

PERFORMANCES	
Données Usine	
Vitesse maxi	255 km/h
0 à 100 km/h	5,7 s
Consommation mixte	11,6 l/100 Km

Si vous n'avez jamais entendu parler de la 964 Roadster America, c'est normal puisque c'est un modèle destiné uniquement au marché américain comme son nom l'indique...

TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS FLORIAN GROU



Le Turbo Look sauce américaine...

964 ROADSTER AMERICA

Fiche technique

Moteur	Type 964.01 6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête 2 soupapes par cylindre Graissage par carter sec Refroidissement par air 3 600 cm ³
Cylindrée	AL. x course 100 x 76,4 mm
Taux de comp.	11,3:1
Puissance	250 ch à 6 100 tr/mn
Couple	310 Nm à 4 800 tr/mn
Alimentation	Injection séquentielle multipoint Gestion Bosch DME
Transmission	Roues arrières motrices Boîte mécanique 5 rapports G50.03 Ou Tiptronic 4 rapports A50.02
Train avant	McPherson triangulé Ressorts hélicoïdaux Barre anti-roulis
Train arrière	Bras semi-tirés Ressorts hélicoïdaux Barre anti-roulis
Freins	4 disques ventilés percés 322x32 mm à l'avant 299x28 mm à l'arrière Étriers à 4 pistons Assistance et ABS
Jantes	7j x 17 à l'avant 9j x 17 à l'arrière
Pneus	205/50 zr 17 à l'avant 255/40 zr 17 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 250 x 1 775 x 1 310 mm
Voies Av / Ar	1 434 / 1 493 mm
Empattement	2 272 mm
Réservoir	77 l
Coffre	88 l
Cx	0,36
Poids	1 420 kg
Poids / puiss.	6,0 kg/ch

Ca, un Roadster America ? Jamais de la vie, le Roadster America, c'est une 356 produite à 21 exemplaires entre 1952 et 1953 qui est considérée par les spécialistes comme l'ancêtre du Speedster. Ce n'est pas faux, mais il y a bien eu deux Roadster America dans l'histoire de Porsche : cette 356 et la 964 que vous avez sous les yeux. Pourtant, à première vue, en dehors des jantes Cup de 17 pouces identiques à celles de la 964 Turbo II 3.3 mais chromées, ce Roadster America ressemble comme deux gouttes d'eau à une 964 Carrera 2 cabriolet Turbo Look... C'est logique, puisqu'il s'agit de la même auto sauf qu'une était vendue à

« Ce modèle fabriqué à 702 exemplaires, Roadster America et cabriolet Turbo Look confondus, était une sorte de porte-drapeau luxueux de la gamme 964 »

l'Est de l'Atlantique et l'autre à l'Ouest. En effet, pour des raisons purement marketing, Porsche a rebaptisé la 964 cab Turbo Look en Roadster America au moment de franchir l'océan. D'ailleurs, les plus fins connaisseurs de la marque en Europe savent qu'à l'époque, Porsche a produit plusieurs versions "America" de la 964 et en particulier la 964 Carrera RS America qui

n'avait de RS que le nom et le look, mais dont les américains ont dû se contenter faute de pouvoir disposer de la "vraie" RS dont le moteur était incapable de passer les tests de pollution américains.

Turbo Look

Mais je m'égarer et revenons à notre Roadster qui affiche fièrement son nom sur le capot arrière en remplacement du "Carrera 2" des versions européennes. Si les premières 964 ont été livrées à l'automne 1988, elles étaient à l'époque uniquement disponibles avec la transmission intégrale. Il faudra attendre l'année suivante pour voir arriver la 964 Carrera 2 dotée des seules roues arrière motrices. Ce sera d'ailleurs la première 911 à s'appeler officiellement

