

ESSAI SENSATION

997 GT3 RS

Un Champion de France des Rallyes au volant !

1212 occasions
Tous les mois la plus grande vitrine d'annonces Porsche

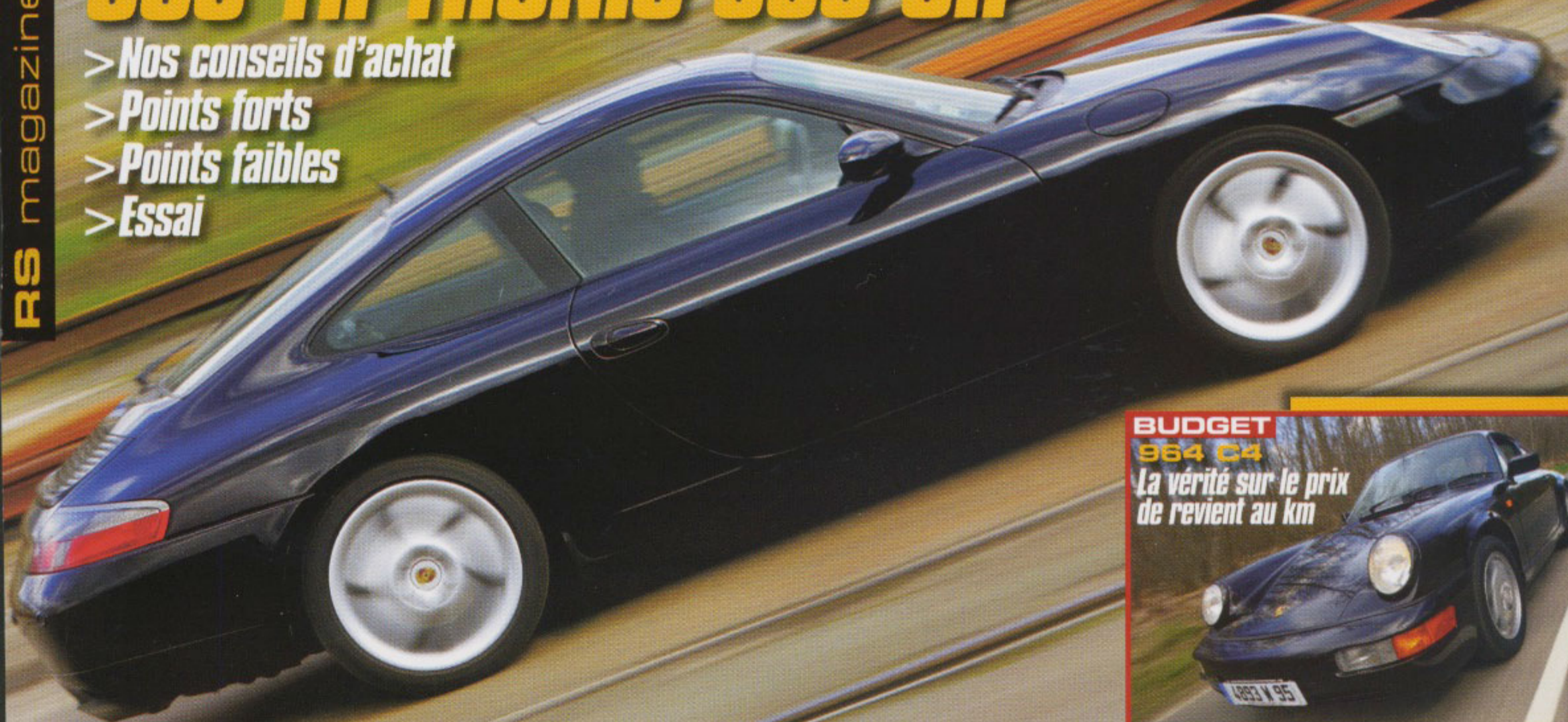
BUDGET 33 000 à 38 000 €

DOSSIER OCCASION 996 TIPTRONIC 300 CH

- > Nos conseils d'achat
- > Points forts
- > Points faibles
- > Essai



PANAMERA
Vers la version définitive !



