

PERFORMANCES

Données Usine

Vitesse maxi. 260 km/h

0 à 100 km/h 5,7 s

Conso mixte 11,5 l/100 km

964 SPEEDSTER

**Le jaune lui va si bien...**



Le Speedster, c'est tout sauf une Porsche discrète, alors autant assumer jusqu'au bout en le choisissant d'une couleur qui "claque" comme ce superbe jaune qui ne passe pas inaperçu.





## Fiche technique

<b>Moteur</b>	Type 64.02 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
<b>Cylindrée</b>	3 600 cm <sup>3</sup>
<b>Al. x course</b>	100 mm x 76,4 mm
<b>Taux de comp.</b>	11,3:1
<b>Puissance</b>	250 ch à 6 100 tr/mn
<b>Couple</b>	310 Nm à 4 800 tr/mn
<b>Alimentation</b>	Injection Bosch DME
<b>Transmission</b>	Boîte 5 rapports G50.03
<b>Train avant</b>	McPherson triangulé Ressorts hélicoïdaux Barre anti-roulis
<b>Train arrière</b>	Bras semi-tirés Ressorts hélicoïdaux Barre anti-roulis
<b>Freins</b>	4 disques ventilés 298 x 28 mm à l'avant 299x24 mm à l'arrière Etriers à 4 pistons en alu Assistance et ABS
<b>Jantes</b>	7 j x 17 à l'avant 8 j x 17 à l'arrière
<b>Pneus</b>	205/50 zr 17 à l'avant 255/40 zr 17 à l'arrière
<b>Dim. (L x l x h)</b>	4 250 x 1 652 x 1 280 mm
<b>Voies Av / Ar</b>	1 374 / 1 374 mm
<b>Empattement</b>	2 272 mm
<b>Réservoir</b>	77 l
<b>Coffre</b>	88 l
<b>Cx</b>	0,32
<b>Poids</b>	1 350 kg
<b>Poids/puiss.</b>	5,40 kg/ch
<b>Production</b>	930 exemplaires

Les premiers Speedster sont apparus chez Porsche au milieu des années 50 afin de rendre la 356 plus compétitive en course grâce à une réduction de son poids et à une aérodynamique plus favorable en raison de son tout petit pare-brise. Cependant, le Speedster a disparu du catalogue Porsche dès 1959 quand il a été remplacé par le Convertible, une version plus confortable et mieux équipée. Lorsque le Speedster est réapparu à la fin des années 80, sa vocation n'était plus du tout la même. De sportive pure et dure, il était devenu un "jouet" pour amateur de belles voitures et d'originalité tout en dyna-

**« Porsche décide de présenter la Carrera 3.2 Speedster ClubSport au salon de Francfort 1987 pour faire parler de la 911, créer le buzz comme on dit aujourd'hui »**

misant l'image d'une Carrera 3.2 en fin de carrière et en aidant Porsche à écouler ses stocks de carrosseries selon les mauvaises langues. Il est vrai qu'à la fin des années 80, la 911 qui n'a pas évolué esthétiquement depuis 1974 a de plus en plus de mal à séduire une clientèle que la concurrence s'efforce d'attirer à l'aide de modèles nettement plus modernes et performants.

Porsche qui travaille assidûment sur la 964 a néanmoins besoin de vendre des Carrera 3.2 et il fait feu de tout bois : version ClubSport, Turbo boîte 5, Turbo Targa et cabriolet, série Jubilé, série anniversaire et... un Speedster qui refait son apparition au catalogue après avoir été la vedette de quelques salons.

### Pas prévu

En fait, la Carrera 3.2 Speedster n'aurait jamais du voir le jour puisque lorsque la production d'un nouveau Speedster est décidée le 17 mars 1987, il s'agit d'une version de la future 964. Cependant, Porsche décide de présenter une Carrera 3.2 Speedster ClubSport au salon de Francfort 1987 pour

faire parler de la 911, créer le buzz comme on dit aujourd'hui. Ce Speedster ClubSport ne possédait ni pare-brise ni capote, mais un immense capot en plastique recouvrant tout l'habitacle. Il 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 ce qui incita Porsche à lancer un Speedster sur la base de la Carrera 3.2 Turbo Look. Celui-ci fut une vraie réussite commerciale, mais il avait placé la barre très haut en matière de design avec une ligne très trapue qui possédait une agressivité naturelle particulièrement séduisante pour les amateurs de 911.

En parallèle, Porsche continuait à travailler sur le Speedster 964 dont le lancement en production fut décidé le 9 janvier 1990 pour une commercialisation fin 1992 pour le millésime 1993. Le Speedster est construit sur la base du cabriolet dont 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. La tôlerie des portes est aussi légèrement différente, le Speedster ne disposant pas de déflecteur latéral fixe. Le pare-brise spécifique au Speedster est fixé par un boulon inférieur, un latéral et un troisième longitudinal, un joint en caoutchouc venant assurer l'étanchéité inférieure du pare-brise. La capote est constituée d'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. Elle se manipule entièrement à la main après avoir dégagé l'imposant cache en fibre de verre qui recouvre la

### LA PRODUCTION ET LES NUMÉROS DE SÉRIE

Selon les documentations officielles Porsche, la 964 Speedster a été produite pour les millésimes 1993 et 1994 en version européenne et en version américaine, mais tous les Speedsters étaient identifiés comme millésime 1994 avec la lettre R en dixième position du numéro de série.

