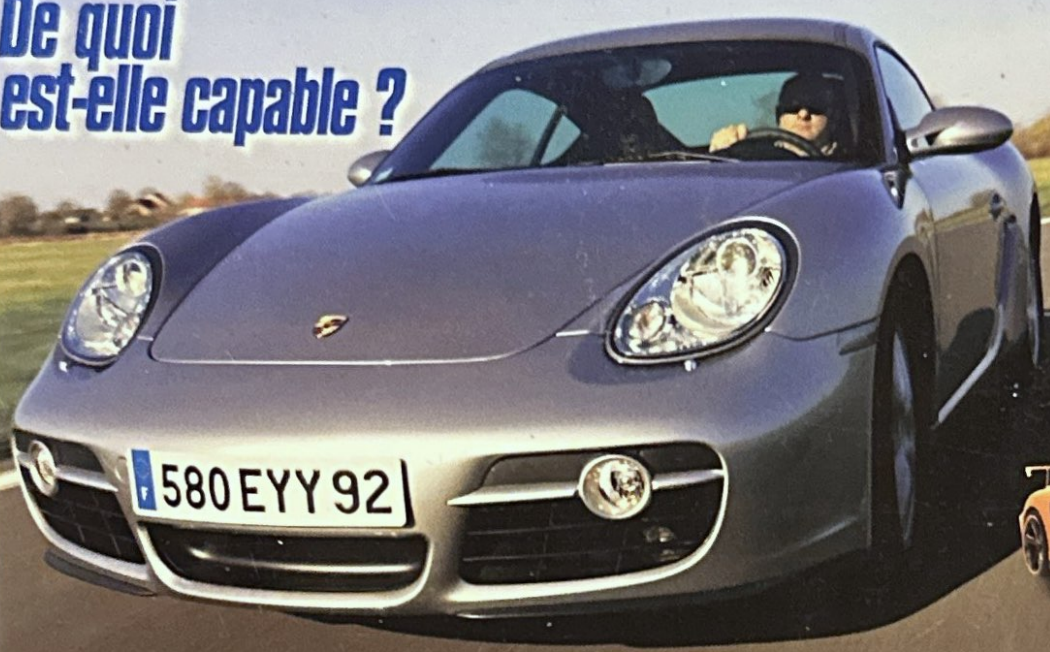


Test extrême Cayman 2.7

Pour 49 900 €...

De quoi est-elle capable ?



1008 occasions
Tous les mois la plus grande vitrine d'annonces Porsche

SALON DE GENEVE
Les préparateurs se déchainent
997 TURBO TECHART
>630 ch
>345 km/h



Marché de l'occasion

QUELLE PORSCHE

ACHETER EN 2007 ?

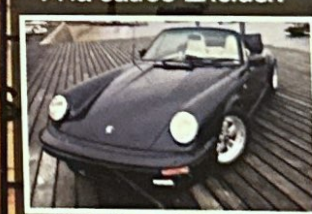
>TOUTES LES GÉNÉRATIONS >TOUS LES MODÈLES
LES BONNES AFFAIRES... ET LES MOINS BONNES !



993 1ÈRE MAIN
Comme on les aime



964 CAB
A la sauce Exclusiv



CARRERA 3.2 CAB
30 000 km seulement !



PREPARATION 996 Turbo 9 One One **Mi-pistarde, mi-routière !**

Éditions Terre-Mars
M 05591 - 70 - F. 5,50 €

964 Carrera 2 cabriolet



SORBET CASSIS-CITRON!

Les Porsche noires et grises, on est (presque) tous d'accord, ce n'est pas très sexy. Mais de là à oser commander un cabriolet qui ressemble à un sorbet cassis-citron, il y a un pas que l'on n'hésite pas à franchir quand on voit le résultat : superbe et original!

TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS DAVID PÉREZ



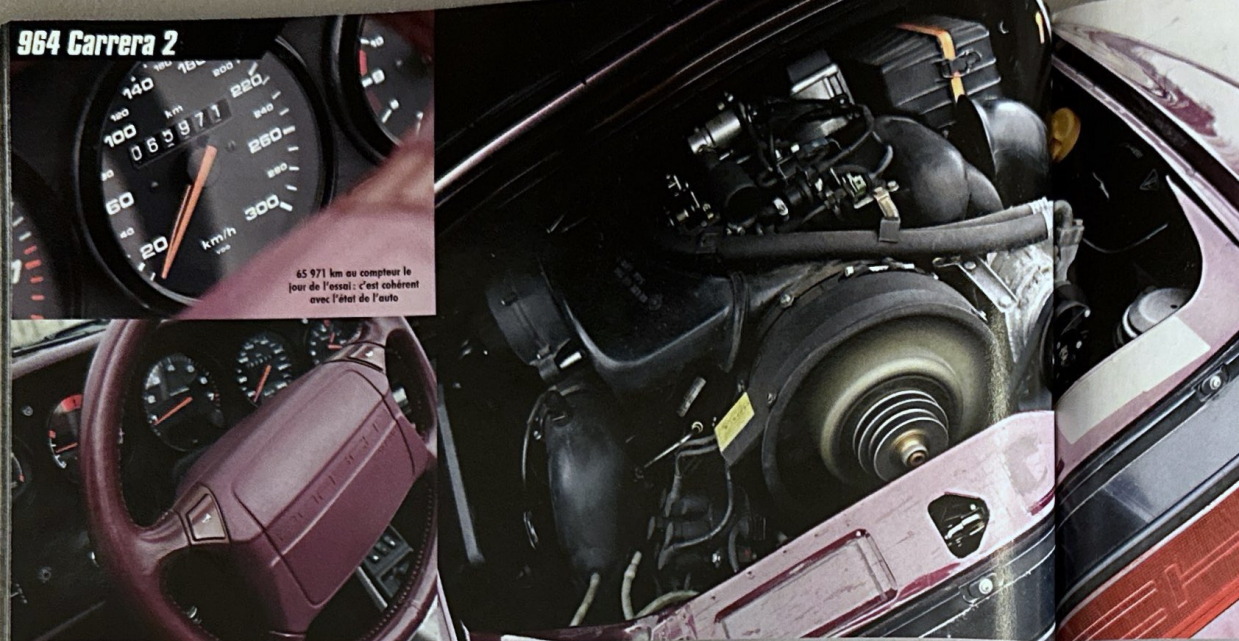
Lors du lancement de la 356, juste après la guerre, il n'y avait guère le choix pour les couleurs, mais peu à peu la palette s'est élargie avec des tons pastel qui font aujourd'hui très "vintage". Puis, à la fin des années 60, des couleurs vives sont apparues avec le mouvement hippie, des couleurs qu'arborent fièrement les 911 "Classic". Au milieu des années 70, on est revenu à des coloris plus sages avant de virer carrément au morose dans les années 80 et 90, l'ambiance de crise permanente n'incitant pas à afficher sa joie de vivre. Il n'y a qu'avec les RS et les GT3 que les acheteurs ont osé sortir du lot avec des

teintes vives, mais plus sages que celles des années 70. Au milieu de tout cela, même si une très grande majorité des Porsche sont livrées en gris ou noir, les plus téméraires osent le bleu marine, quelques irréductibles refusent de "broyer du noir" et réussissent à convaincre les concessionnaires de leur livrer des voitures de couleur. Nous ne nous étendrons pas sur le sujet qui n'est pas l'objet de ce reportage, mais est-ce normal qu'un vendeur refuse de livrer la couleur choisie par un client sous prétexte qu'il aura peut-être du mal à revendre l'auto plus tard en occasion ? Quand on achète une Porsche, c'est avant

tout pour se faire plaisir, alors ne laissons pas gâcher ce plaisir bêtement.

Traitement "Exclusiv"
 Ce comportement des concessionnaires français est d'autant plus étonnant que les allemands sont beaucoup plus téméraires dans leurs choix, allant jusqu'à des couleurs encore plus osées que l'assortiment de ce cabriolet 964. Les coloris retenus par le premier acheteur de cette auto ne figuraient d'ailleurs pas au catalogue, l'auto ayant fait l'objet d'une commande spéciale par l'intermédiaire du département Exclusiv. La peinture violette correspond à celle de la série anniversaire qui

964 Carrera 2



65 971 km au compteur le jour de l'essai: c'est cohérent avec l'état de l'auto



Grâce aux moquettes sombres, l'habitacle n'est pas trop salissant

> Cylindrée 3 600 cm³ > Alésage-a-course 100 mm x 76,4 mm > Puissance 250 ch à 6 100 tr/mn > Couple 310 Nm à 4 800 tr/mn > Transmission mécanique à 5 rapports > Freins à disques ventilés, étriers à 4 pistons, assistance et ABS > Jantes 6j x 16 à l'avant, 8j x 16 à l'arrière > < 205/55 zr 16 à l'avant, 225/50 zr 16 à l'arrière > Poids 1 400 kg > Réservoir 77 litres > Vitesse maxi 260 km/h