"Carrera 2", toutes les autres étant des Carrera, sauf bien entendu celles dotées de la transmission intégrale qui ont toujours conservé leur "Carrera 4". La 964 est bien entendu proposée avec les trois carrosseries de la 911 : coupé, Targa et cabriolet tandis que pour la première fois, une boîte automatique est disponible sur la 911, la boîte Tiptronic dont la particularité, pour l'époque,

est de disposer d'une double grille de commande afin de permettre au conducteur de changer manuellement de rapport s'il le souhaite. La 964 Turbo apparaît pour le millésime 1991 avec une carrosserie élargie conformément à la tradition des 911, mais c'est le millésime 1992 qui voit naître le plus grand nombre de versions de la 964 avec la RS, la Turbo S et le cabriolet Turbo Look ou... Roadster America selon l'endroit où il était vendu ! La définition de l'option Turbo Look était simple puisqu'il s'agissait d'une Turbo équipée du moteur atmosphérique de la Carrera. Une Turbo Look se devait donc d'avoir les ailes élargies, les jantes et freins renforcés, sans oublier les suspensions adaptées au châssis plus large.

En dehors du Roadster America / cabriolet Turbo Look, deux autres séries de 964 atmosphériques ont été produites avec la carrosserie large : les 911 Carrera anniversaire et quelques Carrera 4, mais ces deux modèles bénéficiaient des 4 roues motrices (ce qui n'était pas le

cas de la Turbo de l'époque) et elles ne disposaient pas des freins renforcés. Tout ceci peut sembler bien rébarbatif et technique quand on parle d'un cabriolet dont l'achat est plus justifié par le look et l'agrément de conduite que par les questions de boulons et rondelles, mais connaissant "l'intégrisme" de certains porschistes (pas toujours aussi bien informés qu'ils ne l'imaginent), il vaut mieux être précis pour éviter un flot de courrier nous rappelant tous les détails que nous aurions pu omettre...

Porte-drapeau

Pour en revenir à la 964 Roadster America, ce modèle fabriqué à 702 exemplaires, Roadster America et cabriolet Turbo Look confondus, était une sorte de porte-drapeau luxueux de la gamme 964. Elle disposait de la mécanique de la 964 atmosphérique avec son moteur de 3 600 cm³ développant 250 ch, une valeur plutôt élevée à l'époque mais devenue banale de nos jours. Ce moteur bénéficiait d'un tout

nouveau bloc en aluminium autorisant une course de 76,4 mm et un alésage de 100 mm. Outre l'augmentation de cylindrée, la modification la plus notable de cette vénérable mais toujours aussi fringante mécanique, est l'adoption d'un double allumage à l'image des 911 de compétition du début des années 70. Le double allumage causera quelques soucis sur les premiers modèles faute d'une mise au point suffisante, mais tout est rentré dans l'ordre depuis bien longtemps, même si certains continuent à véhiculer des rumeurs sans fondement depuis plus de 10 ans...

Ce moteur est accouplé à une boîte mécanique dérivée de celle des dernières Carrera 3.2 ou à la toute nouvelle boîte Tiptronic, une boîte automatique à commande manuelle si le conducteur le désire. Certes, toutes les boîtes automatiques permettaient de changer les vitesses manuellement, mais elles ne sont pas conçues pour cette utilisation et leur temps de réaction était plutôt long. La Tiptronic bénéficiait d'une gestion électronique qui permet-

« Tout cet équipement se paye par un poids de 1 420 kg qui peut sembler raisonnable aujourd'hui, mais qui faisait hurler à l'époque avec une hausse de près de 200 kg par rapport à la Carrera 3.2 »



« Sur le Roadster America, les bras de suspension sont plus longs afin de permettre aux roues d'occuper toute la place disponible dans des ailes qui sont élargies de 123 mm à l'arrière par rapport à la Carrera »



tait de bénéficier de plusieurs modes de fonctionnement et d'un passage des vitesses plus rapide et plus adapté à une conduite sportive. Sur la 964, le fonctionnement de la boîte Tiptronic n'était pas encore très sportif, mais les progrès étaient énormes par rapport aux générations précédentes. Il ne faut pas oublier non plus qu'il s'agissait d'une première mondiale...

Sur la 964, il n'y a pas que la mécanique qui évolue puisque les suspensions sont entièrement nouvelles et font appel à des ressorts hélicoïdaux pour la première fois sur une 911 de route. Sur le Roadster America, les bras de suspension sont

plus longs afin de permettre aux roues d'occuper toute la place disponible dans des ailes qui sont élargies de 123 mm à l'arrière par rapport à la Carrera. Ces roues de 17 pouces de diamètre, identiques à celles de la Turbo, abritent des disques ventilés et percés de 322 mm à l'avant, eux aussi identiques à ceux de la Turbo et plus grands de 24 mm que ceux de la Carrera.

