

964 CARRERA 2 TARGA

# LA DERNIERE "VRAIE" TARGA



A PARTIR DE LA 993, LE TARGA OPTERA POUR UN TOIT EN VERRE COULISSANT, LA 964 CARRERA 2 TARGA EST DONC LA DERNIERE TARGA À MOTEUR REFROIDI PAR AIR À AVOIR BÉNÉFICIÉ DU SYSTÈME ORIGINAL AVEC UN ARCEAU TRANSVERSAL ET UN TOIT DÉMONTABLE. APRÈS AVOIR LONGTEMPS ÉTÉ BOUDEE SUR LE MARCHÉ DE L'OCCASION, LA 964 TARGA, UN MODÈLE RARE CAR EN CONCURRENCE DIRECTE AVEC LA 964 CABRIOLET À L'ÉPOQUE A VU SES TARIFS S'ÉLEVANT CES DERNIÈRES ANNÉES. PAS SÛR QU'ILS NE REDESCENDENT UN JOUR, À BON ENTENDEUR...

TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS KARL GLIEBER

## LES ÉVOLUTIONS DE LA 964

- **Millésime 1990 (août 1989)**
  - Lancement de la 964 Targa en Carrera 2 et Carrera 4
  - Système hifi à 10 hp
  - Réglage des phares en hauteur de série
  - Ordinateur de bord en option
  - Boîte Tiptronic en option sur la Carrera 2
- **Millésime 1991 (août 1990)**
  - Double airbag de série à partir d'avril 1991
  - Extinction temporisée de l'habitacle
  - Nouvelle commande de basculement des dossiers de sièges
  - Nouveau système de verrouillage centralisé
  - Suspension sport en option sur les Carrera 2
  - Nouveaux rapports de boîte
- **Millésime 1992 (août 1991)**
  - Jantes style Cup en série à la place des ClubSport
  - Rétroviseurs extérieurs style Cup
  - Modification de l'habitacle
- **Millésime 1993 (août 1992)**
  - Etriers de frein à 4 pistons à l'arrière sur les Carrera 2



## LA FICHE TECHNIQUE

Moteur	Type M64.01 6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête 2 soupapes par cylindre Graissage par carter sec Refroidissement par air
Cylindrée	3 600 cm <sup>3</sup>
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	4 roues motrices Boîte mécanique 5 rapports G50.03 McPherson triangulé Ressorts hélicoïdaux
Train avant	Bras semi-tirés Ressorts hélicoïdaux
Train arrière	4 disques ventilés 298x28 mm à l'avant 299x24 mm à l'arrière Etriers en alu
Freins	4 pistons à l'avant 2 pistons à l'arrière 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
Empattement	2 272 mm
Voies Av / Ar	1 380 / 1 374 mm
Réservoir	77 l
Coffre	88 l
Cx	0,32
Poids	1 400 kg
Poids/puiss.	5,60 kg/ch
Prix neuf (1991)	62 610 € hors options



## LA COTE RS MAGAZINE

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figurent en page 130.

Millésime	1990-93
Hors normes	81-97 000 €
Très bon état	69 000 €
Etat d'usage	33 000 €

## MINI FICHE TECHNIQUE

• Moteur 6 cylindres à plat en aluminium • Cylindrée 3 600 cm<sup>3</sup> • 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 • 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

## LES +

- La dernière "vraie" Targa
- Fiabilité
- Rapport prix/plaisir
- Ligne indémodable

## LES -

- Poids
- Bruits aérodynamiques
- Entretien pas toujours suivi
- Passé parfois insondable

## Histoire

### LA PREMIÈRE 911 MODERNE

Le concept du toit Targa (en hommage aux victoires de Porsche à la Targa Florio) est apparu en 1966 à une époque où il était question d'interdire purement et simplement les cabriolets aux USA, ceux-ci étant jugés particulièrement dangereux en cas d'accident, ce qui n'était pas faux, tout au moins à l'époque.

