

1984-1989

911 CARRERA 3.2

L'ABOUTISSEMENT DE LA SÉRIE G

LA COTE RS MAGAZINE

Prix neuf en 1989 : 43 980 € hors options

Millésime	1984-1986
Hors normes	61-64 000 €
Très bon état	45 000 €

Millésime	1987-1 989
Hors normes	62-67 000 €
Très bon état	46 000 €



LA 911 CARRERA 3.2 LITRES QUI SUCCÈDERA À LA CARRERA 3.0 LITRES ET À LA SC FAIT FIGURE D'ABOUTISSEMENT DE LA GÉNÉRATION G DONT ELLE TOURNERA D'AILLEURS LA PAGE. PERFORMANTE AVEC 231 CH POUR SEULEMENT 1210 KG, INDESTRUCTIBLE SI BIEN ENTRETENUE ET BÉNÉFICIAIRE ENCORE DE LA LIGNE INTÉMPIRELLÉ DES PREMIÈRES 911, LA "3.2" RESPIRE LES 911 DES ANNÉES 80. BRUTE DE FONDERIE, DÉNUÉE DE TOUTE AIDE À LA CONDUITE, ELLE DISTILLE DES SENSATIONS INCOMPARABLES ET VOUS RAPPELLE QUE SEUL SON CONDUCTEUR EST MAÎTRE À BORD. ELLE NE BÉNÉFICIERA QUE D'UNE ÉVOLUTION EN 6 ANS, L'ADOPTION DE LA BOÎTE G50 À L'OCCASION DU MILLÉSIME 1987.



Mécanique

LES ENTRAILLES DE LA 911 TURBO

Lors du développement de la 911 Turbo, le bloc magnésium utilisé sur la 911 depuis 1969 s'avère trop fragile pour supporter les contraintes liées à la suralimentation. L'aluminium est donc de retour sur les Carrera 3.0 et les Turbo 3.0, mais ce deuxième bloc alu de l'histoire de la 911 possède encore les petits paliers de la première génération. Pour le millésime 1978 qui voit l'apparition de la 930 Turbo 3.3 et de la SC, ce moteur est modifié afin de recevoir un vilebrequin doté de paliers plus gros, donc plus résistants. Sur la SC, sa cylindrée est de 3 litres grâce à une course de 70,4 mm pour un alésage de 95 mm tandis que sur la Turbo, la course est de 74,4 mm pour un alésage de 97 mm, ce qui détermine une cylindrée de 3,3 litres. Au moment de concevoir la Carrera 3.2, le plus simple aurait consisté à conserver la cylindrée de la Turbo en augmentant le taux de compression grâce à de nouveaux pistons, mais le couple aurait été trop important pour la boîte de vitesses. En effet, celle-ci avait été initialement conçue pour la 2.4 S dont le couple était de 216 Nm alors qu'il aurait dépassé les 300 Nm avec un 3.3 atmosphérique. Finalement, en conservant les cylindres de 95 mm d'alésage de la SC et en adoptant le vilebrequin de 74,4 mm de course de la 911 Turbo, on obtenait une cylindrée intermédiaire de 3,2 litres (3 164 cm³ exactement) qui permettait d'augmenter la puissance de 27 ch sans que le couple ne dépasse 284 Nm, une valeur acceptable pour la boîte de vitesses du moment. Outre l'augmentation de cylindrée, le moteur de

