



FLAT6
Magazine
N° 314 / AVRIL 2017

FLAT6

Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

FRANCE: 6,90€ - BELGIQUE: 7,80€ LUX: 8€ - ITALIA/ESP/PORT: 8,10€
ANDORRE: 7,20€ - CAD: 12,99\$ - CH: 12,40 FS - D.O.M: 8,10€
T.O.M: 11,00 XPF - LIBAN: 16000 LBP - MAROC: 71 MAD

M 01983 - 314 - F: 6,90 € - RD

ROULER EN PORSCHE L'OPTION PLAISIR!

D O S S I E R



NOUVEAUTE
991 GT3
500 CH



NOUVEAUTE
PANAMERA
SPORT TURISMO

I C O N E
NOUVELLE
RUF CTR



V I S I T E
L'INCROYABLE
COLLECTION

964 SPEEDSTER

VOILÀ POUR LE MOINS UNE 911 ATYPIQUE ! DONC ENCORE PLUS PASSIONNANTE, ET ATTISANT DES ÉMOTIONS PLUS VIVES, PLUS ÉPIDERMIQUES ENCORE QUE LES AUTRES 911, CE QUI N'EST PAS PEU DIRE. LE SPEEDSTER 964 RESTE UN PEU MÉCONNU, À L'ÉCART DES SENTIERS BATTUS. IL EST POURTANT SACRÉMENT ATTACHANT...





1



2



3



4

Nous avons ici affaire, typiquement, à un modèle très décalé, que tout le monde adore, mais sans être certain d'être capable de franchir le pas d'une acquisition (hors notion de prix, bien sûr). J'entends par là que si vous avez besoin d'un minimum de confort, mieux vaut passer votre chemin. Le Speedster 964, tout comme son aîné en version 3.2, s'adresse aux purs et durs, aux tatoués, aux vaccinés, à ceux qui en veulent, et à ceux qui ont depuis longtemps, ou depuis toujours, arrêté d'écouter les conseils de leur maman. Car cette Porsche, disons-le tout de suite, est tout sauf raisonnable. Pour que le constructeur annonce, sur sa notice, que la capote n'est que "de secours", cela vous pose déjà un modèle, non ? Alors repartons ensemble à la découverte du Speedster 964, à travers un très bel exemplaire, entièrement en configuration de série, déniché chez un spécialiste indépendant installé à Paris et au nom prédestiné : Speed Star. Vous lirez par ailleurs ce que pense son patron, David Marciano, de ce type de Porsche. En attendant, un grand merci à lui pour nous avoir confié cette 911 le temps d'une journée, alors qu'elle venait d'être vendue ! Merci aussi à son futur pro-

priétaire d'avoir accepté de jouer le jeu ! Et en route vers de nouvelles aventures...

C'EST VIVANT, POUR SÛR !

Nous voici partis de la Défense vers la campagne au-delà de Mantes-la-Jolie. Des averses menacent, nous décidons de partir capoté. Sur l'A14, puis l'A13, nous nous regardons avec Christophe et explosons de rire : j'avais oublié à quel point rouler fermé avec un Speedster peut être bruyant ! Pour ce qui est de discuter avec votre voisin, ou voisine, ce n'est vraiment pas l'idéal. Mais c'est vivant, pour sûr ! A l'angle avant des vitres latérales, de l'air s'engouffre, créant des sifflements de toutes sortes. Passé un moment d'inquiétude (avons-nous bien fermé la capote avant de partir ?), il faut se rappeler à l'évidence : un Speedster n'est définitivement pas fait pour rouler fermé. D'ailleurs, s'il avait plu pendant ce trajet, nous aurions sûrement reçu de l'eau à l'intérieur. Ajoutez à cela qu'il n'est pas si facile de s'installer à bord quand vous êtes un peu grand, car la capote est très basse, et qu'il ne faut pas être trop claustrophobe, et vous aurez un portrait plutôt stressant du modèle

qui nous intéresse aujourd'hui. Je souris en l'écrivant, car je sais que les inconditionnels, eux, n'en ont cure de ces défauts, qu'ils prennent pour des qualités. Car pour eux, un Speedster se vit ouvert, point barre. Le fermer est presque une hérésie, sauf à l'arrêt, pour le protéger, et parce qu'il a aussi beaucoup de gueule avec sa capote fermée. On vit ce modèle "à l'anglaise", qu'il fasse moins 10 ou 30 degrés, qu'il neige, qu'il vente, qu'il grêle... Tiens, justement, j'ai un souvenir exaltant de mon gros carnet de voyage en 964 Speedster (voir Flat n°234). La capote fermant avec difficultés, je m'étais promis de l'utiliser au minimum, jusqu'à ce que, en pleine campagne, je me fasse piéger par une violente averse de grêle. Bloqué derrière un tracteur, sans aucune visibilité ni place pour le doubler, je n'ai eu pour seul recours que de sortir un grand parapluie, et de rouler ainsi. Le chauffeur du tracteur doit encore s'en souvenir et s'en faire des gorges chaudes quand il en reparle le soir au coin du feu avec ses potes et/ou sa famille. Qu'il soit rassuré, moi aussi, j'y repense toujours en rigolant, même si, sur le coup, j'ai vécu, comme qui dirait, un grand moment de solitude... Tiens, au fait, il était rouge, aussi, ce



5



6



6

- 1 Vendu uniquement en look étroit, le Speedster 964 a surpris et dérouté, mais il est très recherché aujourd'hui
- 2 Les clignotants arrière sont rouge, comme sur les autres 964
- 3 Où l'on retrouve la jolie sonorité des 964
- 4 L'aileron se lève à partir de 80 km/h, comme pour le reste de la gamme
- 5 Le moteur est strictement identique à celui des autres 964 : 3,6 litres et 250 ch
- 6 Le numéro de châssis se lit sur une plaque fixée dans l'aile avant droite, et directement sur une languette au pied du réservoir. Notez que tous les Speedster, étrangement, sont en millésime 94 (lettre R)

964 SPEEDSTER EN CHIFFRES

Cylindrée : 3600 cm³ / Puissance : 250 ch à 6100 t/mn / Couple : 310 Nm à 4800 t/mn
 Alimentation : Injection Bosch Motronic / Moteur : Type M64/O1 / Poids : 1350 kg
 Boîte : Type G50, cinq rapports
 Rapports de boîte : 1ère : 3,50 2ème : 2,059, 3ème : 1,407 4ème : 1,086, 5ème : 0,868
 Puissance fiscale : 20 cv / Exemplaires : 930
 Performances : 260 km/h (usine), 25"1 au km départ arrêté (Auto hebdo)
 Numéros de châssis

