964 Carrera 2 cabriolet

Moderne et classique à la fois

Une 911 cabriolet moderne, pas trop chère, bien équipée, sans soucis au look traditionnel de la 911, ne cherchez pas, il n'y en a qu'une, la 964 cabriolet ! Bien motorisée avec ses 250 ch, confortable, facile à conduire avec sa direction assistée et son ABS, bien équipée, la "Carrera 2" est indéniablement une valeur sûre qui rejoint progressivement le clan des 911 Youngtimer en attirant de plus en plus d'adeptes, le charme du cabriolet renforçant son capital séduction. Mais les beaux exemplaires sont de plus en plus difficiles à dénicher…

Texte Didier Blanc - Photos David Pell

- 1991
- 250 CH
- 1 400 KG
- 260 KM/H

BUDGET : 30/35 000 €

TOUT CE QU'IL FAUT SAVOIR POUR BIEN ACHETER UNE 964 CARRERA 2 CABRIOLET

MOTEUR 6 CYLINDRES À PLAT EN ALUMINIUM • **CYLINDRÉE** 3 600 CM3 • **PUISSANCE** 250 CH À 6 100 TR/MN • **COUPLE** 310 NM À 4 800 TR/MN • **BOÎTE** MÉCANIQUE 5 RAPPORTS • **FREINS** 4 DISQUES VENTILÉS ET ÉTRIERS À 4 PISTONS AVEC ASSISTANCE ET ABS • **JANTES** 6J X 16 À L'AVANT, 8J X 16 À L'ARRIÈRE • **PNEUS** 205/55 ZR 16 À L'AVANT, 225/50 ZR 16 À L'ARRIÈRE • **POIDS** 1 400 KG
VITESSE MAXI 260 KM/H

Histoire

LA PREMIÈRE 911 "MODERNE"

Présentée avec une carrosserie coupé au salon de Francfort 1963, la 911 est commercialisée dès 1964. En dehors de quelques modifications de détails, elle conserve sa carrosserie initiale sans grands changements jusqu'au millésime 1973. Pour 1974, les Américains imposent la présence de pare-chocs résistant à des chocs à basse vitesse sans déformations ni dommages pour l'auto. La carrosserie de la 911 connait alors sa première évolution significative avec l'adoption de gros pare-chocs équipés de soufflets. Cette carrosserie demeurera inchangée jusqu'en 1989, date de l'apparition de la génération 964 qui conserve la ligne traditionnelle de la 911, mais adopte de nouveaux boucliers plus enveloppants et plus aérodynamiques et un châssis profondément modifié puisque plus de 70 % des pièces sont nouvelles. Cette modification esthétique s'accompagne de l'adoption d'un bandeau de feux arrière légèrement incliné et d'un aileron mobile - une première sur une voiture de tourisme - qui se déploie à 80 km/h et se replie lorsque la vitesse descend en dessous de 10 km/h.

Dès la conception de la 911 au début des années 60, une version cabriolet a été prévue, mais il faudra attendre le millésime 1983 pour que celle-ci soit effectivement commercialisée en raison des contraintes réglementaires américaines qui interdisaient virtuellement l'homologation d'un cabriolet en Amérique du Nord jusqu'au début des années 80. Entre temps, dès 1966, Porsche avait élégamment contourné l'obstacle avec la Targa dont l'arceau de sécurité transversal a souvent été copié, mais rarement aussi bien intégré que sur la 911.

Au salon de Francfort 1981, en pleine renaissance de la 911 après une fin des années 70 difficile, les dirigeants de Porsche de l'époque ne croyant plus à l'avenir du moteur en porte-à-faux arrière, un prototype de 911 cabriolet équipé d'une transmission intégrale et d'une carrosserie large de Turbo est présenté au public afin de tester ses réactions.

A peine un an plus tard, la 911 SC cabriolet voit le jour avec une capote traditionnelle en toile dotée d'une lunette en plastique souple, puis suivra la 911 Carrera 3.2 cabriolet. Sur la 964, la 3ème génération de 911 cabriolet, cette capote possède une commande entièrement électrique, mais il est toujours nécessaire d'être à l'arrêt complet pour pouvoir l'actionner. L'arrivée du cabriolet dans la gamme 911 s'est immédiatement répercutée sur les ventes de Targa qui ont inexorablement baissé, au point que la 964 sera la dernière 911 Targa à être proposée avec le toit amovible et l'arceau transversal tel qu'il avait été présenté en 1966.

