

LA 996 ANNIVERSAIRE

2004 COUPE

La production de cette série limitée à 1963 exemplaires ne doit rien au hasard puisque qu'elle puise sa légitimité dans l'année de naissance de la 911. Mieux, en clin d'œil à l'histoire, elle a été lancée en octobre 2003, au salon de Francfort, soit précisément quarante ans après la présentation de la 911 au même salon automobile !

Proposée uniquement en coupé sur la base de la 996 Carrera 3.6 litres, l'équipement de la 996 Anniversaire a été largement enrichi et son look savamment

retravaillé, même si seul son bouclier emprunté à la 996 Carrera 4S permet aux connaisseurs de la repérer de loin. Cette série limitée dotée du châssis sport rabaisant l'auto de 10 mm proposait également des jantes polies avec cabochon central orné de l'écusson Porsche en couleur et en relief, le tout complété par des jupes latérales provenant du Pack Sport Design.

Richement dotée

On aura fait le tour de l'auto quand on aura mentionné les phares bi-xénon, les sorties

d'échappement polies, le toit ouvrant électrique et la teinte gris Argent GT métallisée jusque-là réservée à la Carrera GT, sans oublier le logo "911 40 Jahre" discrètement apposé sur le capot arrière. Mais une 911 anniversaire ne saurait mériter son nom sans une dotation particulièrement riche en matière d'équipement intérieur. La 40ème Anniversaire ne faillit pas à la règle grâce au pack audio Porsche digital, aux sièges sport chauffants avec dossier à réglage électrique, à la console centrale et aux dossiers des sièges assortis à la couleur extérieure de

Présentée à l'automne 2003 et produite à 1963 exemplaires répondant au millésime 2004, bénéficiant du fameux moteur X51 de 345 ch, d'une esthétique léchée et d'un équipement raffiné, la 996 Anniversaire avait pour vocation de fêter les 40 ans de la 911 lancée en octobre 1963.



LES CHIFFRES CLÉS

• Les millésimes	2004
• La puissance	345 ch
• Le poids	1 370 kg
• Le rapport poids/puissance	3,97 kg/ch
• Le prix neuf à l'époque (2003)	77 516 €

COMMENT L'IDENTIFIER

- **Plage de production**
Octobre 2003 à décembre 2003
- **Numéros de série**
La 996 Anniversaire n'a pas bénéficié d'une numérotation spécifique reprenant celle allouée à la 996 Carrera
2004 : à partir de wpoz9924s600061
- **Type moteur** : M96.03
- **Option** : kit moteur usine X51
- **Numéros de moteur**
2004 : à partir de 63400501



ZOOM TECHNIQUE

MOTEUR 6 cylindres à plat en alu, 4 arbres à cames en tête, 4 soupapes par cylindre, Variocam +, Refroidissement liquide **CYLINDRÉE** 3 596 cm³
AL. X COURSE 96 mm x 82,8 mm **TAUX DE COMP.** 11,3:1 **PUISSANCE** 345 ch à 6 800 tr/mn **COUPLE** 370 Nm de 4 800 tr/mn **ALIMENTATION** Injection Bosch Motronic 7.8 **TRANSMISSION** Propulsion, Boîte manuelle 6 rapports type G96.01 **TRAIN AVANT** McPherson triangulé, Ressorts hélicoïdaux, Barre anti-roulis **TRAIN ARRIÈRE** Essieu multibras LSA, Ressorts hélicoïdaux, Barre anti-roulis **FREINS** 4 disques ventilés percés, 318x28 mm à l'avant, 299x24 mm à l'arrière, Étriers en alu 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) 4 430 x 1 770 x 1 295 mm **VOIES AV / AR** 1 465 / 1 480 mm **EMPATTEMENT** 2 350 mm **RÉSERVOIR** 64 l **COFFRE** 130 l **CX** 0,30 **POIDS** 1 370 kg



Si jusqu'ici les chronos des cabriolets s'inscrivaient très nettement à la baisse face à leurs homologues en coupé, la 997 Turbo cab faisait pratiquement jeu égal avec la 997 Turbo.

