et levée des soupapes d'admission variable, tout l'environnement est nouveau en raison de l'adoption de turbocompresseurs à géométrie variable grâce à des ailettes mobiles, une technologie réservée auparavant aux moteurs diesels.

Ces ailettes ont permit de supprimer la waste gate, l'ouverture des ailettes permettant de faire baisser la pression dans l'échappement dès que celle-ci atteint la valeur nominale de 1,0 bar ou 1,2 bar lorsque l'overboost est activé ce qui donne une puissance de 480 ch pour un couple de 620 Nm, voire 680 Nm à partir de 2 100 tr/mn avec l'overboost.
Ce moteur est accouplé à une boîte mécanique à 6 rapports ou Tiptronic S à 5 rapports avec commande au volant. Dans les deux cas, la répartition de la puissance entre les roues avant et arrière est assuré par un différentiel central à commande électromagnétique ce qui permet de faire varier le pourcentage de puissance vers les roues avant tout en anticipant les éventuels patinages des roues arrière en cas d'accélération brusque.
Porsche a également doté la 997 Turbo d'une direction assistée à pas variable tandis que les suspensions ont été modifiées afin d'élargir les voies tout en diminuant les masses non suspendues grâce à l'emploi intensif d'aluminium et que le diamètre des disques de freins ventilés percés a été porté à 350 mm sur les 4 roues. A l'avant, ces disques sont pincés par des étriers 6 pistons contre 4 pistons à l'arrière.
Les suspensions dotées de ressorts hélicoïdaux reçoivent des amortisseurs pilotés appelés PASM dont la dureté varie en fonction du type de conduite et de manœuvre exécutée par le conducteur, le but étant de maintenir la voiture le plus possible à l'horizontal tout en optimisant le contact des roues avec le sol et en préservant le confort des passagers.

L'équilibre presque parfait

Au volant, les premières sensations concernent le poids de l'auto qui semble beaucoup plus légère que la 996 Turbo. Ce n'est pas à mettre au crédit de l'allègement mais à celui des suspensions et du châssis qui est beaucoup plus efficace. Autant la 996 était désespérément sousvireuse et semblait subir son poids qui entraînait invariablement le nez vers l'extérieur du virage, autant la 997 est équilibrée et réactive. Il faut vraiment conduire comme une "buse" et accumuler les fautes de pilotage pour parvenir à faire souvirer l'auto.
Certes, on sent bien que la 997 Turbo n'est pas un modèle de minceur, mais Porsche a réussi à la rendre efficace sans soumettre les pneus avant à la torture. La deuxième

« Avec la 997, lorsqu'on roule "tranquillement" en sixième aux alentours des 2 500 tr/mn, il suffit d'enfoncer l'accélérateur pour que l'auto bondisse comme si on avait rentré un ou deux rapports »