WPOZZZ96ZRS455001 à 455581 pour les européennes / WPOCB296RS465001 à 465469 pour les américaines

UN PEU D'HISTOIRE

Ceux qui étaient présents au Mondial de l'Automobile, à Paris, en 1992, s'en souviennent encore. Deux nouveautés passionnantes excitèrent les esprits et les imaginations : la 964 Turbo 3.6 (en vert wimbledon, intérieur vert, s'il vous plaît), et le Speedster 964, rouge indien, jantes rouge et inserts rouges ! En pleine crise, Porsche jouait à fond la carte des couleurs. Dommage qu'aujourd'hui, en période de réussite, ces couleurs aient abandonné les stands de la marque dans les salons... C'est peu dire qu'il était très attendu, ce Speedster 964. Avant lui, à la fin des années 80, le Speedster 3.2 avait également marqué les esprits, essentiellement produit en version large "turbolook" et un peu en ailes étroites. D'où une certaine déception de la clientèle en découvrant ce nouveau modèle, qui s'affiche en ailes étroites. D'autant plus que Porsche ne propose pas, cette fois, de version Turbolook. Cela n'empêche pas le Speedster 964 de séduire les plus "purs et durs" de la 911. La transformation en Speedster s'est bien sûr faite sur la base d'un cabriolet, Carrera

2 en l'occurrence. On commence par un pare-brise nettement plus bas que celui du cabriolet, on poursuit avec une capote allégée et simplifiée, et on termine par une coquille en plastique qui abrite la capote lorsque celle-ci est ouverte. Globalement, donc, on reprend exactement la recette du modèle précédent. Avec quand même quelques changements, notamment le fait qu'il n'y a plus qu'une seule manette pour déverrouiller la capote, qui se retire plus facilement de la coquille grâce à la présence de deux petites tirettes, sans compter qu'il n'y a plus de boutons pression, ce sont des ergots qui s'insèrent sous la coquille. Par ailleurs, la capote est plus étanche et mieux insonorisée que sur le 3.2. Quant à la coquille, sa forme est plus creusée, avec des bossages plus marqués. 50 kg ont été gagnés par rapport à un cabriolet normal, ce qui ramène le Speedster exactement au poids du coupé, soit 1350 kg. Rien que le pare-brise et la capote ont déjà permis de gagner du poids, mais la coquille en fait reprendre. Il a donc fallu aller chercher ailleurs, en supprimant quelques éléments de

confort, dont les sièges arrière qui, de fait, n'avaient plus aucune utilité. De simples tirettes permettent l'ouverture des portes, la climatisation et la radio sont en option, quelques isolants ont été supprimés, ainsi que des airbags et le verrouillage centralisé. Ajoutons que les sièges de série sont des baquets Recaro, plus légers également. Côté look, on note qu'il est livré en jantes 17" style Cup, mais en alu. Ces jantes étaient normalement peintes couleur caisse, mais sur simple demande, on pouvait avoir la teinte alu normale. Le capot arrière portait un monogramme Speedster. A l'intérieur, la coquille arrière des sièges, les sangles, le frein à main, le levier de vitesses et le fond du tableau de bord étaient également couleur caisse. Là aussi, sur simple demande, on pouvait ne pas avoir ces habillages, tout comme on pouvait avoir des sièges normaux de Carrera 2. Le volant était identique à celui de la Leichtbau. La commercialisation ne démarrera qu'à partir de juin 1993, ce qui explique que tous les Speedster 964 sont millésimés 1994.



Speedster. Tout comme celui de notre guide d'achat du n°179. Sauf que le nôtre, aujourd'hui, a vraiment la totale : jantes et inserts rouges !

EFFET EUPHORISANT

Il est toujours amusant de voir que le jugement esthétique porté sur une Porsche dépend de plein d'éléments extérieurs totalement subjectifs. Ainsi, quand on aime les couleurs vives, on sait qu'il y a parfois très peu d'écart entre le superbe et le "too much". Et qu'il suffit d'un rien pour basculer dans le mauvais goût. Parfois, selon les modèles, les jantes couleur caisse peuvent avoir l'effet inverse de celui recherché. Et parfois, cela "matche" totalement. Mais sans qu'on puisse dire vraiment pourquoi. Prenez le cas du Speedster 964. De série, Porsche le proposait avec les jantes couleur caisse, et des inserts intérieurs couleur caisse également. Mais on pouvait demander d'avoir des jantes normales, et aucun insert. Ce que beaucoup de clients ont fait, soit dit en passant. Pourtant, je ne sais pas vous, mais j'adore quand ils ont ces éléments,

alors que sur d'autres Porsche, je pourrais faire la moue. On est bizarre, quand même, les frappadingues de Porsche, non ? Nos émotions répondent à des éléments irrationnels et incontrôlables. Est-ce que j'aime le Speedster sous cette forme parce que c'est ainsi que Porsche l'a voulu ? Peut-être. Mais cela voudrait-il dire que nous suivons toujours aveuglément ce que Porsche a fait, comme certains le font dans des sectes ou des religions ? Non, fort heureusement. Ils ont aussi fait des choses que nous n'avons pas aimées. Mais là, pour le coup, un Speedster 964 rouge indien, jantes et inserts rouges, je trouve cela totalement craquant, surtout avec les baquets de série et leur coquille rouge également. Reste ensuite l'avis qu'on peut avoir sur le Speedster 964 de manière générale. Et bien sûr, si on aime les ailes larges et qu'on le compare à la version 3.2 qui lui précéda, on peut manquer d'enthousiasme en le regardant. Pourtant, il ne manque pas d'allure, et de charme. Totalement intemporel, il prend toute sa valeur une fois ouvert, avec sa coquille un peu plus creusée. D'où l'intérêt, aussi, des jantes couleur caisse,

qui lui redonnent une originalité et un air plus affirmé. Pendant la séance photo, alors que le soleil venait enfin de déchirer les nuages, j'étais totalement sous le charme. Oui, le Speedster 964 est vraiment un objet magnifique. Je dirais même plus, c'est un magnifique objet...

APRÈS LA PLUIE...

