

964 ANNIVERSAIRE

Cette 964 Anniversaire, qui approche les 250 000 km est accompagnée d'un dossier particulièrement fourni qui permet de retracer le coût des 60 000 km parcourus entre 2004 et 2011... par un propriétaire pour qui entretien rime avec maniaquerie, pour ne pas dire remise à neuf : et ce n'est pas nous qui nous en plaignons !

TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS DAVID PELL



Entretien ou "restauration" ?

PERFORMANCES

Données Usine

Vitesse maxi	255 km/h
0 à 100 Km/h	5,7 s
Conso mixte	11,8 l/100 km

Le carnet d'entretien d'origine ayant été intégralement tamponné, il a fallu en commander un second chez Porsche !

Le moteur de la série anniversaire est identique à celui des 964 Carrera

Les jantes Cup de 17 pouces de diamètre sont identiques à celles de la Turbo

La 964 Anniversaire reprend la carrosserie élargie de la Turbo, mais sans l'aileron arrière

Malgré les 245 000 km, le cuir du levier de vitesses est à peine usé



Sur une voiture de cet âge et de ce kilométrage, il est indispensable de soulever les moquettes du coffre pour contrôler l'état du châssis

L'état des étriers est de l'entretien global

souvent révélateur d'une voiture

Cette 964 Anniversaire a reçu des sièges à réglage électrique intégral

Cette 964 Anniversaire affiche fièrement ses 245 000 km

Le numéro de chaque exemplaire est gravé sur une plaque lisible à travers la lunette arrière



Un dossier de factures aussi complet, cela inspire forcément confiance



LES RÉVISIONS

3 février 2004	188 406 km	Révision principale (720 €)
10 juillet 2004	194 678 km	Vidange (160 €)
19 novembre 2004	200 410 km	Révision principale (840 €)
29 novembre 2005	218 879 km	Révision principale (660 €)
31 mars 2006	223 796 km	Révision intermédiaire (360 €)
2 novembre 2006	227 706 km	Révision principale (810 €)
15 mars 2007	234 395 km	Révision intermédiaire (456 €)
2 novembre 2007	236 206 km	Révision principale (864 €)
16 octobre 2008	237 958 km	Révision intermédiaire (544,80 €)
9 septembre 2010	243 455 km	Révision principale (828 €)
8 avril 2011	245 544 km	Révision principale (720 €)

LES TRAVAUX ESTHÉTIQUES

20 novembre 2006	Remplacement du capot moteur (884,40 €)
19 janvier 2007	Rénovation des jantes et peinture d'une porte (1 729,20 €)
7 octobre 2009	Rénovation de l'habitacle (2 688 €)
27 novembre 2009	Remplacement du bouclier avant et peinture du bloc avant (3 480 €)

LE REMPLACEMENT DES PIÈCES D'USURE

10 juillet 2004	194 678 km	Remplacement des amortisseurs arrière (960 €)
19 novembre 2004	200 410 km	Remplacement des disques et étriers avant (1 200 €)
26 mars 2005	209 199 km	Remplacement des disques et étriers arrière (1 027,20 €)
31 mars 2006	223 796 km	Remplacement des plaquettes (180 €)
13 mars 2007	234 395 km	Remplacement des pneus (840 €)
27 mars 2007	234 451 km	Remplacement des disques et plaquettes (1 008 €)
12 août 2008	237 694 km	Remplacement des amortisseurs avant (1 044 €)
20 octobre 2009	240 014 km	Remplacement des pneus (708 €)
30 mars 2010	243 290 km	Remplacement des pneus (1 080 €)
9 septembre 2010	243 455 km	Remplacement plaquettes et durits (1 032 €)
18 février 2011	245 406 km	Remplacement des pneus (732 €)

