

996 Carrera 4S coupé/cabriolet

Faut-il encore acheter un coupé ?

- 2002-2005
- 320 CH
- 1 470/
1 565 KG
- 280 KM/H



PERFORMANCES
Données Usine

	Coupé	Cabriolet
Vitesse maxi	280 km/h	280 km/h
0 à 100 km/h	5,1 s	5,3 s
0 à 160 km/h	11,3 s	11,8 s
0 à 200 km/h	18,3 s	19,1 s
1 000 m DA	24,1 s	24,4 s
Consø mixte	11,4 l/100 km	11,4 l/100 km



Au prix où l'on trouve les 996 Carrera 4S coupé ou cabriolet, avec le niveau d'équipement, de confort et de sécurité passive du cabriolet, on peut légitimement se poser la question de savoir quels sont les atouts du coupé qui pourraient orienter le choix de l'acheteur vers cette version...

TEXTE DIDIER BEAUC - PHOTOS FLORIAN GROUT

BUDGET : 30 / 45 000 €
TOUT CE QU'IL FAUT SAVOIR POUR BIEN ACHETER UNE 996 CARRERA 4S

Histoire

UN COUPÉ ET UN CABRIOLET AUX ALLURES DE COUPÉ

En 1963, Porsche présente la 911 au salon de Francfort, mais il faut attendre 1981 pour qu'un cabriolet soit dévoilé à ce même salon de Francfort sous forme de concept car. Et il faudra patienter une année supplémentaire pour qu'il soit enfin commercialisé.

En 1963, le 6 cylindres à plat en porte-à-faux que la 996 possède toujours est alimenté par carburateurs et sa cylindrée de 2 litres lui permet de développer 130

évolution de ce moteur développera une puissance de 300 ch pour une cylindrée de 3,8 litres. Elle était montée sur les Carrera RS de 1995 ou, en option, sur toutes les autres 911 de la génération 993 produite jusqu'au millésime 1998.

Normes et évolutions

Le durcissement des normes de bruit et surtout de pollution ont obligé Porsche à développer un tout nouveau moteur pour équiper les 911 de la génération 996.

boucliers plus aérodynamiques mais les modifications étaient plus importantes qu'il n'y paraissait puisque l'auto était dotée de toutes nouvelles suspensions et des équipements jusque là indisponibles sur la 911 : direction assistée ou le freinage ABS.

Pour le millésime 1994, la carrosserie fut de nouveau modifiée de façon significative avec des boucliers rehaussés et des phares plus inclinés tandis que la suspension arrière était désormais dotée de 5 bras

« Les 996 Carrera 4S bénéficient du châssis de la Turbo, c'est-à-dire de la suspension sport abaissée de 10 mm, des jantes de 18 pouces de diamètre et de disques de freins ventilés et percés de 330 mm de diamètre pincés par des étriers à 4 pistons »

ch tandis qu'il est refroidi par air. En 1969, il sera pour la première fois équipé d'une injection mécanique avant que sa cylindrée n'augmente par étapes successives jusqu'à atteindre 3,2 litres pour le millésime 1984, date à laquelle la 911 reçoit une injection électronique. Pour le millésime 1989, une nouvelle motorisation, toujours refroidie par air, apparaît avec une cylindrée de 3,6 litres, une gestion électronique intégrale et 250 ch malgré la présence de catalyseurs devenus obligatoires dans la majorité des pays occidentaux. La dernière

Celui-ci a bénéficié d'un refroidissement par eau ce qui lui permettait de recevoir des culasses à 4 soupapes par cylindre. Délivrant 300 ch pour une cylindrée de 3,4 litres jusqu'en 2001, sa puissance fut portée à 320 ch pour 3,6 litres à partir du millésime 2002.

La carrosserie originelle de la 911 était conservée sans modification majeure jusqu'au millésime 1973 avant de recevoir des pare-chocs à soufflets rendus obligatoires par la législation américaine. En 1989, la génération 964 recevait de nouveaux

par roue pour améliorer la stabilité et l'agilité de l'auto. On retrouve d'ailleurs cette suspension sur la 996 présentée en 1997 qui bénéficie d'une toute nouvelle coque destinée à réduire le poids de la 911 tout en améliorant sa rigidité et sa résistance aux crash-tests. Cette coque a été dessinée dès le départ pour être déclinée en coupé ou en cabriolet et recevoir la transmission intégrale des Carrera 4. En outre, les cabriolets étaient livrés avec un hard-top en aluminium qui leur donnait un faux air de coupé lorsqu'il était en place.

LES DATES CLÉS

- Octobre 1997 : lancement de la 996 Carrera
- Août 1998 : lancement de la Carrera 4
- Août 2001 : restyling avec augmentation de la cylindrée à 3,6 litres et de la puissance à 320 ch
- Novembre 2001 : présentation de la 996 Carrera 4S
- Juin 2003 : présentation de la 996 Carrera 4S cabriolet
- Juillet 2005 : lancement des 997 Carrera 4S et arrêt de la production des 996 Carrera 4S





Châssis et Equipement

DIGNE DE LA 996 TURBO

Depuis 1975 et le lancement de la première 911 Turbo, Porsche a toujours doté ce modèle d'un équipement haut de gamme afin de mettre en avant son côté GT plus que ses performances pures. Elle bénéficiait ainsi de lave-phares, de rétroviseurs électriques ou de sièges en cuir et d'une installation audio de qualité. Quel rapport avec la 996 Carrera 4S ? Il faut remonter au milieu des années 80 quand Porsche a décidé de créer une option appelée alors Turbo Look pour ceux qui voulaient une voiture qui ressemble à la Turbo mais qui ne voulaient pas du moteur de 300 ch jugé trop puissant, trop gourmand ou trop complexe pour l'utilisation qu'ils envisageaient de leur Porsche. A partir de la génération 993, le Turbo Look est devenu un modèle à part entière appelé Carrera 4S, une

d'un bandeau reliant les feux arrière, bandeau que l'on ne retrouve sur aucun autre modèle de la gamme.