BUDGET

964 C4

La vérité sur le prix de revient au km



MATCH SPEEDSTER 3.2 / 964

POUR 70 000 €

Tradition ou modernité ?

VISITE



MOTORSPORT
Porsche nous ouvre les portes...

LEGENDE



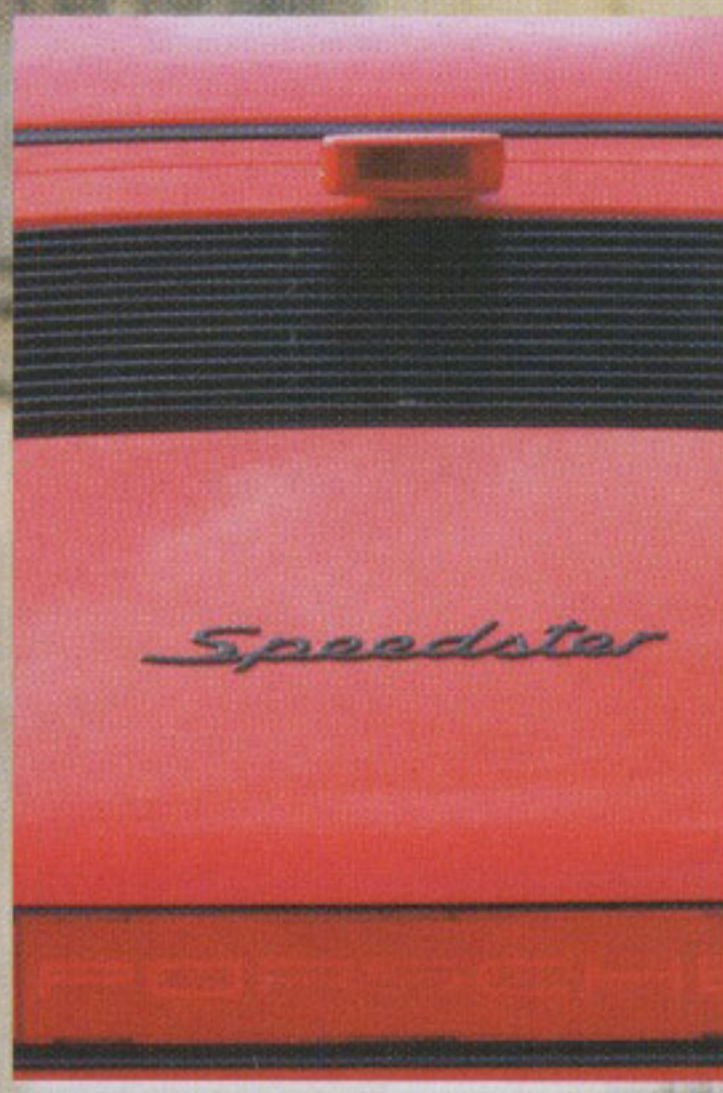
908/3
4 courses, 3 victoires !



>1989 / 1993 >231 / 250 ch >1 290 / 1 350 kg >245 / 260 Km/h

911 CARRERA 3.2 SPEED STER VS 964 SPEEDSTER

Classique ou moderne ?



A. Les mécaniques sont identiques à celles des autres versions avec 231 ch pour la 3.2 et 250 ch pour la 964

B. En dehors du volant et de la console centrale, les habitacles sont très similaires entre les deux générations

C. Le cache capote est très différent d'une version à l'autre et son mécanisme a été simplifié sur la 964

D. Le design des cardans a changé mais pas leur disposition...



Porsche a produit deux générations de 911 Speedster qui étaient de purs produits marketing et sont aujourd'hui devenus "collector". Un peu moins "sexy", la 964 possède en contrepartie de nombreux atouts à commencer par une cote plus raisonnable, mais que

au point de voir leur prix s'envoler vers des sommets, surtout pour la 3.2. vaut-elle face à sa majesté 911 ?

TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS DAVID PELL

PERFORMANCES	(données Usine)	
	911 Carrera 3.2	964
Vitesse maxi.	245 Km/h	260 Km/h
0 à 100 Km/h	6,1 s	5,7 s
Conso mixte	9,8 l/100 Km	11,5 l/100 Km

Au départ, le concept du speedster est né pour la compétition afin de rendre les voitures les plus légères et les plus petites possible à une époque où les notions d'aérodynamique étaient encore très balbutiantes. Porsche a utilisé ce concept sur la 356 dès le milieu des années 50 afin de rendre l'auto plus compétitive en course à la demande de l'importateur américain, Max Hoffman. Mais la durée de vie du Speedster fut relativement courte puisqu'il était remplacé par une version plus confortable, le Convertible D, dès 1959.

L'histoire du Speedster chez Porsche aurait pu s'arrêter là si la 911 n'avait eu besoin de redynamiser son image au début des années 80. A l'époque, Porsche a décidé de tout miser de nouveau sur la 911 et les prototypes se succèdent. Le premier est le cabriolet Turbo-Look à transmission intégrale présenté au salon de Francfort 1981. Il débouche sur la 911 cabriolet en 1983, la 911 Turbo-Look en 1984 et la 964 Carrera 4 en 1989.

A peine la décision de lancer la 911 cabriolet a-t-elle été prise en septembre 1982 que l'idée d'un Speedster 911 voit le jour. Le prototype est présenté à la direction de Porsche au tout début de l'année 1983. Il n'a pour tout pare-brise qu'un saute vent qui se poursuit le long des portières, un peu comme sur les prototypes de course des années 60 tandis que les places arrière sont couvertes par un cache qui remonte jusqu'au dossier des sièges avant. Aucune capote n'est prévue et l'idée d'une série de 200 exemplaires appelés "Palm Beach" ou "Bel Air" est envisagée, mais il ne se passe rien jusqu'en juin 1986 où le lancement d'un Speedster redevient d'actualité, mais dans une version plus fonctionnelle.

Initialement, le budget nécessaire au développement du Speedster a été débloqué afin que cette version apparaisse en même temps que la génération 964 dont le Speedster devait constituer une variante, mais le 17 mars 1987, il est décidé de construire un Speedster 3.2 après que Peter Schutz, le patron de Porsche à l'époque, ait découvert la dernière version du prototype. Dans la foulée, en août 1987, la présentation de la version "ClubSport" au salon de Francfort qui se déroule un mois plus tard est prise. Ce Speedster ClubSport ne possède ni pare-brise ni capote, mais un immense capot en plastique recouvrant tout l'habitacle. Ce capot était juste percé d'une ouverture ressemblant à un cockpit de monoplace afin de permettre au conducteur de le piloter. Cette version ne fut jamais commercialisée, mais elle connut un grand succès lors du salon. Un an plus tard, la Carrera 3.2 Speedster était commercialisée tandis que la 964 Speedster était rapidement mise en chantier, le feu vert arrivant le 9 janvier 1990. Pourtant, la 964 Speedster ne sera présentée que fin 1992 pour le millésime 1993.

Elle ne rencontra pas le même succès que la 911, sans doute en raison de sa carrosserie qui ne disposait pas du Turbo-Look (une vingtaine de voitures seulement en furent équipées) ce qui rendait l'auto nettement moins "sexy"...

La carrosserie

Que ce soit en 911 ou en 964, le Speedster est construit sur la base du cabriolet dont

LA PRODUCTION ET LES NUMÉROS DE SÉRIE

> 911 CARRERA 3.2 (MILLÉSIME 1989)

Version US à partir de wpoebo91cks170001
Version européenne à partir de wpoz91zks150001
Moteur à partir de 63k0001 (version non catalysée type 930.20)
Moteur à partir de 64k0001 (version catalysée type 930.25)

> 964 (MILLÉSIME 1993)

Version européenne à partir de wpoz64zrs455061
Version US à partir de wpoz64zrs465061
Moteur à partir de 62p00501



**MALGRÉ LES APPARENCES,
LES PIÈCES SPÉCIFIQUES DES SPEEDSTER
SONT PRESQUE TOUTES DIFFÉRENTES
D'UNE GÉNÉRATION À L'AUTRE**



911 CARRERA 3.2 SPEEDSTER



La forme de la lunette arrière est très différente ce qui donne une allure plus ramassée à la 911 pour la 964