LES PRINCIPALES RÉPARATIONS

31 mars 2004	192 354 km	Remplacement de l'embrayage (1 838,40 €)
19 novembre 2004	200 410 km	Remplacement des phares et de la barre antiroulis arrière (2 496 €)
14 novembre 2005	218 237 km	Révision du chauffage, du double allumage et de la suspension arrière (3 925,20 €)
2 mars 2006	222 331 km	Remplacement du démarreur (804 €)
27 mars 2007	234 451 km	Eclairage compteurs, moteur de siège électrique, moteur d'essuie-glace et divers problèmes électriques (2 516,40 €)
2 novembre 2007	236 206 km	Remplacement des tôles de refroidissement moteur (1 251,60 €)
23 mars 2008	237 669 km	Remplacement des transmissions (1 755,60 €)
20 juin 2008	237 694 km	Remplacement de la batterie et recherche de fuite électrique (1 324,80 €)
31 janvier 2009	238 760 km	Remplacement de l'alternateur (2 721,60 €)
17 septembre 2009	238 936 km	Réfection du haut moteur et remplacement des ressorts de soupapes (9 298,80 €)
9 décembre 2010	244 140 km	Remplacement du contacteur des lave-phares et d'un moteur de vitres électriques (912 €)
18 février 2011	245 406 km	Révision de la climatisation (1 119,60 €)
8 avril 2011	245 544 km	Réglage du train arrière, remplacement de silentblochs, de joints, de raccords et de tuyaux d'huile (5 264,40 €)
8 août 2011	245 563 km	Remplacement du contacteur d'airbag (517,20 €)

La 964 Anniversaire, créée pour célébrer les 30 ans de la 911 a été conçue sur la base de la 964 Carrera 4 dont elle reprend intégralement, c'est le cas de le dire, la chaîne cinématique : moteur 6 cylindres à plat refroidi par air délivrant 250 ch, boîte mécanique à 5 rapports, transmission intégrale par différentiel épicycloïdal central, train avant McPherson triangulé avec ressorts hélicoïdaux, train arrière à bras semi-tirés et ressorts hélicoïdaux et freins à disques ventilés pincés par des étriers à 4 pistons complétés par un ABS.

Cependant, de légères différences existent au niveau des transmissions et des portemoyeux puisque la 964 Anniversaire est dotée d'une carrosserie élargie similaire à celle de la Turbo dont elle reprend d'ailleurs les jantes de 17 pouces de diamètre et de 7 pouces de large à l'avant, contre 9 pouces à l'arrière. Côté équipement intérieur, on est là aussi plus proche de la Turbo que de la Carrera avec un intérieur full cuir et, en option, le toit ouvrant, les sièges électriques ou l'essuie-glace arrière. A priori innocents, ces équipements peuvent avoir un impact non négligeable sur le coût

d'entretien, surtout au bout de 17 ans et de 250 000 km comme nous allons le voir. En dehors de ces "petits soucis" électriques, le coût d'utilisation d'une voiture dépend de plusieurs paramètres qui s'additionnent, ne rêvons pas. Certains sont liés à la simple possession de l'auto comme sa dépréciation ou son assurance tandis que d'autres sont fonction de son utilisation, comme le carburant ou les pneumatiques. Globalement, ces frais se classent en trois familles : les frais fixes qui correspondent aux dépenses obligatoires, que vous roulez

ou pas ; les frais proportionnels qui augmentent avec les kilomètres ; et les frais variables qui sont constants pour chaque kilomètre parcouru. Le carburant, par exemple, rentre dans cette dernière catégorie : que vous parcouriez 2 000 ou 10 000 km par an, votre auto aura toujours besoin de ses 12 litres d'essence aux 100 kilomètres...

