

911 CARRERA 3.2 CABRIOLET

PLUS DE 30 ANS...

AU PRINTEMPS, ON A TOUS ENVIE DE S'OFFRIR UN CABRIOLET LORSQUE LES BEAUX JOURS POINTENT LEUR NEZ, MAIS PLUS ENCORE QUE POUR UN COUPÉ, IL CONVIENT DE PRENDRE QUELQUES PRÉCAUTIONS, SURTOUT QUAND IL S'AGIT D'UNE VOITURE DE PLUS DE 30 ANS...

TEXTE MICHAEL DELANEY - PHOTOS KARL GLIEBER



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 cm ³
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 LE-jectronic
Transmission	Boîte 5 rapports type G50.00
Train avant	McPherson triangulé Barres de torsion longitudinales
Train arrière	Bras semi-tirés Barres de torsion transversales
Freins	4 disques ventilés 282,5x24 mm à l'avant 290x24 mm à l'arrière Etriers à 2 pistons en alu avec assistance
Jantes	6j x 16 à l'avant 7j x 16 à l'arrière
Pneus	205/55 vr 16 à l'avant 225/50 vr 16 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 291 x 1 652 x 1 320 mm
Voies Av / Ar	1 372 / 1 380 mm
Empattement	2 272 mm
Réservoir	80 l
Coffre	130 l
Cx	0,39
Poids	1 320 kg
Poids/puiss.	5,71 kg/ch
Prix neuf (1988)	47 295 € hors options



231 ch ou 217 en version catalysée, c'est largement suffisant

La présence de la boîte G50 se repère à la présence des antibrouillards dans le bandeau arrière

Lorsque toutes les automobiles étaient construites avec une carrosserie posée sur un châssis supportant les éléments mécaniques, la carrosserie n'intervenait pas dans la tenue de route ou la solidité de l'auto, ou très peu.

Mais quand les monocoques ont remplacé les châssis à carrosserie séparée, à partir des années 30 pour la Traction, bien plus tard pour d'autres constructeurs, en particulier ceux

de voitures de sport, aussi paradoxal que cela puisse paraître, la rigidité est devenue un problème pour toutes les voitures dépourvues de toit puisque les portes constituent un point de faiblesse nettement plus difficile à renforcer qu'avec un coupé dont le toit joue un rôle important en la matière.

Prévue en cabriolet

La 911 a été conçue dès l'origine dans le but



« DÈS 1981, PORSCHE A PRÉSENTÉ AU SALON DE FRANCFORT UN PROTOTYPE DE 911 CABRIOLET TURBO LOOK À TRANSMISSION INTÉGRALE »



L'état de la capote et son alignement sont des points à vérifier avec soin

d'être proposée en version décapotable même si les autorités américaines en ont décidé autrement contraignant Porsche à créer la Targa, une astuce reprise par de nombreux constructeurs automobiles par la suite. En effet, l'installation d'un arceau au niveau du montant de porte avait le double avantage de protéger les occupants en cas de retournement tout en améliorant la rigidité de l'auto en usage "normal". Cependant, à la fin des années 70, les américains étaient de nouveau demandeurs de véritables cabriolets, une opportunité que Porsche n'a pas laissé passer, les États-Unis étant alors le

marché le plus important de Porsche avec près de la moitié de ses ventes. Dès 1981, Porsche a présenté au Salon de Francfort un prototype de 911 cabriolet Turbo Look à transmission intégrale. Peu à peu, toutes ces versions seront commercialisées, la première étant le cabriolet qui sera lancé pour le millésime 1983, le dernier de la 911 SC. Chez Porsche, le passage de la Targa au cabriolet n'a pas nécessité de modifications significatives du châssis de la 911 puisque celui-ci avait été conçu dès l'origine pour exister en version décapotable. D'ailleurs, Porsche a édité à l'époque un manuel pour expliquer comment transformer une SC Targa en cabriolet avec la liste des pièces à commander pour réaliser la modification dans les règles de l'art. Outre la suppression de l'arceau de la Targa, la création de la 911 cabriolet a nécessité de concevoir un mécanisme de capote adapté à la 911. Celui-ci est composée d'une armature traditionnelle en alliage léger sur laquelle est fixée une triple toile composée d'un tissu extérieur en polyacrylique, d'une couche centrale isolante et d'une doublure intérieure en coton. Porsche a tenu compte des performances de la 911 dans la conception de l'armature et de la fixation de la toile afin d'éviter l'effet "ballon" bien connu

