

285.000Km en 993 RS

Enquête : La Porsche sur Internet



964 Speedster RS

964 Speedster RS

Vit sur un nuage et rêve à longueur de journée », était la remarque favorite de ma directrice d'école lorsqu'elle devait me décrire. 1993, 9 ans

et haut comme trois pommes, le doux rêveur que j'étais espérait chaque matin que son vélo se serait transformé en super

sportive durant la nuit. C'était l'époque de 90210 Beverly Hills » à la télévision. Je voulais ressembler à Dylan (Luke Perry) et rouler en 356 Speedster le long de la plage Californienne. 11 ans après, mercredi 15 décembre 2004, 6 h du matin, le réveil sonne. Je bondis hors de mon lit, j'attrape un petit déjeuner et je passe trois minutes dans la salle de bain histoire de pas ressembler à ma tante Gertrude. 10 h, je passe les porte de l'atelier de SWS à Forbach. J'observe le ciel. Cinq centimètres de neige recouvrent l'asphalte, les flocons

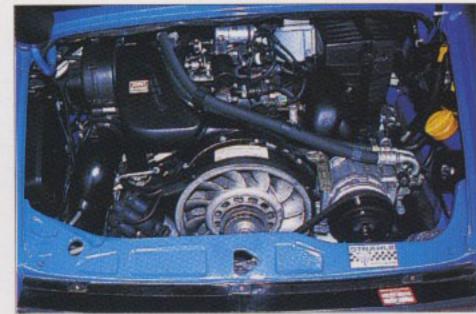
ne cessent de tomber, et le thermomètre ne décolle pas du zéro. Voilà qui est rassurant et ne ressemble en rien aux plages de Californie. Imaginez vous, là, avec moi : dans quelques instants vous allez pouvoir conduire une 911 rare dont seulement 936 exemplaires ont été produits et il se trouve que c'est le seul à avoir ce sigle particulier de « Speedster RS » sur le capot moteur. Speedster 964 RS, vous ne connaissez pas? Comme nous d'ailleurs! Nous avons été très surpris quand Robert nous a parlé de cette voiture, nous n'avions jamais entendu parler d'une telle version. Série spéciale? Commande exclusive au bureau de chez Porsche? Ou simple fantaisie? Tout cela demande à être élucidé. En 1989 c'est la révolution chez Porsche: la 964 entre en lice et chasse la vaillante 3.2. La 964 conserve les lignes globales de la 911 tout en étant une voiture entièrement nouvelle. En octobre 1992, comme pour la 3.2, Porsche lance un modèle Speedster sur base de la 964. On retrouve le pare-brise bas et plus incliné, ainsi que l'intérieur allégé et la coquille sous laquelle se range une capote simplifiée et allégée elle aussi. Le petit aileron arrière est toujours présent, il se lève à partir de 80 km/h et se rabaisse quand l'auto est à l'arrêt. Le châssis et le moteur restent les mêmes, on retrouve le 3600 cm3 de 250 ch équipant le reste de la gamme 964. Le Speedster reçoit aussi un différentiel autobloquant de série et on retrouve la boite de vitesse G50, améliorée par rapport à la 3.2.

Les suspensions sont également reprises de la Carrera 2. Ressorts hélicoïdaux à l'avant avec bras inférieurs en alu. A l'arrière aussi, le système est devenu plus performant par rapport au 3.2. En terme

de freinage le Speedster reprend les disques de freins et les étriers en alu quatre pistons du reste de la gamme 964. Le Speedster affiche un poids identique à la Carrera 2 soit 1350 kg malgré un équipement allégé. N'oublions pas les 20 exemplaires en Turbolook, réalisés sur commande spéciale. Au ras du sol, ce

2805 W 57 A part quelques rares exemplaires produits en turbolook, le Speedster 964 n'existait qu'en version étroite

> Speedster a quelque chose de félin, couleur Flashy, robe Bleue Maritime, jantes Type cup couleur caisse. L'engin paraît ramassé, prêt à bondir. Le pare-brise bas et la capote noire renforcent cette



E Le moteur est strictement le même que celui de la 964 normale, soit 250 ch

millésime 94, commandé en Allemagne avec l'intérieur complet de la RS. Cela ne concerne que l'intérieur, il n'a pas le châssis de la RS, ni même ses réglages ou ses suspensions. En aucune manière il n'a quitté l'usine Speedster RS. Les lettres R et S ont du être rajoutées

impression de « puissance ». Elle hérite

aussi des rétroviseurs en obus apparus en

1992. Les boucliers, identiques à toute la

gamme 964, sont en plastique de la même

couleur que la carrosserie et terminent le

dessin. L'ensemble est sport tout en étant

d'une grande élégance. Après une petite

recherche auprès de Porsche France nous

avons appris que ce

Speedster était un

propriétaire. Son état de conservation exceptionnel, en partie grâce à un très faible kilométrage, 53 000 km, et un entretien méticuleux.

un

l'appellation

précédent

Nous ouvrons la portière, petite gymnastique pour glisser dans le baquet qui vous rappelle qu'il serait

temps de vous remettre au fitness; l'inclinaison du baquet n'est pas réglable, seule l'assise glisse d'avant en arrière. Tout mes sens sont en éveil, nous voilà fin prêt pour «goûter» à ce fruit de la passion. A bord du Speedster, l'ambiance est particulière. D'origine il était livrable dans deux définitions: on pouvait demander des sièges classiques et des jantes non peintes. Ou comme dans notre modèle actuel, choisir l'intérieur complet de la RS, c'est à dire deux sièges baquet dont l'arrière de couleur caisse, des intérieurs de portes allégés avec une sangle pour l'ouverture; des jantes Cup en 17 pouces, couleur caisse également et un volant trois branches sans airbag.