Les frais fixes

Aujourd'hui, l'assurance est le principal frais fixe lié à la possession d'une auto. Selon l'âge de la voiture, le profil du conducteur et le type de



« Mieux vaut une auto avec un kilométrage élevé mais un entretien clair et documenté qu'une voiture à la tracabilité opaque »

« La 964 Anniversaire produite à 911 exemplaires jouit d'un capital séduction qui lui vaut son lot d'inconditionnels »



L'habitacle a été rénové en 2009, mais les cuirs sont d'origine

garanties choisies, le coût de l'assurance peut varier dans des proportions de 1 à 5 pour une même voiture. Dans le cas présent, cette 964 est assurée en tous risques par un conducteur de plus de 50 ans habitant en région parisienne et possédant une autre voiture pour ses déplacements usuels. Cela correspond au profil de la majorité des propriétaires de 964 Anniversaire (de 911 d'ailleurs) qui sont rarement les seules voitures du foyer. Aujourd'hui, il est possible d'assurer une 964 Anniversaire en tous risques pour environ 1 100 € par an, voire moins si l'on n'habite pas en région parisienne. En parallèle d'une bonne assurance, et pour avoir un maximum de chances d'être bien remboursé en cas de sinistre, il est vivement conseillé de faire expertiser son auto tous les deux ans. Cela ne coûte qu'une poignée d'Euros et lorsqu'un problème survient, vous n'avez aucune difficulté à prouver la valeur de votre auto face à des compagnies qui n'ont qu'une idée : rembourser le moins possible !

Les frais proportionnels

Les frais proportionnels augmentent avec l'utilisation de la voiture. C'est le cas de la dépréciation qui est à la fois liée à l'âge et au kilométrage. Dans ce domaine, le cas de la 964 Anniversaire est un peu particulier puisque sa cote est particulièrement stable depuis quelques années, les belles voitures ayant même plutôt tendance à prendre de la valeur. Mais si vous voulez conserver la valeur de votre 964, il faut la bichonner : la valeur d'une Porsche fatiguée baisse tous les ans, même quand il s'agit d'une 911. Nous ne prenons jamais en compte la dépréciation d'une auto dans notre calcul de prix de revient car celle-ci ne peut se calculer qu'au moment de la vente de l'auto, mais comme on vient de le voir, c'est un poste négligeable pour une 964 Anniversaire. L'entretien fait également partie des frais proportionnels car une partie ne dépend pas

du kilométrage. En effet, un double allumeur se remplace tous les 10 ans, que vous ayez accomplis 10 ou 80 000 km car le caoutchouc se dessèche avec le temps. C'est aussi le cas de tous les liquides et lubrifiants qui doivent être remplacés régulièrement car ils se chargent d'humidité avec le temps et perdent de leur efficacité. Sur la 964, ils sont un peu moins nombreux que sur les voitures actuelles grâce au moteur refroidi par air. On pense spontanément à la vidange du moteur (avec remplacement du filtre, cela va de soi) qui doit s'effectuer tous les ans ou tous les 10 000 km. Avec les huiles modernes plus résistantes que les huiles d'époque, certains estiment qu'il est possible d'espacer les vidanges à 2 ans et 20 000 km. Si l'auto ne fait que de l'autoroute à vitesse modérée, c'est envisageable, mais en cas d'utilisation intensive ou en ville, c'est vivement déconseillé car cela ne fait qu'accélérer l'usure du moteur. En revanche, on oublie plus facilement de remplacer l'huile de boîte ou le liquide de freins. Pour la première, cela se traduit par des bruits de transmission et des vitesses plus difficiles à passer. On ne compte plus les propriétaires

deux ans, mais il est conseillé, par sécurité, de le faire tous les ans, surtout si on adopte une conduite sportive ou que l'on habite dans une région montagneuse.

Les frais variables

Cette catégorie de dépenses couvre les frais directement liés à l'utilisation de l'auto comme le carburant, les pneus ou les plaquettes de frein qui ne s'usent que si l'on s'en sert pour reprendre le slogan célèbre. Cela dit, les pneus doivent aussi se remplacer au bout de 5 ans, même s'ils ne sont pas usés, le caoutchouc se desséchant avec le temps et les pneus perdant de leur adhérence. Au-delà des consommables, on trouve ici la plupart des pièces d'usure. Sur la 964, elles sont relativement peu nombreuses en dehors des freins, des pneus et de l'embrayage. Il arrive qu'il faille parfois remplacer un roulement ou une ampoule, mais il n'y a pas les frais récurrents que l'on peut trouver sur une Ferrari par exemple avec les courroies de distribution... Si l'embrayage des 964 est plutôt résistant, il a ici été changé à 192 354 km, les pneus et les freins peuvent s'user très vite quand on adopte une conduite sportive.