Jantes Fuchs de Turbo en 16" pour la 3.2 contre jantes de Cup en 17" pour la 964



Aucune des deux générations n'est équipée de laves-phares en série



Les rétroviseurs carrés de la 3.2 dénotent un peu sur une voiture toute en rondeurs alors que ceux de la 964 sont plus discrets



130 litres avec un coffre plat dans la 3.2 contre 88 litres seulement pour la 964, mais un coffre plus "carré"



Les garnitures de portes de la 3.2 sont les mêmes que sur un cabriolet alors que la 964 possède des garnitures de RS plus dans l'esprit "Speedster"



Le tunnel central de la 964 permet de disposer d'un levier de vitesses plus court avec un débattement réduit



Les sièges sport de la 3.2 était une option. On est assis plus haut dans la 964

964 SPEEDSTER



911 Carrera 3.2 Speedster vs 964 Speedster

il reprend l'ensemble de la coque et des ouvrants. Les seules différences se situent au niveau de la baie de pare-brise, celle du cabriolet étant en tôle soudée avec la coque tandis que celle du Speedster est boulonnée, et des portes dont la tôlerie est légèrement différente, le Speedster ne disposant pas de déflecteur latéral fixe. On retrouve les mêmes différences entre le cabriolet et le Speedster sur la génération 964 bien que le bloc avant soit totalement différent. En effet, les suspensions traditionnelles à barres de torsion longitudinales de la 911 avaient été remplacées par des combinés ressorts-amortisseurs afin de permettre le montage de la transmission intégrale de la Carrera 4.

Le pare-brise spécifique au Speedster est différent sur les deux générations, celui de la 911 étant fixé par 2 boulons inférieurs et un latéral alors que celui de la 964 reçoit un



boulon inférieur, un latéral et un troisième longitudinal, un joint en caoutchouc venant assurer l'étanchéité inférieure du pare-brise. En revanche, les vitres latérales sont identi-

ques sur les deux générations. Le principe de la capote des deux évolutions de Speedster est similaire avec une simple toile tendue sur une armature légère en alu dont l'étanchéité

laisse à désirer, mais Porsche n'a jamais caché qu'il s'agissait d'une capote de dépannage. En revanche, il n'y a que très peu de pièces communes entre les deux capotes à l'exception de quelques supports.

Il en est de même pour les caches en fibre de verre recouvrant les places arrière : malgré les apparences, ils n'ont aucune pièce en commun. En outre, le mécanisme a été complètement modifié sur la 964 avec un seul système de verrouillage et une cinématique moins complexe pour faciliter la manœuvre du cache lors de la mise en place et du retrait de la capote.

Les trains roulants

Bien que les carrosseries des 3.2 et des 964 soit très semblable extérieurement, tout le soubassement a été modifié afin d'accueillir de nouvelles suspensions compatibles avec

la transmission intégrale dont étaient équipées certaines versions et l'ABS. Les barres de torsion sont remplacées par des combinés ressorts-amortisseurs et le tunnel central est rehaussé afin de permettre le passage d'un arbre de transmission vers les roues avant. La présence d'une transmission avant dans certains cas a nécessité de redessiner le bloc avant ce qui a occasionné le repositionnement du réservoir d'essence au-dessus des pieds des occupants, à la base du pare-brise tandis que la roue de secours et la batterie sont installées tout au fond de la partie avant du coffre. Celui-ci est réduit à sa plus simple expression puisque la contenance passe de 130 litres sur la 911 à 88 litres sur la 964.

La 3.2 Speedster dispose des ailes larges et des suspensions de Turbo avec des bras plus longs et des disques de freins plus gros pincés par des étriers à 4 pistons. Les freins



DAVID (ROYAL CARS COMPANY)

Le point de vue du professionnel

Depuis que la société existe, c'est la première fois que nous parvenons à réunir deux Speedster dans notre show-room. La chance a fait qu'ils ont tous les deux un faible kilométrage et qu'ils sont tous les deux rouges avec l'intérieur noir ! Pour un comparatif, on peut difficilement faire mieux...

Globalement, les Speedster sont des Porsche qui roulent peu car elles sont assez peu fonctionnelles : il faut être deux pour manœuvrer une capote à peine étanche et quand elle est fermée, il vaut mieux ne pas être claustrophobe.

