911 CARRERA "25EME ANNIVERSAIRE" / "250 000 EXEMPLAIRES"

FAUSSES JUMELLES !

SOUVENT CONFONDUES, LES SÉRIES VINGT-CINQUIÈME ANNIVERSAIRE ET DEUX CENT CINQUANTE MILLIÈME EXEMPLAIRE DE LA 911 SONT SORTIES À UN AN D'INTERVALLE PEU AVANT LE REMPLACEMENT DE LA CARRERA 3.2 PAR LA 964. LES VOICI RÉUNIES POUR METTRE EN ÉVIDENCE CE QUI LES RAPPROCHE ET CE QUI LES SÉPARE.

Texte Mickael Delaney - Photos Florian Grout

Sur ces deux séries spéciales, les branches des jantes sont peintes de la couleur de la carrosserie

La toute première série limitée de la 911 proposée par Porsche pour commémorer un anniversaire a été la SC Weissach lancée en 1981 à l'occasion des 50 ans de la création du bureau d'études Porsche qui allait devenir par la suite le constructeur que l'on connaît.

destinée cette fois à commémorer la production de 250 000 exemplaires de la 911, une série dont la dénomination exacte est "250 000 Porsche 911 Jubiläums Sonderserie 1987" ce qui peut se traduire par "250 000 Porsche 911 Série spéciale anniversaire 1987". Cette série sera produite pour le millésime 1988 lancé à

« 875 EXEMPLAIRES POUR LA CARRERA 3.2 "250 000 EXEMPLAIRES", ENVIRON 630 POUR LA CARRERA 3.2 "25ÈME ANNIVERSAIRE"… PORSCHE NE NUMÉROTAIT PAS SES SÉRIES SPÉCIALES À L'ÉPOQUE »

Les 200 exemplaires de cette première série peinte couleur champagne avec un intérieur bordeaux ont été livrés aux Etats-Unis ce qui la rend pratiquement introuvable en Europe même si quelques unes ont repris le chemin de l'Europe au fil des ans.
Il faudra ensuite attendre le millésime 1988 pour voire Porsche proposée une nouvelle série limitée

l'automne 1987 à environ 875 exemplaires dont 300 pour les Etats-Unis, 250 pour l'Allemagne, 50 avec la conduite à droite et une cinquantaine pour la France ce qui explique qu'elle soit relativement connue dans notre pays et qu'on ait régulièrement l'occasion d'en croiser, que ce soit dans les magazines ou lors des réunions de porschistes.

Selon les pays et selon les versions, l'aileron était proposé en option ou en série

911 CARRERA 25EME ANNIVERSAIRE

Deuxième série

Un an plus tard, pour le millésime 1989, une série spéciale est de nouveau proposée sur la 911 afin, cette fois, de commémorer un

France, mais tous ceux que nous avons croisés comme ce coupé américain proposé par Speedstar provenaient de l'étranger.
C'est aussi David Marciano de Speedstar qui

« POUR LE MILLÉSIME 1988, IL EXISTAIT DEUX TYPES DE MOTORISATIONS POUR LA 911 ET TROIS SÉRIES DE PRODUCTION EN FONCTION DES IMPÉRATIFS D'HOMOLOGATION DE CERTAINS PAYS »

anniversaire, celui du vingt-cinquième anniversaire de la présentation de la 911 au Salon de Francfort 1963, même si la production et la commercialisation n'ont début qu'à la fin de 1964. Cette série anniversaire est beaucoup moins connue en France et pour cause, elle n'a été produite qu'à environ 630 exemplaires (le chiffre exact ne semble pas connu chez Porsche) dont 500 pour les USA, une trentaine pour l'Allemagne et une centaine pour le reste du Monde, dont sans doute quelques uns en

nous a proposés le coupé 250 000 exemplaires qui vient lui du Japon ce qui se reconnaît aux sièges arrière plus enveloppants que sur les autres versions.

Mécaniques ident iques

Mécaniquement, elles sont toutes deux identiques et également identiques aux autres Carrera 3.2 des mêmes millésimes. A cette époque, la dernière évolution esthétique de

IDENTIFIER UNE 911 CARRERA 25ÈME ANNIVERSAIRE

Cette série spéciale a bénéficié d'un code option spécifique : M097 pour les modèles destinés à l'Allemagne, M098 pour ceux produits pour les USA et M099 pour les autres.

Ce code option se retrouve sur l'étiquette collée sous le capot avant ou sur le carnet d'entretien.
Selon les pays, cette série spéciale était proposée en différents coloris ce qui ne permet pas d'utiliser ce critère pour les identifier immédiatement, tout comme la plaque commémorative qui était différente selon les pays.

911 CARRERA 250 000 EXEMPLAIRES

Sur cet exemplaire de la série 250 000 destiné au Japon (photo du bas) , le garnissage des sièges arrière est plus enveloppant

IDENTIFIER UNE 911 CARRERA 250 000 EXEMPLAIRES

L'élément le plus spécifique de cette série commémorative est le badge que l'on trouve sur le couvercle de la boîte à gants, mais on le trouve rarement sur les séries anniversaire. Il faut donc se rabattre sur les coloris spécifiques : peinture L697 sur la carrosserie et les jantes, cuir bleu argent métallisé référence 8HF et moquette en velours code 6HM sans oublier la signature Ferry Porsche sur les appuie-têtes.

