

996 ANNIVERSAIRE

LA PLUS EXCLUSIVE DES 996

Budget
55/65 000 €



SI VOUS RECHERCHEZ UNE 996 AUSSI DISCRÈTE QU'EXCLUSIVE,
C'EST LA 996 ANNIVERSAIRE
QU'IL VOUS FAUT, MAIS ATTENTION AU BUDGET, ELLE VAUT
PRÈS DU DOUBLE D'UNE 996 CARRERA, NOBLESSE OBLIGE !

TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS FLORIAN GROUT



EN BREF...

• Où acheter ?
Avec seulement 1 963 exemplaires construits et une valeur qui ne cesse d'augmenter sur le marché de l'occasion, les 996 Anniversaire sont assez rares sur le marché, mais quelques spécialistes parviennent à en trouver comme David Marciano (Speedstar) en région parisienne. Il ne faut pas hésiter à leur faire part de votre souhait et ils sauront dénicher la 911 de vos rêves.
Au moment de rédiger cet article, nous en avons dénombéré une dizaine en vente chez des professionnels ou des particuliers à travers toute l'Europe, dont une seule dans un Centre Porsche, en Allemagne.

• L'entretien
Comme toutes les 996, les Anniversaire se contentent d'une révision annuelle ou tous les 20 000 km, révision qui consiste la plupart du temps en une simple vidange. Il va de soi que c'est l'échéance la plus proche qui doit être prise en compte et non la plus lointaine : si on fait 5 000 km par an, ce n'est pas tous les 4 ans qu'il faut faire sa révision mais bien tous les ans !

• Les préparations
La 996 Anniversaire étant déjà équipée en série de l'option X51 portant la puissance du moteur à 345 ch, il n'y a rien à gagner de ce côté, même en installant un échappement sport puisque l'Anniversaire recevait en série le PSE ou Porsche Sport Exhaust.
Elle était également équipée de la suspension sport en série, mais pour une conduite très sportive, on peut aller plus loin en adoptant des combinés ressorts/amortisseurs réglables. Mais est-ce vraiment justifié sur une telle auto ?

Histoire CINQUIÈME ÉDITION

La première série anniversaire proposée sur une 911 a été produite en 1975 pour célébrer 25 ans de production de voitures de sport par Porsche à Stuttgart-Zuffenhausen. 1 063 voitures bénéficiant de l'option M246 ont alors été produites sur la base des 911 et 911S. En dehors du pack option dont elles disposaient (double puissance de dégivrage de la lunette arrière, lave phares, radio Blaupunkt Bamberg avec antenne électrique, jantes coulées sous pression de 6 pouces de large, barre anti-roulis AR de 18 mm, chromes en finition noire, volant sport de 380 mm, boîte de vitesses à 5 rapports), ces 911 peintes en argent métal étaient reconnaissables à la plaque "25 Jahre fahren in seiner schönsten form" (ouf !) apposée sur la boîte à gants.

Konstruktionsbüro

En 1981 (millésime 1982), 200 SC ont cette fois été produites pour célébrer les 50 ans du Porsche Konstruktionsbüro, première société créée par Ferdinand Porsche. Les voitures sont

« IL SE SERA PASSÉ 10 ANS ENTRE LA DERNIÈRE SÉRIE ANNIVERSAIRE DÉVELOPPÉE SUR LA BASE DE LA 964 ET LA 996 ANNIVERSAIRE »

toutes gris météor métallisé avec un intérieur mixant cuir rouge bourgogne et tissus gris/rouge avec moquettes assorties. Les appuie-têtes sont brodés avec la signature de Ferry Porsche et des jantes Fuchs de 7 et 8 pouces de large peintes de la couleur de la caisse viennent compléter la dotation de ce modèle.