la Carrera 3.2 reçoit une nouvelle injection Bosch L-Jetronic dont les injecteurs pilotés électroniquement permettent de doser plus précisément la quantité de carburant injectée à chaque cycle moteur. Prévu pour résister aux contraintes de la version turbocompressée, il va sans dire que ce bloc est largement surdimensionné dans le cas de la Carrera 3.2, ce qui lui vaudra une fiabilité exceptionnelle à condition néanmoins d'être régulièrement suivi, que ce soit en termes de vidanges ou de réglages, en particulier celui du jeu des culbuteurs. Comme on l'a vu, Porsche n'ayant pas eu le temps de concevoir une nouvelle boîte de vitesses pour le lancement de la Carrera 3.2, la boîte type 915 qui équipait la 911 depuis la 2.4 litres a été réutilisée. Pour résister au couple du 3.2, elle a simplement été équipée d'une pompe à huile et d'un radiateur extérieur. Pour le millésime 1987, elle sera remplacée par la boîte type G50 plus moderne et supportant un couple nettement plus élevé. Il est facile de distinguer l'une de l'autre : la 915 possède la marche arrière en face de la cinquième tandis qu'elle est à côté de la première sur la G50. On reproche souvent à la boîte 915 son imprécision et son débattement important, mais Porsche a réduit celui-ci de plus de 20 % au cours des 3 années où elle a été montée sur la Carrera 3.2. En revanche, pour ce qui est de l'imprécision, avant d'accuser la boîte, surtout sur des voitures de vingt-cinq ans et de plusieurs centaines de milliers de kilomètres, il faut s'assurer que les guides de commande ne sont pas trop usés... ■



Equipement

PAS DE FIORITURES

Fondamentalement, le châssis de la 911 n'a que peu évolué entre la 911 originelle et la Série G. La Carrera 3.2 bénéficie encore de suspensions par barres de torsions avec une McPherson triangulée à l'avant et des bras tirés à l'arrière. Le freinage, assisté par un servo à dépression depuis 1976 est toujours assuré par 4 disques pincés par des étriers à 2 pistons sur chaque roue. L'augmentation des performances a simplement poussé Porsche à augmenter le diamètre des disques de frein qui ont épaissi pour abriter une ventilation radiale. Les roues ont également forci au fil des ans et sont passées de 4,5 pouces de large à 6 et 7 pouces sur la Carrera 3.2, voire 7 et 8 pouces en option, toujours en 15 pouces de diamètre, les jantes de 16 pouces étant elles aussi en option. Les célèbres Fuchs au dessin indissociable de la 911 étaient également proposées en option sur les premiers millésimes de la Carrera 3.2. En série, ces 3.2 litres étaient équipées de jantes "téléphone" que l'on retrouvait aussi sur les premières 928. Inutile de dire que rares sont les 911 Carrera 3.2 qui les ont conservées au fil des ans... Sur le plan du confort, la 3.2 litres était aux stan-

dards de l'époque, donc plutôt rustique. Si elle était équipée d'antibrouillards avant et arrière, ses phares étaient toujours aussi peu efficaces qu'en 1964, tout comme les essuie-glaces bien que ces derniers proposaient trois vitesses plus une intermittente. Les vitres et rétroviseurs extérieurs bénéficiaient néanmoins de réglages électriques tandis que le verrouillage centralisé faisait également partie de l'équipement de série, tout comme les sièges réglables en hauteur électriquement. C'est pratiquement tout ce dont disposait la Carrera 3.2, avec un volant en cuir non réglable et des assises en tissu avec les côtés en cuir et le dos en skai. Pour bénéficier de sièges en cuir, de la climatisation ou d'un autoradio, il fallait puiser dans la liste des options qui comprenait plusieurs dizaines de références. Cependant, les importateurs pouvaient inclure certaines d'entre elles dans leur configuration standard afin d'être en phase avec le marché local. Il faut donc faire attention au moment d'acheter une auto n'ayant pas été livrée neuve en France car le niveau d'équipement peut être différent de celui auquel on est habitué, dans un sens comme dans l'autre. ■

A SAVOIR



Protection
A défaut d'être esthétiques, les gros buffets arrière protègent bien la carrosserie et la peinture, mais en cas de choc trop violent, ce sont les supports de pare-chocs qui plient vers le bas, ce qui évite tout de suite à l'air nu.



Soufflets
Contrairement aux versions américaines, les pare-chocs des Carrera 3.2 européennes sont montés sur des supports fixes. Si les soufflets sont enfoncés, ce n'est donc pas les amortisseurs qui sont fatigués, mais bien les supports qui sont tordus, forcément à la suite d'un choc.



Assise
A partir du millésime 1986, l'assise des sièges est plus basse pour un meilleur confort. Les sièges sont proposés en option et ne se distinguent pas par leurs tentures, mais plus modérément.



