

DOSSIER SPÉCIAL 911 "À AIR"

LES 911 "À AIR"

A collectionner, mais pas seulement !

Aujourd'hui, toutes les 911 à moteur refroidi par air, c'est-à-dire jusqu'à la génération 993 incluse, sont plus ou moins entrées dans l'univers de la collection. Ce n'est pas une raison pour les laisser enfermées dans un garage car elles sont faites pour rouler et tous les amateurs vous diront qu'une 911 s'use moins quand elle roule que quand elle reste immobilisée. Chaque génération possède ses particularités liées à son âge et à ses caractéristiques mécaniques, mais au sein de chacune d'entre-elle, on peut trouver des modèles dans pratiquement toutes les tranches de prix et pour chaque type d'utilisation. Pour certains, une 911 est presque un objet d'art qu'on ne sort que par beau temps, pour d'autres, même âgée, la 911 est la voiture de loisirs quand ce n'est pas la voiture de tous les jours. Enfin, d'autres encore apprécient la simplicité mécanique de la 911 qui permet "de mettre les mains dans le cambouis" pour entretenir, rénover ou restaurer la voiture de leur rêve.



Sommaire

Les 911 Classic	p. 52
Les 911 Youngtimer	p. 56
Les 964	p. 60
Les 993	p. 64
Quatre 911 à moins de 25 000 €	p. 68
Quatre 911 de 25 à 40 000 €	p. 72
Quatre 911 de 40 à 55 000 €	p. 76
Quatre 911 à plus de 55 000 €	p. 80

964 Cabriolet



La 964 cabriolet est la première 911 cabriolet à avoir été proposée avec la transmission intégrale sous le nom de Carrera 4 ce qui en fait le premier cabriolet réellement toutes saisons. C'est aussi le premier cabriolet 911 à avoir été disponible avec une boîte automatique en option. Cette boîte baptisée Tiptronic permettait de changer de rapport manuellement lorsque le conducteur le désirait. Ce n'étaient pas les seules évolutions de la 964 en matière de confort et d'agrément puisqu'elle était aussi équipée de

la direction assistée et de l'ABS en série ce qui facilite grandement l'utilisation de l'auto au quotidien. Comme sur les dernières Carrera 3.2, la capote est entièrement automatique, mais elle ne fonctionne qu'à l'arrêt.

Les 964 Carrera sont encore dans une période où elles commencent à avoir "de la bouteille" mais ne nécessitent pas encore véritablement de restauration ce qui impose d'être particulièrement vigilant au moment de l'achat. Au niveau de la carrosserie, il n'y a pas véritablement de point faible en dehors de la corrosion

autour de la braise de pare-brise, mais cela se voit tout de suite, et comme pour tout cabriolet, il est indispensable de s'assurer du bon fonctionnement de la capote tant à l'ouverture qu'à la fermeture.

Les autres soucis que vous pouvez éventuellement rencontrer avec une 964 sont liés au double allumage qui doit être révisé très régulièrement : tous les 80 000 km ou tous les 5 ans. Avant l'achat, assurez-vous que cela a été fait et surtout, que l'on ne s'est pas contenté d'un simple changement de courroie...

FICHE TECHNIQUE

Moteur	6 cylindres à plat refroidi par air Injection Bosch DME
Cylindrée	3 600 cm ³
Puissance	250 ch à 6 100 tr/mn
Couple	310 Nm à 4 800 tr/mn
Poids	1 400/1 500 kg
Poids/puiss.	5,60/6,00 kg/ch

PERFORMANCES ET CONSOMMATION (DONNÉES USINE)

Vitesse maxi	260 km/h
0 à 100 km/h	5,7 s
Conso mixte	11,5 l/100 km

LA COTE RS MAGAZINE

964 Carrera 4 cabriolet	1990/94	44 000 €	34 000 €	22 000 €
964 Carrera 2 cabriolet	1990/94	45 000 €	35 000 €	24 000 €

→ La 964 Carrera 2 cabriolet dans RS magazine
Dossier occasion dans le numéro 135



- 1990-1994
- 250 ch
- 1 400/1 500 kg
- 260 km/h



DOSSIER SPÉCIAL 911 "À AIR" DE 25 À 40 000 €... POUR LES LOISIRS

- 1978-1983
- 180 à 204 ch
- 1 160 kg
- 235 km/h



911 SC



Initialement prévue pour être la dernière 911 ? La SC a en réalité été la première de la renaissance de ce modèle mythique pour ne pas dire "culte".

Bénéficiant à la fois de la base moteur de la 911 Turbo prévu pour encaisser des contraintes largement supérieures et de la carrosserie galvanisée, la 911 SC est l'une des 911 les plus fiables et résistant le mieux au fil des ans.

Cela ne veut pas dire qu'elles ne vieillissent pas ou n'ont pas besoin d'entretien, mais certaines d'entre-elles, bien suivies, ont

dépassé les 800 000 km ce qui est plus que rarissime pour une sportive.

Si la 911 SC n'a pas vraiment de point faible, âge et kilométrage aidant, il faut surveiller quelques points bien connus des amateurs comme la corrosion sous les ailes avant, la commande de boîte et les périphériques de l'injection mécanique, sans oublier l'entretien général, cela va de soi.

Attention également aux modèles "améliorés" ou "fiabilisés" car certaines de ces modifications vont parfois à l'encontre du

bon fonctionnement de la voiture, certaines pièces ayant volontairement une résistance limitée pour "faire fusible" en cas de souci et si ce rôle de fusible n'existe plus, à terme, les dégâts sont beaucoup plus conséquents et sur des pièces beaucoup plus coûteuses.

Si vous voulez rouler tous les jours avec une 911 SC ce qui est encore tout à fait réaliste car elle est aussi fiable qu'économique, il faut simplement s'assurer à la fois de son état, de son entretien et de l'absence de ces soit disant améliorations...

FICHE TECHNIQUE

Moteur	6 cylindres à plat refroidi par air Injection Bosch L-Jetronic
Cylindrée	2 994 cm ³
Puissance	204 ch à 5 900 tr/mn
Couple	267 Nm à 4 300 tr/mn
Poids	1 160 kg
Poids/puiss.	5,69 kg/ch

PERFORMANCES ET CONSOMMATION (DONNÉES USINE)

Vitesse maxi	235 km/h
0 à 100 km/h	6,8 s
Conso mixte	10,4 l/100 km

LA COTE RS MAGAZINE

Millésime	Hors normes	Excellent	Bon
1978/80	34 000 €	21 000 €	12 000 €
1981/83	35 000 €	22 000 €	13 000 €

→ La 911 SC dans RS magazine
Dossier occasion dans le numéro 143