Une centaine de références

Les constructeurs allemands proposent toujours des voitures relativement peu équipées avec des listes d'options longues comme un jour sans 911. Chez Porsche, la liste des options ne comporte pas moins d'une centaine de références, mais il s'agit souvent de personnalisation comme les éléments intérieurs couleur carrosserie, en bois ou en carbone car la plupart des équipements nécessaires sont livrés en série. Ainsi, les 996 Carrera disposent d'une climatisation automatique, de l'assise des sièges en cuir, d'une radio avec lecteur de CD, du volant réglable en profondeur, des rétroviseurs

ment électrique, un saute-vent repliable et un hard-top facile à mettre en place à condition d'être deux personnes.

Parmi les options les plus demandées, on trouve le régulateur de vitesse, le chargeur 6 CD, le PCM (Porsche Communication Management incluant un guidage par GPS) et le toit ouvrant électrique sur le coupé.

Certains n'hésitent pas à aller beaucoup plus loin dans la personnalisation de leur Carrera 4S en commandant des sièges baquets, des harnais, un arceau de sécurité, voire l'option X51 qui permet de porter la puissance du moteur à 345 ch mais qui est incompatible avec la boîte Tiptronic. D'autres peuvent choisir une couleur de cuir spécifique associée avec différentes essences de bois pour personnaliser l'intérieur de leur auto en jouant sur le confort.

« Extérieurement, les 996 Carrera 4S bénéficient du boullier avant avec des entrées d'air agrandies, d'ailes arrière élargies de 30 mm, d'un boullier arrière spécifique avec des sorties d'air latérales et d'un bandeau reliant les feux arrière. »

désignation reprise sur la 996. La 996 Carrera 4S est donc l'équivalent de la Turbo avec le moteur de la Carrera. Et comme la 996 Turbo existe en version cabriolet, il est logique que la 4S bénéficie de la même carrosserie... Extérieurement, les 996 Carrera 4S bénéficient du boullier avant avec des entrées d'air agrandies, d'ailes arrière élargies de 30 mm et d'un boullier arrière spécifique avec des sorties d'air latérales. En outre, elles disposent

chauffants et des vitres électriques ou du verrouillage centralisé intégrant une alarme antivol.

Les 996 Carrera 4S bénéficient en plus d'un intérieur tout cuir avec ciel de toit en Alcantara sur le coupé, des sièges électriques à mémoire, du pack audio à 10 haut-parleurs avec ampli 6 canaux délivrant 600 watts au total. Quant au cabriolet, il est bien entendu livré avec une capote à commande entière-

En règle générale, la très grande majorité des 996 Carrera 4S se contente de couleurs sombres et d'options "standard", mais il arrive de rencontrer des modèles plus "originaux" qui ont le plus souvent été réalisés par le département Exclusive de l'Usine et disposent d'options ou de couleurs spécifiques. En occasion, ces modèles sont rarement vendus plus cher que les autres, mais ils permettent d'avoir une Porsche réellement personnalisée.

Mécanique

TOUT NOUVEAU, TOUT BEAU

Après avoir été fidèle au moteur refroidi par air durant 35 ans, Porsche s'est résolu à passer au refroidissement liquide sur la 996 afin de pouvoir équiper le moteur de culasses à 4 soupapes par cylindres devenues indispensables pour conserver un bon rendement tout en répondant aux normes de pollution. Porsche avait déjà utilisé cette technologie en compétition à partir de la fin des années 1970, tout d'abord sur les 935 puis sur les 956 qui étaient équipées d'un bloc refroidi par air sur lequel étaient greffées des culasses refroidies par eau, avant de passer à un refroidissement totalement liquide sur la GT1 de la fin des années 90. Cette technologie était donc bien connue de Porsche lorsque la mise au point du moteur de la 996 a débuté. La 996 a bénéficié d'un tout nouveau bloc modulaire construit selon la technique du sandwich pour une meilleure rigidité malgré la présence de cylindres opposés, l'architec-

« En conduite sportive, le coupé s'en sort un peu mieux, mais ce n'est pas la vocation de la Carrera 4S et il est difficile différencier les deux versions, même si les 70 kg supplémentaires du cabriolet se font parfois un peu sentir »