Hauteur
Les réglages des sièges en hauteur sont en série sur toutes les Carrera 3.2. En revanche, les autres réglages électriques, le support lombaire et l'assise chauffante sont des options.



Chauffage
La Carrera 3.2 est équipée d'un système de chauffage à régulation de température automatique, mais son fonctionnement est souvent capricieux et peu efficace. Des commandes manuelles sont prévues en cas de panne.



Climatisation
La climatisation proposée en option était nettement plus efficace que le système de chauffage automatique. Attention cependant au fuites dans le circuit car il est plus long et plus complexe que dans les autres voitures. Il faut donc le faire recharger très régulièrement.



Kilométrage
On ne compte plus les compteurs de Carrera 3.2 remplacés, débranchés ou bidouillés, mais plus un kilométrage est élevé, plus il a de chances d'être authentique. Cela se repère aux traces de démontage sur le carter extérieur, aux vitesses qui n'ont plus les traces de scellés posés en usine ou à la date de fabrication qui est postérieure à celle de mise en circulation de l'auto.

FICHE TECHNIQUE (MILLÉSIME 1987-1989)

Moteur Type 930.20
6 cylindres à plat en alu
2 soupapes par cylindre
2 arbres à cames en tête
Entraînés par chaîne
Graissage par carter sec
Refroidissement par air
3 164 cm³
95 mm x 74,4 mm
10,3:1
231 ch à 5 900 tr/min
284 Nm à 4 800 tr/min
Injection Bosch
LE-jectronic
Transmission Boîte 5 rapports type G50.50
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 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
4 291 x 1 652 x 1 320 mm
Voies Av / Ar 1 372 / 1 380 mm
Empattement 2 272 mm
Reservoir 80 l
Coffre 130 l
Cx 0,39
Poids 1 210 kg
Poids/puiss. 5,24 kg/ch
Prix neuf (1989) 43 980 € hors options

PERFORMANCES ET CONSOMMATION

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

LES +

- Conduite à "l'ancienne"
- Mécanique indestructible
- Ligne indémodable

LES -

- Conduite "à l'ancienne"
- La corrosion qui commence à apparaître
- Passé parfois insondable

Essai BRUTE DE FONDERIE

Une chose est sûre, la Carrera 3.2 litres est une authentique 911 "à l'ancienne", ce dont on prend conscience dès que l'on s'installe au volant immédiatement enivré par l'odeur typique de métal et d'huile chaude liée au chauffage par circulation d'air autour des collecteurs d'échappement. Cela continue lorsque l'on met le contact et que les six cylindres se réveille dans un feulement métallique caractéristique. Le pédalier de Coccinelle et le long levier de vitesses ne rompent pas le charme, pas plus que la direction lourde à l'arrêt car non assistée, tout comme l'embrayage, plutôt ferme selon nos critères actuels, mais nettement moins cependant que sur les premières 911. Comme toujours avec une 911, la position de conduite est excellente même si on aimerait avoir le volant un peu plus près de soi. Malgré leur dossier assez plat en apparence, les sièges maintiennent bien, en partie grâce aux renforts latéraux. La visibilité est bonne tant vers l'avant que vers l'arrière grâce aux deux énormes rétroviseurs aussi disgracieux qu'efficaces. Si le moteur est plein de bonne volonté et possède des montées en régime mélodieuses, il n'affiche pas l'enthousiasme des anciens 6 cylindres équipés d'injections mécaniques qui devenaient plus rageurs au fur et à mesure que l'on grimpait dans les tours, mais il consomme aussi beaucoup moins, on ne peut pas tout avoir. Côté châssis, on peut presque dire qu'il y a autant de comportements qu'il y a de Carrera 3.2 tant c'est un modèle sensible aux réglages, comme toutes les 911 équipées de barres de torsion. En effet, en jouant sur les hauteurs de caisse, le piqué du museau et les réglages plus traditionnels comme la chasse, la pince et le carrossage des trains avant et arrière, on peut complètement transfigurer le comportement de la 3,2 litres en fonction de ses souhaits et des compétences de son mécano... ou de son incompétence d'ailleurs ! Avec les réglages standards, la Carrera 3.2 est

