

Speedster 964

RENCONTRE

Speedster



Eh oui les amis, encore un Speedster 964... Bon, on va vous l'avouer sans détour : à la rédac', nous sommes tous malades de cette voiture qui, nous semble t-il, a vécu trop longtemps à l'ombre des Carrera 3.2. Le Speedster 964 est une auto magnifique et ce "vert Wimbledon" fait honneur à la série.

TEXTE JEAN MICHEL LE MEUR - PHOTOS DAVID PELL

A l'ombre du 3.2

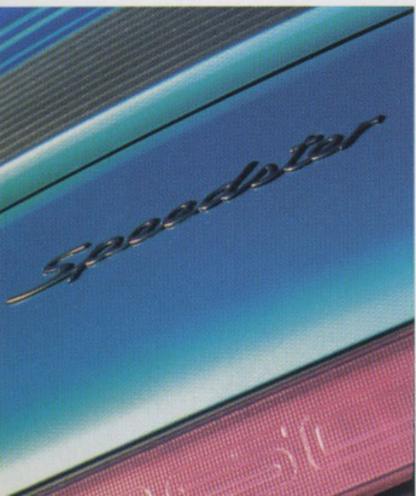


Dans l'habitacle standard, on remarque les sièges chauffants, le petit volant et les fermetures à lanière des portières.

La capote n'est pas simple à manipuler par une personne seule ; d'autant qu'il faut prendre certaines précautions avec le mécanisme, la lunette AR et les diverses protections.



Une vue qui met en valeur l'inclinaison du pare-brise. On note également la ligne générale de l'auto et une teinte "vert Wimbledon" réellement très belle.



**L**e monde Porsche, cela fait (déjà !) une bonne dizaine d'années que je le fréquente : dix ans passés à courir les manifestations, à croiser des Porsche et à échanger des points de vue avec les passionnés. Bien entendu, tout le monde a des idées sur tout et les jugements sont au moins aussi nombreux et variés que le nombre de Porsche encore en circulation. Mais il est curieux de constater que, parmi ces opinions, certaines ont carrément influencé l'image des autos. La Speedster 964, justement, fait partie de ces Porsche que l'on a sous-estimées pendant de longues années au profit des Speedsters Carrera 3.2. Pourquoi ? Allez donc savoir... Ce qui est sûr, c'est que

les amateurs n'ont longtemps juré que par les 3.2 alors que, dans le même temps, les 964 – pourtant plus jeunes – se faisaient surtout remarquer par... des cours plus bas que ceux des fameuses Turbo-look de 89 ! C'était vraiment à n'y rien comprendre, d'autant que, pour ma part, j'ai toujours trouvé la ligne des 964 vraiment magnifique. Mais l'aura dont bénéficiait toutes la gamme 3.2 rejaillissait sur les Speedsters de la même série, non sans quelques bonnes raisons que nous admettons bien volontiers. Car notre intention n'est pas, ici, de revenir sur les charmes évidents de ces 3.2 dont les grosses ailes et l'allure plutôt, euhhh... sensuelle (!) ont fait fantasmer des générations entières de

### « Grâce à son allure plus "jeune", la 964 séduit aujourd'hui par où elle pêchait il y a encore 2 ou 3 ans »

passionnés. Qui plus est, l'auto a une histoire et véhicule un mythe. Car rappelons qu'elle s'est trouvée au cœur de l'une des plus grandes spéculations touchant le monde de l'automobile. Fin 80 début 90 en effet, les plus riches collectionneurs de la planète se mirent brutalement en tête d'acheter tout ce qui traînait de voitures de sport et d'exception. En quelques mois, les cours firent des bonds ahurissants et la passion laissa vite la place au profit... Les voitures fabriquées en petites séries vécu-

rent assez mal cette période, elles qui disparurent de la circulation pour rejoindre les show-room et hangars de tous ces passionnés... intéressés ! Pour ma part, je connais un Porschiste de la première heure qui, dépité à l'époque de ne pas trouver en France de Speedster 89, s'en alla en Belgique payer 3 fois le prix pour une voiture qui avait jusqu'alors échappé aux rapaces... C'était le temps des Ferrari F 40 et autres Porsche 959 qui avouaient des tarifs... inavouables, histoire de ne pas