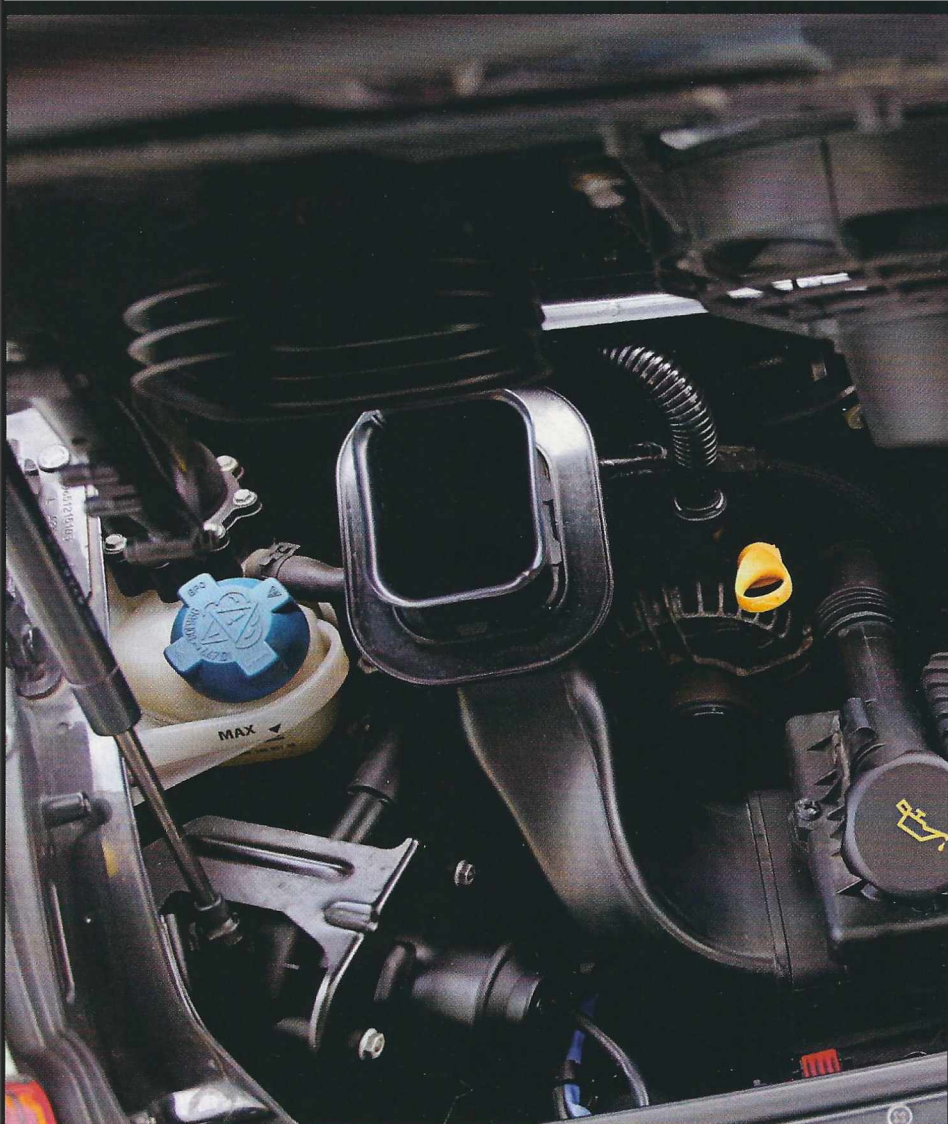
ture traditionnelle du six cylindres à plat étant conservée. Cette technologie permet de passer d'une cylindrée de 2,5 litres sur les premiers Boxster à 3,8 litres sur la dernière 997 Carrera S sans modification de structure ou d'outillage. L'alésage est désormais de 96 mm pour une course de 82,8 mm ce qui détermine une cylindrée de 3 596 cm³. Le graissage est assuré par ce que Porsche appelle un carter sec intégré, un compromis entre le graissage par carter sec où l'huile est stockée dans un réservoir indépendant du moteur, et le carter humide traditionnel où l'huile tombe au fond du carter après avoir assuré le graissage de la mécanique avant d'être de nouveau aspirée par la pompe à huile pour repartir dans les circuits de lubrification.

Sur la 996, le carter d'huile est juste sous le carter moteur ce qui évite que l'huile reste en contact avec les pièces mobiles, mais il est très plat ce qui peut occasionner des problèmes de déjaugage en courbes prises à haute vitesse si le niveau d'huile est insuffisant, celle-ci étant attirée sur le côté du moteur ce qui peut amener la pompe à huile à se retrouver "à sec" ce qu'aucun moteur n'apprécie... Il est donc impératif de toujours rouler avec le niveau d'huile proche du maxi ce qui est facile à vérifier grâce à la jauge au tableau de bord qui s'affiche quelques secondes avant le

démarrage du moteur.

Favoriser le couple

Le moteur de la 996 est donc équipé de culasses à 4 soupapes par cylindre actionnées par deux doubles arbres à cames en tête bénéficiant d'un calage variable pour l'admission appelé Variocam. La version "Plus" apparue avec le 3,6 litres possède en outre une levée variable des soupapes grâce à des arbres à cames possédant deux profils de cames par soupape qui sont utilisés à différents régimes, le passage de l'un à l'autre étant



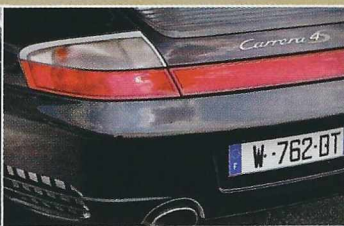
A SAVOIR



Les 996 Carrera 4S étaient équipées en série des phares bi-xénon aussi appelés Litronic



Les 996 Carrera 4S sont équipées des freins et des jantes de la 996 Turbo



Les feux arrière sont plus grands que sur les Carrera. Ils sont identiques à ceux de la Turbo.