Nous aurions voulu écrire le scénario de cette journée que nous n'aurions pas fait autrement. Figurez-vous qu'arrivés sur les lieux où nous souhaitions faire des photos, une énorme averse est tombée, pendant quasiment une demi-heure, nous obligeant à attendre bêtement dans le Speedster. Sur le plan étanchéité, à l'arrêt, le bilan est d'ailleurs plutôt positif, puisque seules quelques gouttes ont coulé côté passager, là où le vent chassait la pluie. Puis, une superbe éclaircie est arrivée, nous permettant enfin d'attaquer les photos, et le décapotage. Plutôt simple, en vérité. Et même assez nettement plus simple que pour le 3.2, puisqu'il n'y a plus qu'une seule manivelle pour déverrouiller la coquille, et que les boutons



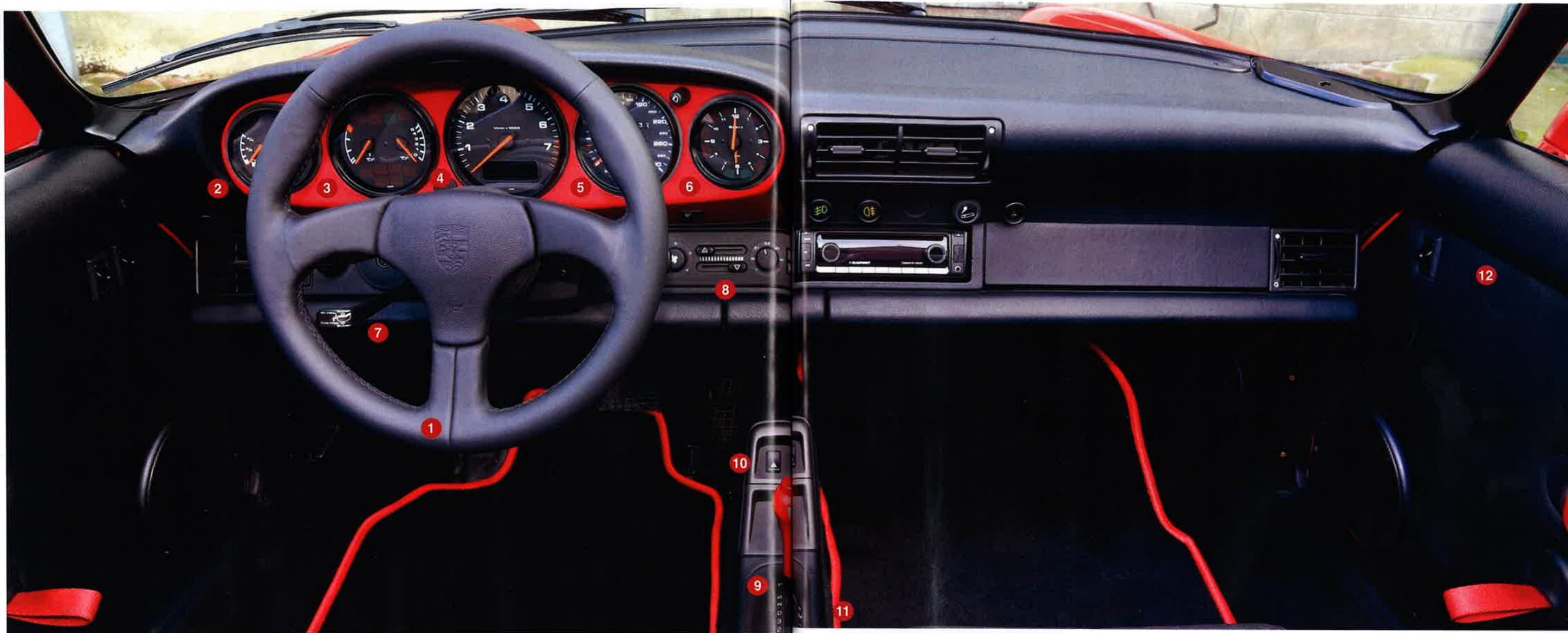
- 1 Avec le petit pare-brise et la coquille, impossible de le confondre avec un cab
- 2 Les phares ronds et quasi-verticaux vivent ici leurs dernières années
- 3 On retrouve les rétroviseurs profilés adoptés sur toute la gamme en 92
- 4 Clignotants orange à l'avant
- 5 La vitre en plastique n'est pas plus fragile que sur les cabriolets
- 6 Le coffre avant dispose ici d'une moquette plus épaisse, en option
- 7 La roue de secours est gonflable

QUELQUES CONSEILS

Il y avait un Speedster 964 à vendre dans notre dernier numéro. Ce qui n'est déjà pas si mal, vu la rareté du modèle. Nous étions rendus au même score lors de notre précédent guide d'achat sur ce modèle, paru en janvier 2006 (n°179). Qu'on se rassure, sur les 930 exemplaires produits, il y en eut 521 hors USA, ce qui nous en laisse un peu chez nous, mais pas tant que cela. Juste de quoi, avec un peu de patience, en trouver quand même à la vente. Existe-t-il des pièges particuliers concernant ce modèle ? Non, pas vraiment, puisqu'il s'agit ni plus ni moins qu'un cabriolet 964 avec une capote, un pare-brise, et des vitres différents. Donc, côté mécanique, on retrouve les défauts de toutes les 964, le principal étant une possible perte d'étanchéité du moteur, pas toujours très visible du fait de la présence d'un cache sous le dit moteur. Là où il faut donc être très attentif, c'est sur le fonctionnement de la capote. Il est impératif, au moment de l'achat, que le vendeur vous fasse une démonstration, et que vous fassiez ensuite la manipulation vous-même, en phase d'ouverture et de fermeture. En effet, si le système est très simple, il n'en reste pas moins relativement fragile, notamment en ce qui

concerne le déblocage de la coquille. Pour David Marciano, patron de Speed Star, qui nous a prêté cet exemplaire, l'important est d'en trouver un en parfait état : "Il faut être attentif à tout ce qui est vitres, nous explique-t-il, car ce sont des éléments spécifiques, donc chers, et difficiles à retrouver. Bien sûr, pour les vitres, chacun a son assurance, mais quand même, il faut être vigilant sur ce point. Et si j'ai un conseil à donner aux acheteurs, c'est de ne pas hésiter à privilégier les Tiptronic, qui sont généralement moins chères, pour un même état. Cela peut valoir le coup, surtout depuis que la valeur des Speedster a monté." Pas simple, soit dit en passant, le marché. "Non, car les valeurs, comme vous le savez, ont flambé, et pendant un long moment, il y a eu un flottement, où on ne savait plus quel était le juste prix. Personne ne voulait baisser. Aujourd'hui, heureusement, le marché est en train de s'assainir. Ce qui est beau et rare reste cher, le reste baisse. Cette période d'incertitude a fait que j'ai gardé assez longtemps ce Speedster, livré neuf au Japon. Rien ne bougeait. Finalement, c'est un collectionneur anglais qui vient de l'acheter. D'un côté, je me réjouis que les acheteurs, pour des Speedster, soient