#### Sous la pression des Américains

Le Targa a donc été conçu comme une alternative au cabriolet, l'arceau transversal placé au

niveau des montants de porte assurant la sécurité des occupants en cas de retournement tout en améliorant la rigidité de l'auto au profit de la tenue de route. Les premières Targa recevaient une lunette arrière souple et démontable, mais ce n'était pas du goût des autorités américaines qui estimaient que la protection des éventuels passagers arrière n'était pas assurée et que Porsche devait supprimer les sièges arrière. La lunette souple fut alors remplacée par la lunette en verre et tout rentra dans l'ordre.

« SI LA 964 A CONSERVÉ LE PRINCIPE DU TARGA DES PREMIÈRES 911, ELLE A FAIT UN BOND EN AVANT SUR TOUS LES CHAPITRES : SÉCURITÉ, CONFORT ET COMPORTEMENT ROUTIER »

#### Deux en un

Sur la Targa, la partie du toit située entre l'arceau et le pare-brise est démontable, c'est d'ailleurs ce qui fait tout son charme en permettant de rouler dans un cabriolet avec une sécurité, toujours à l'époque, proche de celle d'un coupé. Ce toit qu'il vaut mieux être deux pour démonter car il est relativement lourd et encombrant se replie afin de se ranger dans le coffre avant ou se glisser derrière les sièges. Il est donc indispensable que le mécanisme soit en parfait état et que les petites pattes qui maintiennent la toile contre le cadre ne soient pas cassées sous peine de voir le toit se déformer, perdre son étanchéité et générer des sifflements aérodynamiques plutôt désagréables.

#### L'heure de la modernité

De 1966 à 1993, date à laquelle la production du Targa originel a cessé, le concept n'a évolué

que dans les détails afin de rendre le toit plus étanche, moins bruyant et plus facile à manipuler. En parallèle, la 911 a elle aussi évolué, mais de façon nettement plus marquée. Esthétiquement, les pare-chocs ont d'abord été remplacés par des éléments à soufflets dotés d'amortisseurs de chocs en Amérique du nord sur la Série G avant de céder la place à des boucliers arrondis sur la 964, ce qui a permis d'améliorer le Cx et de rendre la ligne plus douce.

En parallèle, les freins ont grossi, tout comme les jantes et les ailes pour abriter des roues dorénavant plus larges car chaussées de pneus plus gros. Avec la génération 964, les suspensions ont été entièrement redessinées pour permettre le montage de l'ABS et de la transmission intégrale disponible en option. Elles font désormais appel à des ressorts hélicoïdaux qui ont remplacé les barres de torsion originelles, ce qui était déjà le cas sur les voitures de course depuis le milieu des années 70. ■

## Mécanique

### UN TOUT NOUVEAU MOTEUR

En 1963, la 911 inaugurait le premier six cylindres fabriqué par Porsche. En effet, jusque là, les voitures de route étaient motorisées par des 4 cylindres et les voitures de course par des 4 ou 8 cylindres. Le moteur de la 911 est donc entièrement nouveau, même s'il reprend le principe déjà utilisé sur la 356 des cylindres opposés à plat refroidis par air. Sur la 911, chaque rangée de culasses à 2 soupapes par cylindre possède son propre arbre à cames en tête commandé par chaîne, le système le plus fiable qui soit. À l'origine, ce six cylindres est alimenté par deux carburateurs triple corps qui céderont la place à une injection mécanique en 1969, puis à une injection électronique en 1984. Le refroidissement est assuré par une turbine verticale placée à l'arrière du moteur tandis que le graissage fait appel à un carter sec avec un réservoir d'huile séparé, ce qui nécessite de faire tourner le moteur au ralenti pour vérifier le niveau d'huile (à chaud), une précaution souvent oubliée par les non initiés.