Le logo bicolore est spécifique à la Carrera 4S tout comme le bandeau rouge reliant les feux arrière

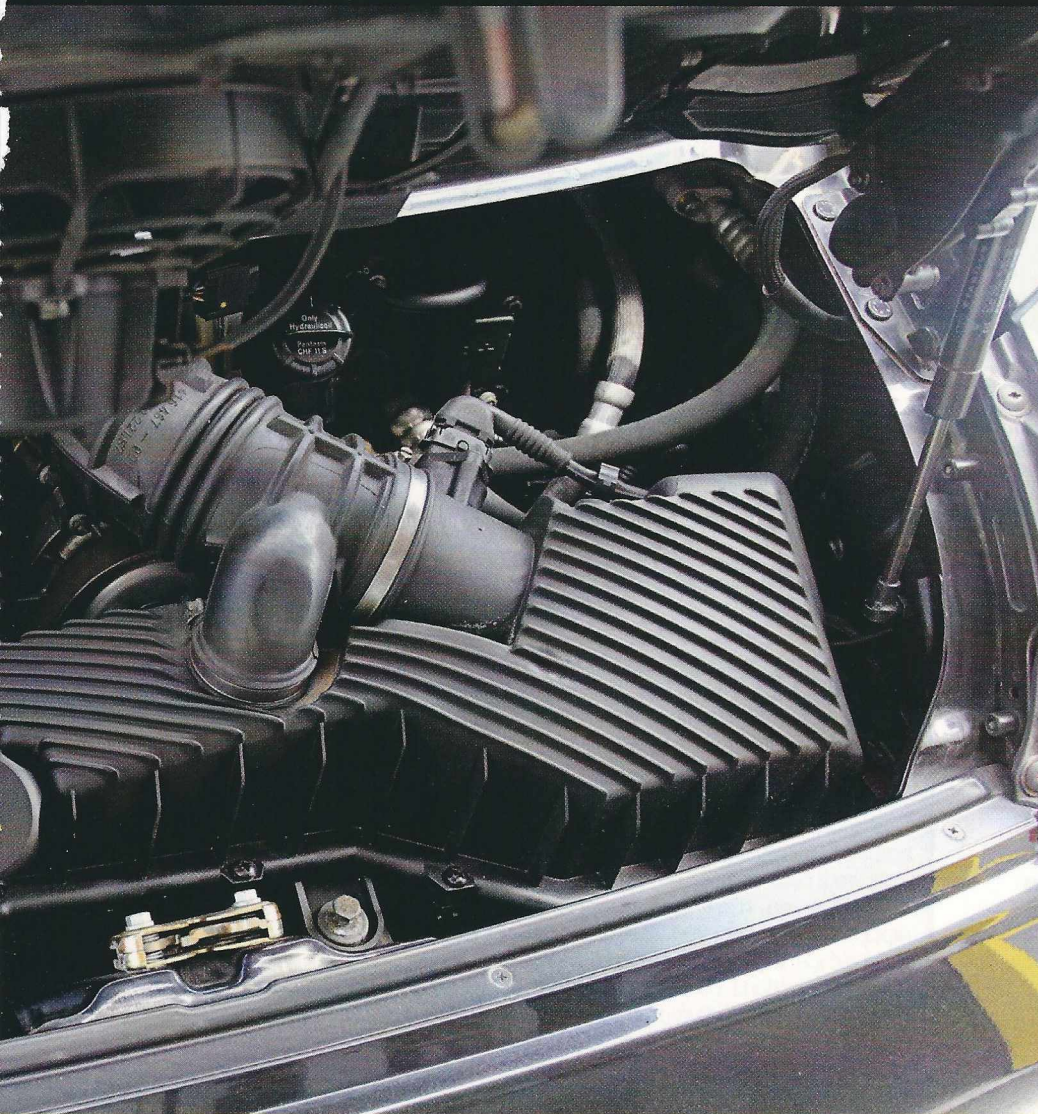
assuré par un système à base de pression d'huile. Cela permet d'optimiser le couple à bas régime puisqu'il atteint 370 Nm à 4 250 tr/mn tout en favorisant la puissance avec 320 ch à 6 800 tr/mn et le dynamisme d'un moteur qui apprécie de prendre des tours grâce à une gestion électronique parfaitement calibrée.

Enfin, si les 320 ch vous semblent insuffisants, Porsche proposait l'option X51 qui portait la puissance à 345 ch. Cette option était livrable avec une voiture neuve, mais il était tout à fait possible de faire évoluer le moteur par la suite, Porsche proposant un kit à l'attention des concessionnaires qui pouvaient ainsi équiper les voitures d'occasion, à condition que le kilométrage soit raisonnable et la mécanique en bon état, bien entendu !

Ce moteur est accouplé à une boîte mécanique à 6 rapports ou à une transmission Tiptronic à 5 rapports en option. Les 996 Carrera 4S bénéficient d'une trans-

mission intégrale permanente commandée par un visco-coupleur logé dans le carter du différentiel avant. Celui-ci envoie de 5 à 40 % de la puissance vers les roues avant en fonction du patinage éventuel des roues arrière. Cette transmission grève le poids de l'auto de 55 kg ce qui est tout à fait raisonnable compte tenu de la sécurité que cela apporte sur route glissante, surtout avec le PSM (Porsche Stability Management) qui est monté en série sur les 996 Carrera 4S et limite encore les risques de dérapage en cas de perte d'adhérence.

