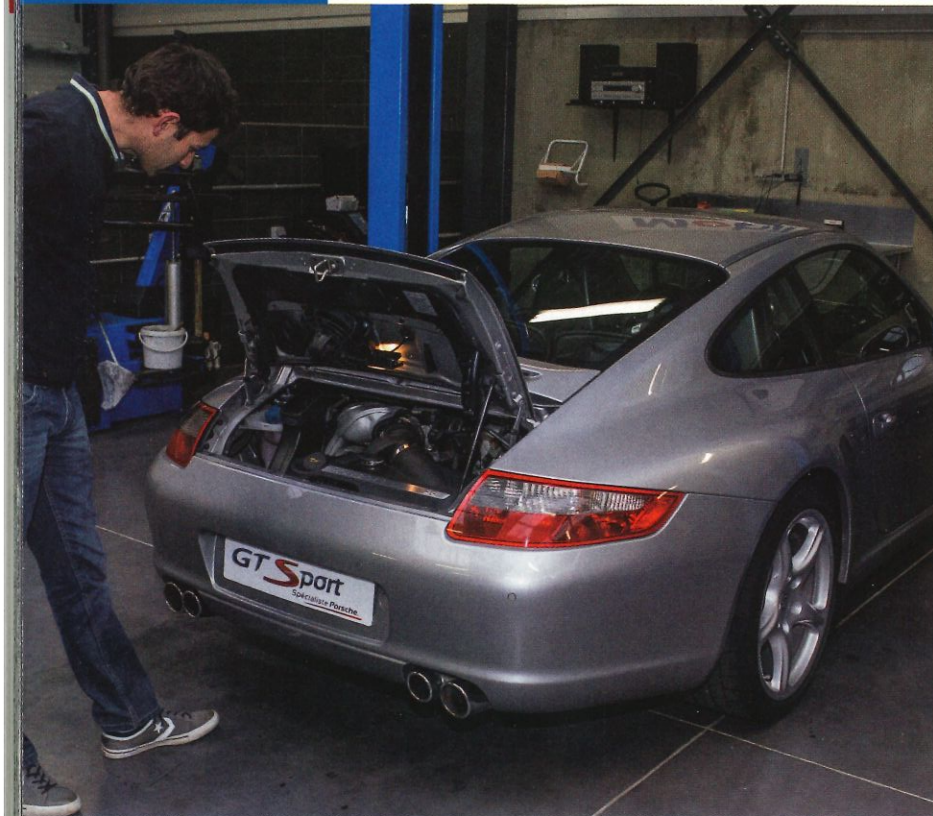




Moderne et accessible

Par rapport à la 996, la 997 a moins fait grincer des dents. Depuis l'abandon du refroidissement à air, l'eau a coulé sous les ponts. Tournée vers les automobilistes qui réclament modernisme et finition de haut vol, elle a été fortement plébiscitée. Avec des prix de vente qui démarrent désormais aux alentours des 30 000 €, elle constitue une des meilleures affaires du moment. Pour autant, il ne faut pas foncer les yeux fermés. Voici le guide pour être certain d'effectuer le bon achat.



Comme la 996, la 997 marque une réelle rupture avec les modèles refroidis par air. Mais avec ses phares ovoïdes, elle a su regagner, en 2005, le cœur des puristes et s'ouvrir à une clientèle qui demande à être chouchoutée. Dans l'habitacle, la planche de bord correspond aux standards des véhicules modernes et s'inspire sans complexe du Cayenne. De nouvelles technologies font leur apparition comme le PCM (Porsche Communication Management) de série avec son interface multimédia dotée d'un écran couleur 16/9". Le système pilote de nombreux modules comme l'ordinateur de bord, la Hi-Fi, la navigation, le téléphone. On apprécie aussi la nouvelle ergonomie des sièges qui offrent un maintien optimal du pilote, comme de vrais baquets. Si la Carrera jouit d'un moteur de 3,6 l, la version S se distingue par un flat-six de 3,8 l de même conception. Porsche a eu à cœur d'améliorer ses performances avec un couple de 400 Nm à 4 600 tr/mn. Exceptionnel pour un moteur atmosphérique. Par rapport à la Carrera, la puissance passe à 355 ch à 6 600 tr/mn grâce à de nombreuses interventions : augmentation de l'alésage, réduction des tubulures, levée des arbres à cames, taux de compression 11,8:1, augmentation du débit de la pompe à eau, collecteur raccourci. De solides arguments qui font que la 997-1 S est privilégiée sur le marché de l'occasion. Pourtant, la Carrera peut également constituer un excellent achat. ■