PERFORMANCES (données Usine)	
Vitesse maxi.	260 km/h
0 à 100 km/h	5,8 s
Conso mixte	11,5 l/100 km



« LE SEUL POINT FAIBLE DES 964 EST LA COURROIE DU DOUBLE ALLUMEUR QU'IL FAUT REMPLACER TOUS LES 80 000 KM »

La production et les numéros de série

Les 964 Carrera 2 et 4 ne sont pas différenciés au niveau des numéros de série. Les années indiquées correspondent aux millésimes qui, à cette époque, commencent au mois de juillet de l'année précédente et se terminent au mois de juin. Il est ainsi tout à fait possible d'avoir une voiture du millésime 1991 qui ait été immatriculée en octobre 1990 tandis qu'une voiture immatriculée en août 1991 correspondra au millésime 1992.

1990 (série L) wpozr96zls420001 à 420895 (moteur à partir du n° 62L000001)

1991 (série M) wpozr96zms450001 à 453886 (moteur à partir du n° 62M000001)

1992 (série N) wpozr96zns450001 à 452885 (moteur à partir du n° 62N000001)

1993 (série P) wpozr96zps450001 à 451414 (moteur à partir du n° 62P000001)

1994 (série R) wpozr96zrs450001 à 450315 (moteur à partir du n° 62R000001)

sera présentée un an plus tard, pour le millésime 1993, mais l'intérieur en cuir souple blanc avec passepoil violet n'a jamais été proposé au catalogue Porsche. Les cuirs clairs sont logiquement plus salissants que les teintés foncés, ce qui nécessite plus de soins et un entretien plus rigoureux pour leur conserver tout leur éclat. Cela a visiblement été le cas ici, d'autant que

l'auto affiche un faible kilométrage: 65 971 km au compteur lors du reportage photo. C'est relativement peu pour une voiture âgée de 15 ans, mais cela semble tout à fait cohérent avec l'état général de l'auto, les cuirs blancs permettant difficilement de masquer leur usure et donc de tricher avec les compteurs. Ce kilométrage est d'autant plus crédible que l'auto possède un

caractère d'entretien complet et à jour et que son histoire est limpide. Cela n'est pas toujours le cas et l'on ne compte plus les compteurs tournés et maquillés.

70 ch/litre

Cette pratique ridicule est d'autant moins crédible qu'avec le temps, les 964 s'avèrent

aussi fiables que les autres 911 dès l'instant où elles sont régulièrement suivies et entretenues. Leurs seuls points faibles sont la courroie du double allumeur qu'il faut remplacer tous les 80 000 km et les révisions tous les 20 000 km qui nécessitent 7 heures de main d'œuvre selon le barème Porsche en raison du réglage des culbuteurs qui sont difficiles

d'accès. En contrepartie, vous bénéficiez du tout nouveau bloc moteur en alu inauguré avec cette génération de 911 qui permet de disposer d'un alésage de 100 mm pour une course de 76,4 mm. Cela donne une cylindrée de 3 600 cm³ tout rond pour une puissance de 250 ch dans la version Carrera. Cette puissance obtenue à 6 100 tr/mn correspond

à un rendement de moins de 70 ch par litre de cylindrée, soit une valeur inférieure à celle de la Carrera 3.2 pourtant réputée "incroyable". Il n'y a donc aucune raison pour que la 964 soit moins fiable que la 3.2, même si des petites fuites d'huile, surtout sur les voitures qui roulent peu, se produisent parfois, mais, là encore, il faut savoir faire la part des choses

Le point de vue du professionnel



DAVID MARCIANO

Les belles 964 cabriolet deviennent rarissimes, surtout avec un aussi faible kilométrage. Mais ce kilométrage (un peu moins de 66 000 km - NDLR) est confirmé par le carnet d'entretien et il correspond à l'état global d'usure d'une auto dont le passé ne possède pas de zone d'ombre, ce qui est loin d'être toujours le cas, surtout lorsque les autos viennent de l'étranger. Outre son état général, celle-ci nous a séduits par ses coloris inhabituels et nous avons eu raison de prendre le risque car elle était vendue avant même d'être entrée dans notre show-room.



A noter le passepoil des sièges, assorti à la couleur de la carrosserie



Attention aux doigts sales avec un pommeau de vitesses en cuir blanc!

entre un suintement sans conséquences et une véritable fuite pouvant mettre en danger la mécanique... Ce moteur est accouplé à une boîte à cinq rapports, également bien connue des porschistes puisqu'elle équipait déjà la dernière génération des Carrera 3.2.