Les 996 Carrera 4S bénéficient également du châssis de la Turbo, c'est-à-dire de la suspension sport abaissée de 10 mm, des jantes de 18 pouces de diamètre et de disques de freins ventilés et percés de 330 mm de diamètre pincés par des étriers à 4 pistons. Cependant, afin de tenir compte de la différence de poids entre les deux modèles (la Turbo pèse 120 kg de plus que la Carrera 4S), les ressorts et les amortisseurs des Carrera 4S sont spécifiques.



Les 996 Carrera 4S possédaient des sorties d'échappement spécifiques similaires à celles de la 996 Turbo



En dehors des options livrées en série, le tableau de bord de la 4S est similaire à celui de la Carrera



De série, les 996 Carrera 4S étaient équipées de sièges électriques avec 3 mémoires pour le conducteur

Les + COUPÉ

- Le look
- La sécurité de la transmission intégrale
- La stabilité à haute vitesse

CABRIOLET

- La polyvalence
- La sécurité passive
- L'efficacité du saute-vent

Les -

- Le poids
- Le manque de sensations
- La taille du coffre avant
- Le poids
- Le manque de sportivité
- La capacité de chargement

En bref...

• OÙ ACHETER ?

On trouve encore régulièrement des 996 Carrera 4S dans le réseau officiel, mais paradoxalement au moment de rédiger cet article, il n'y avait que des coupés chez les concessionnaires. L'avantage du réseau officiel, on ne le répètera jamais assez, est la garantie Porsche Approved dont peuvent encore bénéficier les dernières 996 Carrera 4S, mais cette garantie n'est pas automatique. A vous de bien vous assurer que l'auto que vous convoitez peut en bénéficier.

Les professionnels indépendants sont également à même de vous proposer une garantie, mais elle est généralement moins étendue que celle proposée par les concessionnaires. Enfin, l'avantage de l'achat auprès d'un particulier est de mieux connaître l'historique et la façon dont l'auto a été utilisée, mais les recours sont plus limités en cas de problème.

• L'ENTRETIEN

Comme toutes les 996 Carrera, les 4S 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 !

Côté consommables, les Carrera 4S sont très raisonnables sauf pour les plaquettes de freins qui sont durement sollicitées par les 1 495 kg à vide du coupé et les 1 565 kg du cabriolet...

• LES PNEUS

Moins puissante et surtout moins coupleuse que la 996 Turbo, les 996 Carrera 4S ne soumettent pas leurs pneus aux mêmes contraintes, mais au moment de remplacer les gommages, la note est salée car les pneus de 225/40 zr 18 à l'avant et 295/30 zr 18 à l'arrière ne sont pas donnés.

A cela s'ajoute l'obligation de remplacer systématiquement les 4 pneus en même temps et qu'ils soient du même modèle, transmission intégrale oblige, un détail auquel on ne pense pas toujours au moment de l'achat...

• LES PRÉPARATIONS

Avec la génération 996, les préparations sur base de 911 à motorisation atmosphérique se sont réduites à peau de chagrin, les gains espérés étant dérisoires par rapport à l'investissement tant pour les préparateurs que pour les clients.

Pour dépasser les 320 ch de série, il fallait donc se tourner vers Porsche qui proposait une option "Préparation moteur" codifiée X51 disponible sur le coupé et le cabriolet et qui permettait de porter la puissance à 345 ch, mais elle n'était proposée qu'avec la boîte mécanique.

• LES ÉCHAPPEMENTS

Si les préparations moteur ont pratiquement disparu, il n'en est pas de même des échappements sport qui sont proposés par plusieurs fabricants et distributeurs spécialisés.

Porsche proposait l'option Porsche Sport Exhaust à son catalogue, option qui permettait d'avoir un son plus présent sur demande grâce à des valves commandées par un bouton au tableau de bord. Le PSE peut encore être monté sur une 996 qui n'en est pas équipée car Porsche le proposait aussi en après-vente via le catalogue "Équipement".

Avant de vous offrir un échappement "sport", assurez-vous qu'il soit homologué TUV ce qui est un gage de qualité et surtout de bruit "raisonnable". Il convient également d'écouter si possible l'échappement avant l'achat car tous n'ont pas le même son et comme pour les couleurs, tous ne séduiront pas votre oreille de la même façon...

IDENTIFIER UNE 996 CARRERA 4S

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

Il figure également sur le carnet d'entretien dans lequel doit également se trouver la même étiquette que celle qui est collée sous le capot.

Les Carrera 4S ne sont pas différenciées des Carrera et Carrera 4 au niveau des numéros de série.

Millésime 2002 : coupé à partir de wpoz99z2s600061 (moteur à partir de 66200501)

Millésime 2003 : coupé à partir de wpoz99z3s600061 (moteur à partir de 66300501)

Millésime 2004 : coupé à partir de wpoz99z4s600061, cabriolet à partir de wpoz99z4s640061 (moteur à partir de 66400501)

Millésime 2005 : coupé à partir de wpoz99z5s600061, cabriolet à partir de wpoz99z5s640061 (moteur à partir de 66500501)



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



Le numéro de série frappé sur le châssis est sur la traverse à la base du pare-brise



Le numéro de série est lisible à travers le pare-brise côté conducteur



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



L'étiquette avec le code couleur se trouve sur la joue d'aile côté conducteur, sous la moquette du coffre avant



Essai

Fiche technique

Moteur

Coupé (cabriolet)
Type M96.03
6 cylindres à plat en alliage
4 arbres à cames en tête
4 soupapes par cylindre
Variocam +
Refroidissement liquide
3 596 cm³
96 mm x 82,8 mm
11,3:1
320 ch à 6 800 tr/mn
370 Nm à 4 250 tr/mn
Gestion Bosch Motronic mE 7.8-40
Boîte Manuelle 6 rapports G96.31

Cylindrée

Al. x course
Taux de comp.