### Le point de vue du propriétaire

Elisabeth et Guy : " Heureusement qu'une manifestation comme les "Porsche Days" attirent aujourd'hui de nombreux passionnés et qu'elle permet de rencontrer des voitures devenues de plus en plus rares. Il y a quelques mois, nous vous avons présenté un magnifique Speedster Jaune Vitesse munie d'une transmission Tiptronic S, voiture que nous avons croisée à Magny-Cours. C'est également au cours de la même réunion que ce Speedster 964 attira notre attention. Pas par une quelconque spécificité mécanique mais bien à la faveur d'une couleur inhabituelle pour ce modèle : le "Vert Wimbledon". Pour ma part, je n'avais vu qu'une fois ce type d'auto habillée de la même manière, et c'était déjà en Belgique. Cette teinte n'étant disponible à l'époque que sur commande spéciale, il faut croire que nos amis belges durent se donner le mot en 1993. Car en série, les Speedster 964 ne recevaient que des teintes standards comme le noir, le gris ainsi que celles normalement disponibles au catalogue. Une particularité néanmoins : comme les Speedster 3.2, seuls les modèles revêtus du blanc Grand Prix, Rouge Indien, Jaune Vitesse ou Bleu Maritime étaient équipés de jantes peintes dans la même couleur que celle de la carrosserie, les autres recevant des jantes standards de couleur argent. Cependant, je me souviens parfaitement que le premier Speedster 964 belge Vert Wimbledon que j'avais croisé il y a quelques années était, lui aussi, pourvu de jantes vertes. Le propriétaire les avait-il faites spécialement peindre par l'usine ? Mystère... Elisabeth et Guy, eux, hésitèrent au moment d'acheter une voiture qu'il possédait depuis deux mois au moment de notre rencontre. Le "Vert Wimbledon" en question ne leur plaisait qu'à moitié et ils se demandaient si cette couleur ne porterait pas préjudice à l'auto au moment de la revente. Et puis, ils ont fini par se décider, partant du principe que cette teinte pouvait également apporter à l'auto une touche supplémentaire de rareté. Guy : "C'est sur internet que j'ai trouvé cette 911 qui était chez un particulier habitant en Allemagne. Au début, le "vert Wimbledon" ne me plaisait pas trop et j'ai même un peu hésité avant d'acheter la voiture. Mais j'ai quand même craqué car elle était superbe et bien entretenue. Elle disposait de son carnet et d'un historique limpide et le vendeur était son premier propriétaire. C'est une 1993. Je l'ai payée 42 000 € et je ne l'ai vraiment pas regretté. Les sensations sont vraiment exceptionnelles, même par rapport à la 993 272 ch ou à la 968 ClubSport que je possède déjà. Bien sûr, ce constat est d'abord lié au fait que l'on roule la tête en plein air. Mais en matière de tenue de route ou de puissance, je pensais que l'écart entre ma 993 et cette 964 allait être beaucoup plus important. En termes de confort, le fait que le pare-brise soit assez bas ne me gêne pas vraiment, même si je suis assez grand. Au rang des options, je possède deux sièges sport/cuir chauffants à réglages électriques. Je pense qu'ils offrent un excellent maintien ainsi qu'une meilleure position pour les jambes. Mais l'auto n'a pas d'ordinateur de bord ni de réglages électriques des sièges en profondeur. A l'AR, j'ai monté des jantes de 9", principalement pour le look."

Et puis, il reste le maniement de cette fameuse capote dont l'utilisation n'est pas toujours simple... Guy : "Il est facile de décapoter, un peu moins de remettre la capote. Pour cette dernière phase, il faut faire attention à 2 ou 3 choses pour ne pas abîmer la toile et le mécanisme. Mais il est certain que cela ne se fait pas en 20 secondes. En ce qui me concerne, j'arrive à réaliser seul l'une ou l'autre des deux opérations. Quand on a bien assimilé le mode d'emploi, une à deux minutes suffisent pour déployer et fixer la capote. Mais je suis assez costaud et cela aide un peu" Et puis de son côté, Elisabeth a, elle aussi, découvert les plaisirs de rouler en décapotable : "La voiture ne possède pas de saute-vent. Pourtant, jusqu'à 130/140 km/h, on ne subit pas les effets des remous. C'est sans doute lié au fait que le bossage du capot AR protège les passagers. Les vitres latérales relevées, on peut rouler même la nuit, avec le chauffage. Moi qui suis frileuse, j'avais peur de cet aspect des cabriolets. J'ai d'abord été surprise ; puis j'ai fini par aimer cette manière de profiter de notre voiture. En plus, il faut bien reconnaître que le bruit du moteur est vraiment agréable. Il est pour beaucoup dans la sensation de puissance que l'on ressent en permanence"

Capoté, les Speedster Porsche n'ont jamais été très beaux. Mais faut-il rappeler que la capote en question n'était là que "au cas où..."



mettre la puce aux oreilles d'un fisc toujours aux aguets...