« La SC avait ouvert le bal des 911 Cabriolet, l'essai ayant été transformé par la Carrera 3.2 l : la 964 y ajoute un indéniable confort d'utilisation ! »

Equipement

VIVE LES OPTIONS !

Au fil des ans, l'équipement de base de la 911 a progressé, mais un grand pas a été franchi avec la 964 qui dispose d'équipements indisponibles jusque-là sur la 911, même en option, à commencer par la direction assistée, l'ABS et un système de chauffage nettement plus efficace que sur les générations précédentes. Au cours de la vie de la 964, cet équipement s'est également enrichi de deux airbags montés en série à partir d'avril 1991 alors qu'ils étaient en option sur les premiers modèles.

Ainsi dotée, la 964 a propulsé la 911 dans l'ère des voitures modernes, la rendant beaucoup plus accessible à la majorité en termes de conduite et plus protectrice en matière de sécurité.

Sur les voitures livrées en France, les sièges en cuir et la climatisation étaient livrés en série, mais il s'agissait d'options sur d'autres marchés. Il faut donc bien s'assurer du niveau d'équipement d'une auto avant de l'acheter, surtout lorsqu'elle est d'origine étrangère.

Comme toujours chez Porsche, la liste des options était longue à commencer par les sièges sport, électriques, chauffants ou avec support lombaire gonflable, ces options étant disponibles ensemble ou séparément.

Le toit ouvrant était également un équipement très apprécié sur les coupés tout comme les différents types de système audio disponibles, les coupés disposant même de 10 haut-parleurs en série à partir du millésime 1992. En revanche, pour le millésime 1993, ce sont les cabriolets qui auront l'exclusivité de l'option Turbo-Look comprenant la carrosserie large mais aussi les suspensions et les freins de la Turbo. 742 voitures équipées de cette option seront fabriquées, mais leur côte s'envole logiquement…

En revanche, Porsche ne proposait pas d'évolution moteur sur la 964 comme ce sera le cas par la suite avec l'option X51 disponible sur les 993 ou les 996. Pour ceux qui trouvent les 250 ch insuffisants, il faudra se tourner vers des préparateurs indépendants, mais est-ce bien nécessaire dans un cabriolet ?

Enfin, le catalogue Tequipement et le département Exclusiv étaient déjà à la disposition des clients fortunés à la recherche d'exclusivité avec toute une liste d'équipements coûteux et… exclusifs.

« La direction assistée et l'ABS propulsent la 964 dans l'ère de la modernité »

Mécanique

NOUVELLE, MAIS ÉPROUVÉE

En 1963, la 911 inaugurait un tout nouveau moteur avec six cylindres à plat refroidis par air. Sur la génération 964, présentée 25 ans plus tard, ni la conception originelle ni les cotes principales du moteur n'ont changé avec un encombrement extérieur similaire et un entraxe entre les cylindres identique. Ce moteur possède toujours un arbre à cames en tête par rangée de cylindres commandé par chaîne actionnant deux soupapes par cylindre. Le refroidissement est assuré par une turbine verticale placée à l'arrière du moteur et par deux radiateurs d'huile : un sur le moteur et l'autre dans l'aile avant droite. Le graissage est assuré par un carter sec avec un réservoir d'huile séparé ce qui nécessite que le moteur soit à température et en marche pour vérifier le niveau d'huile, une précaution souvent oubliée par les non initiés !

En revanche, la 964 inaugure un tout nouveau carter moteur, le quatrième depuis la création de la 911. Au fil des ans, la course du vilebrequin est passée de 66 à 76,4 mm tandis que l'alésage des cylindres a augmenté de 80 à 100 mm. En conséquence, la cylindrée s'est accrue de 1 991 à 3 600 cm³ exactement.

Initialement, ce moteur était alimenté par deux carburateurs triple corps avant de céder la place à l'injection mécanique en 1969, puis l'injection électronique en 1984. Pour la 964, le six cylindres bénéficie d'une gestion électronique intégrale et d'un double allumage afin d'améliorer le rendement tout en diminuant la consommation et la pollution, toutes les 911 étant désormais équipées d'un catalyseur en série. Par rapport à la première 911 offrant 130 ch, la puissance de la 964 a pratiquement doublé puisque son moteur délivre 250 ch à 6 100 tr/mn pour un couple de 310 Nm à 4 800 tr/mn.