« PORSCHE A ÉDITÉ À L'ÉPOQUE UN MANUEL POUR EXPLIQUER COMMENT TRANSFORMER UNE SC TARGA EN CABRIOLET »



sur les cabriolets en raison des contraintes aérodynamiques à partir d'une certaine vitesse. La lunette arrière est détachable à l'aide d'une fermeture éclair ce qui permet d'éviter de la plier lorsqu'on replie la capote tout en permettant de la laisser ouverte si on souhaite rouler à l'air libre tout en étant protégé du soleil. Sur la 911 SC, la manipulation de la capote est entièrement manuelle tandis qu'un arceau de sécurité est proposé en option.

Lorsque la Carrera 3.2 succède à la SC pour le millésime 1984, le cabriolet figure bien entendu au programme sans plus de modifications que celles apportées au coupé.

En effet, la Carrera 3.2 reprenait intégralement le châssis, la carrosserie, la transmission, les suspensions et les trains roulants de la SC à quelques détails près comme les phares antibrouillard avant désormais intégrés au bouclier. Les suspensions font donc toujours appel à des barres de torsion longitudinales de 19 mm de diamètre à l'avant et des barres transversales de 25 mm de diamètre à l'arrière. A l'avant, une barre anti-roulis de 19 mm complétait les jambes triangulées type McPherson tandis qu'à l'arrière, c'est une barre de 21 mm qui venait s'appuyer sur les bras semi-tirés. Le freinage était confié à quatre disques ventilés de 282,5 mm à l'avant et de 290 mm à l'arrière pincés par des étriers en alu à 2 pistons sur les quatre roues.

Mécaniquement, la plus grosse évolution provenait du moteur dont la cylindrée passait de 2 994 à 3 164 cm³ grâce à l'adoption du vilebrequin de la Turbo autorisant une course

de 74,4 mm combiné aux cylindres de la SC d'un alésage de 95 mm. Cela s'accompagnait de l'adoption d'une injection électronique Bosch Motronic en remplacement de l'injection mécanique K-jetronic de la SC. Sur les versions non catalysées, la puissance passait de 204 à 231 ch à 5 900 tr/mn tandis que sur les versions catalysées, on passait de 180 à 207 ch puis à 217 ch.

Nouvelle boîte

Sur les premières Carrera 3.2, la boîte de vitesses provenait également de la SC, mais elle avait été largement renforcée et améliorée depuis son lancement sur la 2.4 en 1972. Pour le millésime 1987, elle était remplacée par une nouvelle boîte du type G50, plus résistante et possédant une commande plus précise avec des débattements raccourcis. La présence de cette boîte se repère instantanément de l'arrière, le bandeau central intégrant les feux antibrouillard et un lettrage Porsche plus petit. Le millésime 1987 était l'occasion de nombreuses autres évolutions, dont en particulier pour le cabriolet, l'adoption d'une capote au fonctionnement entièrement automatisé. On était cependant encore loin des capotes modernes pouvant se manœuvrer en roulant puisque les sécurités mises en place imposaient que le moteur soit coupé, le frein à main serré et le contact enclenché pour que la capote puisse se manœuvrer à l'aide d'un bouton placé sous la planche de bord ! Dans ces conditions, il suffisait d'une vingtaine de secondes pour réali-

le cache capote est rarement utilisé car il est un peu compliqué à mettre en place

Le coffre possède un système de verrouillage à clé différent de celui du coupé

Les places arrière sont plus confortables sur cette version japonaise

Les sièges sont comme neufs



LA COTE RS MAGAZINE

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figurent en page 132.