En pratique, leur durée de vie peut varier de moins de 10 000 km à plus de 30 000... Sur cette 964 Anniversaire, les pneus ont été remplacés en moyenne tous les 12 000 km au cours

des 7 dernières années tandis que les plaquettes de frein ont affiché une durée moyenne de près de 20 000 km.

Les... impondérables !

Ils existent, même sur une 964... Quel propriétaire n'a jamais eu à remplacer un mécanisme de toit ouvrant ou un moteur de glace électrique, voire un relais DME ? Les impondérables étant par définition imprévisibles, impossible d'anticiper ou de quantifier ce poste, mais il est possible de le réduire au maximum en procédant à un entretien préventif rigoureux. Cela n'empêchera jamais un relais

LA COTE RS MAGAZINE DE LA 964 ANNIVERSAIRE

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figure en page 118.

	Millésime	Hors normes	Excellent	Bon	Passable
964 Anniversaire	1993/94	45 000 €	37 000 €	28 000 €	14/23 000 €

qui croyaient leur boîte sur le point de rendre l'âme et ont retrouvé une boîte "comme neuve" après une simple vidange. En ce qui concerne le liquide de freins, en usage courant, rien ne laisse présager d'un futur souci. En revanche, il suffit de descendre un col de montagne avec un liquide ancien pour qu'il s'échauffe et se mette à bouillir. Dans ce cas, les bulles d'air rendent le freinage de moins en moins efficace et la pédale de plus en plus molle au point de se retrouver sans freins du tout. Parfois on sent la chose arriver, parfois, cela survient sans prévenir... Le remplacement du liquide de freins doit normalement se faire tous les

Le point de vue du professionnel



DAVID MARCIANO (SPEEDSTAR)

Cette 964 Anniversaire démontre qu'il ne faut pas avoir peur des voitures fortement kilométrées lorsqu'elles sont accompagnées d'un dossier d'entretien complet. Et celui-ci relève de l'exceptionnel !

Il ne faut pas non plus se faire d'illusions, avec le temps, les kilométrages des 911 à moteur refroidi par air augmentent forcément. Mieux vaut un "vrai" 200 000 km bien documenté qu'un "faux" 100 000 km.

Aujourd'hui, de toute façon, sur ces voitures, l'état compte bien davantage que le kilométrage. Dans ce domaine, cette auto est un "sans faute", son propriétaire l'ayant entretenu avec un soin frisant la maniaquerie.



LES OPTIONS DE CETTE 964 ANNIVERSAIRE

Grâce à l'étiquette collée sous le capot lors de la construction de l'auto, il est possible de connaître les options choisies par le premier acheteur de l'auto.

- C00 Livraison en Allemagne
- 096 Modèle anniversaire
- 139 Siège gauche chauffant
- 327 Radio Blaupunkt Klön
- 339 Transmission intégrale
- 340 Siège droit chauffant
- 425 Essuie-glace arrière
- 437 Siège gauche électrique
- 438 Siège droit électrique
- 454 Régulateur de vitesse
- 573 Climatisation
- 650 Toit ouvrant électrique
- 659 ODB

IDENTIFICATION ET NUMÉROS DE SÉRIE

Les 964 Anniversaire ont été produites à 911 exemplaires, de mars à décembre 1993, ce qui correspond aux millésimes 1993 jusqu'en août 1993 puis 1994 à partir de septembre.

