

PRESSBOOK



FLAT6 Magazine

N°103
Septembre 99
35FF - 230FB
10.80FS - 10\$ CAN

Nouveauté **996 Bi-Turbo**



Exclusif
**ESSAI: 996
GT3 R**

Rare
993 TARGA



T 1983 - 103 - 35.00 F


FLAT6
Magazine

N° 103
09/1999

textes et photos : Marc Joly

Tous droits réservés - téléchargement et impressions uniquement pour informations à usage privé.

Préparation

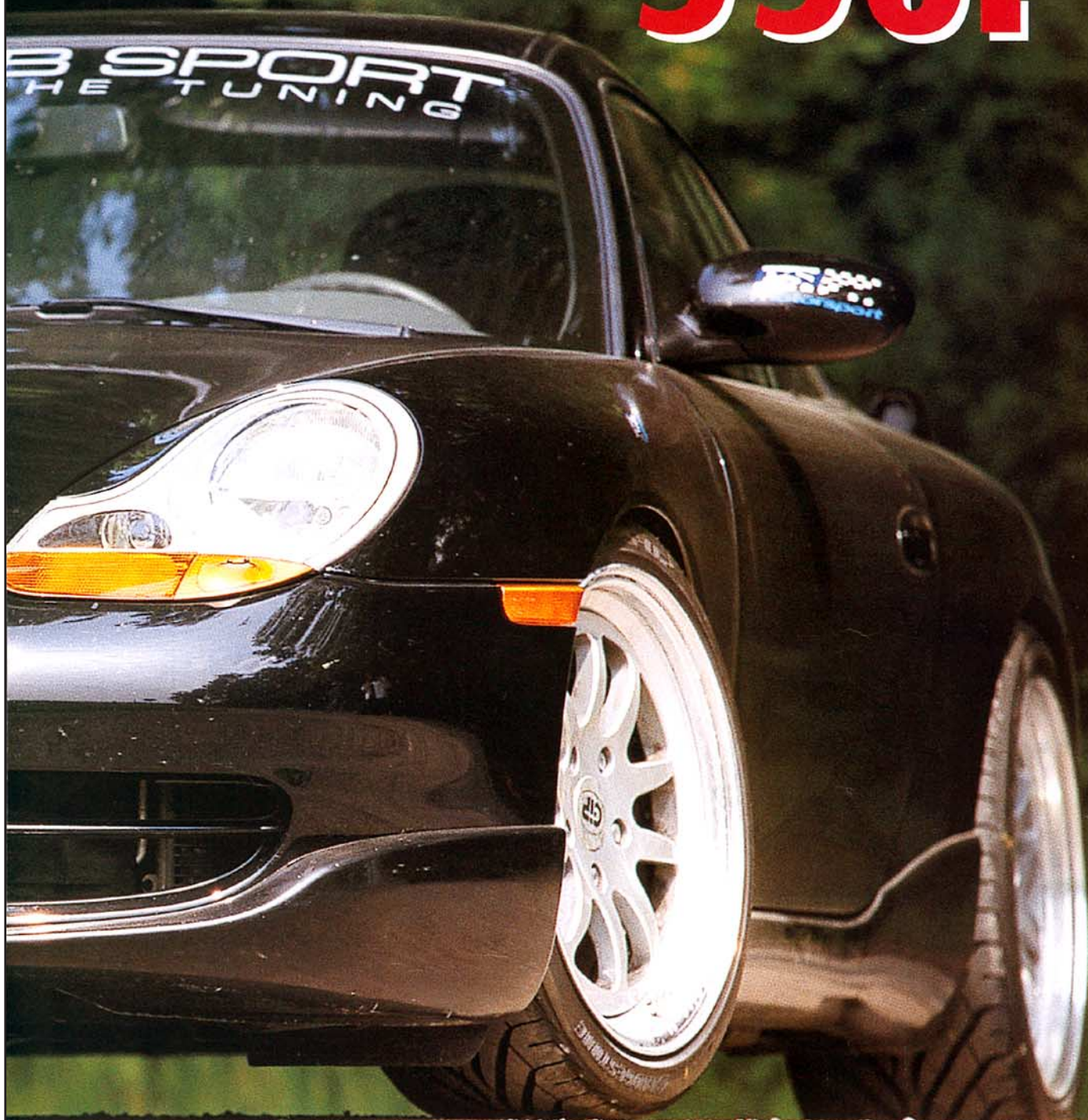
Texte et photos: Marc JOLY

Finie début Juin, la 996 bi-turbo NCS possède déjà un titre que personne ne pourra lui prendre: elle est la première du genre à arriver sur le marché. Olivier Namêche et son motoriste PSI ont créé un kit adaptable sur le moteur atmosphérique de la 996. Evitant la course à la puissance, ils se sont simplement contentés de s'approcher de l'ancienne bi-turbo, jouant, comme à chaque fois, la carte de la fiabilité.



la première bi-tur

996:



bo est signée NCS



La bi-turbo NCS reste une auto parfaitement conduisible au quotidien

culminant à 1^{er}2 sur la 3^e. A ceci, au moins deux raisons. D'abord, les valeurs de couple sont différentes entre les deux (540 Nm à 4500 t/mn pour la 993, ce qui lui fait à la fois un couple plus élevé et moins haut perché). Ensuite, il se confirme, essai après essai, que l'étagement de boîte de la 996 offre des reprises moins bonnes que celles de la 993. C'est encore plus flagrant entre la 993 RS (à la boîte spécifique) et la 996 GT3 (qui a une boîte de GT2), comme nous l'avons vu le mois dernier. Pour tout journaliste essayeur, il est parfois difficile de commenter des chiffres tout en évoquant des sensations au volant. Certaines autos sont extrêmement vives et plaisantes à conduire, tout en n'étant pas des tombeuses de chrono, et c'est exactement le cas pour la 996. L'explication, dans ce cas, ne tient pas dans le moteur, mais dans les trains et le comportement. Ainsi, d'où vient cette sensation que la 996 est plus agile et plus vive qu'une 993? Tout simplement de ses trains, plus exactement du guidage de son train avant, qui laisse, au volant, une extraordinaire sensation de liberté et d'agilité. Si bien qu'à son volant, le conducteur se sent léger comme l'air et vif comme l'éclair, à tel point que cela vient