#### Nouveau carter moteur

Sur la génération 964 présentée plus de 25 ans après la naissance de la 911, 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 deux arbres à cames en tête, un par rangée de cylindres, actionnés par chaîne et deux soupapes par cylindre. 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 70,4 puis 74,4 avant d'atteindre 76,4 mm sur la 964 tandis que l'alésage des cylindres était porté progressivement de 80 à 100 mm. En conséquence, la cylindrée était passée de 1 991 à 3 600 cm<sup>3</sup> exactement.

#### Double allumage

Sur la 964, ce six cylindres bénéficie d'une gestion électronique intégrale et d'un double allumage



« LA PUISSANCE DE LA 964 A PRATIQUEMENT DOUBLÉ DEPUIS L'ORIGINE PUISQUE SON MOTEUR DÉLIVRE DÉSORMAIS 250 CH POUR UN COUPLE DE 310 NM CONTRE 130 CH ET 174 NM DE COUPLE POUR LA 911 2.0 LITRES »

afin d'améliorer le rendement tout en diminuant la consommation et la pollution, le catalyseur étant désormais monté en série.

Par rapport à la première 911 offrant 130 ch pour un couple de 174 Nm, 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.

Le double allumage de la 964 doit retenir toute l'attention de son propriétaire car il n'est pas assuré par un allumeur à 12 contacts comme sur les moteurs de course, mais par un double allumeur, le second étant entraîné par le premier à l'aide d'une courroie. Cette courroie qui doit être contrôlée et remplacée très régulièrement (tous les 5 ans ou tous les 80 000 km) peut causer de graves problèmes en cas de rupture, problèmes pouvant

aller jusqu'à la casse du moteur si le deuxième allumeur reste immobilisé dans une mauvaise position. C'est d'ailleurs le seul "défaut" de la 964.

#### Tiptronic et intégrale

Enfin, 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 qui a succédé à la 901 et la 915. Sur la 964, deux types de transmissions sont proposées pour la première fois sur une 911, la boîte Tiptronic, une boîte automatique pouvant être commandée manuellement et la transmission intégrale, les deux étant incompatibles pour des raisons de poids et d'encombrement. ■



## Equipement REMISE AU GOÛT DU JOUR

**M**algré sa ligne traditionnelle, la 964 est une toute nouvelle 911 car les pièces communes avec la génération précédente sont rares : à peine 13 % ! Malheureusement, les phares et les essuie-glaces, décriés à juste titre pour leur manque d'efficacité font partie de ces 13 %... Cependant, les dernières 964 recevront des essuie-glaces dont le bras est plaqué par un double ressort, ce qui améliore quelque peu leur efficacité.

### Fausse apparence

Tout comme la carrosserie qui conserve la ligne traditionnelle à l'exception des bas de caisse, des boucliers et des feux arrière, l'habitacle demeure inchangé, tout au moins en apparence. Les cinq cadrans de la planche de bord, par exemple, renferment toujours les mêmes indicateurs aux mêmes endroits avec, de gauche à droite, la jauge à essence, la jauge à huile, la température et la pression d'huile, le compte-tours, le tachymètre et la montre. Ce qui est nouveau, c'est

la petite trentaine de témoins lumineux qui sont venus se glisser ici où là, jusqu'entre les heures de la montre, pour signaler le moindre défaut de fonctionnement de l'auto et un ordinateur de bord est désormais niché à la base du compte-tours. Celui-ci est bien entendu une option comme pratiquement tous les équipements de la 964, à l'exception de ce qui touche à la conduite comme la direction assistée ou à la sécurité comme l'ABS ou les airbags montés en série à partir d'avril 1991.

### A géométrie variable

Les voitures livrées en Allemagne, pays où l'équipement est traditionnellement le moins riche et la liste d'option la plus longue - pas uniquement chez Porsche d'ailleurs - la 964 était livrée avec des sièges en tissu et sans climatisation ! Pour ce qui est des modèles "export", chaque importateur fixait lui-même le niveau d'équipement qu'il estimait correspondre aux attentes de sa clientèle par rapport au marché local comme ce superbe exemplaire livré neuf au Japon et ramené en

France par David Marciano, le patron de Speedstar. Ainsi, en France, l'autoradio, la climatisation et l'intérieur cuir faisaient partie de la dotation standard. Attention donc au moment d'acheter une 964, il faut vérifier qu'elle ait bien la clim si vous y tenez car pour l'absence de sièges en cuir, il y a peu de chances de ne pas s'en apercevoir !