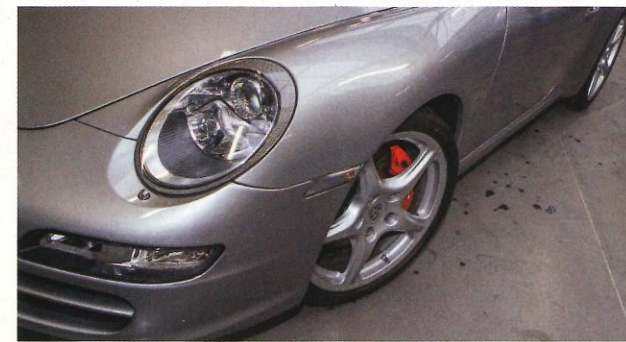
AUTOPSIE LE ROULEMENT D'ARBRE

Ce défaut est connu sur la 996, mais ne touche pas qu'elle. Toutes les Porsche 996/986/987 de 1997 à 2005 sont concernées dont la première 997. Dans notre N°14, nous avons d'ailleurs consacré un dossier à cette épine de Damoclès qui peut pourtant être totalement écartée pour 1 700 € chez GT Sport. La source du problème provient d'une simple pièce d'environ 5 cm de diamètre. Il s'agit en fait du roulement situé au bout de l'arbre intermédiaire. Celui-ci peut casser, ce qui place l'arbre en travers. La conséquence est dramatique et débouche généralement sur un échange standard du moteur (presque 20 000 €). Malheureusement, il n'y a aucun signe avant-coureur. Le moteur cale et c'est trop tard. Il est donc préférable d'installer un kit IMS en prévention. Pour la 997, seules les versions années modèles 2005 sont concernées. Il faut donc vérifier avec le numéro de série du véhicule. Il commence par WP0ZZZ99Z et se termine par l'année. Si l'on a « 2005 », l'auto peut être concernée par le problème. Pour les autres, vous ne risquez rien, l'arbre et le roulement ont été renforcés en prévision par Porsche.



CE QUE VOUS DEVEZ EXIGER À L'ACHAT

Si vous pensez avoir dégoté la perle rare, encore faut-il qu'elle ait un historique limpide, les factures des gros entretiens (embrayage, vidange, filtres, freins, pneus, amortisseurs) et une carrosserie jamais accidentée. Exigez des preuves. L'ancien propriétaire doit vous fournir les documents sans que vous ayez à les réclamer. Mais plus vous avez la possibilité de connaître son passé, plus vous éviterez les pièges. Enfin, si l'auto n'a pas du tout de carnet d'entretien ni de factures, tournez les talons. Une Porsche n'a aucune valeur sans ces précieux sésames.



AUTOPSIE LA CARROSSERIE

Inspectez la carrosserie sous toutes les coutures avant l'achat. Même si elle est très propre, elle peut révéler un passé douteux. Les interstices entre les éléments doivent être réguliers et les pièces de carrosserie parfaitement alignées. Si tout vous paraît clair, approfondissez votre inspection. Relevez la moquette du coffre afin de déceler d'éventuelles traces de chocs. Vous apercevez des traces de soudure ? Passez votre chemin. Pensez aussi à comparer les numéros de série, les options, le code couleur. Il arrive aussi que des éléments aient été repeints. Rassurez-vous, il n'y a pas tout le temps anguille sous roche.