Tout comme sur la première 911, la puissance de la 964 est transmise aux roues arrière par l'intermédiaire d'une boîte à 5 rapports, mais celle-ci a autant évolué que le moteur puisqu'il s'agit de la troisième génération appelée G50 est apparue sur la Carrera 3.2 et qui a succédé aux types 901 et 915.

Enfin, la 964 inaugure de toutes nouvelles suspensions, les traditionnelles barres de torsion de la 911 ayant cédé la place à des ressorts hélicoïdaux rendus pratiquement indispensables pour permettre d'installer une transmission intégrale, autre nouveauté de la 964, sur la version Carrera 4.

« Le six cylindres bénéficie d'une gestion électronique intégrale et d'un double allumage afin d'améliorer le rendement tout en diminuant consommation et la pollution »

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

A SAVOIR Quelques particularités de la 964 cabriolet qu'il est toujours utile de connaître…

LAVES PHARES
Le jet à haute pression fonctionne avec le lave-glace lorsque les phares sont allumés.

RÉTROVISEURS
Ils sont identiques à ceux de la 3.2 jusqu'au millésime 1991. A partir de 1992, ils adoptent le design "Cup", tout comme les jantes.

AÉRODYNAMIQUE
L'aileron de la 964 se déploie à 80 km/h et se replie à 10 km/h. C'est le premier aileron mobile monté en série sur une 911.

CARRERA 2
La 964 est la seule 911 à avoir porté le nom de "Carrera 2" afin de bien distinguer la propulsion de la 4 roues motrices, dénommée "Carrera 4".

ECHAPPEMENT
La 964 est équipée d'un catalyseur et de deux silencieux. De nombreux propriétaires suppriment le silencieux central pour mettre un tube "Cup" qui augmente le son dans des proportions raisonnables.

DOSSIERS ARRIÈRE
Afin de laisser de la place pour la capote, les dossiers arrière sont plus courts et plus verticaux que sur le coupé.

RÉGLAGES
D'origine, les sièges de la 964 sont réglables électriquement en hauteur. Tout le reste est en option, y compris les sièges chauffants, bien agréables en hiver.

LES AUTRES VERSIONS

Pour le millésime 1993, la 964 cabriolet a été produite à 742 exemplaires en version Turbo-Look avec les ailes larges et les trains roulants de la Turbo, mais sans aileron ce qui renforce encore son aspect massif. La 964 cabriolet a également été produite en version Carrera 4 avec la transmission intégrale. Extérieurement, rien ne permet de la distinguer de la Carrera 2.

964 CARRERA 2 CABRIOLET TURBO-LOOK

964 CARRERA 4 CABRIOLET

Essai

TRADITION ET CONFORT

Lorsqu'on s'installe à bord de la 964, on n'est pas dépaysé, son habitacle étant très proche de celui de la Carrera 3.2 à laquelle elle succède. On retrouve donc le traditionnel tableau de bord à 5 cadrans avec le gros compte-tours au centre, juste sous les yeux du conducteur. En revanche, la console centrale est nouvelle avec un tunnel prévu pour accueillir l'arbre de transmission de la Carrera 4. Il en résulte un levier de vitesses plus court avec une course réduite ce qui améliore la précision et la rapidité de passage des rapports.

Le volant n'est pas réglable en profondeur, mais cela n'empêche pas de trouver une bonne position de conduite grâce aux multiples réglages du siège dont la hauteur et l'inclinaison de l'assise. L'embrayage hydraulique est souple et ne traumatise plus le mollet du conducteur comme sur les anciennes 911. La direction est juste assez assistée pour faciliter les manœuvres, mais pas trop pour continuer à bien sentir la route. Au fil des ans, et malgré son augmentation de cylindrée, le moteur de la 911 a conservé son caractère bien particulier avec son couple omniprésent même si on peut regretter que la 964 ne possède pas les montées en régime envoûtantes des anciennes 911. Cela dit, dans un cabriolet, on apprécie une mécanique coupleuse permettant de rouler en toute décontraction sur les petites routes, cheveux au vent. A ce sujet, la 964 se décapote très facilement en quelques instants. Il suffit d'être à l'arrêt et d'appuyer sur un bouton jusqu'à ce que l'auto soit entièrement décapotée ou recapotée. Difficile de faire plus simple ! Si on souhaite préserver plus longtemps la lunette arrière en mica, il est possible de la dégrafer avant d'ouvrir le toit de manière à éviter de la plier.