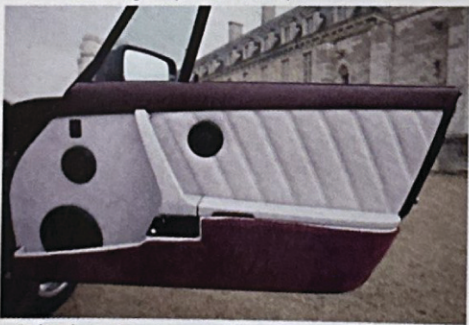
Voiture moderne

En revanche, il y a un point sur lequel la 964 présente une très nette évolution par rapport à la 3.2, c'est le confort et le niveau d'équipement qui en font une voiture moderne et facile à utiliser au quotidien grâce à une direction assistée, un embrayage souple, un ABS, une climatisation digne de ce nom, et deux airbags en série à partir du millésime 1992. Sur le cabriolet, s'ajoute la capote à commande entièrement électrique, comme sur la 3.2, mais qui ne nécessite plus de couper le moteur pour être actionnée par le conducteur. Il suffit de serrer le frein à main ce qui est nettement plus pratique au quotidien. Il est cependant conseillé de dégraffer la lunette arrière avant de décapoter pour éviter qu'elle ne se plie et se marque avec le temps. Pour rouler décapoté en toute saison, il était possible d'installer un filet anti-remous, mais le fin du fin est de disposer des sièges chauffants comme ce cabriolet. Sur les 964, la commande est située sur le côté du siège, au niveau des commandes de réglage électrique en hauteur. Un interrupteur active le chauffage tandis qu'une molette permet de régler l'intensité. C'est une option dont il est difficile de se passer quand on y a goûté, surtout sur les longs trajets où elle permet de soulager le dos

« Contrairement aux idées reçues, les voitures de couleur étant plus rares, elles sont plus faciles à revendre que les grises ou les noires »



Une documentation complète, ça compte pour justifier un kilométrage ou prouver l'historique d'une auto



Le bas des portes est recouvert de moquette ce qui évite de les endommager avec les chaussures



Les jantes Cup de 17 pouces disponibles en option donnent une belle assise à la 964

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 3 600 cm ³
Cylindrée	100 mm x 76,4 mm
Al. x course	11,3:1
Taux de comp.	250 ch à 6 100 tr/mn
Puissance	310 Nm à 4 800 tr/mn
Couple	Injection séquentielle multipoint Gestion Bosch Motronic
Alimentation	Roues arrière motrices Boîte mécanique 5 rapports G50/0
Transmission	Direction assistée
Train avant	McPherson triangulé
Train arrière	Bras semi-tirés
Freins	4 disques ventilés 298x28 mm à l'avant 299x24 mm à l'arrière Étriers à 4 pistons 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 1 300 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 (1992)	69 070 € hors options

et de détendre les muscles courbatus par une longue immobilité.

Assortiment osé

Avant de voir cette auto, l'assortiment de couleurs nous avait interpellé, mais nous nous demandions si le résultat serait aussi séduisant "en vrai" que sur le papier. C'est toujours le risque avec les coloris originaux qui ne se révèlent vraiment qu'en trois dimensions sur les volumes de la carrosserie. Lorsque nous avons découvert cette 964 solidement campée sur ses jantes Cup de 17 pouces montées en option, nous avons été immédiatement rassurés: elle est originale mais reste sobre et ne tombe pas dans le mauvais goût. On peut même dire que l'ensemble fait preuve d'un raffinement digne de certaines voitures anglaises dont l'habitacle est souvent revêtu de cuir clair. Ici, seuls les sièges, les garnitures de sièges et la console centrale sont en cuir blanc, le reste de l'habitacle étant assorti à la couleur extérieure. Cela permet d'avoir des moquettes moins salissantes et un volant qui ne se marque pas là où le conducteur pose ses mains. Seul le levier de vitesses pourrait souffrir de sa couleur claire, mais il a été préservé jusqu'à présent. Ces sièges clairs égayent l'habitacle apportant à cette 964 une gaieté qui manque souvent aux voitures uniformément sombres.

Tout le monde ne peut pas se permettre de rouler dans des voitures qui sortent de l'ordinaire, mais les 911 ne sont pas des voitures ordinaires et, contrairement aux idées reçues, une voiture d'une couleur originale se revend toujours mieux qu'une grise, ne serais-ce que parce qu'il y en a peu et que l'acheteur qui veut celle-ci n'hésitera pas à traverser la France pour se faire plaisir... La preuve? Elle était vendue avant même d'arriver dans le show-room!