La Carrera 3.2 a aussi eu droit à une série anniversaire pour le millésime 1988. Il s'agit de fêter les 25 ans de la 911, c'est pourquoi

cette série est aussi appelée parfois "Jubilé". Les 875 exemplaires étaient tous d'une couleur spéciale référencée 35V. Ils bénéficiaient d'un intérieur spécifique assorti avec la mention F. Porsche "imprimée" en relief dans les appuie-têtes des sièges avant. En dehors du levier de vitesses de la version "ClubSport" à course courte et de la plaque "Jubiléums Sonderserie" au tableau de bord, rien d'autre ne distinguait cette Carrera de ses petites sœurs.

Les 30 ans de la 911

Les 30 ans de la 911 célébrés en 1993 ont été l'occasion de réaliser un modèle très particulier de la 911. Il s'agit d'une 964 Carrera 4 dotée d'une carrosserie de Turbo mais sans aileron ni trains roulants de Turbo. Ce n'est donc pas une Turbo Look selon la définition utilisée sur les Carrera 3.2 (carrosserie, châssis, suspension et freins de Turbo mais moteur atmosphérique). 911 exemplaires de cette auto ont été fabriqués. Ils bénéficiaient d'un intérieur entièrement en cuir d'une couleur assortie à la peinture

violine spécifique. Les voitures étaient également dotées d'un réservoir de 92 litres et d'un logo de capot "911 30 Jahre". Enfin, une plaque apposée sur la plage arrière indiquait le numéro de l'auto par rapport aux 911 exemplaires de la série limitée.

Il faudra ensuite attendre 10 ans pour que Porsche propose une nouvelle série Anniversaire sur la base de la 911, c'est la série quarantième anniversaire que vous avez sous les yeux. ■

Mécanique UN 6 CYLINDRE SURVITAMINÉ

La première version du 6 cylindre à refroidissement liquide montée sur la 996 délivrait 300 ch pour une cylindrée de 3,4 litres. L'évolution de ce moteur en 3,6 litres permet de porter cette puissance à 320 ch à 6 800 tr/mn grâce à l'adoption du Variocam +. Le Variocam + possède toujours le déphasage de l'arbre à cames d'admission sur 40° auquel s'ajoutent des doubles cames, toujours à l'admission. A bas régime, une petite came avec une levée de 3,6 mm est utilisée tandis qu'à haut régime, un système hydraulique fait entrer en action une came plus importante portant la levée de la soupape

de vitesses mécanique, la boîte Tiptronic n'ayant pas été prévue pour supporter les contraintes liées à l'augmentation de puissance.

Pour s'assurer de la présence de l'option X51 sur un moteur de 996, il faut se pencher sous le capot moteur pour contrôler que le collecteur d'admission soit bien en aluminium. Mais aucun risque qu'une 996 Anniversaire en soit dépourvue puisqu'elles en ont toutes étaient équipées.

Pour gagner 25 ch sans nuire à la fiabilité du 6 cylindres, l'intérieur de ce collecteur était poli tout comme les conduits d'admission afin d'améliorer le remplis-

soupapes étaient bien entendu adaptés à la nouvelle levée des arbres à cames. Enfin, le calculateur DME était modifié et le circuit de lubrification renforcé à l'aide d'un radiateur supplémentaire. Comme toujours chez Porsche, on constate que l'option X51 relève d'un travail de fond, ce qui explique le tarif élevé déjà évoqué.

Suspension sport

Les trains roulants de la 996 Anniversaire reprennent les principes en vigueur sur la génération précédente et reconduits sur la 996 avec une suspension type McPherson triangulé à l'avant et le train arrière LSA. Les freins sont toujours à disques ventilés

« PRINCIPAL ARGUMENT MÉCANIQUE DE LA 996 ANNIVERSAIRE, SON OPTION X51 QUI PORTE SA PUISSANCE À 345 CH »

à 11 mm. Cela permet d'optimiser le couple à bas régime puisque celui-ci atteint désormais 370 Nm à 4 230 tr/mn.