Elles ne sont pas différenciées des autres 964 Anniversaire au niveau du numéro de série, mais la série Anniversaire correspondrait au code option 096 qui doit figurer dans la liste des codes imprimés sur l'étiquette collée sous le capot avant et sur le carnet d'entretien. Pourquoi le conditionnel ? Tout simplement parce que ces codes option provenant de la documentation officielle Porsche ne semblent pas toujours figurer sur les étiquettes de voitures à l'authenticité incontestable...

On trouve le numéro de série sur une languette métallique à l'arrière de la roue de secours, derrière le pare-brise et sur la plaque constructeur située sur le côté gauche du coffre avant.

Millésime 1993 : à partir de wpoz96zps400061 (moteur à partir de 62p00501)
Millésime 1994 : à partir de wpoz96zrs400061 (moteur à partir de 62r00501)

ZOOM



LES SPÉCIFICITÉS DE LA SÉRIE ANNIVERSAIRE

Outre les nombreuses options montées en série, la série Anniversaire possède quelques particularités que l'on ne retrouve sur aucune autre 964.

La première est la double plaque numérotée placée à la base de la lunette arrière. Celle qui est orientée vers l'extérieur est gravée dans le bon sens tandis que celle qui est dirigée vers l'avant est gravée à l'envers pour que le conducteur puisse la lire lorsqu'il regarde dans le rétroviseur !

Le logo 911 souligné d'une barrette marquée "30 Jahre" (ce qui signifie 30^{ème} anniversaire en allemand) placé sur le capot arrière est également réservé à cette série limitée. On retrouve ce même 911 stylisé sur le dossier des sièges arrière.

Enfin, la peinture Viola métallisée et le cuir gris Rubicon, une couleur que l'on retrouve également sur les fonds de compteurs, sont spécifiques à la série Anniversaire, mais certaines voitures ont été livrées en gris argent métallisé avec un intérieur en cuir noir à la demande de leur acheteur initial.

DME de claquer, mais vous réduirez vos chances d'être immobilisé avec une voiture au bord de la route...

Cela dit, la 964 fait honneur à la réputation de fiabilité de la 911 et celle qui était tant décriée à une époque semble retrouver grâce aux yeux des amateurs.

Elle est néanmoins plus coûteuse à entretenir que ses aînées, non pas qu'elle nécessite des interventions plus fréquentes, mais tout simplement parce que celles-ci sont plus complexes. La 964 possède par exemple 12 bougies en raison de son double allumage et l'une d'entre elles est particulièrement difficile d'accès. Le réglage des culbuteurs est aussi plus long que sur la Carrera 3.2 car il est nécessaire de déposer une bonne partie de l'échappement pour accéder aux culasses...

En outre, au fil du temps et des kilomètres, le remplacement de certaines pièces devient indispensable, ce qui explique le coût des réparations de ce modèle, mais il faut bien admettre que son propriétaire semblait particulièrement soigneux.

Il n'empêche que le remplacement de l'alternateur à 234 000 km, celui des phares dont la parabole s'était corrodée à 200 000 km, ou encore d'un moteur de vitres électriques à 244 000 km n'ont rien d'anormal, tout comme la réfection du haut moteur à 238 936 km...

La synthèse

Pour cette 964 Anniversaire, nous possédons le dossier d'entretien depuis février 2004 où elle avait alors 188 406 km. Elle en a aujourd'hui 245 563, ce qui représente une moyenne de 8 200 km par an, mais le dossier d'entretien démontre qu'elle a surtout été utilisée jusqu'en 2007, car elle n'a parcouru que 10 000 km au cours des 4 dernières années contre 50 000 km durant les trois années précédentes !

Durant cette période, elle ne semble pas avoir connu de soucis particuliers en dehors d'une remise en état du haut moteur à 238 936 km, ce qui n'a rien de choquant, mais représente une dépense de près de 9 300 € en comptant les autres opérations réalisées à cette occa-

sion, profitant du démontage du moteur.