#### INCOGNITO

Quand il apparut en 1992, le Speedster 964 ne connut rien de tout cela. L'usine vendit facilement les quelque 925 (environ, tant les chiffres diffèrent suivant les sources) exemplaires produits et l'auto se fondit dans l'histoire de la marque comme beaucoup d'autres avant elle. Il faut dire qu'à l'opposé d'un Speedster 3.2 qui était le premier du genre depuis les 356, la 964 - arrivée 4 ans plus tard à peine - ne bénéficia pas de l'effet de surprise. Sa commercialisation remua donc beaucoup moins le monde des passionnés d'autant que ceux-ci ne continuaient à voir que les 3.2. Pourtant, tout le monde savait à l'époque que la 964 était une voiture bien supérieure à la précédente. Hormis le spoiler AV, l'allure ne changeait guère, mais aussi bien moteur que châssis se montraient nettement plus performants. Les trains bénéficiaient de la nouvelle cinématique (ressorts en lieu et place des barres de torsion...) apparue avec les 964 tandis que la cylindrée du moteur grimpa à 3.6 pour atteindre la puissance de 250 ch. Confort et rendement global n'avaient donc plus rien à voir avec ceux de la 3.2 et auraient dû valoir à l'auto une toute autre image. Ce fut loin d'être le cas. Pendant longtemps, les cours des 964 Speedsters sur le marché de l'occasion ont plafonné à 39/41 000 € alors que les Turbo-look 3.2, pourtant plus nombreux que les versions "étroites" de ce même Speedster (et construites, elles, à environ 170 unités!...), se négociaient facilement à



250 ch et 3.6, le moteur est strictement d'origine. Autre avantage de l'auto : les Speedster et autres découvrables ont souvent moins roulé que les coupés. A méditer au moment du choix...

45 000 € et plus suivant leur état. Au cours de toutes ces années, les Speedster 964 n'ont, par conséquent, pas eu la vie belle. Qui plus est, le peu d'exemplaires fabriqués ont fait de ce modèle une voiture confidentielle au point qu'elle sombra dans un demi-oubli pendant que les 3.2 n'en finissaient plus de faire les belles. Sans aller jusqu'à l'ignorer carrément, on peut donc dire tout de même que l'on a un tantinet négligé une voiture qui, vraisemblablement, ne méritait pas cela...

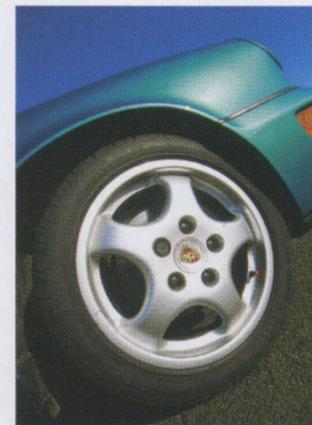
#### LES TEMPS CHANGENT...

Mais il fallait bien s'attendre à ce que les choses finissent tout de même par évoluer dans le bon sens pour les Speedsters 964. Le temps faisant son oeuvre, il est tout d'abord indéniable que la ligne des Speedsters 3.2 1989 ne rencontre plus tout à fait le même

et du côté spartiate de ces voitures que les "anciens" avaient appris à connaître. Grâce à ses spoilers d'une pièce et son allure plus "jeune", la 964 séduit aujourd'hui par où elle pêchait il y a encore 2 ou 3 ans : sa modernité. Autre attrait : ses caractéristiques techniques. Franchement, si vous aviez 43 000 € à mettre demain dans un Speedster, vous choisiriez le vieux 3.2 de 231 ch ou le 3.6 250 ch ? Vous opteriez pour une tenue de route et un comportement en hausse plutôt que pour les barres de torsion et la fermeté de la 3.2 ? Vous préféreriez vous battre avec le volant ou bénéficier d'aides comme l'ABS et la direction assistée ? Eh oui, les temps changent... Et si les Speedsters 3.2 ont longtemps mené le peloton, il vont dorénavant avoir à faire face à la poussée des 964 qui, quoique nettement moins nombreux, font (enfin !) valoir des qualités somme toute bien meilleures. Les suspensions sont plus accueillantes, le moteur "marche" mieux et l'allure est plus moderne. Les Speedsters 964 foncent peoc droit vers leur leet nche et elles vont largement en profiter...