redevenus de vrais passionnés, d'un autre, je suis un peu triste de constater que les belles pièces partent de plus en plus vers l'étranger. Dans mon activité, je cherche toujours des beaux modèles, plutôt rares, dans l'espoir de les voir rester ou arriver en France. Mais force est de constater que la plupart du temps, ce sont des allemands, des anglais, des belges et des scandinaves qui me les rachètent. Dommage..." Indication importante : il ne faut bien sûr pas s'étonner de trouver des exemplaires avec de faibles kilométrages. Comme vous l'avez lu par ailleurs, ce sont des modèles tellement spécifiques, avec des aspects pouvant paraître contraignants, qu'ils sont souvent beaucoup moins utilisés que des 964 Cabriolet. Bénéfice secondaire : les états sont généralement excellents. Le Speedster, dès sa sortie, a été considéré comme un collector, et il est rare de tomber sur des exemplaires vraiment fatigués. Autre point, essentiel : on n'achète ce genre de Porsche que lorsqu'on est vraiment motivé et passionné par ce modèle, très exclusif. Sinon, on s'offre un cabriolet ! Avec un rappel : il existe désormais un club officiel réservé à tous les propriétaires de Speedster et de Spyder, profitez-en !



1 Le volant de série est celui de la Leichtbau. Notez le fond du tableau de bord en rouge, de série (couleur carrosserie)



2 Niveaux d'essence et d'huile. Celui-ci se lit moteur chaud et tournant, au ralenti sur une surface plate



3 Température et pression d'huile



7 Le régulateur de vitesse est une option plutôt rare sur les 964



8 La climatisation était de série aux USA et au Japon



9 Rare et étonnant sur un Speedster, cet exemplaire a l'option boîte Tiptronic!



4 L'ordinateur de bord était une option selon les pays



5 On retrouve ici les indications liées à la boîte Tiptronic



6 Tous les éléments éclairés en rouge sont des témoins d'alerte en cas de problème



10 La molette permet de monter et baisser l'aile à l'arrêt, si on veut le nettoyer



11 Le frein à main était également couleur caisse, tout comme le levier de vitesses



12 Intérieurs de portes allégés, mais vitres électriques de série



pression le long de la coquille ont été remplacés par des ergots qui s'enclenchent et se défont bien plus facilement. Mais qui sont à manier avec précaution, car ils paraissent fragiles, et il ne s'agit pas de rayer les côtés de la coquille. Sinon, avec juste un peu de pratique, le décapotage, puis le recapotage, peuvent se faire en un peu plus d'une minute, avec une personne seule. Idéalement, il vaut mieux être deux, mais on s'en sort bien tout seul. Disons que le maniement est facile, c'est plutôt l'apparente fragilité de l'ensemble qui inquiète. Et ce ne sont pas les quelques expériences vécues dans le passé qui me feront penser le contraire. Bah, on est dans une Porsche pour purs et durs, ou pas ?

Donc, il fait beau. Mais pas chaud. Nous allons quand même passer le reste de la journée décapotés, sauf, je le confesse, le retour par autoroute vers Paris. Trop froid, trop humide, et la peur de se prendre une autre grosse averse au beau milieu d'un bouchon. Là, on aurait eu l'air malins. Et je vous autorise à me traiter de dégonflé... Pour le reste, rouler décapoté en Speedster est un vrai bonheur. Côté remous, on en prend moins que dans un cabriolet 964 normal, mais plus que dans un cabriolet équipé d'un filet anti-remous. On est pile entre les deux, en fait, ce qui est très raisonnable. Le petit pare-brise, les petites vitres, les petits pare-soleil, tout cela vous plonge dans une ambiance totalement désuète, mais vivifiante, excitante, euphorisante. Surtout avec ce beau volant trois branches devant, tout

droit venu de la Leichtbau, et ce tableau de bord en cuir rouge. Vous êtes le roi du pétrole, la vie vous appartient, et vous faites un joli bras d'honneur à tous vos soucis.

TIPTRONIC ?

Ce que je ne vous ai pas encore dit, c'est que notre exemplaire du jour est équipé de la très rare option Tiptronic. Très rare pour un Speedster. Quelle drôle d'idée, quand on y songe, que celle consistant à s'acheter la plus rudimentaire des 911, avec les baquets et son esprit hors du temps (qu'il fait), tout en choisissant de la prendre en Tiptronic. On peut encore le comprendre ici, celle-ci venant du Japon, mais quand même... L'avantage, c'est que dans l'esprit collection qui prévaut aujourd'hui, avoir un Speedster Tiptronic est considéré comme une vraie originalité, qui vous vaudra la curiosité des passionnés dans les meetings. Mais je ne vais pas vous mentir : autant je serais le premier à vous conseiller cette boîte sur une 964 normale, si telle est votre envie, autant j'ai du mal à m'enthousiasmer ici. Il y a comme un anachronisme, comme quelque chose qui bugue quelque part. Car un Speedster 964 a une vraie sportivité : je me souviens de tous ces précédents essais où j'ai pris un authentique plaisir au volant, très pur, très vif. Côté chronos, il n'est pas en reste : nous avons fait 12"4 de 100 à 200, bien mieux qu'avec un coupé, qui n'avait fait que 13"6 sur le même exercice. Mais sur ce point, gardons-nous des



1 La coque des sièges était peinte couleur carrosserie, de série. Les moquettes ne sont pas d'origine

2 Les sièges baquets, type RS, étaient de série, et participaient au gain de poids

DU STYLE ET DES COULEURS

PAR DOMINIQUE MARONI

L'intention première de ce billet n'est pas de parler bilan et rapport financier. Cependant, on ne peut évoquer un modèle du millésime 1992 - 93 sans évoquer la situation économique « critique* » de la société Porsche AG au début des années 1990... et le paradoxe de voir apparaître, dans ce même millésime, six modèles en série limitée, parmi les plus extraordinaires dans l'histoire de la marque. Avec le recul, ce millésime 1992 - 93 se révélera être le bouquet final de l'époque « Romantique » de la marque Souabe...