L'analyse du dossier d'entretien révèle également de nombreuses interventions pour résoudre ce que certains considèrent comme "des bricoles" mais qui contribuent à l'agrément d'utilisation d'une auto comme le remplacement des joints de toit ouvrant, des silentblochs de barres stabilisatrices ou la remise en état du régulateur de vitesse... Le propriétaire de cette auto n'a pas non plus regardé à la dépense sur le plan esthétique puisqu'il a dépensé près de 8 850 € en 7 ans pour faire repeindre les jantes, rénover l'habitacle, repeindre le bouclier avant ou encore faire reprendre des points de corrosion superficielle. Certes, c'est beaucoup d'argent, mais maintenir une voiture en parfait état, même une Porsche, cela a un coût, il ne faut pas se leurrer !

Toutes les révisions et tous les travaux ayant été effectués chez Porsche, cela permet de constater que les tarifs pratiqués par le constructeur ne sont pas si élevés que cela.

Hors réparations mécaniques et travaux de carrosserie, le prix de revient du kilomètre s'élève à 64 centimes, assurance, carburant, révisions, pneus, amortisseurs et freins compris. C'est certes un peu plus élevé que ce que nous avons trouvé sur des études précédentes, mais ce propriétaire a effectué beaucoup de travaux comme le remplacement régulier des pneus, celui des disques de frein et des amortisseurs ce qui augmente le prix de revient sur la période, mais permettra à l'acheteur de rouler tranquille puisque ces travaux ne seront pas à prévoir avant plusieurs dizaines de milliers de kilomètres.

Ce coût se décompose de la façon suivante : 20 centimes par kilomètre de carburant, c'est le poste qui a le plus augmenté ces dernières années, 14 centimes d'assurance, 13 centimes pour les révisions périodiques, 8 centimes pour les freins, 6 centimes pour les pneus et 3 centimes pour les amortisseurs.

A cela s'ajoutent les réparations : 16 centimes pour la réfection moteur, mais il serait plus exact d'amortir ce coût sur les 238 936 km parcourus avant l'intervention plutôt que sur

Fiche technique

Moteur	Type M64.01 6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête Entraînés par chaîne Graissage par carter sec Refroidissement par air 3 600 cm ³ 100 mm x 76,4 mm 11,3:1
Cylindrée	250 ch à 6 100 tr/mn
Al. x course	310 Nm à 4 800 tr/mn
Taux de comp.	Bosch Motronic DME
Puissance	4 roues motrices
Couple	Boîte mécanique 6 rapports G64.00
Alimentation	McPherson triangulé
Transmission	Ressorts hélicoïdaux Barre anti-roulis Bras semi-tirés Ressorts hélicoïdaux Barre anti-roulis
Train avant	4 disques ventilés 298x28 mm à l'avant 299x28 mm à l'arrière Étriers à 4 pistons Assistance et ABS
Train arrière	7j x 17 à l'avant 9j x 17 à l'arrière
Freins	205/50 zr 17 à l'avant 255/40 zr 17 à l'arrière 4 250 x 1 775 x 1 310 mm 1 434 / 1 493 mm 2 272 mm
Jantes	Réservoir 77 l
Pneus	Coffre 88 l
Dim. (L x l x h)	Cx 0,36
Voies Av / Ar	Poids 1 500 kg
Empattement	Poids/puiss. 6,00 kg/ch
Réservoir	Prix neuf (1993) 74 600 € hors options
Coffre	Production 911 exemplaires
Cx	

la période étudiée ce qui ramène ce coût à 4 centimes du kilomètre. Pour le reste, le coût est de 62 centimes du kilomètre, mais il est là aussi très facile de réduire ce poste en réalisant de petites interventions soi-même, le propriétaire confiant même à Porsche le soin de remplacer... les balais d'essuie-glace. En tout cas, voici une auto qui, non contente d'avoir été entretenue avec un soin tout particulier a carrément été maintenue à niveau comme l'aurait été une voiture achetée neuve par son propriétaire !

« L'intégralité de l'entretien de cette 911 a été réalisée en Centre Porsche »