En revanche, dès que l'on peut rouler décapoté, c'est un véritable régal qui se double d'un très bon investissement quand on voit à quel rythme grimpe la cote des Speedster en ce moment...



IL AURAIT FALLUT QUE LA 964 SOIT DISPONIBLE EN TURBO-LOOK POUR POUVOIR RIVALISER ESTHETIQUEMENT AVEC LA CARRERA 3.2 DONT LES FORMES GÉNÉREUX FONT DES RAVAGES



LA COTE RS MAGAZINE DES SPEEDSTER

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figure en page 88. Cette cote s'applique aux voitures dotée d'un équipement standard. Compte tenu de la rareté du Speedster, la cote "A restaurer" est très théorique et les plus beaux exemplaires faiblement kilométrés peuvent se négocier bien au dessus de la cote "Excellent état"

VERSION ET MILLÉSIME	EXCELLENT ÉTAT	BON ÉTAT	ÉTAT MOYEN	A RESTAURER
911 Carrera Speedster Turbo-Look 1989	58 000 €	44 000 €	36 000 €	20/29 000 €
911 Carrera 3.2 Speedster 1989	54 000 €	42 000 €	34 000 €	20/27 000 €
911 Carrera 2 Speedster 1993/94	52 000 €	43 000 €	36 000 €	22/27 000 €

de la 964 font aussi appel à des étriers à 4 pistons, mais les disques sont un peu plus petits et ils ne sont pas percés. En revanche, l'ABS est monté en série...

Sur la 3.2, on trouve les traditionnelles jantes Fuchs en 16 pouces de diamètre tandis que la 964 a droit à des jantes de 17 pouces avec le même dessin que celles de la Carrera RS, mais en moins large.

La mécanique

Les Speedster n'étant pas des versions à vocation sportive, ils reprennent les motorisations des Carrera de la même génération sans la moindre modification. Sur la 911, il s'agit du moteur de 3 164 cm³ à simple allumage qui développe 231 ch en version non catalysée et 217 ch avec catalyseur. Ce moteur est une évolution du bloc 3.0 l de la SC avec un vilebrequin à course longue de la Turbo.

Dans la 964, il s'agit d'un tout nouveau bloc qui reprend l'architecture du 3.2 mais dispose d'un double allumage et d'une capacité portée à 3 600 cm³ grâce à une course allongée de 2 mm et un alésage augmenté de 5 mm. Ce moteur n'existe qu'en version catalysée avec une puissance de 250 ch.

Les deux moteurs sont dotés d'une gestion électronique de l'allumage et de l'injection ce qui leur permet d'afficher des consommations

IL EST VRAIMENT DOMMAGE QUE LA 964 SPEEDSTER N'AIT PAS ÉTÉ PRODUITE SYSTÉMATIQUEMENT EN TURBO-LOOK COMME LA 3.2

particulièrement basses compte tenu de leur puissance.

Les deux modèles disposent d'une boîte mécanique à 5 rapports avec embrayage à commande hydraulique. Ce modèle de boîte a

été inauguré sur la Carrera 3.2 en 1987 avant d'être repris pratiquement sans modifications sur la 964.

L'équipement

Bien que les Speedster se veuillent des versions simplifiées de la 911, leur niveau d'équipement est très proche de celui des cabriolets à quelques détails près. Ainsi, la 3.2 doit se contenter de vitres et d'un verrouillage de portes manuels, mais elle bénéficie des garnitures de portes avec vide-poches et accoudoirs du cabriolet et de rétroviseurs électriques. Sur la 964, les vitres sont électriques, mais les garnitures de portes sont celles de la RS, tout comme les rétroviseurs à réglage manuel... Sur les deux modèles, les sièges garnis de cuir se règlent électriquement en hauteur, le réglage électrique intégral ou les sièges sport étant en option. Enfin, sous le couvre capote, la 964 doit se contenter d'une simple moquette alors que la 911 bénéficie de coffres de rangement fermant à clé à la place des sièges arrière.