Où retrouver ces codes ? Sur l'étiquette collée sous le capot avant ou sur le carnet d'entretien si elles sont toujours là où en interrogeant Porsche à partir du numéro de série…

« LES MODÈLES DE LA SÉRIE ANNIVERSAIRE RECEVAIENT UNE CONSOLE CENTRALE SPÉCIFIQUE ACCUEILLANT UN THERMOMÈTRE AFFICHANT LA TEMPÉRATURE EXTÉRIEURE ET UN RANGEMENT POUR CASSETTES OU CD »

la 911 remonte au millésime 1974 avec l'apparition des pare-chocs à soufflets baptisé "impact bumpers" par les américains. Depuis 1983, la 911 est proposée avec trois carrosseries, coupé, cabriolet et Targa, mais il semblerait que la série anniversaire n'ait pas été proposée en Targa sauf sur commande spéciale. En 15 ans, la carrosserie de la 911 n'a que très peu évolué avec juste des ailes arrière un peu plus renflées pour permettre de loger des roues plus grosses et un bandeau arrière intégrant les feux de brouillard depuis le millésime 1987. A l'avant, les phares antibrouillards ont été intégrés dans la jupe tandis que des rappels de clignotants dans les ailes sont apparus au début des années 80.

Peu d'évolutions

L'habitacle n'a pas non plus beaucoup changé au fil des ans, les principales évolutions étant l'adoption d'un volant à 4 branches et l'agrandissement des ouïes de ventilation de la planche de bord tandis que l'équipement de série s'est enrichi petit à petit au fil des millésimes.

Côté stabilité, le châssis n'est pas en reste avec toujours une suspension par barres de torsion et des freins à disques ventilés (mais pas percés) pincés par des étriers à 2 pistons similaires à ceux de 1974. Pas de direction assistée ou d'ABS pour faciliter la vie du conducteur, il faudra attendre la 964 pour

LA FICHE TECHNIQUE

Moteur	Type 930.20 6 cylindres à plat en alliage 2 soupapes par cylindre 2 arbres à cames en tête Entraînés par chaîne Graissage par carter sec Refroidissement par air
Cylindrée	3 164 cm3
Al. x course	95 mm x 74,4 mm
Taux de comp.	10,3:1
Puissance	231 ch à 5 900 tr/mn
Couple	284 Nm à 4 800 tr/mn
Alimentation	Injection Bosch L-jectronic
Transmission	Boîte 5 rapports type G50.00
Train avant	McPherson triangulé Barres de torsion longitudinales Barre antiroulis
Train arrière	Bras semi-tirés Barres de torsion transversales Barre antiroulis
Freins	4 disques ventilés 282,5x24 mm à l'avant 290x24 mm à l'arrière Etriers à 2 pistons avec assistance
Jantes	6j x 15 à l'avant 7j x 15 à l'arrière
Pneus	185/70 vr 15 à l'avant 215/60 vr 15 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 291 x 1 652 x 1 320 mm
Voies Av / Ar	1 398 / 1 405 mm
Empattement	2 272 mm
Réservoir	80 l
Coffre	130 l
Cx	0,39
Poids	1 260 kg
Poids/puiss.	5,45 kg/ch
Production	env. 875 ex. (Série 250 000 ex. millésime 1988) env. 630 ex. (Série 25ème anniversaire millésime 1989)

Sur les deux modèles, le coffre reçoit une moquette en velours plus épaisse assortie à celle de l'habitacle

La couleur de la série anniversaire est appelée gris satinée alors que celle de la série 250 000 répond au nom de bleu argent

cela. En revanche, les freins sont assistés depuis le milieu des années 70.
La 911 Carrera 3.2 est apparue pour le millésime 1984 avec une évolution du moteur 3 litres de la SC dont la cylindrée a été portée à 3 164 cm3 par l'adoption du vilebrequin de la Turbo. Ce moteur qui recevait pour la première fois une injection électronique était disponible en version catalysée avec 207 ch et en version non dépolluée avec 231 ch. La puissance de la version catalysée passera à 217 ch avec le millésime 1987 en même temps que le remplacement de la boîte 915 reconnaissable à sa marche arrière en face de la cinquième par la G50 plus moderne dont la marche arrière est à côté de la première.
Pour le millésime 1988, il existait donc deux types de motorisations pour la 911 et trois séries de production en fonction des impératifs d'homologation de certains pays. C'est ainsi que la version américaine et la version japonaise qui étaient obligatoirement équipées du moteur catalysé possédaient des numéros de châssis spécifiques. Cela ne veut pas dire que les versions "ROW" (Rest of the World – reste du monde) avaient obligatoirement un moteur non dépollué de 231 ch. En effet, à cette époque, certains pays européens et l'Allemagne en particulier, offraient des primes à l'achat de voitures "propres" ce qui incitait les clients à commander des versions catalysées.