Puissance

Couple

Alimentation

Transmission

Train avant

Train arrière

Freins

McPherson triangulé
Multibras LSA
4 disques ventilés percés
330x34 mm à l'avant
330x28 mm à l'arrière
Étriers 4 pistons en alu
Assistance, ABS 8.0 et PSM
8j x 18 à l'avant
11j x 18 à l'arrière

Jantes

Pneus

225/40 zr 18 à l'avant
295/30 zr 18 à l'arrière

Dim. (L x l x h)

Voies Av / Ar

Empattement

Réservoir

Coffre

Cx

Poids

Poids/puiss.

Prix neuf (2004)

4 435 x 1 830 x 1 295 mm
1 472 / 1 528 mm
2 350 mm
64 l
100 l
0,30
1 495 kg (1 565 kg)
4,67 kg/ch (4,89 kg/ch)
93 235 € (103 520 €) hors options

Grâce à ses ailes plus larges, ses boucliers redessinés et son bandeau reliant les feux arrière, la 996 Carrera 4S possède une ligne plus trapue que les autres 996 qui paraissent un peu "maigrichonnes" quand elles se retrouvent à côté d'une 4S. Pourtant la différence n'est pas énorme avec seulement 60 mm de plus au niveau des ailes arrière.

Toujours est-il que la 4S possède un look plus sportif et un châssis à la hauteur des ambitions de la carrosserie puisqu'il est similaire à celui de la Turbo.

Au volant, on n'est pas dépaysé par rapport aux autres 996 puisque l'habitacle est identique sur toutes les versions, seules les options ou la couleur du cuir faisant la différence d'un modèle à l'autre. Grâce aux multiples réglages du siège et au volant ajustable en profondeur, on trouve facilement une bonne position de conduite.

aux intersections ou lors de manœuvres de stationnement d'autant que les ailes arrière dépassent légèrement. Les radars de recul sont alors d'une aide précieuse. Une fois la capote repliée grâce à une manœuvre entièrement automatique qui peut s'effectuer en roulant à moins de 50 km/h, la visibilité est nettement meilleure sans pour autant que les passagers avant soient dérangés par les remous d'air. En effet, grâce au saute-vent livré en série, il suffit de remonter les vitres latérales pour pouvoir atteindre des vitesses largement prohibées sans mettre à mal sa mise en plis, tout au moins pour ceux qui ont encore des cheveux...

Entre 5 000 et 7 000 tr/mn

Le plus gros défaut de la 996, quelle que soit la version, est la hauteur de la pédale d'embrayage dont la course est un peu trop longue. En revanche, l'accélérateur et le frein permettent de réaliser le talon-

« Grâce à ses ailes plus larges, ses boucliers redessinés et son bandeau reliant les feux arrière, la 996 Carrera 4S possède une ligne plus trapue que les autres 996 qui paraissent un peu "maigrichonnes" »

Dans le cabriolet, lorsque la capote est fermée ou que le hard-top est en place, la visibilité de trois quart arrière n'est pas son point fort et cela peut poser des problèmes

pointe sans aucune difficulté et le court levier de vitesses tombe idéalement sous la main. Porsche propose en option un levier à course courte, mais elle n'est pas



DE VRAIES GT

indispensable tant le maniement du levier est rapide et précis.

Le point faible des cabriolets étant la rigidité, surtout lorsque la capote est ouverte, c'est dans ces conditions que nous avons soumis notre 4S "à la torture". Il s'en est parfaitement sorti, Porsche ayant visiblement bien travaillé les renforts de caisse. En effet, aucune trépidation dans la baie de pare-brise ou dans la colonne de direction ne vient perturber la conduite ou signaler le travail de la coque dans des conditions "normales", c'est à dire en conduite sportive sur petite route en état moyen. Il est certain que si l'on s'amuse à sauter les vibreurs sur circuit l'auto souffrira beaucoup plus, mais ce n'est pas vraiment la vocation de la 996 Carrera 4S en général et du cabriolet en particulier. A ce petit jeu, le coupé s'en sort un peu mieux, mais ce n'est clairement pas sa vocation non plus et sur route ouverte, impossible de faire la différence entre les deux versions, même si en passant de l'une à l'autre, les 70 kg supplémentaires du cabriolet se font (un peu) sentir.

Si l'on adopte une conduite plus coulée, les 996 Carrera 4S permettent d'aller beaucoup plus vite que la majorité des voitures, même à vocation sportive, grâce à un niveau d'adhérence très élevé et une transmission intégrale qui remplit parfaitement son rôle en évitant tout patinage au point que l'on a presque l'impression de manquer de puissance malgré les 320 ch, mais c'est plutôt un manque de sensations qu'un manque de performances, la vitesse à laquelle nous rattrapons les autres voitures

nous ramenant vite à la réalité. En fait, il devient rageur dans les tours et il ne faut pas hésiter à rouler entre 5 et 7 000 tr/mn quand on veut réellement bénéficier de tout son caractère. Le poids se fait également sentir au freinage, mais il est impossible de venir à bout de l'efficacité des énormes disques de 330 mm de diamètre.