plutôt souveuse ce qui oblige à rentrer en courbe sur les freins sans craindre de voir l'arrière tenter de passer devant. Elle a également tendance à avoir le volant qui oscille en ligne droite, mais il faut le laisser faire car cela ne perturbe pas la tenue de cap. Avec des réglages plus sportifs, l'auto change radicalement de caractère. Elle conserve alors parfaitement son cap en ligne droite tout en rentrant plus facilement en virage, mais en contrepartie, l'arrière se met alors à glisser progressivement ce qui permet d'entretenir de belles dérivées à l'accélérateur à condition d'avoir un peu d'expérience du pilotage... ■

CONCLUSION

A L'ÉPREUVE DU TEMPS

Lorsque l'on descend d'une 911 Carrera 3.2, on a du mal à croire qu'il s'agit d'une voiture âgée de 30 à 35 ans où presque selon les millésimes. Elle est finalement assez facile à utiliser à condition d'accepter de faire l'impasse sur les assistances en tous genres qui ont fleuries sur les autos au fil des décennies. Dans l'absolu, l'absence de direction assistée et son "touché" de frein pour le moins viril renforcent la sensation d'être au volant d'une voiture de sport authentique, pour ne pas dire à l'ancienne. Mais n'est-ce pas là une des principales motivations qui poussent aujourd'hui les passionnés à en acquérir une ? Reste maintenant l'écueil du prix depuis que la folie s'est emparée du marché des Séries G après celui des Classic au début des années 2010. Reste que le marché s'est calmé depuis 3 ans avec des prix qui se sont tassés même si les très belles autos conservent une cote soutenue.



Moteur Le moteur de la Carrera 3.2 a la réputation d'être indestructible. C'est vrai à condition néanmoins qu'il ait été régulièrement entretenu. Il faut donc, avant d'acheter une auto, s'en assurer grâce aux factures d'entretien que tout propriétaire passionné digne de ce nom a forcément conservé.



Alignements Les axes d'accident se recroisent facilement lorsque les axes arrière / capot / feu arrière / pare-chocs ne sont pas parfaitement alignés.



Planche de bord Comme pour le reste de l'habitacle, les matériaux utilisés sont de très bonne qualité et résistent parfaitement au temps qui passe et aux kilomètres qui défilent. Seul le volant finit simplement par devenir plus lisse.



Coffre avant C'est là que les Carrera 3.2 ont le plus de soucis d'avoir souffert, soit lors d'accidents, soit de la corrosion, le traitement apposé en usine l'y plus de 26 ans n'étant pas extrêmement efficace. Il est donc indispensable de soulever la mallette avant l'achat afin de s'assurer que le dessous est aussi propre que le dessus.



Jantes Selon les millésimes et les options, les Carrera 3.2 ont été livrées avec des jantes de 15 ou de 16 pouces de diamètre. Les jantes Fuchs à 5 branches sont emblématiques de ce modèle contrairement aux jantes "téléphone" qui équipaient en série les premiers millésimes. A l'avant, la largeur varie entre 6 et 7 pouces tandis qu'à l'arrière, elle va de 7 à 9 pouces.

Places arrière Lorsque les sièges avant sont en tissu, les sièges arrière le sont également. En revanche, ce n'est pas toujours le cas avec les sièges en cuir. L'assise des sièges arrière en cuir étant une option séparée.

Rétroviseurs Hormis sur la version ClubSport, les rétroviseurs possèdent un réglage électrique placé sur la porte conducteur, un inverseur sous la planche de bord permettant de passer du rétroviseur gauche au rétroviseur droit.

Phares L'éclairage nocturne n'est pas le point fort de la 911 Carrera 3.2. Cela va un peu mieux en supprimant les gâchettes obligatoires en France à l'époque et en installant des ampoules de 55 watts, mais si vous voulez mettre des 100 watts, il faut impérativement modifier le faisceau qui n'est pas assez résistant donc surchauffe et peut provoquer des courts-circuits, voire des incendies.