AUTOPSIE LE MOTEUR



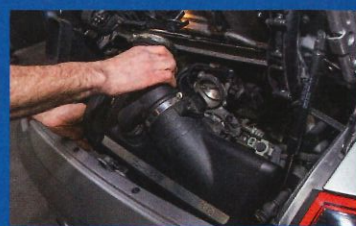
Après plus de 10 ans, les retours d'expérience sont généralement excellents, ce qui fait de la 997 une auto fiable dans l'ensemble. Un point noir tend toutefois à entacher son auréole : la rayure des cylindres. Ce phénomène est surtout apparu avec cette génération de 911, de surcroît sur la S. Le problème vient du traitement des cylindres au Nikasil. Dans certains cas, le traitement se disperse au bout de plusieurs années, ce qui crée des rayures dues au frottement du piston dans le cylindre. Pour le diagnostiquer, il faut démonter. Ceci étant, certains signes doivent vous alerter : La consommation d'huile est très importante, généralement plus d'un litre pour 1 000 km. Le comble c'est que l'on reste dans la tolérance Porsche qui est de 1,5 L pour 1 000 km. À l'essai, on peut aussi remarquer des fumées bleues de combustion d'huile que l'on aperçoit nettement dans le rétroviseur à l'accélération. Enfin, des voyants moteur peuvent s'allumer et signifier une mauvaise combustion. Pour réparer ces rayures, il y a trois solutions. La première est de changer directement le bloc partiel et d'installer un modèle neuf avec vilebrequin, pistons, bielles. L'opération est très onéreuse (20 132 € hors pose) et pas la plus adéquate. Il est en effet possible de choisir uniquement les demi-carter avec les pistons pour 8 400 € hors pose (les bielles, le vilebrequin sont récupérés sur l'ancien moteur). La troisième solution, que conseille Pascal Germain de GT Sport, est de réaliser une refonte complète et de rechemiser. « Nous démontons le bloc. Il est ensuite déshabillé et réusiné au niveau des cylindres. Dans cette partie, on vient insérer des chemises en fonte avec 6 pistons neufs en aluminium. C'est un montage « à l'ancienne », comme sur la 3.2. Il n'y a plus de traitement, ce qui garantit cette fois une bonne longévité du bloc. Il faut compter 4 800 €. En revanche, si l'on repart sur le changement d'un bloc (partiel ou avec les demi-carter), c'est beaucoup plus onéreux et le problème n'est pas résolu. On reste sur un bloc de conception originelle, susceptible donc d'avoir de nouveau des rayures dans les cylindres ». Pour autant, il est difficile aujourd'hui de dire quelle auto sera sujette à ce phénomène dans le futur. C'est déjà arrivé à des 997 de 60 000 km alors que d'autres n'ont jamais rencontré ce problème, alors qu'elles ont dépassé les 200 000 km. Rassurez-vous, ce problème reste assez rare et ne concerne que la 997 phase 1.



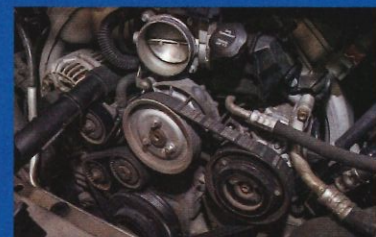
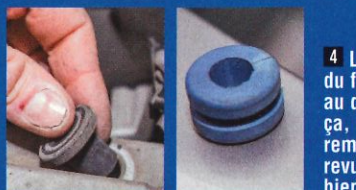
1 Voici le phénomène de rayure des cylindres que l'on peut rencontrer sur certaines 997.



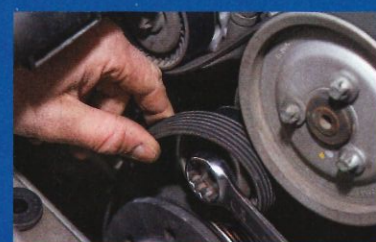
2 Dans ce cas, la meilleure solution est de réusinier et d'introduire des chemises en fonte comme ici.



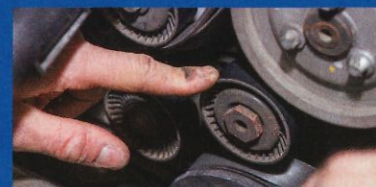
3 Pour juger de l'état des courroies, il faut dévisser le collier du bloc de filtre à air et le retirer.



5 Une fois le bloc de filtre à air enlevé, on voit directement la courroie principale. Elle gère la climatisation, l'alternateur, la pompe à eau, la direction assistée et la pompe de direction.



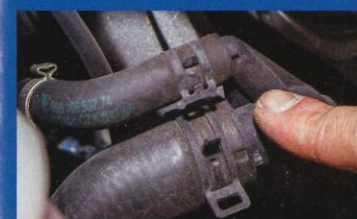
6 En appuyant sur le tendeur automatique, on peut retirer la courroie pour l'inspecter au mieux. On peut aussi en profiter pour regarder l'état des galets de tension. En les faisant tourner, ils ne doivent pas faire de bruit.



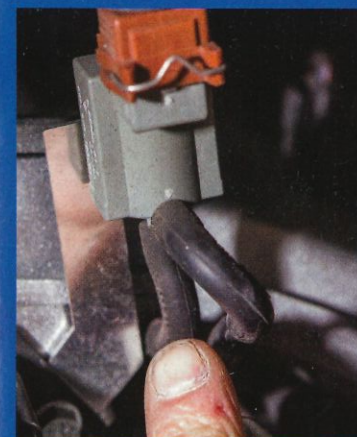
4 Les tampons sous le bloc du filtre tombent facilement au démontage. Pour pallier ça, il est possible de les remplacer par des modèles revus (en bleu) qui resteront bien en place.