« La 964 cabriolet se découvre en quelques instants seulement puisqu'il suffit d'être à l'arrêt et d'appuyer sur un bouton jusqu'à ce que l'auto soit entièrement décapotée ou recapotée : difficile de faire plus simple ! »

Que l'on soit capoté ou décapoté, la 964 possède un comportement routier sain et digne du nom qu'elle porte, le manque de rigidité naturel inhérent au cabriolet étant imperceptible au volant tant qu'on n'essaye pas de faire un chrono. Il est possible de rouler vite, même sur petite route sans trépidations dans le volant ni vibrations dans le pare-brise ou le tableau de bord, signes traditionnels d'une voiture pas assez rigide.

On peut donc exploiter sans arrière-pensée ni appréhension le potentiel de la mécanique et du châssis de la 964 tout en bénéficiant du plaisir de rouler en cabriolet.

LA COTE RS MAGAZINE

La 964 Carrera 2 cabriolet a été vendue du millésime 1990 (août 1989) au millésime 1993 (juillet 1993)

	Millésime	Hors normes	Excellent	Bon	Passable
964 Carrera 2 cabriolet	1990/91	41 000 €	34 000 €	24 000 €	11/19 000 €
	1992/94	42 000 €	36 000 €	26 000 €	12/21 000 €

Le point de vue du professionnel

DAVID MARCIANO SPEEDSTAR

La 964 Carrera 2 cabriolet est une auto "caméléon", combinant un look de plus en plus rétro à une technologie toujours aussi moderne. C'est une auto de plus en plus demandée, les clients ne s'y trompant pas. Autant une 911 Carrera 3.2 est exigeante à conduire, autant une Carrera 2 est à mettre entre toutes les mains ou presque. Sa direction assistée marque un très net progrès et en fait une auto agréable à conduire en ville alors que son ABS est rassurant, tout comme ses airbags. Ajoutez-y la sonorité particulière de son 6 cylindres et sa capote parfaitement étanche au maniement enfantin et vous comprendrez pourquoi la 964 Carrera 2 cabriolet a de plus en plus d'adeptes, d'autant que sa cote est stabilisée et que l'acquéreur d'un beau modèle est désormais assuré de ne pas perdre d'argent à la revente.

IDENTIFIER UNE 964 CABRIOLET

Le numéro de série qui figure sur la carte grise doit correspondre à celui qu'on retrouve en différents endroits de l'auto.
Il figure également sur le carnet d'entretien dans lequel doit aussi se trouver la même étiquette que celle qui est collée sous le capot, si le carnet et l'étiquette n'ont pas disparu au fil des ans…
1990 (série L) à partir de wpozzz96zls420001 (moteur à partir du n° 62l00001)
1991 (série M) à partir de wpozzz96zms450001 (moteur à partir du n° 62m00001)
1992 (série N) à partir de wpozzz96zns450001 (moteur à partir du n° 62n00001)
1993 (série P) à partir de wpozzz96zps450001 (moteur à partir du n° 62p00001)

Le numéro de série frappé sur le châssis est visible sur une languette placée devant le réservoir

La plaque d'identification constructeur est sur le flanc gauche du coffre avant

Une étiquette collée sous le capot reprend le numéro de série, le code couleur et la liste des options montées d'origine

On retrouve la même étiquette sur le carnet d'entretien

LES DATES CLES

Les évolutions de la 964 Carrera 2 cabriolet
- Millésime 1991 : deux airbags en série à partir d'avril 1991, nouveaux rapports de boîte
- Millésime 1992 : nouvelles jantes (dessin "Cup") et nouveaux rétroviseurs
- Millésime 1993 : option Turbo-Look uniquement disponible sur le cabriolet

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
Cylindrée	3 600 cm3
Al. x course	100 mm 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 Motronic
Transmission	Boîte mécanique 5 rapports G50.03
Train avant	McPherson triangulé Ressorts hélicoïdaux Barre anti-roulis (20 mm)
Train arrière	Bras semi-tirés Ressorts hélicoïdaux Barre anti-roulis (20 mm)
Freins	4 disques ventilés 298x28 mm à l'avant 299x24 mm à l'arrière Etriers à 4 pistons Assistance et ABS
Jantes	6j x 16 à l'avant 8j x 16 à l'arrière
Pneus	205/55 zr 16 à l'avant 225/50 zr 16 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 250 x 1 652 x 1 310 mm
Voies Av / Ar	1 380 / 1 374 mm
Empattement	2 272 mm
Réservoir	77 l
Coffre	88 l
Cx	0,32
Poids	1 400 kg
Poids/puiss.	5,60 kg/ch
Prix neuf (1991)	65 210 € hors options

