





Fiche technique

6 cylindres à plat en alu

2 arbres à cames en tête

Graissage par carter sec

Refroidissement par air

100 mm x 76,4 mm

250 ch à 6 100 tr/mn

310 Nm à 4 800 tr/mr

Injection Bosch DME

McPherson triangulé Ressorts hélicoïdaux

Ressorts hélicoïdaux

Barre anti-roulis

4 disques ventilés

Assistance et ABS

7 j x 17 à l'avant

8j x 17 à l'arrière

1 374 / 1 374 mm

205/50 zr 17 à l'avant

255/40 zr 17 à l'arrière

4 250 x 1 652 x 1 280 mm

298 x 28 mm à l'avant

299x24 mm à l'arrière

Etriers à 4 pistons en alu

Barre anti-roulis

Bras semi-tirés

Boîte 5 rapports G50.03

3 600 cm3

11.3:1

Entraînés par chaîne 2 soupapes par cylindre

Aĺ. x course Taux de comp. Puissance Couple Transmissio

Train arrière

Train avant

Freins

Pneus

Dim. (L x l x h) Voies Av / Ar Empattemen Réservoir Coffre

2 272 mm 77 I 88 I 0,32 1 350 kg Poids/puiss. 5,40 kg/ch

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 qui refait son apparition au catalogue après 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

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- ClubSport au salon de Francfort 1987 pour

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 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

« 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 auiourd'hui »

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.

misant l'image d'une Carrera 3.2 en fin de 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 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 wpozzz64zrs455061

Version US à partir de wpozzz64zrs465061

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 wpozzz64zrs455061 Version US à partir de wpozzz64zrs465061 Moteur type 64.01 à partir de 62r00501 (boîte mécanique) ou type 64.02 à partir de 62r50501 (boîte Tintronic) **Boîte Tiptronic type** A50.02 à partir de a5002r102001 (version européenne) ou type A50.03 à partir de

a5003r1002001



RS MAGAZINE 109 108 RS MAGAZINE



partie arrière de l'habitacle.

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 Tiptronic ou la climatisation, mais pas la capote électrique...

Il est nettement plus aisé de s'installer au en bord de mer... ■

volant d'un Speedster lorsque la capote est 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 volume d'équipement 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 du Speedster. On peut ainsi choisir la boîte 356 qui était une pure sportive, la 964 Speedster est une voiture qui s'apprécie aussi lorsqu'on flâne sur les petites routes où

professionnel

SPEEDSTAR

DAVID MARGIANO

La 964 Speedster a longtemps vécu dans l'ombre de la 911 Carrera 3.2 Speedster.

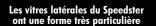
Heureusement, cette injustice est réparée et cette superbe 911 est enfin rentrée dans la lumière, entre autre tirée vers le haut par l'emballement du marché des Porsche Classic qui sévit depuis

deux ans.
D'ailleurs, les modèles dans un état exceptionnel et très faiblement kilométrés, notamment dans des teintes atypiques comme cet exemplaires peuvent se vendre à des prix nettement supérieurs aux cotes de référence dans l'univers de la Porsche.

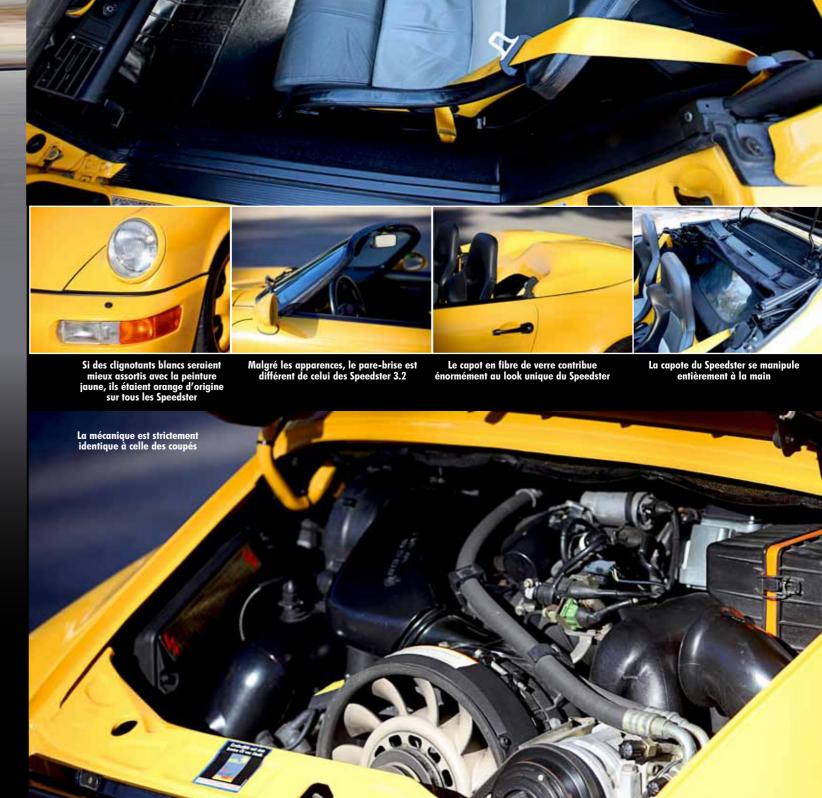
De plus, si c'est une authentique descendante de la lignée des Speedster, elle y ajoute une modernité qui la rend plus facilement utilisable que la Carrera 3.2 Speedster dénuée de direction assistée et d'ABS.

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