* « Période critique » Titre d'un billet consacré au bilan financier 1992/93 Christophorus 2/93

DESIGN

« So baut man Sportwagen. » (C'est ainsi que l'on fabrique des voitures de sport). J'imagine que le terme « Romantisme » peut en faire sourire certains. Et moi le premier quand je pense à la politique des options et l'âpreté aux gains de la famille Porsche. Le mot « Romantisme » dans ce cas précis est employé en opposition à « rationalisme ». Ce « Romantisme » se retrouve dans la libération de l'imagination qui a prévalu pour l'élaboration des modèles pré 93. L'exemple ultime en est la 959, laboratoire roulant à l'échelle 1, sa conception ne connut pas de limites budgétaires, entraînant un prix de vente inférieur au prix de revient. Peut-être faut-il voir derrière ce penchant pour la recherche et le développement l'ADN d'une marque, dont le fondateur et son fils étaient ingénieurs et l'origine, un bureau d'étude. Retour en octobre 1992, Porsche expose au Salon de l'Auto de Paris, trois nouveautés : 968 CS ; 911 Turbo 3.6 et le Speedster 964. Fort en goût et en couleurs... Comme évoqué plus haut, trois « collectors » en 2017. Dans la même période, l'AMA de Stuttgart (Salon de l'Auto) exposait la gamme du constructeur local sous le slogan « C'est comme ça qu'on construit des voitures de sport » (Photo 1). Un message qui frôlait l'arrogance dans la bouche d'une marque qui dut se séparer de 1850 salariés durant ce millésime 1992 - 93. En réalité, un message de dépit devant la faiblesse des ventes, (15000 - 17000 voitures durant ce millésime) provoquée pour une part, par la chute des exportations vers les Etats Unis. Les coupés japonais moins chers taillaient des « croupières » aux productions de Stuttgart. En particulier, dans la gamme des moteurs avant. Cette affirmation péremptoire « imaginée » par l'agence de publicité Jung von Matt nouvellement investie par le PDG Arno Bohn, avait pour but d'affirmer la maîtrise technique de la marque Porsche et ainsi remettre son image hors d'atteinte des productions japonaises. En illustration de ce slogan, la firme de Zuffenhausen présenta sur ce même millésime la 911 Turbo S Leichtbau, (Photo 2) la 911 Carrera RS 3.8 (Photo 3) et une 968 Turbo S. (Photo 4) Trois séries ultra limitées démontrant le savoir-faire des ingénieurs de Weissach. Ces « Yellow Treasure » ainsi nommées par le magazine Christophorus, furent le chant du cygne d'une « manière » à l'ancienne de concevoir et fabriquer une voiture

de sport. Le 1er octobre 1992, Wendelin Wiedeking est nommé président du directoire en remplacement d'Arno Bohn. Son arrivée, favorisée par le très influent Ferdinand Piech, marqua une rupture irréversible avec « l'esprit romantique » de la marque Porsche initié par ses créateurs. La preuve la plus flagrante de ce changement, l'arrivée courant 1993 de deux ingénieurs japonais (ex Toyota) qui furent chargés d'appliquer à la chaîne de production allemande, les principes qui ont fait le succès de l'industrie japonaise. Pas sûr que la production des Speedster 964 rentrait dans « les clous » de cette rationalisation. Il est apparu (juste) avant, et c'est une raison de plus de s'en régaler... aujourd'hui !

COULEURS

Jaune Vitesse Code X9

Rouge Indien et Jaune Vitesse. Les six « divas » du millésime 1992 - 93 jouent sur un duo bi-tons « haut en couleurs ». Si la teinte Rouge indien est une habituée des pages de magazines spécialisés, Jaune Vitesse inaugure le retour du... jaune dans un nuancier d'origine après 14 années d'absence. (Jaune Talbot - 1978) Les férus de couleurs vont avancer la référence Ferrari Fly Yellow des Carrera RS 964 qui a bien existé, mais n'est jamais entré dans un nuancier traditionnel. La première apparition de Speedgelb eut lieu à Genève en 1992, lors du fameux rendez-vous automobile de printemps, si important dans l'histoire de la marque Porsche. Lors de cette édition, le constructeur Allemand présenta la 964 Turbo S Leichtbau Jaune Vitesse. Une Carrera RS à la mode Turbo. Présent sur place, je me rappelle du coup de poing à l'estomac reçu en apercevant cette bombe Jaune qui trônait sur un podium circulaire. Le nez à la hauteur des Speedline 18 pouces en acier poli... Speed Yellow habilla la Carrera RS 3.8 et les 968 CS - Turbo S. Guards Red, la Turbo 3.6 et le Speedster que vous avez sous les yeux. Avec une particularité propre au Speedster et la 968 CS, des jantes peintes couleur carrosserie qui sont à présent la signature visuelle des deux modèles. Si bien qu'aujourd'hui, l'on imagine mal ces deux modèles sans leur total look couleur.

Nuancier 1992 - 1993 Voir Flat 6 Septembre 2016 - 964 Tiptronic

MARCHÉ

Si la lecture du guide d'achat déclenche chez vous une irrésistible envie de Speedster 964, soyez rassurés, une trentaine d'exemplaires sont disponibles en occasion au 1er mars 2017. Une bonne surprise vite ternie par le panel de couleurs proposées. Rouge Indien/jantes alu en nombre, c'est vrai, mais une majorité de noir et d'argent, et un unique 964 Speedster avec jantes peintes (Blanc Grand Prix). Dans la recherche d'exclusivité absolue, j'ai déniché un exemplaire unique Vert Signal/jantes alu, (Photo 5) au prix de certains modèles noirs ou gris. J'achète... mais avec les jantes peintes !