Au volant

On n'est pas dépaysé lorsqu'on s'installe au volant d'un Speedster car on retrouve immédiatement l'univers familier de la 911. Le petit

pare-brise est suffisamment haut pour offrir une visibilité satisfaisante, mais on est assis beaucoup plus haut dans la 964 et cela se ressent au niveau des remous d'air lorsque l'on roule. Avec la capote en place, on se

sent un peu engoncé, mais cela n'est pas pire que dans un Boxster par exemple.

L'absence de direction assistée de la 911 est assez pénible lors des manœuvres, surtout avec les voies larges de la Turbo-Look. On a vraiment perdu l'habitude de ces voitures un peu... "viriles" à conduire. En descendant de la 3.2, la direction de la 964 est nettement plus facile à manœuvrer sans pour autant être trop légère. Sur les deux voitures, la commande de boîte et le pédalier sont très similaires et offrent le même confort d'utilisation avec juste un tout petit avantage psychologique pour la 964 au niveau des freins en raison de la présence de l'ABS.

Il n'est pas nécessaire de parcourir de longues distances au volant de ces deux autos pour ressentir à quel point la différence de comportement routier est importante. Face à la 964, la 3.2 accuse sérieusement le poids des ans, le phénomène étant encore accentué par le Turbo-Look qui la rend plus pataude et moins agile. Elle n'est ni désagréable ni difficile à conduire, mais elle est nettement plus fatigante que la 964 qui bénéficie de quelques assistances et de suspensions plus modernes et plus confortables.

Cela dit, je doute fort que l'on achète un Speedster en aussi bel état avec un kilométrage aussi faible (les deux voitures essayées avaient moins de 40 000 Km) pour parcourir des dizaines de milliers de kilomètres par an. Sur cette base, le choix entre le look d'enfer du 3.2 Turbo-Look ou la facilité d'utilisation de la 964 devrait donc tourner à l'avantage de la 3.2. En revanche, face à une 964 Turbo-Look, elle aurait eu du mal à faire valoir ses arguments...

Fiche technique

	911 Carrera 3.2	964
Moteur	Type 930.20 6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête Entraînés par chaîne 2 soupapes par cylindre Graissage par carter sec Refroidissement par air	Type 64.01 6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête Entraînés par chaîne 2 soupapes par cylindre Graissage par carter sec Refroidissement par air
Cylindrée	3 164 cm ³	3 600 cm ³
Al. x course	95 mm x 74,4 mm	100 mm x 76,4 mm
Taux de comp.	10,3:1	11,3:1
Puissance	231 ch à 5 900 tr/mn	250 ch à 6 100 tr/mn
Couple	284 Nm à 4 800 tr/mn	310 Nm à 4 800 tr/mn
Alimentation	Injection Bosch LE-jetronic	Injection Bosch DME
Transmission	Boîte 5 rapports type G50.00	Boîte 5 rapports type G50.03
Train avant	McPherson triangulé Barres de torsion longitudinales Barre anti-roulis	McPherson triangulé Ressorts hélicoïdaux Barre anti-roulis
Train arrière	Bras semi-tirés Barres de torsion transversales Barre anti-roulis	Bras semi-tirés Ressorts hélicoïdaux Barre anti-roulis
Freins	4 disques ventilés percés 304 x 32 mm à l'avant 309 x 28 mm à l'arrière Etriers à 4 pistons en alu	4 disques ventilés 298 x 28 mm à l'avant 299x24 mm à l'arrière Etriers à 4 pistons en alu
Jantes	7j x 16 à l'avant 9j x 16 à l'arrière	7j x 17 à l'avant 8j x 17 à l'arrière
Pneus	205/55 zr 16 à l'avant 225/50 zr 16 à l'arrière	205/50 zr 17 à l'avant 255/40 zr 17 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 291 x 1 775 x 1 220 mm	4 250 x 1 652 x 1 280 mm
Empattement	2 272 mm	2 272 mm
Voies Av / Ar	1 432 / 1 492 mm	1 374 / 1 374 mm
Réservoir	80 l	77 l
Coffre	130 l	88 l
Cx	0,39	0,32
Poids	1 290 kg	1 350 kg
Poids/puiss.	5,58 kg/ch	5,40 kg/ch
Production	2 065 exemplaires	930 exemplaires
Prix neuf	56 240 € hors options (1989)	68 515 € hors options (1993)