Très réussies, les jantes GIP sont en trois parties, en alu forgé dans la masse. Le déport est aux choix du client, tout comme la couleur. Compter autour des 25000 F



20



On ne voit plus rien du 3.4, caché sous un gros échangeur!

effacer la perception qu'il a de son moteur. C'est remarquable dans le cas de la 996, et on retrouve totalement cette sensation dans la version turbo NCS. En activant simplement la case-mémoire, j'aurais juré qu'elle était meilleure en reprises que la 993 bi-turbo, ce qui n'est pas le cas, loin s'en faut. Notez que nous avons rentré, dans nos repères, l'étonnante Turbo 965 réalisée par SWS, en monoturbo donc, mais avec boîte six. Sa puissance de 430 ch la rend très proche des modèles affichés ici, et ses reprises étaient étonnantes pour un simple turbo. Ce qu'on a fait de mieux, dans le genre, jusqu'ici. Alors oublions les chiffres, et parlons bien plutôt du plaisir de conduite. Car il est là, et bien là, et en dit long sur le potentiel de la 996, une nouvelle fois. Songez que celle-ci dispose de 120 ch de plus que le modèle d'origine, et qu'elle les accepte sans broncher, avec simplement des suspensions raffermies! Bien entendu, pour une utilisation-circuit, il faudrait renforcer les freins et travailler encore le comportement, mais sur route, telle qu'elle est, la 996 bi-turbo NCS est un formidable jouet, rigoureuse, précise, vive, et extrêmement amusante à emmener. J'ai même eu bien du mal à la quitter, pour tout vous dire, preuve que, modèle après modèle, préparations après préparations, la 996 continue de tisser sa toile. Attendons maintenant de voir ce que donnera la version usine, qui sera le nouveau point de référence. Et constatons une nouvelle fois que ce sont bien les belges qui ont tiré les premiers, Gemballa ayant suivi à quelques semaines.

**NCS Tel 00.32.477.763.911
GSM 00.32.71.562.848 Fax 00.32.71.562.849**