Photo 1



Photo 2



Photo 4



Photo 3



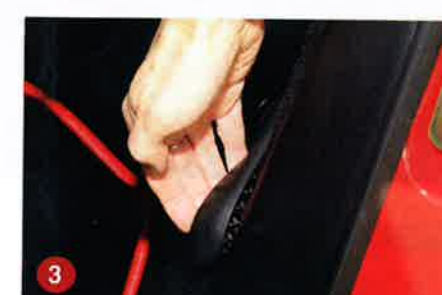
Photo 5



L'ESSAI D'ÉPOQUE

Le Speedster 964 n'a pas beaucoup eu les honneurs de la presse francophone. On ne le trouve (en dehors de Flat 6, bien sûr !) que dans l'Auto Hebdo n°885, du 16 juin 1993 (avec la Williams d'Alain Prost en couverture, après sa victoire au grand prix du Canada). C'est pourquoi nous vous proposons à nouveau l'essai d'époque paru dans notre dernier guide d'achat sur ce modèle. Et encore, il ne s'agit pas d'un essai habituel. La rédaction d'Auto Hebdo s'était offerte un gros délire, en réunissant quatre engins hors normes : le Speedster 964, un cabriolet Corvette Callaway, une Donkervoort D8 Cosworth et une Yamaha 1200 V-Max. Sous le titre "La défonce des opprimés", l'excellent Jean-François Marchet introduisait ainsi cet article hors du commun : "Attention, règlement de comptes, la révolte grande chez les rebelles qui se défontent aux décibels. Tous les coups de pied au cul sont permis quand on lâche les embrayages." La suite n'est que délire lié à la nécessité de se défouler avec des engins motorisés "qui en ont". Nous nous contenterons, bien sûr, d'en extraire que les passages liés à la Porsche. Comme la petite présentation technique : "La présentation du Speedster Porsche est on ne peut plus facile. Châssis et mécanique sont empruntés à la Carrera 2. On retrouve donc le flat six 3,6 litres de 250 ch avec double allumage et gestion Bosch Motronic. En France, la voiture est livrée avec un autobloquant à 40%. Les roues de 17" évoquent la Carrera RS mais la définition de base, plus axée sur le confort, est conforme à la Carrera 2 de base. L'équipement plus spartiate, inspiré lui aussi de la RS, diminue le poids de 45 kg par rapport au Cabriolet Carrera 2 alors que les roues de plus grand diamètre allongent légèrement la démultiplication de la transmission."

L'essai débute par une prise de chronos à Montlhéry, où le Speedster s'avère être le moins performant des quatre monstres, ex-aequo avec la Corvette. Mais, comme le précise l'auteur : "Elle fait aussi bien, voire mieux qu'un cabrio ou un coupé du même type, ce qui est remarquable. Et puis 25" au 1000 m, cela commence à pédaler surtout quand le chrono est immédiat et reproductible. Ach ! On reconnaît bien là le sérieux allemand." Puis vient le galop d'essai en lui-même : "Au moment de décapoter, on remarquera le système d'ouverture un peu plus pratique, mais il faut assimiler le fonctionnement de la sécurité, couplée au contact, qui verrouille le basculement de la toile. Au volant, on remarque justement le petit volant façon Turbo S qui masque de sa jante épaisse une partie du compteur de vitesse. Les contre-portes, avec une simple sangle pour actionner l'ouverture, sont identiques à la RS mais la commande des vitres est électrique. Une fois en route, on est surpris par le niveau raisonnable des remous d'air alors que le flat six est un enchantement, rond et teigneux à la fois, bondissant dans le rouge, pousse au crime. Flat out, la suspension soft, les pneus directionnels et peut-être la rigidité inférieure mettent à jour un comportement très 911, avec effet de balancier dans le volant, transferts de masse sensibles. Il faut jongler avec sous et survirage alors que les freins sont au top." C'est tout, nous n'en saurons pas plus, sachant qu'il ne s'agit pas d'un comparatif, juste d'un délire, qui aura au moins permis au Speedster 964 d'apparaître un peu dans un magazine ! A noter qu'il s'agissait de l'exemplaire gris, sans couleurs aucune, proposé à l'époque par Sonauto sur son parc presse, avec une immatriculation qui lui allait parfaitement bien : 444 BAD 95 !



SÉQUENCE DÉCAPOTAGE

- 1 - On commence par déverrouiller les deux éléments fixant la capote sur le pare-brise
- 2 - On soulève légèrement l'avant de la capote
- 3 - La coquille se déverrouille avec une manette située derrière le siège conducteur
- 4 - On retire délicatement les ergots qui fixent la capote sur la coquille
- 5 - Pratiques, deux tirettes permettent de sortir la capote de la coquille
- 6 - On replie la partie arrière de la capote pour soulever la coquille
- 7 - Et on place la capote dans le compartiment se trouvant sous la coquille, laquelle se reverrouillera ensuite avec la même manette



1



2



3



4

jugements tout faits : la 964 a toujours été un mystère chronométrique, avec d'énormes écarts d'une version à l'autre, et selon la température extérieure. Pour info, Auto Hebdo réalisa 25"3 avec le coupé, et 25"1 avec le Speedster, sur des exemplaires neufs, donc plus crédibles que nos chronos qui ont, à l'époque, été réalisés avec des modèles d'occasion ayant déjà de la bouillie. En tout cas, au volant, je vous garantis que les sensations sont là. L'ambiance est à mi-chemin entre celle ressentie dans un cabriolet normal, et une 964 RS. Pour aller plus loin dans le propos, c'est un peu comme si on roulait dans une 964 RS décapotée et plus confortable, donc aussi plus lourde. Et c'est tout à fait grisant. Le comportement l'est tout autant, grisant. Car le Speedster est plus agile qu'un cabriolet normal, même s'il prend quasiment le même roulis, car les trains sont sensiblement identiques. Cela le rend d'autant plus réactif et

amusant. Franchement, par une belle journée ensoleillée, on pourrait enquiller des km de départementales viroleuses à son volant sans se lasser une seconde. L'ambiance n'est comparable à aucune autre 911, sauf peut-être au Speedster 3.2, mais en plus moderne. Ici, on a l'assistance de direction, l'ABS, et même la clim si elle a été choisie en option par l'acheteur initial. Alors si on cherche du vrai exclusif, une Porsche qui vous forge le caractère et ne fait pas de concessions, le Speedster 964 reste un must qu'il faut avoir conduit une fois dans sa vie. Ensuite, si vous considérez que toutes les contraintes qui l'entourent sont des raisons de rigoler et d'ajouter une forme de plaisir à vos émotions, alors n'hésitez pas. En revanche, si vous ne concevez le cabriolet que par le biais d'une capote électrique, silencieuse et étanche, alors passez votre chemin, mais attardez-vous quand même sur son look inimitable. Bienvenue

au pays de ceux qui aiment les odeurs de la pluie, qui aiment sentir le froid piquer le visage, ou qui aiment juste vivre différemment, bienvenue au pays des Speedster !