Millésime 1984-86
 Hors normes 62-70 000 €
 Très bon état 46 000 €
 Etat d'usage 24 000 €
 A restaurer 14-18 000 €

Millésime 1987-89
 Hors normes 63-71 000 €
 Très bon état 47 000 €
 Etat d'usage 25 000 €
 A restaurer 15-19 000 €

PERFORMANCES

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

LES NUMÉROS DE SÉRIE

CARRERA 3.2 CABRIOLET
 VERSION EUROPÉENNE

Millésime 1984 : à partir de wpozz-91zes150001 à 101835 (moteur à partir de 63e0001)

Millésime 1985 : à partir de wpozz91zfs150001 à 101583 (moteur à partir de 63f0001)

Millésime 1986 : à partir de wpozz91zgs150001 à 102358 (moteur à partir de 63g0001)

Millésime 1987 : à partir de wpozz91zhs150001 à 101564 (moteur à partir de 63h0001)

Millésime 1988 : à partir de wpozz91zjs150001 à 101464 (moteur à partir de 63j0001)

Millésime 1989 : à partir de wpozz91zks150001 à 102787 (moteur à partir de 63k0001)



ser l'opération qui comprenait aussi le déverrouillage automatique des crochets placés au sommet du pare-brise. Si comme toujours chez Porsche, la fiabilité de ce système lui a permis de résister au temps qui passe comme au temps qu'il fait, après plus de 30 ans, quoi de plus naturel qu'il puisse afficher quelques faiblesses et cela fait partie des détails spécifiques au cabriolet qu'il convient de vérifier avant l'achat, les vérifications sur une décapotable étant logiquement plus nombreuses que sur un coupé.

L'alignement du châssis

On ne reviendra pas sur les contrôles classiques de la mécanique et du châssis à l'exception de l'alignement du châssis qui se fait en deux temps : tout d'abord décapoté en mettant une roue sur un trottoir et en s'assurant que portes et capots s'ouvrent normalement. Cela permet de s'assurer que le châssis n'a pas perdu de sa rigidité. Ensuite, en mettant la voiture bien à plat, on referme la capote sans la verrouiller. Cela permet de s'assurer qu'elle est bien



« APRÈS PLUS DE 30 ANS, QUOI DE PLUS NATUREL QUE LA CAPOTE PUISSE AFFICHER QUELQUES FAIBLESSES ET CELA FAIT PARTIE DES DÉTAILS SPÉCIFIQUES AU CABRIOLET QU'IL CONVIENT DE VÉRIFIER »

alignée avec le pare-brise et que les fixations tombent bien en face des crochets ce qui limite les risques que la caisse soit tordue suite à un accident. Il convient ensuite de contrôler l'état de la toile de la capote qui se perce parfois aux points de pliage et aux points d'appui des armatures. Cette vérification s'accompagne de celle de la lunette arrière, le plastique se marquant avec le temps, en particulier à l'endroit de la pliure si la lunette n'est pas dégrafée avant l'ouverture du toit, ce qui peut finir par conduire à la casse du plastique. Enfin, il convient de s'assurer que les mouvements de la capote sont fluides sans points durs. A ce sujet, il faut savoir que Porsche a prévu la possibilité de débrayer le mécanisme électrique à l'aide de la manivelle du cric pour

manœuvrer la capote à la main et la verrouiller à l'aide d'une clé spéciale en cas de problème. Il va sans dire qu'il est indispensable de s'assurer de la présence de la clé et de la manivelle au moment d'acheter une 911 Carrera 3.2 cabriolet... Inutile de dire qu'il n'y a aucune inquiétude à avoir avec ce magnifique exemplaire mis à notre disposition par David Marciano, le boss de Speedstar, une voiture équipée d'un superbe volant Ruf doté d'une excellente prise en main et dont le faible kilométrage atteste d'une utilisation modérée uniquement par beau temps. Si elle vous fait rêver, ne vous précipitez pas, elle n'est pas restée en stock chez David Marciano très longtemps, mais il saura certainement vous en trouver une autre aussi belle...■

La boîte G50 est une étape importante de l'histoire de la 911