Les vitres électriques et la climatisation sont le seul luxe de cet habitacle spartiate.





Quand il était livré avec les sièges baquets, le Speedster se donnait effectivement des airs



A part les vitres électriques, on ne conserve ici que le strict minimum

Les rétroviseurs sont à réglage manuel, les sièges chauffants et autres équipements pléthoriques sont à oublier

Ce cockpit est réduit à sa plus simple expression, juste l'essentiel: les cinq compteurs qui vous font face avec le compte tours au milieu, le petit volant trois branches, une magnifique boule d'aluminium en guise de pommeau de levier de vitesse, petite touche personnelle d'un ancien propriétaire. Contact! Son!! Première..., nous quittons l'atelier sur un filet de gaz. Le soleil a fait son apparition mais la neige a rendu la chaussée relativement glissante et une grande prudence est de mise.

Les commandes sont bien plus douces que pour une 3.2, mais le maniement de la boîte de vitesse ou de la direction demande toujours une certaine poigne. Un point est tout de même à souligner, les baquets type RS assurent un très bon maintien latéral notamment si on adopte une conduite sportive.

Les jantes cup 17" peintes couleur caisse étaient disponibles pour le Speedster



Le flat six de 3600 cm3 est le même que celui qui équipe la 964 Carrera de base, délivrant 250 ch pour un couple de 310 Nm à 4800 tr/min. Dans sa jeunesse, notre Speedster aurait reçu une petite préparation lui rajoutant quelques chevaux , mais nous n'avons reçu aucune information sur cette dernière, ni même sur les pièces changées pour y parvenir. La puissance n'est pas vraiment d'une grande importance avec une telle auto.

Nous évoluons à faible allure dans les

ruelles de Forbach. Le bruit du Flat 6 refroidi par air est si caractéristique, l'échappement émet un puissant son rauque qui résonne contre la façade des maisons et les têtes se retournent sur notre passage. C'est tellement beau à l'oreille que vous tirez les rapports en longueur juste pour vous gaver de ce chant digne de celui d'une sirène.

L'auto se montre relativement docile, même en ville. Il est facile de « jouer » avec le couple, en partant de 1 500 tr/min sur le cinquième rapport : elle accélère sans hoqueter

Cette version relativement basse et bien campée a une bonne tenue sur route mouillée et pour un conducteur lambda, son comportement est tout à fait rassurant,

"Particulier, comme un objet d'art, comme une sculpture en mouvement, le Speedster c'est toute une philosophie."



Speedster RS ? Le mystère n'a pas tenu longtemps...

du moment qu'il ne la violente pas. La direction assistée, précise et directe, permet de bien ressentir l'auto. Seul le faible rayon de braquage vous obligera à davantage de manœuvres dans certaines rues étroites, mais rien de gênant. Il faudra notamment faire attention aux sublimes jantes cup, vulnérables face aux trottoirs. Par rapport à une 964 de base elle paraît plus sèche dans ses réactions. Cela étant peut être dû aux suspensions d'origine qui ont disparu laissant place à des Bilstein courts montés par un précédent propriétaire. Cela rend l'auto plus « dure », la voiture vire presque à plat, l'efficacité y gagne au détriment du confort.

Le ciel s'étant éclairci, nous pensons décapoter mais l'exercice n'est pas simple: en premier, il faut déverrouiller la poignée sur le haut du pare-brise, jusqu'à là, rien de difficile..., ensuite retirer les boutons de pression sur la coquille arrière et pour finir ranger la capote sous cette dernière. Soyez au minimum deux. Il est plus facile de l'écrire que de le faire. La capote est allégée par rapport à celle d'une Carrera 2 normale, n'a pas de doublure, très peu d'insonorisation et elle sert essentiellement à dépanner si vous êtes surpris par une averse. Et la visibilité en trois quart arrière est presque nulle quand la capote est en position fermée. Ce sont les deux seuls

reproches qu'on peut lui faire.

Cette 911 n'est pas à aborder comme les autres. Inutile de penser circuit avec elle comme avec une RS, oubliez les vacances à la mer et les 100 kg de bagages dans le coffre. Particulier, comme un objet d'art, comme une sculpture en mouvement, le Speedster c'est toute une philosophie, « Just for Fun » . Assis au ras du sol, lunettes de soleil sur le nez, vous avez des airs de James Dean.

Elle est faite pour de longues ballades le long de la plage. Ou pour rouler décapoté sur les petites routes de l'arrière pays niçois. Laissez vous aller, le Flat 6 vous

Les performances ne sont pas une priorité, le Speedster paraît vif et rageur, mais à quoi bon aller chercher les derniers retranchements d'une telle auto?! Le plaisir est ailleurs!

En France, très peu de modèles sont en circulation et il vous faudra une sacrée chance pour trouver un exemplaire aussi beau que celui-ci, qui a d'ailleurs été vendu et rapatrié en Espagne.

Le Speedster 964 est une fabuleuse machine à sensations et cela, même à l'arrêt! Le Speedster, avec la RS et la 3.6 Turbo, est certainement l'une des 911 les plus désirables de la génération 964.

Merci à SWS - tel : 03.87.88.58.10