**Un grand merci à David Marciano, de Speed Star, pour le prêt de ce Speedster, vendu au moment de notre venue (merci également à son futur propriétaire !).
www.speedstar.fr**

- 1 Quel que soit le temps, idéalement, un Speedster se vit ouvert!
- 2 Les petites vitres latérales sont spécifiques
- 3 Une appellation à forte image!
- 4 Rappels de clignotants orange

FÊTE DES CLASSICS 2017

3 - 4 JUIN
Avignon - Château de Massillan

PORSCHE TRANSAXLE
92A - 944 - 968 - 928

PORSCHE
Centre Porsche Marseille
Centre Porsche Avignon

www.mediterranee-porscheclub.fr

Inscriptions ouvertes sur
www.mediterranee-porscheclub.fr

PROGRAMME

Vendredi 2 juin
Accueil au Centre Porsche Avignon AVIGNON
www.avignon.fr

Samedi 3 juin
A partir de 09h00 / Enregistrement au cœur d'Avignon
Parc d'exposition des Classics sur l'esplanade de l'Oulle face aux remparts / Options Croisière sur le Rhône ou visite Musée de la Nationale 7 / Accès libre pour les visiteurs
14h00
Départ pour la balade « Autour du Ventoux »
A partir de 17h30
Pot d'accueil au château de Massillan
Dégustation offerte par les Vins des Côtes du Rhône
20h00
Soirée de gala au château de Massillan
Dîner et Soirée Disco, sortez vos tenues à paillettes !

Dimanche 4 juin
A partir de 08h00
Accueil au château de Massillan
Petit déjeuner offert par les Club Porsche
A partir de 09h30
Départ de la balade « Collines et vignobles des Côtes du Rhône »
11h00 à 12h00
Retour au château de Massillan / Exposition des Classics
Parade des Porsche Transaxle / Accès réservé aux participants
12h00
Apéritif, remise des lots de la tombola
13h00
Pique-nique dans le parc du château
Sur place traiteur, boissons et vins des Côtes du Rhône, glacier
15h00
Remise des prix du concours d'état

L'AVIS DU PROPRIÉTAIRE

L'exemplaire illustrant ces pages ayant été vendu à un collectionneur anglais, nous avons choisi d'interroger le propriétaire d'un autre Speedster 964, membre du club Porsche officiel Spyder-Speedster, GV, qui possède un exemplaire noir depuis 2009. "Ma 1ère Porsche fut une 930 Turbo, et j'ai tout de suite voulu adhérer au club Porsche de France, à l'époque Péjaudier, puis Aunay. Mais très vite, j'ai compris que la 930 n'était pas le bon modèle pour rouler en circuit. Du coup, quand est sortie la 964 RS, j'ai craqué tout de suite, et j'en ai acheté une neuve, blanche. Un régal ! J'ai fait 40 000 km avec, dont pas mal de circuits, mais en 2003, ma famille s'agrandissant, il a fallu que je m'en sépare. Pendant six ans, je n'ai pas eu de Porsche, et j'en étais très malheureux. Aimant beaucoup rouler les cheveux au vent, je rêvais d'un cabriolet, mais à force de lire des articles sur le Speedster 964 dans Flat 6, j'étais de plus en plus attiré par ce modèle. Notamment lorsqu'un jour, vous avez écrit que c'était la Porsche des motards, et qu'elle avait un lien direct avec la RS. Cela a fini de me convaincre. En 2009, j'ai acheté le mien, un exemplaire américain, noir, avec la clim, les airbags, mais les sièges de RS. Elle avait été livrée neuve en Oregon. Et c'est un français qui vivait là-bas qui en est devenu le second propriétaire. En 2009, il est rentré s'installer en France, avec sa Porsche, mais il devait s'en séparer. Depuis, j'ai fait 25 000 km avec, et je l'aime toujours autant ! Je fais rarement de gros voyages, mais plutôt des week-ends qui m'amènent à faire 3 ou 400 km. Et je n'ai jamais eu le moindre problème technique, y compris au niveau de la capote. Il faut juste être précautionneux, notamment avec les ergots. Si on n'y prend pas garde, ils finissent par abîmer la coquille. Mais

de toutes façons, je roule la plupart du temps décapoté, c'est ainsi qu'on doit vivre un Speedster. J'ai toujours aimé l'esprit des Porsche des années 50, notamment les Spyder 550, j'avais envie de retrouver cela, et j'ai été servi. D'autant plus qu'il y a effectivement un lien avec la RS. Le Speedster est beaucoup plus confortable, mais on retrouve une partie de la sportivité de la RS. Je suis devenu tellement fan des Speedster que j'ai même fini par m'acheter, il y a deux ans, un 3.2 Turbolook gris, pour le plaisir d'avoir les deux ! Bizarrement, j'aime les couleurs vives pour les Porsche, mais pas pour les Speedster, je ne sais pas pourquoi. Je leur trouve des avantages aux deux. Mais je préfère le look étroit de la 964, qui est plus élégant, tout en étant plus sportif, plus viril. Concernant le bruit lorsqu'on roule fermé, cela ne me gêne pas du tout. Je sais, quand je roule en Speedster, que je vais aller chercher d'autres plaisirs, et que je ne vais pas écouter la radio. De plus, comme je le disais, je roule ouvert chaque fois que je le peux, j'accepte donc la contrainte du bruit quand il est fermé, parce que je sais que cela est compensé par le plaisir offert quand il est ouvert. Avec son petit pare-brise, il transmet de vraies sensations, on a vraiment la tête à l'air. Quant à la faible étanchéité, elle ne m'a jamais posé de problèmes. Si vraiment je prends une grosse averse, il y a juste quelques gouttes qui passent, mais rien de stressant. Quant à la phase d'ouverture-fermeture, franchement, avec l'habitude, cela se fait très vite. La seule contrainte, si on est surpris par une grosse averse, et qu'on est seul, c'est un peu plus long, donc plus stressant. Je n'ai aucune intention de le vendre pour le moment, mais je me demande quand même si je ne vais pas me laisser tenter par le futur Spyder, sans encore savoir de quoi il sera fait..."

EN BREF

TURBOLOOK

C'est le grand fantasme de tout passionné de Speedster ! Déjà, on ne saura jamais exactement pourquoi Porsche a fait ce choix étrange de ne proposer le Speedster 964 qu'en version étroite. Peut-être était-ce pour ne pas empiéter sur les plate-bandes du cabriolet turbolook produit un an plus tôt. Toujours est-il que de fortunés clients américains réussirent quand même à obtenir, auprès du service "Sonderwunsch" (souhaits particuliers) de Rolf Sprenger, des versions Turbolook. Les chiffres varient, certains parlent de 9 exemplaires, d'autres de 20... Un récent chiffre usine en annonce 15, et c'est celui-ci que nous retiendrons. Il existerait même un mystérieux exemplaire Turbolook Leichtbau qui serait au Japon...

DEMI-ÉCHEC, OU DEMI-SUCCÈS ?