7 Le papillon des gaz n'a pas de problème en particulier, mais il doit être propre et en bon état.



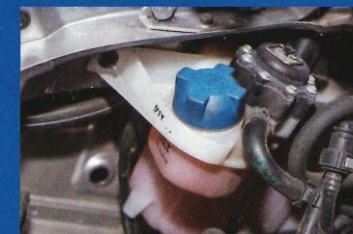
8 Les raccords de Durit sont en plastique et peuvent casser avec le temps.



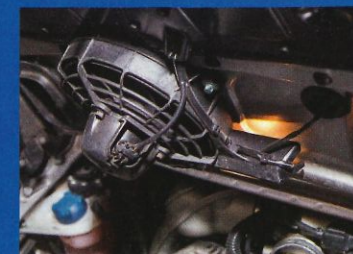
9 En inspectant la valve de commande de l'échappement, la fiche doit être bien en place.



10 Les capsules d'électrovanne de l'échappement sport peuvent parfois poser problème. Elles sont commandées par dépression et au bout d'un certain temps, la membrane devient moins étanche et la corrosion peut s'installer.



11 Contrairement à la 996, le bocal de refroidissement n'a pour l'heure pas de problème. Il est toutefois nécessaire de vérifier son état.



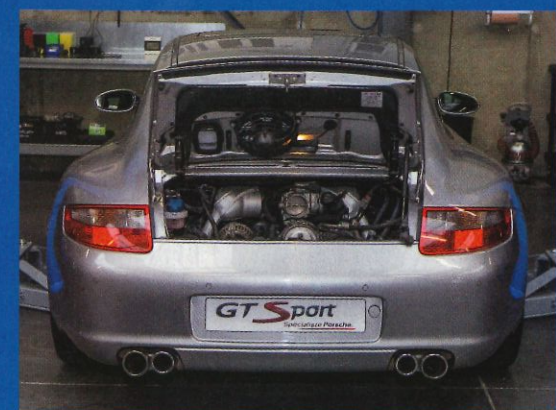
12 Le ventilateur doit être parfaitement fonctionnel.



13 Depuis le dessous, on peut déceler d'éventuelles fuites au niveau de la pompe à eau.

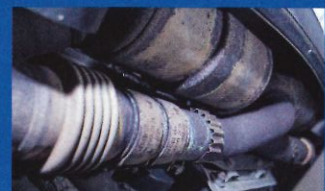


14 Les fuites du joint SPI de vilebrequin sont courantes sur la 997. Il faut compter environ 700 € pour y remédier.

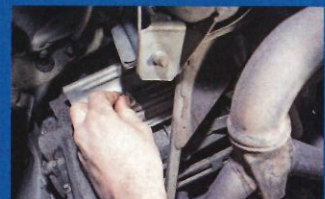


AUTOPSIE LES SOUBASSEMENTS

En inspectant l'auto par dessous, on peut remonter son passif. Parmi les petits défauts de conception, le réservoir d'essence affleurant. Il peut très vite se déformer (ralentisseur mal négocié, butée de portail...)



1 La corrosion a tendance à s'intensifier sur l'échappement. Mais pas de panique, cela reste généralement en surface, elle est rarement perforante.



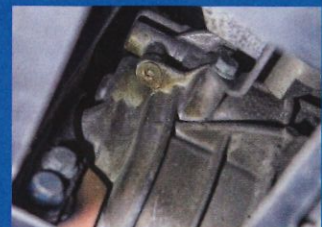
2 Comme avec la 996, les bobines d'allumage peuvent poser problème. Avec le temps, elles se craquèlent, l'eau rentre et crée des pannes. Pour juger de leur état, il faut d'abord enlever la protection.



3 Entre les deux électrovannes (Variocam et levée de soupapes), la bobine d'allumage en question.



4 Les tuyaux de radiateur de chauffage ne rencontrent pas de souci en particulier, mais une inspection pour détecter les fuites ou des chocs s'impose.



