

## Infographic: the type 997 (2004 -2012)

[\\_ Télécharger \(JPG/1.1 Mo\) \\_ \\_ \\_](#)

# Le type 997 : offensive technique, nouveau design et grande diversité pour la 911

À partir de 2004, la Porsche 911 se présente avec une diversité inédite : elle est disponible en version coupé, Targa, cabriolet et Speedster, avec propulsion arrière ou transmission intégrale, carrosserie fine et large, moteurs turbo ou atmosphériques, en modèle GTS ou sportif, comme GT2, GT2 RS, GT3 et deux modèles GT3 RS. En comptant les éditions spéciales, l'offre comprend 24 variantes et s'accompagne de nombreuses possibilités de personnalisation.

Avec le design de la 997, Porsche affûte la personnalité de la 911 et lui donne une apparence encore plus dynamique et puissante. Avec son arrière aux formes plus puissantes, la Carrera gagne déjà un aspect nettement plus viril. Les modèles S, GT et Turbo sont élargis de 44 millimètres. Le type 997 se distingue de son prédécesseur par ses phares ronds en verre transparent et plus inclinés, qui constituent un élément central du style de la 911 à refroidissement par air. Sur la version révisée du modèle en juillet 2008, ce sont des phares bi-xénon et des feux diurnes à LED qui s'imposent à l'avant.

Sur le plan technique également, la Porsche 911 de la génération 997 se prépare à battre de nouveaux records. Le moteur six cylindres et 3,6 litres de la Carrera génère d'abord 325 ch. Sur les modèles S, l'alésage du cylindre est élargi de trois millimètres. Avec une cylindrée de 3,8 litres, il s'agit du plus gros moteur à plat jamais utilisé dans une 911 de série.

En 2008, dans le cadre de l'amélioration de ses modèles, Porsche revoit sa gamme de moteurs en profondeur et mise pour la première fois sur l'injection directe d'essence. La consommation et les émissions baissent considérablement, tandis que les valeurs de performances montent en flèche : 345 ch pour le moteur de 3,6 litres, 385 ch dans le six cylindres de 3,8 litres. La nouvelle 911 Carrera GTS, qui assure la transition entre les modèles S et la GT3, génère même 408 ch.

La 911 Turbo bénéficie elle aussi de cette offensive technologique : son entraînement de 3,6 litres est le premier moteur à essence à être équipé de turbocompresseurs à géométrie de turbines variable. En passant plus tard à une cylindrée de 3,8 litres et à l'injection directe, il passe de 480 à 500 ch. Le moteur de la 911 Turbo S atteint même 530 ch. Pour la première fois, il est combiné de série avec une boîte de vitesses à double embrayage et sept rapports. Seule la 911 GT2 RS est encore plus puissante et rapide : son entraînement génère 620 ch, lui permettant de boucler la Nordschleife du Nürburgring en 7 minutes et 18 secondes.

La performance continue également d'augmenter pour les modèles GT3, qui passent de 415 à 435 ch. La RS 3.8 atteint même 450 ch. Mais l'apothéose reste la GT3 RS 4.0, limitée à 600 exemplaires, qui devient une star avec ses 500 ch.

La génération 997 se distingue aussi par de remarquables modèles spéciaux, tels que la 911 Sport Classic, dont les 250 exemplaires sont vendus en 48 heures. La 911 Speedster, avec sa puissance de 408 ch, est disponible en 356 exemplaires. La 911 Turbo S édition 918 Spyder est un véhicule très particulier : il permet à certains futurs propriétaires d'une nouvelle 918 Spyder d'attendre moins longtemps leur supersportive hybride. Seuls ces 918 privilégiés peuvent commander leur modèle spécial. De 2004 à 2012, Porsche a produit au total 213 004 voitures de sport de type 997.