Option X51

Sur la 996 Anniversaire, ce moteur est équipé de l'option X51 qui était proposée sur toutes les 996 Carrera... mais rarement commandée étant donné son coût. Il s'agit du moteur type M 96/03S dont la puissance était portée de 320 à 345 ch par rapport au type M96/03, mais sans changement de cylindrée qui demeurait fixée à 3,6 litres. L'option X51 n'était disponible qu'en association avec la boîte

sage. Les ajustements des différentes pièces étaient retravaillés afin de garantir un alignement parfait des sections pour qu'aucun obstacle ne vienne freiner le passage des gaz. Les collecteurs d'échappement, eux, possédaient un diamètre plus important afin de faciliter l'écoulement des gaz brûlés. Entre les deux, les culasses étaient retravaillées avec des arbres à cames dont la levée des soupapes d'admission était augmentée à 11,73 mm tandis que le diagramme de distribution était modifié et que le décalage autorisé par le VarioCam était porté à 42°. Les ressorts de

percés pincés par des étriers à 4 pistons, une assistance et un ABS venant compléter le dispositif de freinage de la 996.

A l'inverse des Carrera, la 996 Anniversaire est équipée en série de la suspension sport rabaisant la caisse de 10 mm et du PSM (Porsche Stability Management) qui agit sur les freins pour stabiliser l'auto en courbes lorsqu'une amorce de patinage ou de dérapage est détectée par l'électronique. Le PSM est déconnectable au tableau de bord, mais il se réactive automatiquement lorsque le conducteur actionne la pédale de freins et reste actif tant que celle-ci demeure enfoncée. ■



FICHE TECHNIQUE

Moteur	Type M96.03S 6 cylindres à plat en aluminium 2 doubles arbres à cames en tête 4 soupapes par cylindre Distribution variable Variocam + Graissage par carter sec intégré Refroidissement liquide
Cylindrée	3 596 cm ³
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	mE 7.8-40
Transmission	Boîte mécanique 6 rapports type G96.01 McPherson triangulé
Train avant	Barre anti-roulis Multibras LSA Barre anti-roulis
Train arrière	4 disques ventilés percés 318x28 mm à l'avant 299x24 mm à l'arrière
Freins	Assistance, ABS 5.7 et PSM Etriers 4 pistons en alu 8j x 18 à l'avant 10j x 18 à l'arrière
Jantes	225/40 zr 18 à l'avant 285/30 zr 18 à l'arrière
Pneus	4 430 x 1 770 x 1 295 mm 1 465 / 1 480 mm
Dim.(L x l x h)	2 350 mm
Voies Av / Ar	64 l
Empattement	130 l
Réservoir	0,30
Coffre	1 370 kg
Cx	3,97 kg/ch
Poids	99 213 € hors options
Poids/puiss.	
Prix neuf (2004)	



A SAVOIR

Quelques particularités de la 996 Anniversaire qui sont à retenir



Sur le capot arrière, le logo "Carrera" a cédé la place à un "911 40 Jahre" chromé.



De série, la 996 Anniversaire est équipée de l'échappement sport, mais les sorties sont identiques à celles de l'échappement normal.



Les phares bi-xénon sont automatiquement accompagnés de l'option lave-phares et du réglage automatique du faisceau.



La 996 Anniversaire n'était proposée que dans ce coloris gris Argent GT emprunté à la Carrera GT.



Les seuils de portes recevaient eux aussi un logo "911" à la place du traditionnel "Carrera".

TECHNIQUE

• Moteur 6 cylindres à plat en aluminium
• Cylindrée 3 596 cm³ • Puissance 345 ch à 6 800 tr/mn • Couple 370 Nm à 4 800 tr/mn
• Boîte mécanique 6 rapports • Freins 4 disques ventilés percés et étriers à 4 pistons avec 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
Poids 1 370 kg • Vitesse maxi 290 km/h

LE PRIX DES PRINCIPALES OPTIONS (OCTOBRE 2003)

996 Anniversaire	99 213 €
Pare-brise teinté dégradé	101,66 €
Essuie-glace arrière	328,90 €
Régulateur de vitesse	442,52 €
Sièges électriques à mémoire	179,40 €
Sièges baquets (l'un)	299,00 €
Arceau 6 points acier	1 058,45 €
Bose Sound System	639,86 €
Chargeur CD	520,26 €
PCM	2 493,66 €
Module téléphone	789,36 €
Combiné téléphone	215,28 €
Enlèvement à l'usine	478,40 €

PERFORMANCES

Données Usine	
Vitesse maxi	290 km/h
0 à 100 km/h	4,9 s
0 à 200 km/h	16,5 s
80 à 120 km/h (5 ^{ème})	6,5 s
Conso mixte	11,3 l/100 km

LA COTE RS MAGAZINE

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figurent en page 150.