5 On peut aussi rencontrer quelques fuites au niveau de la boîte, surtout sur les 4S qui ont un bras en avant.



6 L'état des bavettes peut témoigner de l'utilisation passée.



7 Le plancher plat se compose de nombreuses pièces en plastique. En moyenne chaque élément avoisine les 100 €.



8 Le bac de roue de secours peut avoir été déformé suite à de petits accrochages (butée de portail...).

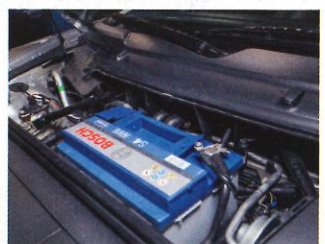


9 Inspectez soigneusement les bas de caisse pour détecter une éventuelle déformation à cause d'un mauvais placement du cric.



9 Les feuilles aiment rentrer par les entrées d'air du pare-chocs et s'installer devant les radiateurs. Cela retient l'humidité en provoquant d'abord un noircissement avant de d'entraîner des dégâts plus sérieux sur le radiateur. Pour éviter tout souci, il est indispensable de procéder à un nettoyage tous les 3 ans.

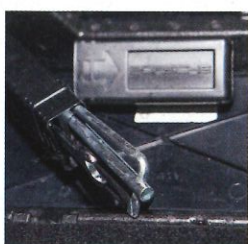
AUTOPSIE SOUS LE CAPOT AVANT



1 La batterie doit être solidement fixée et ne pas présenter de traces d'oxydation ou de fuites.



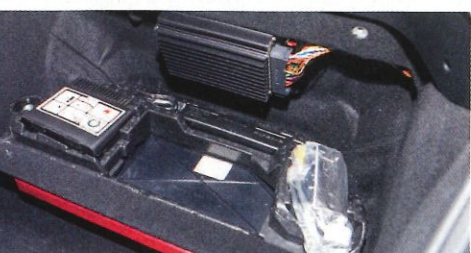
2 Assurez-vous que les évacuations d'eau de la baie de pare-brise ne soient pas bouchées.



3 La mini trousse à outils avec l'instrument pour enlever les feux était également prévue par le constructeur.



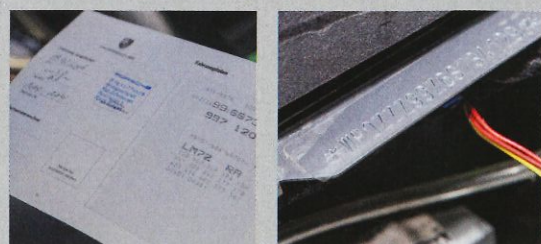
4 S'il y a un chargeur CD ou un GPS, ils doivent être présents sous le capot.



5 Dans le même espace, on retrouve l'ampli, le compresseur d'air, l'anneau de remorquage, l'écrou antivol.

AUTOPSIE IDENTIFICATION

Si on a pris pour habitude d'identifier une Porsche avec ses codes options, sachez que ces derniers ont complètement disparu sous le capot de la 997. L'étiquette doit toutefois être collée dans le carnet d'entretien. Pensez aussi à vérifier que tous les numéros d'identification correspondent. Vous les trouverez à l'extérieur du pare-brise en bas à gauche, sur la baie de pare-brise à droite et dans la porte.



AUTOPSIE HABITACLE



1 Pensez à tout allumer : climatisation, autoradio, GPS, téléphone... Afin de détecter une éventuelle panne.



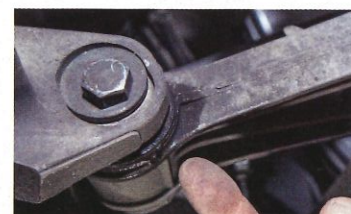
2 Avec le temps, le cuir travaille et se plie. Pensez à le traiter régulièrement.

AUTOPSIE LA LIAISON AU SOL ET LE FREINAGE

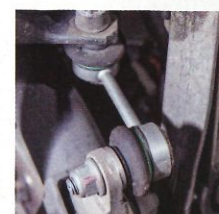
À ce niveau, c'est une inspection de routine. Mais elle permet de détecter quelques anomalies.



1 Observez attentivement les disques comme les plaquettes, pour détecter une éventuelle usure.



2 Les silentblochs de bras inférieur ne doivent pas être déchirés.



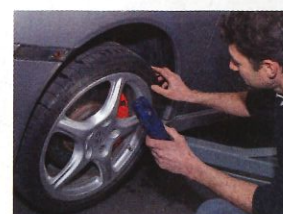
3 Toujours depuis le dessous, observez l'état de la biellette.



4 L'amortisseur doit être étanche. Traquez les traces de fuite.



5 L'ensemble des trains doit être propre, sans choc, ni fuite ou silentbloc percé.



6 Les pneus doivent être en bon état et à la norme « N » Porsche.

EXEMPLE D'ENTRETIEN...