LES +
- Maniement capote
- Polyvalente
- Discrète
- Confortable
- Economique

LES –
- Kilométrage parfois fantaisiste
- Entretien parfois négligé
- Passé parfois insondable
- Coffre minuscule

Les petits secrets de la 964 Carrera 2 cabriolet

DOUBLE ALLUMAGE
Le petit tuyau blanc au premier plan sert à refroidir la courroie du double allumeur. Cela ne dispense pas d'avoir à remplacer celle-ci tous les 80 000 km.

COUVRE CAPOTE
Rares sont les propriétaires qui mettent systématiquement le couvre capote lorsqu'ils roulent avec le toit ouvert, pourtant, sa mise en place est simple et rapide…

HABITACLE
En France, les 964 étaient livrées automatiquement avec l'assise des sièges en cuir, mais ce n'était pas le cas dans tous les pays…

VOLANT
Il est identique à celui de la 3.2 sauf pour les voitures équipées de l'airbag, en option jusqu'en 1991, de série par la suite.

OUTILLAGE
Tout comme les documents de bord, il est important qu'une voiture possède toujours son kit d'outils de dépannage d'origine : trousse à outils, compresseur, etc.

COFFRE
Avec 88 litres seulement, la contenance du coffre frôle le ridicule. C'est encore pire avec le réservoir de 92 litres disponible en option.

MOTEUR
Le 3,6 litres de la 964 est d'une fiabilité exemplaire, à condition que le plan d'entretien ait été respecté, en particulier les réglages de culbuteurs qui est à faire tous les 20 000 km et le double allumeur qui est à réviser tous les 80 000 km ou

FEUX ARRIÈRE
Le bandeau de feux arrière vieillit assez mal en se décolorant ou en se craquelant. Quand il n'est pas trop endommagé, il peut parfois retrouver son brillant avec des produits adaptés, mais l'on est généralement obligé de le remplacer.

DOSSIER
Une voiture accompagnée de son manuel utilisateur, de son carnet d'entretien et d'un dossier de factures permet de retracer son historique et les soins dont elle a bénéficié.

CONSOLE CENTRALE
Le bouton rotatif situé devant le levier de vitesse sert à actionner manuellement l'aileron. Sur les toutes premières 964, un interrupteur beaucoup moins pratique était placé sous le capot moteur.

CLUBSPORT
Les jantes des 964 étaient appelées "ClubSport". A partir du millésime 1992, elles sont remplacées par un modèle arborant le design "Cup", toujours en 16" de diamètre.

CLIGNOTANTS
Ils ont toujours été orange sur les 964, mais il était possible de se procurer des modèles blancs en accessoire.

CONCLUSION

TOUJOURS AUSSI SÉDUISANTE

Malgré quelques soubresauts, la cote de la 964 Carrera 2 cabriolet est stable depuis plusieurs années avec un écart de prix relativement faible par rapport à la 911 Carrera 3.2 à laquelle elle a succédé, et ce bien qu'elle soit plus moderne, mieux équipée, plus confortable et plus performante. Mais compte tenu du fait qu'elle rejoint doucement mais sûrement l'univers de la collection, on constate depuis peu un regain d'intérêt pour cette génération de 911, notamment en ce qui concerne les cabriolets, les Turbo-Look tenant naturellement le haut du pavé. Longtemps coincée entre la traditionnelle 3.2 l et la moderne 993, elle a fini par trouver sa place et par séduire, ce qui n'est que juste rançon !

De par son comportement et son équipement, la 964 est la première 911 moderne qui puisse être aussi facile à utiliser au quotidien qu'une voiture neuve grâce à une fiabilité digne de la tradition Porsche à condition que l'entretien soit assuré régulièrement. C'est d'ailleurs le principal point à vérifier lors de l'achat (avec les traces d'accident bien entendu) tant la 964 est une voiture sans histoires, à l'inverse des rumeurs que l'on peut entendre à son sujet et qui trouvent leurs origines dans des problèmes de genèse qui ont été résolus depuis belle lurette.