Millésime	2004
Hors normes	65 000 €
Très bon état	59 000 €
Etat d'usage	55 000 €

LES +

- Rapport prix/exclusivité
- Discrétion
- Efficacité
- Perspectives en collection

LES -

- Attention à l'authenticité
- Trop proche d'une Carrera
- Taille du réservoir
- Rareté

Equipement

LE GRAND LUXE !

En plus des équipements de série de la 996 Carrera, la 996 Anniversaire était dotée de nombreuses options, sans parler d'équipements normalement indisponibles au catalogue comme le bouclier avant hérité de la 996 Carrera 4S ou la superbe peinture gris argent GT jusque-là réservée à la Carrera GT.

Forte personnalité

Après ce bouclier "exclusif", on remarque immédiatement les jantes de 18 pouces en alu poli brillant dotées d'un cabochon central avec logo Porsche en couleur et en relief. Des jantes dont raffolent les Américains mais qui sont assez peu prisées en Europe du fait de leur côté "bling-bling".

Au moins faut-il reconnaître que cela renforce la personnalité de la 996 Anniversaire...

D'autant que la présence du châssis sport rabaisant la caisse de 10 mm fait paraître ces jantes de 18 pouces de diamètre encore plus imposantes. Et comme si cela ne suffisait pas, des jupes latérales rabaisent encore davantage l'auto visuellement.

Lorsqu'on est face à cette 911, impossible également de ne pas avoir l'œil attiré par les phares Bi-Xénon associés à ce gros bouclier dont les larges prises d'air aux grilles peintes donnent l'impression de vouloir dévorer la route. C'est d'ailleurs la seule pièce de carrosserie spécifique à la 996 Anniversaire avec le logo "911 40 Jahre" plus discrètement apposé sur le capot arrière. On aura fait le tour de l'équipement extérieur quand on aura mentionné les sorties d'échappement polies et le toit ouvrant électrique installés de série.

Même des valises

Une 911 Anniversaire ne saurait mériter son nom sans une riche dotation en matière d'équipement intérieur. Cette 911 ne faillit pas à la tradition avec un degré de personnalisation élevé : pack audio Porsche digital, sièges sport chauffants avec dossier à réglage électrique, console centrale et dossiers des sièges assortis à la couleur extérieure de la voiture, compteurs cerclés d'aluminium et seuils de portes badgés 911. Comble du raffinement, le cuir gris foncé qui tapisse l'ensemble de l'habitacle est estampillé spécialement pour cette série. Cet estampillage se retrouve sur le volant, le levier de vitesses et sur l'assise des sièges. Bien entendu, une plaque numérotée vient garnir la console centrale comme sur toutes les 911 produites en série limitée. Comble du raffinement, à cela s'ajoutaient deux valises Porsche, un étui à clé et un portefeuille, le tout réalisé dans le même cuir que l'habitacle. Malheureusement, ces accessoires ont souvent été conservés par le premier propriétaire de l'auto... ■

« SI CERTAINS TROUVAIENT LA 996 CARRERA UN PEU FADE, ON NE PEUT EN DIRE AUTANT DU MODÈLE ANNIVERSAIRE À LA PERSONNALITÉ EXACERBÉE »

« L'ESTHÉTIQUE AGUICHEUSE ET LA RICHESSE DE L'ÉQUIPEMENT NE DOIVENT PAS FAIRE OUBLIER QUE L'ANNIVERSAIRE EST UNE 911 AU CARACTÈRE BIEN TREMPÉ »