Dans le cadre d'une utilisation classique
CHEZ UN SPÉCIALISTE PORSCHE INDÉPENDANT
(TTC, main-d'œuvre comprise) :

- Révision classique : 395 € tous les 30 000 km ou tous les deux ans (vidange, filtres, niveaux, 60 points de contrôle)
- Révision poussée : 700 € tous les 60 000 km ou tous les 4 ans (vidange, bougies, filtres, 110 points de contrôle)
- Changement de pompe à eau : 680 €
- Changement des plaquettes avant (modèle S) : 390 €

LA COTE DE

FLAT SIX EXPERTISE POUR UN MODÈLE EN EXCELLENT ÉTAT, DANS SON JUS

CARRERA	Excellent état	Bon état
2005	37 000 €	27 000 €
2006	39 000 €	29 000 €
2007	41 000 €	31 000 €
2008	44 000 €	34 000 €
CARRERA S	Excellent état	Bon état
2005	41 000 €	33 000 €
2006	44 000 €	36 000 €
2007	47 000 €	39 000 €
2008	51 000 €	43 000 €
CARRERA CABRIOLET	Excellent état	Bon état
2005	41 000 €	34 000 €
2006	43 000 €	36 000 €
2007	45 000 €	38 000 €
2008	47 000 €	40 000 €
CARRERA S CABRIOLET	Excellent état	Bon état
2005	47 000 €	40 000 €
2006	49 000 €	42 000 €
2007	51 000 €	44 000 €
2008	56 000 €	49 000 €

LES CONSEILS DE NOTRE EXPERT TECHNIQUE



PASCAL GERMAIN

Directeur de GT Sport à Villefranche-sur-Saône
Spécialiste indépendant Porsche (www.gtsport.fr)

Comment résumeriez-vous la 997 phase 1 ?

C'est une excellente auto, elle est aujourd'hui particulièrement accessible. Cette 911 est agréable à rouler, que ce soit au quotidien ou juste le week-end, sur autoroute ou en campagne. Par rapport à la 996, elle dispose de trains roulants qui ont vraiment évolué, la tenue de route est exceptionnelle.

Et par rapport à la 997 phase 2 ?

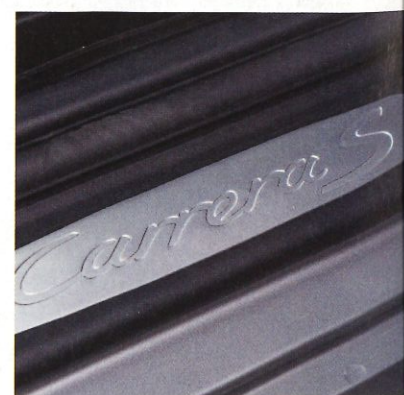
En mettant de côté les changements esthétiques, c'est surtout le moteur qui a marqué une évolution avec l'injection directe pour limiter la consommation tout en donnant un gain de nervosité. La transmission est elle aussi rentrée dans le futur avec la fameuse PDK. La 997 phase 2 a encore amélioré le plaisir de conduite et se veut plus pèche dans ses accélérations.

D'après vous, est-ce le moment d'acheter ?

Ceux qui veulent faire la bonne affaire seraient tentés d'attendre encore un peu pour que l'auto soit au plus bas de sa cote. Seulement, il y a un risque de se retrouver avec un parc moins qualitatif dans les années qui viennent. Enfin, Porsche a fait machine arrière en repassant au 3 l. Les générations avec les « gros moteurs » seront logiquement amenées à prendre de la valeur dans les années qui viennent de par leur noblesse. Il se peut donc que cette génération de 997 se maintienne avant de reprendre une certaine cote. Mais tout ceci reste encore difficile à évaluer.

À l'achat du véhicule, comment juger de l'étendue des dégâts ?

Si l'on a de bonnes connaissances en mécanique, il faut mettre l'auto sur un pont pour examiner en profondeur l'état de la mécanique, des soubassements et des protections. Toutes ces pièces révèlent le passif de l'auto. Mais pour être certain de réaliser un bon achat, il reste préférable de confier l'auto à un spécialiste Porsche afin que ce dernier réalise un check-up complet du véhicule. De mon côté, je propose un forfait à 78 € pour juger de l'état du véhicule, vérifier son passif et contrôler l'état mécanique général. À l'issue de ce contrôle, on peut présenter au client un diagnostic objectif et regarder éventuellement si les réparations sont financièrement judicieuses.



www.flat6-expertise.com