En conduite sportive, la 4S manque donc un peu d'agilité avec un train avant qui a du mal à s'inscrire en courbes et un train arrière rivé au sol par les pneus de 295 mm de large. Il est donc nécessaire d'utiliser quelques artifices de pilotage pour mettre la 996 Carrera 4S en glisse, et encore, il est indispensable déconnecter un PSM très présent, voire frustrant pour ceux qui possèdent une certaine expérience de la 911 puisqu'il interdit toute dérive du train arrière.

Enfin, nous avons testé la mise en place du hard-top qui est très aisée à condition d'être deux pour bien le positionner et de ne pas oublier d'enlever les caches dans lesquels viennent se placer les crochets de fixation arrière... Une fois le hard-top en place, on a réellement l'impression de conduire un coupé en dehors de l'important angle mort que nous avons déjà évoqué.

LA COTE RS MAGAZINE DE LA 996 CARRERA 4S

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figure en page 115.

	Millésime	Excellent	Bon	Passable
996 Carrera 4S	2002/2005	39 000 €	31 000 €	25 000 €
996 Carrera 4S cab	2004/2005	45 000 €	37 000 €	29 000 €

LA SÉCURITÉ PASSIVE DU CABRIOLET

Quand on associe cabriolet et sécurité, on pense forcément à la résistance inférieure de la capote en cas de tonneau par rapport à un coupé. C'était vrai sur les cabriolets des années 60 et 70, mais les choses ont bien changé durant les années 90.

Sur la 996 Carrera 4S cabriolet, comme sur toutes les 996 cabriolet, outre la baie de pare-brise renforcée pour qu'elle ne s'écrase pas en cas de retournement, des arceaux à déploiement automatique en cas de retournement sont placés derrière les sièges arrière. Combinés avec le pare-brise, ils sont aussi solides que le toit d'un coupé ce qui rend le cabriolet aussi sûr que le coupé en cas de tonneau, mais ce type d'accident est heureusement rarissime.



ET L'HIVER ?

Si la capote de la 996 Carrera 4S cabriolet est pratiquement aussi efficace en termes d'isolation et d'insonorisation que le toit du coupé, afin de lever les dernières hésitations des acheteurs, les 996 Carrera 4S cabriolet étaient livrées en série avec un hard-top en aluminium peint de la couleur de la carrosserie. Sa manipulation était particulièrement aisée permettant à deux personnes de le mettre en place ou de le démonter en quelques minutes.

Ainsi configurée, la 996 Carrera 4S cabriolet se transformait pratiquement en coupé. Pratiquement car quelques détails faisaient tout de même la différence avec l'absence de rangements derrière les dossiers des sièges arrière en raison de la présence de la capote et une moins bonne vision de l'arrière en raison d'un angle mort plus important, mais en contrepartie, de petites vitres arrière descendantes bien agréables pour les passagers arrière...



Le point de vue du propriétaire

CHRISTIAN PHILIPPON PRESTIGE AUTO

Les 996 Carrera 4S coupé ou cabriolet sont de toute évidence les modèles les plus désirés et désirables de 996. D'autant qu'actuellement, il est possible de trouver de très beaux modèles pour des prix tout à fait raisonnables au vu de ce qu'offre ces voitures en termes de performances, de confort, et d'agrément de conduite. Coupé ou cabriolet, c'est avant tout une question de goût et bien sûr d'utilisation. La différence de prix entre les deux n'est pas énorme et permet aux acheteurs potentiels de justement se poser la question et de faire naître en eux une hésitation. Quoi qu'il en soit, l'une comme l'autre sont d'excellentes voitures garantissant un look incomparable, une polyvalence remarquable et une sécurité de premier ordre.

Les petits secrets des 996 Carrera 4S



COFFRE

Avec 100 litres, le coffre de la 996 Carrera 4S n'est pas très généreux, et lorsque le saute-vent du cabriolet y est rangé, l'espace est encore plus restreint.



TRADITION

Les 996 au centre cadrans de nement de la été remplacé étaient une

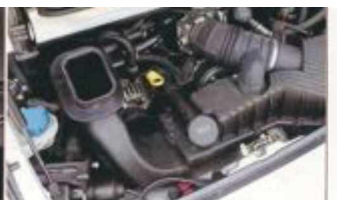


Carrera 4S possèdent un gros compte-tours comme le veut la tradition de la 911 avec deux chaque côté pour suivre de près le fonction-mécanique, mais le thermomètre d'huile a hélas par un voltmètre. Les fonds de compteurs blancs option.