A propos des sièges, il existait plusieurs types de garnissage intérieur, depuis le skai jusqu'au cuir souple plissé en passant par un velours à rayures, un tissu à carreaux et un tissu siglé Porsche en diagonale. A noter que l'option cuir pouvait s'accompagner d'un garnissage intégral de l'habitacle en cuir, jusqu'à la planche de bord et la console centrale.

Parmi les options, on peut noter l'essuie-glace arrière, les airbags (jusqu'en mars 1991), les sièges chauffants ou les sièges à réglage électrique intégral ainsi que l'ordinateur de bord ou le régulateur de vitesse. Il était également possible d'avoir un réservoir de 92 litres, mais celui-ci diminuait le volume du coffre qui n'était déjà que de 88 litres sur la 964 contre 130 litres sur la Carrera 3.2 en raison du nouveau dessin du bloc avant. ■

## A SAVOIR

Quelques particularités de la 964 Carrera Targa qu'il est toujours utile de connaître...



**Essuie-glace arrière**  
Il s'agit d'une option encore plus utile sur le Targa que sur le coupé. L'angle du balais pantographe se règle à l'aide d'une molette située sous un caoutchouc, à la base du bras.



**Jantes Cup**  
Ces jantes de 17 pouces de diamètre étaient disponibles en option ou en après-vente. D'origine, les 964 de ce millésime étaient dotées de jantes de 16 pouces au dessin "style Cup" assez proche de celui des voies Cup.



**Rétroviseurs Cup**  
Souvent installés en après-vente, ils ont été livrés d'origine à partir du millésime 1992, un an après être apparus sur les 964 Carrera RS où ils étaient à réglage manuel.



**Eclairage**  
Point faible de la 911 depuis longtemps, l'éclairage de la 964 peut être facilement amélioré par l'installation d'un relais et d'ampoules plus puissantes, ou d'ampoules à LED de bonne qualité.



**Aileron**  
Celui-ci peut être commandé manuellement depuis la console centrale. Cela permet de mieux refroidir le moteur dans les embouteillages ou de vérifier le bon état du volet mobile indispensable à l'efficacité de l'aileron.



**Accessoires**  
La 964 Carrera 2 Targa était livrée avec un cric, une trousse à outils et un compresseur pour gonfler la roue de secours de type "space saver" ce qui rend difficile le transport de la roue crevée...



**Sièges arrière**  
Bien que du millésime 1991, cette 964 Carrera 2 Targa est encore équipée de l'ancien système de verrouillage des sièges arrière peu pratique à manipuler avec ses deux tirettes rouges au centre.



**Radio et éclairage**  
Plusieurs types d'autoradios Blaupunkt étaient proposés en option sur les 964 Carrera 2 Targa. A droite, on distingue un lecteur de carte livré d'origine dont bien peu de propriétaires connaissent l'existence.

## En bref...

### • L'entretien

La 964 nécessite une révision tous les 20 000 km ou tous les ans si le kilométrage est inférieur. Cette révision comprend la vidange et le réglage des culbuteurs qui est indispensable pour que le moteur délivre toute sa puissance. C'est une opération relativement longue car elle nécessite la dépose de l'échappement pour être effectuée correctement.

Il est également indispensable de faire réviser le double allumeur tous les 5 ans ou tous les 80 000 km.

### • Les trains roulants

Bien que les barres de torsion aient cédé la place à des combinés ressorts-amortisseurs, les trains roulants de la 964 sont aussi "indéréglables" que ceux des 911 plus anciennes. Un contrôle annuel est donc suffisant, sauf en cas d'utilisation très intensive sur circuit où il peut s'avérer utile de contrôler les réglages deux fois par ans.