« LA SÉRIE ANNIVERSAIRE N'EST PAS UNIQUE AVEC DES COLORIS ET UN ÉQUIPEMENT DIFFÉRENT SELON LE PAYS AUQUEL ELLE ÉTAIT DESTINÉE »

Comment les reconnaître ? Le plus simple est de regarder dans le tuyau de remplissage du réservoir d'essence s'il y a un opercule pour réduire le diamètre de ce tuyau afin de ne pouvoir accueillir que les pistolets de diamètre réduit réservés aux pompes délivrant du carburant sans plomb ou de se pencher sous l'arrière gauche pour voir si le silencieux longitudinal est un catalyseur ou un silencieux traditionnel.

Signée Ferry Porsche

A tout seigneur, tout honneur, commençons par la série 250 000 exemplaires qui est la plus ancienne. Elle se reconnaît du premier coup d'œil à la signature de Ferry Porsche brodée sur les appuie-têtes ainsi qu'à sa combinaison de coloris spécifiques : une peinture bleu diamant métallisée codifiée L697 que l'on retrouvait aussi sur les branche des jantes Fuchs associée à un cuir bleu argent métallisé codifié 8HF complété par une moquette en velours référencée 6HM utilisée pour le coffre et l'habitacle. Quant au badge spécifique livré avec la voiture, il a le plus souvent été collé sur le couvercle de la boîte à gants, mais nous avons croisé de nombreuses 911 commémoratives qui ne l'avaient pas sans pouvoir dire s'ils avaient été enlevés ou s'ils n'avaient jamais été posés.
Côté équipements, la série 250 000 exemplaires était livrée en série avec le levier de vitesses à débattement court et les sièges en cuir souple ainsi que le toit ouvrant sur les coupés. Tout le reste était en option, y compris l'ensemble spoiler avant/aileron arrière qui équipe la voiture que nous vous présentons aujourd'hui.

Plusieurs versions

Sur la série anniversaire, cet ensemble aérodynamique était en revanche en série, mais pas pour tous les pays, les versions américaines en étant dispensées d'origine car, contrairement à la série 250 000 exemplaires, la série anniversaire n'est pas unique avec des coloris et un équipement différent selon le pays auquel elle était destinée. Tous les exemplaires ont néanmoins des points communs, en particulier au niveau des options. En effet, toutes avaient les jantes peintes de la couleur de la carrosserie, les moquettes en velours de soie, la climatisation, l'intérieur cuir avec les sièges en cuir souple et le toit ouvrant pour les coupés ou la capote électrique pour les cabriolets. Elles possédaient également toutes une console centrale spécifique accueillant en plus des commandes habituelles un thermomètre affichant la température extérieure et un rangement pour cassettes ou CD en fonction de l'installation audio choisie par le client.
La trentaine d'exemplaires fabriqués pour l'Allemagne sous le code option M097 étaient tous peints en bleu foncé métallisé référence L33R avec un habitacle gris perle tant pour les moquettes que le cuir des sièges. La centaine de voitures construite pour le reste du Monde (ROW) étaient aussi peintes en bleu métallisé, mais c'était un bleu marine référence L35V tandis que les moquettes et le cuir étaient du même bleu argenté que sur la série 250 000 exemplaires de l'année précédente, mais cette fois sans les signatures sur les appuie-tête.
Avec 500 exemplaires répartis en 300 coupés et 200 cabriolets, la version américaine codifiée M098 a été la plus produite de la série anniversaire. Elle était proposée en deux coloris au choix, un argent métallisé référencé L980

« LA SÉRIE 250 000 EXEMPLAIRES SE RECONNAÎT DU PREMIER COUP D'ŒIL À LA SIGNATURE DE FERRY PORSCHE BRODÉE SUR LES APPUIE-TÊTES »

PERFORMANCES

Données Usine

Vitesse maxi	**245 km/h**
0 à 100 km/h	**6,1 s**
Conso mixte	**9,8 l/100 km**

Les sièges de la série anniversaire ont un passepoil contrasté alors que ceux de la série 250 000 ont la signature de Ferry Porsche sur les appuie-têtes

Le moteur ne bénéficie d'aucune modification par rapport à la série

La série anniversaire possède une console centrale spécifique avec affichage de la température extérieure et range cassettes ou range CD selon l'équipement audio d'origine

ou un noir satiné métallisé codifié L729. Dans les deux cas, l'habitacle était tendu de cuir gris satiné avec passepoil noir sur les sièges avec moquette assortie. Une centaine de 911 anniversaire américaines ont été livrées en noir contre quatre cent grises, dont 240 coupés et 160 cabriolets, des chiffres beaucoup plus précis que pour les versions allemandes et ROW pour lesquelles il faut se contenter de chiffres approximatifs.

Méconnue

Encore plus rare que la série 250 000 exemplaires, en particulier en France, la série anniversaire n'est pourtant pas beaucoup plus chère, sans doute en raison de sa méconnaissance par les amateurs français, raison de plus pour se l'offrir avant qu'il ne soit trop tard… ■