L'histoire raconte que Porsche avait prévu de produire 3000 Speedster 964, ayant en mémoire l'énorme succès de la précédente version 3.2, qu'on s'arracha et qui participa à une surenchère assez proche de ce que nous vivons aujourd'hui. Sauf qu'entre deux, la crise était passée par là. Et la demande fut beaucoup moins forte. Les mauvaises langues vous diront aussi que le fait de ne l'avoir proposé qu'en version étroite n'a pas aidé non plus à son succès. Au final, ce sont 930 exemplaires qui sortiront de chaîne, contre 2103 en version 3.2.

UN PRIX ATTRACTIF

Ce demi-échec est d'autant plus étonnant que le Speedster était proposé à un prix attractif de 503 000 F, soit autour de 77 000€. Ce prix était à mi-chemin entre le coupé et le cabriolet, car Porsche considérait, à juste titre, qu'il s'agissait d'un cabriolet dépourvu, donc qu'il devait coûter moins cher. Une politique marketing qui a bien changé depuis, le Speedster étant aujourd'hui considéré comme un modèle exclusif, et très cher. D'ailleurs, à l'époque, ils proposaient déjà des tarifs plus élevés pour des 3.2 Clubsport ou des 964 RS, alors qu'il s'agissait aussi de versions dépourvues...

NUMÉROS DE CHÂSSIS

Les Speedster 964, contrairement aux 3.2, ont leur propre séquence de numéros de châssis ! Toujours mieux pour éviter les copies... Reste quand même un mystère : pourquoi sont-ils tous millésimés 1994, avec la lettre R, alors que la production a débuté en juin, voire même en mai pour les tous premiers ? Chez Porsche, on sait parfois jongler un peu avec les millésimes...

AMÉRICAINES

De série, les versions américaines étaient livrées avec la climatisation, les sièges normaux, les airbags, la radio, etc. Bilan : 50 kg plus lourd que la version européenne. Donc le poids d'un cabriolet normal.

PAS FACILE

Il n'y eut aucune présentation presse du Speedster, ce qui est assez surprenant, et démontrant, pour le moins, le peu de cas que Porsche faisait de ce modèle. Mais il faut aussi se souvenir qu'en ces temps de crise pour la marque, il y avait des économies à faire... Après le Mondial de Paris, nous avons dû attendre le mois de juin et la célébration des 30 ans de la 911 à Stuttgart pour mitrailler les premiers exemplaires qui commençaient à circuler, et à proposer ainsi un premier petit sujet sur ce modèle.

SANS SUPPLÉMENTS

Nous avons vu par ailleurs que l'on pouvait, en option, ne pas avoir les jantes et les inserts intérieurs couleur caisse. De même, on pouvait avoir des sièges de Carrera 2 normaux. Bonne nouvelle, ces "options" étaient gratuites...

AUTOBLOQUANT

C'était une option, mais d'après nos informations, cet autobloquant (à 40%) aurait équipé tous les exemplaires sortis en France.

TIPTRONIC

Drôle d'idée que de proposer en option la boîte Tiptronic sur un Speedster, modèle à vocation "pure et dure" et sportive. D'ailleurs, cela n'intéressa que bien peu de clients, mais nous n'avons pas de chiffre officiel. Au début, on ne parlait que de 8 exemplaires, mais avec le temps, on en a recensé plus, disons une vingtaine, au moins.

CAPOTE DE SECOURS

Contrairement au Speedster 3.2, Porsche édita bien une notice spécifique pour le Speedster 964. On peut y lire que la capote est considérée comme étant "de secours". Ceci afin d'éviter toutes remontées de clients mécontents se plaignant du côté bruyant, et pas toujours totalement étanche, de cette capote rudimentaire...

210 KM/H

Lorsque, dans le n°30, nous avons testé le Speedster gris polaire du parc presse, nous avons "fait le job", à savoir tester la résistance de la capote à haute vitesse. J'écrivais alors qu'à partir de 150 km/h, le Speedster était plus bruyant qu'une Carrera Cup, mais j'ai quand même tenu jusque 210 km/h avant de lever le pied, de peur de retrouver la capote 6 km plus loin, dans un champ. Il n'est pourtant nulle part écrit qu'il existe une vitesse limite pour rouler capoté avec ce modèle.

LA COTE

En 2015, il est passé d'un coup de 120 000 à 210 000€ ! Il a continué de grimper doucement à 217 000€, avant de se stabiliser et d'amorcer une petite baisse, qui le situe aujourd'hui à 215 000€, pour un exemplaire en parfait état. On peut imaginer que cette petite baisse se poursuive gentiment, mais il n'y aura pas d'effondrement des prix, sauf énorme surprise. Pour info, en janvier 2006, lors de notre précédent guide sur ce modèle, il venait de monter, et nous nous étonnions de les trouver à 50 000€ ! Oups...

A LIRE... ET À RELIRE

Voici la liste des sujets parus dans Flat six, ne concernant que le Speedster 964

N°21 : Présentation salon de Paris

N°29 : Présentation

N°30 : Comparatif avec 356 et 3.2

N°126 : Un des 20 turbolook

N°136 : Tiptronic

N°169 : Exemplaire façon RS

N°179 : Guide d'achat

N°234 : Carnet de voyage 3000 km

LES PLUS

Rareté
Modèle exclusif et pur
Modernité de la 964
Sportivité
Au grand air
Image
Bonne cote

LES MOINS

Bruyant quand on roule capoté
Ouverture-fermeture relativement fragile
A n'acheter que par passion
Trop aux mains des spéculateurs ?



FLAT 6 CHRONOS

	SPEEDSTER 964	SPEEDSTER 3.2 ÉTROIT	SPEEDSTER 3.2 TURBOLOOK	964 CAB CARRERA 2	964 CAB CARRERA 2 TURBOLOOK
Puissance	250 ch	231 ch	231 ch	250 ch	250 ch
Poids/Puissance	5,40 kg	4,97 kg	5,28 kg	5,60 kg	5,68 kg
Jantes	17"	16"	16"	17"	17"
Temp. extérieure	3°	16°	16°	33°	20°
80 à 120 en 5 ^{ème}	8"613	9"966	9"726	8"401	9"978
80 à 120 en 4 ^{ème}	5"909	7"559	7"520	6"487	7"453
80 à 120 en 3 ^{ème}	4"486	5"105	5"308	4"776	5"600
80 à 150	6"645	7"559	7"825	6"908	7"713
100 à 200	12"438	15"495	15"522	14"363	14"663