## IDENTIFIER UNE 964 CARRERA 2 TARGA

Le numéro de série qui figure sur la carte grise doit correspondre à celui que l'on retrouve en différents endroits de l'auto.

La 964 Carrera 2 Targa a été produite du millésime 1990 (août 1989) au millésime 1993 (juillet 1993). Les numéros de série ne permettent pas de différencier une Carrera 2 d'une Carrera 4.

1990 : à partir de wp0zz96zts410061 (moteur à partir de 62l00501)

1991 : à partir de wp0zz96zms430061 (moteur à partir de 62m00501)

1992 : à partir de wp0zz96zns430061 (moteur à partir de 62n00501)

1993 : à partir de wp0zz96zps430061 (moteur à partir de 62p00501)



Le numéro de série frappé sur le châssis est visible sous le réservoir



La plaque d'identification constructeur se situe sur la gauche du coffre avant



Une étiquette reprenant le code peinture est sur la droite du coffre avant

## PERFORMANCES ET CONSOMMATION

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

« MÊME EN HIVER, ON PEUT TOUT À FAIT ENVISAGER DE ROULER SANS TOIT CAR IL Y A PEU D'AIR QUI PÉNÈTRE DANS L'HABITACLE LORSQUE LES VITRES SONT RELEVÉES ET LE CHAUFFAGE EST TRÈS EFFICACE »

## Essai CLASSIQUE ET MODERNE À LA FOIS

Lorsque l'on s'installe à bord de la 964, on n'est pas dépaycé, 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, idéalement positionné face au regard 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.

Sur cet exemplaire du début du millésime 1991, le volant n'est pas défigurés par l'énorme airbag, il s'agit même d'un modèle proposé en accessoire avec la marque Porsche gaufré dans le cuir de la couronne et dont la forme des branches est particulièrement confortable.

### Plus "facile" à rouler

On trouve facilement une bonne position de conduite grâce aux multiples réglages du siège

dont la hauteur et l'inclinaison de l'assise sont à commande électrique. 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.

On se sent donc tout de suite bien à bord et on apprécie la luminosité apportée par la lunette arrière panoramique. Même en hiver, on peut tout à fait envisager de rouler sans toit car il y a peu d'air qui pénètre dans l'habitacle lorsque les vitres sont relevées et le chauffage est très efficace pour peu que les ventilateurs ne soient pas grippés, ce qui arrive parfois sur ces autos bientôt trentennaires.

La manipulation du toit est relativement simple : on déverrouille les deux crochets au sommet du pare-brise, on le soulève et on le tire légèrement en avant pour dégager les fixations arrière avant de l'enlever et de le plier pour le ranger dans le coffre. Le passage le plus délicat est au moment où il faut soulever ou remettre le toit en place

« LA LUMINOSITÉ APPORTÉE PAR LA LUNETTE ARRIÈRE PANORAMIQUE REND L'HABITACLE NETTEMENT PLUS AGRÉABLE À VIVRE QUE SUR LE COUPÉ »

lorsque l'on est seul car le poids est en porte-à-faux. Mieux vaut être deux pour effectuer cette manœuvre. A propos de toit Targa, il faut savoir qu'un accessoiriste américain a réalisé un toit rigide qui peut avantageusement remplacer le toit souple en hiver.

### Du couple à revendre

Au fil des ans, et malgré ses augmentations de cylindrée successives, le moteur de la 911 a conservé son caractère bien particulier avec son couple omniprésent même si l'on peut regretter que les montées en régime de la 964 soient un peu paresseuses, surtout par rapport à celles des premières 911 dont les vocalises étaient envoûtantes. La sonorité unique du six cylindres est toujours là même bien qu'elle soit un peu plus rauque et plus étouffée, augmentation de cylindrée et normes de bruit obligent.