LA 997 TURBO ■ 2008-2009 ■ CABRIOLET

Porsche a cherché à amplifier l'immense succès de la 996 Turbo en dévoilant la 997 Turbo cabriolet moins d'un an après le coupé alors qu'il avait fallu attendre quatre ans pour voir apparaître la version découvrable de la 996. La coque renforcée de la 997 Turbo cabriolet était habillée d'éléments de carrosserie identiques à ceux du coupé, notamment les gros boucliers ajourés et les ailes intégrant de larges prises d'air destinées à refroidir les radiateurs d'air d'admission situés derrière les roues arrière. Pour lutter contre le fléau du poids - 1 655 kg pour le cabriolet - Porsche avait équipé la Turbo d'un capot avant et de portes en aluminium complétés par un capot arrière en matériaux composite. A elles seules, les portes permettaient d'économiser 14 kg d'un poids mal placé puisque loin du centre de l'auto. Les trains roulants en aluminium

bénéficiaient des mêmes efforts d'allègement puisque plus de 2 kg avaient été gagnés par rapport à la 996 sur les jambes de forces supportant les ressorts et les amortisseurs PASM pilotés électroniquement malgré l'accroissement des voies de 18 mm à l'avant et de 20 mm à l'arrière. Pour que le cabriolet conserve la même vitesse de pointe que le coupé malgré le handicap aérodynamique généré par le toit en toile, l'aileron arrière se dressait 30 mm plus haut que celui du coupé à partir de 120 km/h pour se rabaisser lorsque la vitesse redevenait inférieure à 60 km/h. Grâce à cet aileron, la Turbo était en 2008 le seul cabriolet à posséder une départance sur l'essieu arrière, celle-ci atteignant 27 kg à 310 km/h. Grâce à l'ensemble de ces efforts et aussi incroyable que cela puisse paraître, la 997 Turbo cabriolet affichait des chronos quasi équivalents à ceux du coupé ! ■

■ LES CHIFFRES CLES

• Les millésimes	2008-2009
• La puissance	480 ch
• Le poids	1 655 kg
• Le rapport poids/puissance	3,44 kg/ch
• Le prix neuf à l'époque (2008)	152 577 €

■ COMMENT L'IDENTIFIER

• Plage de production
Août 2007 à juillet 2009

• Numéros de série

2008 : à partir de wpoz99z8s786061

2009 : à partir de wpoz99z9s770061

• Type moteur : M97.70

• Numéros de moteur

2008 : à partir de 62800501

2009 : à partir de 62900501

■ LES PERFORMANCES

Vitesse maxi	310 km/h
0 à 100 km/h	4 s
0 à 160 km/h	8,6 s
0 à 200 km/h	12,8 s
1 000 m DA	21,7 s
Consommation mixte	12,8 l/100 km

■ COMBIEN LA PAYER

État hors normes	108-120 000 €
Très bon état	87 000 €



■ ZOOM TECHNIQUE

MOTEUR 6 cylindres à plat en alu, 4 arbres à cames en tête, 4 soupapes par cylindre, 2 turbocompresseurs VTG, Variocam +, Refroidissement liquide, Graissage par carter sec **CYLINDRÉE** 3 600 cm³ **AL. X COURSE** 100 mm x 76,4 mm **TAUX DE COMP.** 9,0:1 **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** Gestion intégrale Bosch ME 7.8.1 **TRANSMISSION** 4 roues motrices, Boîte 6 rapports, **TRAIN AVANT** McPherson triangulé, Ressorts hélicoïdaux PASM, Barre anti-roulis **TRAIN ARRIÈRE** Essieu multibras LSA, Ressorts hélicoïdaux PASM, Barre anti-roulis **FREINS** 4 disques ventilés percés, 350x34 mm à l'avant, 350x28 mm à l'arrière, Etriers en alu, 6 pistons à l'avant, 4 pistons à l'arrière, Assistance, ABS 8.0 et PSM **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 548mm **EMPATTEMENT** 2 350 mm **RÉSERVOIR** 67 l **COFFRE** 105 l **CX** 0,31 **POIDS** 1 655 kg