Essai SPORTIVE ET GT À LA FOIS

C'est donc confortablement installé dans les sièges électriques, avec le dos et les fesses maintenus à bonne température par le chauffage à double puissance de l'assise (enfin testé l'espace de quelques minutes en cette période estivale !) que nous avons fait connaissance avec cette 996 Anniversaire dans les embouteillages parisiens. Avec le volant réglable en profondeur et les multiples réglages des sièges électriques, nous n'avons aucun mal à trouver une bonne position de conduite et en profitons pour tester l'installation audio. Il y a 30 ans, écouter la radio dans une 911 était presque un crime de lèse-majesté. Aujourd'hui, c'est devenu un équipement indispensable pour aider à ne pas s'endormir durant des trajets autoroutiers devenus interminables. Cela

tombe bien : entre le chargeur 6 CD et le système acoustique de haut niveau, on ne risque pas de tomber en panne de musique. D'ailleurs, l'installation dispose d'un système d'asservissement qui permet de monter ou de diminuer le niveau du son en fonction de la vitesse. Cela n'a l'air de rien, mais c'est particulièrement agréable et cela permet de rester concentré sur la route.

Une vraie sportive

Certains puristes vous diront qu'avec toute la débauche d'équipement dont elle est équipée, la 996 Anniversaire n'est plus une vraie sportive, pourtant, de la sportivité, la 996 Anniversaire n'en manque pas. Entre le moteur 345 ch et l'accélérateur à course courte, il faut savoir être très doux avec le pied droit pour respecter les limitations de vitesses. La poussée du moteur se décompose en trois phases : jusqu'à environ 3 000 tr/mn, le comportement est tout à fait civilisé et on se glisse dans le flot de la circulation avec aisance. Entre 3 000 et 4 800 tr/mn, cette poussée devient

nettement plus franche au point qu'il n'est pas nécessaire d'aller plus loin pour "oublier" presque tout ce qui roule. Au-delà, on sent très nettement l'apport des 25 ch supplémentaires qui permettent au moteur de prendre ses tours encore plus rapidement et vigoureusement que sur la Carrera, tout en faisant entendre une voix rauque digne de la tradition Porsche.

Joueuse mais sûre

Avec son châssis sport, la tenue de route de la 996 Anniversaire est au niveau de ce que l'on attend d'une Porsche moderne et le train arrière multibras a grandement amélioré la stabilité de la 911.

Bien entendu, le déséquilibre des masses se fait toujours sentir et il faut rentrer un peu sur les freins dans les courbes pour charger le train avant et éviter le sous-virage, sans oublier d'accélérer ensuite pour redonner de l'adhérence au train arrière grâce au transfert de masses. Mais cela se produit à des vitesses telles qu'un conducteur un

tant soit peu expérimenté a fort peu de chances de se faire surprendre sur route ouverte d'autant que le PSM veille en cas d'excès d'optimisme... ■

CONCLUSION UNE VALEUR SÛRE

Lors de sa commercialisation, il y a maintenant 15 ans déjà, la 996 Anniversaire collait parfaitement à la demande de la clientèle Porsche : rouler loin, vite à l'occasion, en toute sécurité et très confortablement dans une voiture qui soit différente de celle de son voisin, tout en procurant de vraies sensations de conduite quand une petite route se profilait au fil du voyage. Finalement, ces attentes n'ont guère évolué et font de cette auto une 911 qui reste parfaitement dans le coup. De plus et bien que sa cote soit soutenue, c'est incontestablement l'une des 996 dont l'avenir en collection paraît le plus acquis. Un achat plaisir et un achat malin à la fois en quelque sorte... ■

IDENTIFIER UNE 996 ANNIVERSAIRE

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

Il figure également sur le carnet d'entretien dans lequel doit aussi se trouver la même étiquette que celle qui est collée sous le capot. La 996 Anniversaire n'a été produite que pour le millésime 2004. Elle n'a pas bénéficié d'une numérotation de châssis spécifique. En revanche, le code option 095 correspondant à cette série spéciale doit figurer sur l'étiquette collée sous le capot avant et dans le carnet d'entretien.