Avec la Targa qui possède une vocation sportive moins affirmée que le coupé, on apprécie cette mécanique coupleuse qui permet de rouler en toute décontraction sur les petites routes, cheveux au vent.

La 964 possède un comportement routier sain et digne du nom qu'elle porte, le manque de rigidité naturel inhérent à l'absence de toit étant en grande partie compensé par l'arceau transversal. Il est ainsi 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 habituels d'une auto manquant de rigidité. ■

## CONCLUSION UN MODELE RARE

Entre 1966, date de présentation de la 911 Targa et 1993, date de la fin de la production de la 964 Targa qui est la dernière à avoir utilisé ce principe de carrosserie sous la forme d'un toit démontable, le Targa est ce qui a le moins évolué sur la 911.

En effet et durant ces 30 petites années, celle-ci a reçu de nouvelles suspensions, de nouvelles motorisations et de nouveaux équipements, mais le principe du Targa qu'il faut démonter, plier et ranger dans le coffre n'a pas changé.

Pour les clients des années 90 habitués à ce que tout se fasse tout seul en appuyant sur un simple bouton, la manipulation était devenue trop compliquée et trop contraignante. Aujourd'hui, cela correspond tout à fait à la philosophie de la 964 devenue une "ancienne moderne" avec son look décalé mais son confort et ses performances d'actualité. A l'époque, les acheteurs lui ont largement préféré le coupé ou le cabriolet ce qui fait de la 964 Targa une voiture peu courante, que ce soit en Carrera 2 ou en Carrera 4 avec la transmission intégrale. La 964 Targa est donc une auto rare et rien que pour cela mérite que l'on s'y intéresse. Le retour au même concept de toit amovible sur la 991, mais avec cette fois à commande électrique a contribué à l'envol de la cote de la 964 Targa, mais il n'est pas encore trop tard pour s'en offrir une... ■

## FAIRE ÉVOLUER UNE 964 CARRERA 2 TARGA

Parce que tout le monde n'est pas adepte du boulot d'origine, il existe de nombreuses possibilités de faire évoluer sa 964 Carrera 2 Targa tout en restant dans l'esprit de la 911 et sans aller vers le tuning, les adeptes de ce type de personnalisation n'ayant pas besoin de nos conseils en la matière.

- Les roues  
D'origine, la 964 Carrera 2 Targa est livrée avec des jantes de 16 pouces de diamètre. Nombreux sont ceux, comme sur cet exemplaire prêté par Speedstar, qui les ont remplacées par des jantes de 17 pouces de type "Cup" qui étaient proposées en option et équipaient les 964 Carrera RS, les modèles anniversaire ou les Turbo. On peut également monter des jantes de 18 pouces sur une 964, mais il faut prévoir des suspensions et des réglages adaptés sous peine de dégrader la tenue de route.

- Les suspensions  
Si vous êtes adepte de conduite sportive, il est possible de monter des suspensions de Carrera RS ou des combinés ressorts/amortisseurs réglables plus fermes que ceux d'origine ce qui permet de rabaisser l'auto pour une allure plus sportive et un meilleur comportement routier. Attention à la perte de confort et n'oubliez pas d'adopter des réglages de trains roulants adaptés aux nouvelles suspensions, mais est-ce vraiment l'esprit d'une 964 Targa aujourd'hui ?

- Les freins  
Pas besoin d'aller chercher très loin pour renforcer le freinage de la 964 Carrera 2 Targa. En restant dans la gamme 964, il faut savoir que les dernières 964 Carrera 2 Targa ont été équipées des étriers 4 pistons de la Carrera 4 à la place des 2 pistons des premiers millésimes.

Il est aussi possible de remplacer les disques et étriers par ceux de la Carrera RS qui font 322 mm de diamètre à l'avant et 299 mm à l'arrière. Enfin, il est possible de monter les étriers avant de Turbo 3.6 dont les plaquettes ont une surface plus importante ce qui procure un meilleur freinage.