En revanche, il semblerait, toujours selon cette documentation officielle, que les numéros de moteurs correspondent bien aux différents millésimes.

Enfin, pour compliquer encore les choses, les boîtes, qu'elles soient mécaniques ou Tiptronic, ne sont pas du même type sur les versions européennes et américaines...

• Millésime 1993

Version européenne à partir de wpoz64zrs455061

Version US à partir de wpoz64zrs465061

Moteur type 64.01 à partir de 62p00501 (boîte mécanique) ou type 64.02 à partir de 62p50501 (boîte Tiptronic)

Boîte Tiptronic type A50.02 à partir de a5002p1002001 (version européenne) ou type A50.03 à partir de a5003p1002001 (version US)

• Millésime 1994

Version européenne

à partir de

wpoz64zrs455061

Version US à partir de

wpoz64zrs465061

Moteur type 64.01 à

partir de 62r00501

(boîte mécanique) ou

type 64.02 à partir

de 62r50501 (boîte

Tiptronic)

Boîte Tiptronic type

A50.02 à partir

de a5002r102001

(version européenne)

ou type A50.03

à partir de

a5003r1002001





LA COTE RS MAGAZINE DE LA 964 SPEEDSTER

Millésime	Hors normes	Excellent	Bon	Passable
1993/94	115/135 000 €	89 000 €	55 000 €	28/33 000 €



partie arrière de l'habitacle. Bien que la 964 Speedster se veuille une version simplifiée de la 911, son niveau d'équipement est très proche de celui du cabriolet à quelques détails près. Ainsi, la 964 possède des vitres électriques, mais les garnitures de portes sont celles de la RS, tout comme les rétroviseurs à réglage manuel... En revanche, les sièges garnis de cuir se règlent électriquement en hauteur, le réglage électrique intégral ou les sièges sport étant en option. Côté sécurité ou agrément de conduite, le Speedster est équipé de deux airbags, de l'ABS et de la direction assistée comme toutes les 964 du millésime 1993. En option, il est également possible d'avoir tout ce que Porsche propose sur les autres modèles de la gamme pour autant que cela soit compatible avec la carrosserie du Speedster. On peut ainsi choisir la boîte Tiptronic ou la climatisation, mais pas la capote électrique... Il est nettement plus aisé de s'installer au

volant d'un Speedster lorsque la capote est ouverte, mais cela reste praticable lorsque le toit est fermé, beaucoup plus que sur une 356 par exemple. Au volant, on retrouve immédiatement l'univers familier de la 911. Le petit pare-brise est suffisamment haut pour offrir une visibilité satisfaisante, mais comme on est assis assez bas dans les baquets de RS, on n'a pas trop de courants d'air à condition de rouler fenêtres fermées. Avec la capote en place, on se sent un peu engoncé, mais cela n'est pas pire que dans un Boxster par exemple. Il n'est pas nécessaire de parcourir de longues distances au volant du Speedster pour apprécier les sensations de liberté offertes par le petit pare-brise qui permet de profiter pleinement de l'environnement dans lequel on roule. Contrairement au Speedster 356 qui était une pure sportive, la 964 Speedster est une voiture qui s'apprécie aussi lorsqu'on flâne sur les petites routes où en bord de mer... ■

Le point de vue du professionnel

DAVID MARCIANO  
SPEEDSTAR

La 964 Speedster a longtemps vécu dans l'ombre de la 911 Carrera 3.2 Speedster. Heureusement, cette injustice est réparée et cette superbe 911 est enfin rentrée dans la lumière, entre autre tirée vers le haut par l'emballement du marché des Porsche Classic qui sévit depuis deux ans. D'ailleurs, les modèles dans un état exceptionnel et très faiblement kilométrés, notamment dans des teintes atypiques comme cet exemplaire peuvent se vendre à des prix nettement supérieurs aux cotes de référence dans l'univers de la Porsche. De plus, si c'est une authentique descendante de la lignée des Speedster, elle y ajoute une modernité qui la rend plus facilement utilisable que la Carrera 3.2 Speedster dénuée de direction assistée et d'ABS.

Les baquets de RS sont beaucoup plus dans l'esprit "Speedster" que les sièges de série



Si des clignotants blancs seraient mieux assortis avec la peinture jaune, ils étaient orange d'origine sur tous les Speedster



Malgré les apparences, le pare-brise est différent de celui des Speedster 3.2



Le capot en fibre de verre contribue énormément au look unique du Speedster



La capote du Speedster se manipule entièrement à la main

La mécanique est strictement identique à celle des coupés



« Bien que la 964 Speedster se veuille une version simplifiée de la 911, son niveau d'équipement est très proche de celui du cabriolet à quelques détails près »



Les vitres latérales du Speedster ont une forme très particulière



Ce volant sans airbag est plus dans l'esprit du Speedster que le gros volant des coupés