2004 : à partir de wpoz99z4s600061 (moteur à partir de 63400501)



On peut lire le numéro de châssis à travers le pare-brise



Le numéro de série frappé sur le châssis est visible à travers une petite fenêtre transparente au fond du coffre



La plaque d'identification constructeur est dans le montant de porte passager



Une étiquette collée sous le capot reprend le numéro de série, le code couleur et la liste des options montées d'origine



LA 996 ANNIVERSAIRE EN DÉTAILS



Refroidissement

Bien qu'elle soit équipée du bouclier de la Carrera 4S, les radiateurs de la 996 Anniversary sont mal protégés ce qui fait que les feuilles mortes s'y accumulent et retiennent l'humidité. Cela peut conduire à la perforation par corrosion si ces feuilles ne sont pas enlevées régulièrement.



Coffre

La 996 Anniversary est l'une des dernières 911 à avoir été équipée d'une roue de secours galette placée dans le coffre avant. Cela ne l'empêche pas d'offrir une contenance de 130 litres que l'on peut augmenter en laissant la roue de secours à la maison. De toute façon, les roues "normales" ne rentrent pas dans le coffre en cas de crevaison.



Instrumentation

Si la 996 conserve les 5 cadrans (cerclés d'aluminium sur l'Anniversaire) traditionnels de la 911 avec le compte-tours au centre, certains indicateurs ont disparu comme le thermomètre d'huile remplacé par un voltmètre. Porsche a estimé que l'huile étant refroidie par un échangeur eau/huile, sa température ne pouvait s'élever anormalement sans que celle de l'eau n'en fasse autant...



Transmission

En série, la 996 Anniversary était équipée d'une boîte mécanique à 6 rapports. Elle ne pouvait recevoir la boîte Tiptronic à 5 rapports proposée en option sur les 996 Carrera en raison de la puissance supplémentaire procurée par le moteur 345 ch dont était équipée la 996 Anniversary.



Places arrière

Les places arrière sont aussi peu accueillantes que sur les autres 996 pour les personnes de taille normale, mais les dossiers se rabattent pour loger des bagages. Attention toutefois à l'option Bose dont le caisson de basses est placé derrière les dossiers des sièges arrière.



Aileron

Comme sur les autres 996, l'aileron de la 996 Anniversary se déploie à 120 km/h et se replie à 80 km/h. Le bon état du soufflet en caoutchouc contribue à son efficacité mais pas au refroidissement moteur puisque celui-ci se fait désormais par les radiateurs placés à l'avant.



Jantes

La 996 Anniversary était livrée avec les mêmes jantes de 18 pouces de diamètre que la Carrera, mais en finition brillante polie très appréciée des Américains.

Numérotation

Tous les exemplaires de la série 996 Anniversaires sont numérotés. La plaque commémorative se trouve sur la console centrale, sous les commandes de climatisation.

Climatisation

La 996 Anniversary est équipée en série d'une climatisation à régulation de température automatique. Grâce au moteur refroidi par eau, la régulation est beaucoup plus précise et efficace que celle des générations précédentes à moteur refroidi par air dont la température était beaucoup plus difficile à maîtriser.

PCM

Sur la 996, le PCM et le système de navigation qui sont de série sur l'Anniversaire étaient des options coûteuses assez recherchées, mais le système GPS a beaucoup vieilli et sa précision laisse à désirer par rapport à ce que proposent les smartphones actuels.

Confort

La 996 Anniversary est équipée en série de sièges sport, mais en option, il était possible d'avoir les sièges électriques à mémoire qui équipent cet exemplaire. Dans tous les cas, l'assise est garnie de cuir.

Moteur

Extérieurement, rien ou presque ne permet de déceler la présence de l'option X51 en dehors des tubulures d'admission en alu que l'on aperçoit au fond du compartiment moteur.