Equipement élevé

A l'intérieur, l'habitacle de la 964, ne dépayse pas l'amateur de 911 car on retrouve l'environnement qui a fait la légende de ce modèle. La principale

évolution provient du tunnel central prévu pour la transmission intégrale qui reçoit un levier de vitesses plus court dont le débattement est réduit. Sur le Roadster America, le niveau d'équipement est particulièrement élevé. On a déjà cité l'ABS ou la direction assistée, mais il ne faut pas oublier les moquettes en laine épaisse, les sièges électriques, l'intérieur tout cuir ou la climatisation désormais montée en série même sur les cabriolets. Contrairement aux apparences, une clim sur un cab, c'est plus utile que cela n'en a l'air. En effet, lorsqu'il fait très chaud ou que le soleil tape très fort, il n'est pas toujours possible de rouler décapoté

et là, le toit en toile sombre faiblement isolé accumule la chaleur dans l'habitacle beaucoup plus rapidement que ne le ferait le toit en tôle d'un coupé. Mais tout ceci se paye par un poids de 1 420 kg qui peut sembler raisonnable aujourd'hui, mais qui faisait hurler à l'époque avec une hausse de près de 200 kg par rapport à la Carrera 3.2. Cela n'empêchait pas le Roadster America de filer à 255 km/h et d'accélérer de 0 à

100 km/h en 5,7 s avec la boîte mécanique ou en 6,6 s avec la boîte Tiptronic dont le principal handicap est de ne disposer que de 4 rapports. Equipement pléthorique, mécanique vigoureuse, boîte Tiptronic onctueuse et look ravageur, tous les ingrédients sont donc réunis pour faire de la 964 Roadster America un "must" d'autant plus rare en Europe qu'elle n'y a jamais été commercialisée...

LA COTE RS MAGAZINE DE LA 964 ROADSTER AMERICA

La cote ci-dessous qui correspond à la 964 Carrera 2 cabriolet est donnée à titre indicatif, les transactions étant trop rares sur les Roadster America en Europe pour bénéficier d'une cote fiable... La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figurent en page 117.

Millésime	Hors normes	Excellent	Bon	Passable
1990/94	42 000 €	35 000 €	24 000 €	11/19 000 €

Le point de vue du professionnel

DAVID MARCIANO SPEEDSTAR

Ce Roadster America n'est pas une simple 964 Carrera 2 cabriolet puisqu'une histoire originale l'entoure. C'est en effet une vraie rareté en Europe en plus d'être une voiture plaisir au look inimitable. Elle offre une ambiance très américaine avec ses jantes chromées et la boîte automatique dont est équipé ce modèle. Les ailes larges donnent à cette 964 un physique que l'on a pas l'habitude de voir, surtout sur un cabriolet. Il ne faut pas avoir peur des voitures provenant des Etats Unis car, généralement, elles ont peu et bien roulé. L'important est de se focaliser sur l'état de la voiture. Avec l'envol des prix des Classic et des Yongtimer, je pense qu'il faut profiter des petites séries tant qu'il y en a encore et ce modèle en fait indéniablement partie.




Les jantes chromées sont typiques des versions américaines



La 964 est la première 911 dont tous les moteurs ont été catalysés, que ce soit pour l'Europe ou l'Amérique du Nord



Le coffre est identique à celui des versions européennes



L'habitacle est similaire à celui des Turbo Look européennes, mais il était possible sur les versions américaines de remplacer les sièges arrière par des petits coffres de rangement



Sur la génération 964, l'airbag n'est pas très discret, c'est le moins qu'on puisse dire



La 964 est la première 911 à avoir pu être équipée de la boîte Tiptronic



Sur le tachymètre, on retrouve le schéma de la boîte et l'affichage du rapport engagé



Les haut-parleurs du système audio possèdent un support avec le logo Porsche gaufré sur le cuir