Du coup, de nos jours, on peut sans craindre dire que les cours des deux autos se sont stabilisés et que Speedster 964 et 3.2 sont quasiment à égalité. Rares en effet sont les collection-

neurs ou les amateurs fortunés qui accepteraient de payer aujourd'hui plus de 46 000 € pour un 3.2, sauf, bien entendu, dans le cas d'un modèle très peu ou pas kilométré du tout. Car mine de rien, beaucoup de Speedster 3.2 commencent à afficher des kilométrages disons... euhhh... raisonnables ! Fini donc (ou presque) le temps où des modèles de 20 ou 30 000 km qui changeaient de main pour 50 000 €. A force de courir les réunions pour faire admirer leur roneurs, les 3.2 ont accumulé les kilomètres et fatigué leur mécanique. Dans la plupart des cas cependant, ils ont conservé une fraîcheur remarquable mais nul doute que la prochaine génération de fans va leur préférer la ligne plus récente des 964. C'est en tout cas ce que pense Guy, un passionné belge qui s'est offert le Speedster "vert Wimbledon" que vous avez sous les yeux...

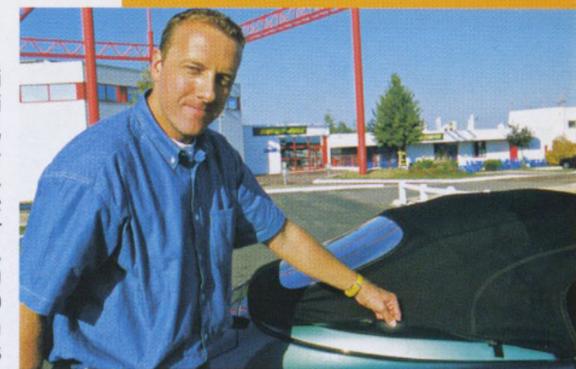


Les jantes couleur argent ont souvent remplacé les jantes colorées d'époque. Aujourd'hui, la tendance s'inverse. Les passionnés tentent de trouver des voitures dont les jantes sont peintes dans la couleur carrosserie.

#### L'ENTRETIEN

Guy : "Pas de grosses interventions en vue..."

"Aujourd'hui, la voiture a 70 000 km et je ne vois pas de grosses interventions arriver. Veers 80 000 km, je m'attends à ce que l'embrayage soit à revoir, tout comme les freins dont disques et plaquettes ne vont plus durer encore très longtemps. Mon concessionnaire a cependant changé le relais DME du boîtier électronique qui, à l'origine, est une pièce de 944. Aujourd'hui, ce relais est un modèle de type 993 qui ne pose plus aucun souci. En plus, un conduit du système de frein a aussi été remplacé. Il part du bocal de liquide et sert, éventuellement, à évacuer le trop plein de liquide. Situé dans l'aile AV gauche, il facilite le passage de l'humidité qui, à la longue, peut corroder une partie du système de freinage". Côté consommation, Guy et Elisabeth ont profité du retour vers la Belgique pour effectuer un relevé. Guy : " Au retour, j'ai vérifié la consommation d'une manière exacte. Nous avons conduit décapoté via les RN jusqu'à Fontainebleau et après, avec la capote, sur les autoroutes jusqu'à Bruges. Nous avons rencontré 2 ou 3 feux rouges, des ronds-points et, autour de Paris, des bouchons. J'ai roulé à vitesse soutenue et, parfois illégale (jusqu'à 150/160 km/h). Au final, et pour parcourir les 550 km, l'auto a consommé 51,8 litres de sans plomb 95, soit 9,4 litres pour 100 km. Ce qui me paraît très raisonnable !"



succès qu'auparavant. La clientèle se renouvelle, rajeunit et se montre donc moins nostalgique des pare-chocs à soufflet

#### Quelques options et spécificités vues sur l'auto

Moteur	M6401-62P
Boîte	G5003 - 10
Code couleur	L231 UN
Code options	
C00	voitures pour le marché allemand
139	chauffage de siège gauche
340	chauffage de siège droit
346	jantes couleur aluminium
383	siège sport à réglage vertical électrique gauche
387	siège sport à réglage vertical électrique droit
693	radio/lecteur CD Blaupunkt London RMD42

La voiture n'est équipée ni de l'ordinateur de bord, ni de la climatisation...

A l'arrière : jantes d'origine Porsche 9 x 17" (type 968 Club Sport...)

**"La Speedster 964 fait partie de ces Porsche que l'on a sous-estimées pendant de longues années"**