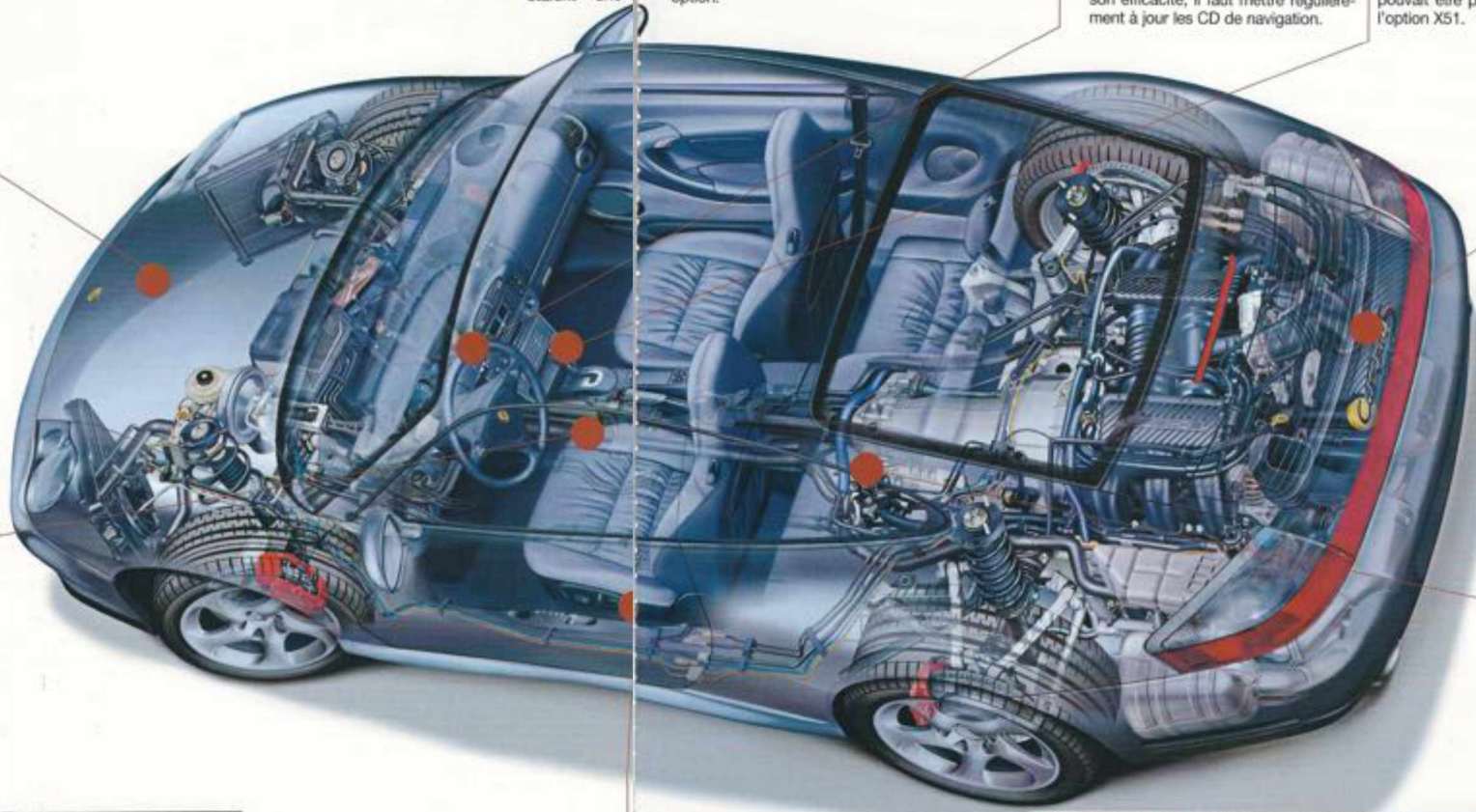
GPS

Sur la 996, le PCM, Porsche Communication Management, comprend un module GPS optionnel. Ce module était livré en série sur les Carrera 4S, mais pour qu'il conserve son efficacité, il faut mettre régulièrement à jour les CD de navigation.



MOTEUR

Les 996 Carrera 4S sont équipées du même moteur de 3.6 litres développant 320 ch à 6 800 tr/min pour un couple de 370 Nm à 4 250 tr/min que les 996 Carrera mais la puissance pouvait être portée à 345 ch grâce à l'option X51.



BOÎTE DE VITESSES

Les 996 Carrera 4S étaient livrées avec une boîte mécanique 6 rapports ou Tiptronic S 5 rapports avec commandes au volant. En option, il était également possible d'avoir différents leviers de vitesses. Celui avec la pastille noire est d'origine tandis que celui en alu était baptisé... AluDesign.



CONFORT

De série, les 996 Carrera 4S étaient livrées avec l'intérieur tout cuir et les sièges électriques. Le cuir souple, les sièges sport ou la console centrale peinte étaient des options.

PASSAGERS

Peu accessibles et peu accueillantes sur le coupé, les places arrière sont plus accessibles sur le cabriolet lorsque la capote est ouverte, mais elles sont encore moins accueillantes en raison des dossiers plus verticaux afin de loger les arceaux de sécurité.



CONCLUSION POURQUOI HÉSITER ?

A moins d'être totalement réfractaire au cabriolet ou d'avoir un budget trop serré pour faire l'effort supplémentaire qu'il réclame, il n'y a vraiment aucune raison objective de ne pas choisir la 996 Carrera 4S cabriolet qui est aussi performante sur route ouverte que le coupé tout en étant plus polyvalente grâce à son hard-top livré en série. Vous me répondez que le cabriolet est plus lourd et moins sportif que le coupé. Certes, mais achète-t-on une 996 Carrera 4S pour sa

sportivité ou pour une utilisation régulière sur circuit ? Rarement et pour une utilisation occasionnelle, que ce soit le coupé ou le cabriolet, ils supporteront sans problème d'être poussés à leurs limites tout en conservant un comportement sain et efficace. Coupé ou cabriolet, de toute façon, il n'existe pas à l'heure actuelle de meilleur rapport look/performances/équipement/prix parmi les 911 "modernes"...