- La carrosserie  
Les seules évolutions possibles tout en restant dans "l'esprit" de la 964 consistent à remplacer les rétroviseurs carrés des premiers modèles par les rétroviseurs profilés des derniers millésimes et de monter un bouclier arrière de RS en trois parties.

- L'habitacle  
Si vous voulez alléger votre 964 Carrera 2 Targa, rien de plus simple, il suffit de s'inspirer de la Carrera RS avec ses panneaux de portes simplifiés, ses baquets allégés ou sa moquette fine à la place des sièges arrière...

- La mécanique

Sans aller jusqu'à ouvrir le moteur pour porter la cylindrée à 3,8 litres, il est possible de gagner en poids et en performances en remplaçant l'échappement central par un tube "Cup". Il existe aussi des systèmes d'échappement complets pour améliorer l'évacuation des gaz brûlés. Enfin, il est possible de faire reprogrammer le boîtier de gestion électronique du moteur et de remplacer le boîtier d'admission par un film chaud comme sur les 993. Selon la santé du moteur et la qualité des pièces utilisées, on peut espérer obtenir entre 275 et 280 ch. En réalisant une véritable préparation avec démontage du moteur et passage en 3,8 litres, il est possible de dépasser les 325 ch.



LA 964 CARRERA 2 TARGA EN DÉTAILS



**Clignotants**

De série, ils ont toujours été orange, mais des accessoiristes les proposent en blanc. A accorder avec la couleur de l'auto avant d'éventuellement les remplacer.



**Coffre avant**

Avec 88 litres de contenance, il est vraiment minuscule, mais sa forme est très logeable pour... un gros sac de voyage !



**Airbags**

Cet exemplaire est l'un des derniers à ne pas avoir été équipé d'airbags en série ce qui lui permet de disposer d'une "vraie" boîte à gants et de ce très beau volant qui est un accessoire d'époque.



**Lunette arrière**

Souple et démontable sur les toutes premières Targa, elle est en verre depuis 1967. Attention à l'effet "serre" lorsque la voiture est au soleil car il peut faire très chaud aux places arrière...



**Motorisation**

Après quelques soucis de jeunesse résolus depuis longtemps, le moteur de la 964 fait preuve d'une fiabilité digne de ses aînés dès l'instant où le double allumeur est révisé régulièrement.



**Feux arrière**

Ils ont tendance à pâlir et se craqueler avec le temps. Il n'existe pas de solution miracle si ce n'est de polir la surface régulièrement pour limiter leur ternissement. Ou les changer...



**Sécurité**

La résistance de la roue de secours est prise en compte lors des crash tests d'homologation. La supprimer pour augmenter la contenance du coffre réduit donc la capacité d'absorption du bloc avant en cas de choc. A savoir !

**Kilométrage**

Rares sont les 964 Carrera 2 Targa affichant un aussi faible kilométrage corroboré par un état exceptionnel ce qui peut s'expliquer par son origine japonaise, un pays où ce type de voiture est peu utilisé.

**Transmission**

La 964 Carrera 2 Targa était proposée au choix avec une boîte manuelle 5 rapports ou une Tiptronic 4 rapports qui n'était pas disponible sur les Carrera 4, transmission intégrale oblige.

**Sièges sport**

Malgré les apparences avec leurs côtés proéminents, ces sièges ne sont pas les sièges sport proposés par Porsche en option. Ce sont les sièges de série avec réglage électrique en hauteur.

**Freins arrière**

D'origine, la 964 Carrera 2 est équipée de disques ventilés pincés par des étriers 4 pistons à l'avant et deux pistons à l'arrière jusqu'au millésime 1993 où elle a reçu les étriers 4 pistons de la Carrera 4.

**Echappement**

Il est possible de rendre le son du moteur plus "présent" en supprimant le silencieux intermédiaire ou en supprimant celui situé dans l'aile arrière, mais la suppression des deux rend l'auto trop bruyante.

