

# LE TYPE 964



**1989  
1994**

■ 250 CH  
■ 1 450 KG  
■ 260 KM/H

## 964 CARRERA 4 LA 911 PASSE A L'INTEGRALE

LA NOUVELLE 911 TYPE 964 CARRERA 4 FIT L'EFFET D'UNE VÉRITABLE BOMBE DANS L'UNIVERS DES SPORTIVES, NON SEULEMENT ELLE S'UPGRADAIT AUX NOUVELLES TECHNOLOGIES DU MOMENT TELLES QUE LA DIRECTION ASSISTÉE, L'ABS OU ENCORE L'AIRBAG MAIS SURTOUT, ELLE ADOPTAIT LA TRANSMISSION INTÉGRALE, UNE PREMIÈRE SUR UNE 911 !

### BUDGET MOYEN

CATÉGORIE "TRÈS BON ÉTAT"

**57 000 €**

PRIX NEUF HORS OPTIONS (1990)

**61 640 €**

PRODUCTION (COUPÉ)

**12 909 EX**

La 964 Carrera 4 coupé est le premier modèle de la génération 964 à avoir été dévoilé au public à l'automne 1988 avant d'être commercialisé pour le millésime 1989, en parallèle de la 911 Carrera 3.2.

Il s'agissait à l'époque d'une véritable révolution puisqu'à part Audi, aucun constructeur ne proposait de voiture de tourisme à transmission intégrale, et encore moins de voiture de sport à 4 roues motrices.

### 70% de nouvelles pièces

La 964 Carrera 4 est une nouvelle 911 à plus de 70 % puisque toute la mécanique à fait peau neuve, du moteur à la transmission intégrale en passant par la boîte ou les trains roulants, sans oublier la carrosserie. Si la coque par elle-même demeure identique à celle des générations précédentes, les gros boucliers enveloppants ainsi que les bas de caisses peints dans la teinte de la carrosserie et les feux arrière redessinés donnent un sacré coup de

jeune à la 911.

Malgré les apparences, tout le sous-ensemble a été revu afin de pouvoir accueillir la transmission intégrale composée d'un arbre de transmission, d'un pont avant et des arbres de roue. Cela a également nécessité de redessiner les suspensions et les portemoyeux, Porsche en ayant profité pour installer un ABS et une direction assistée qui n'étaient jusque-là pas disponibles sur la 911.

Sous le capot arrière, tout est également nouveau, la 964 inaugurant un bloc moteur en aluminium conçu pour accueillir des cylindres de 100 mm de diamètre et un vilebrequin de 76,4 mm de course. Cela se traduit par une cylindrée de 3 600 cm<sup>3</sup> exactement. L'ensemble est coiffé par des culasses, toujours à deux soupapes par cylindre, mais qui sont dorénavant dotées d'un double allumage pour améliorer la combustion du mélange air/essence. Ce 6 cylindres, accolé à une boîte mécanique à 5 rapports, délivre une puissance de 250 ch à 6 100 tr/mn,



### TECHNIQUE

<b>Moteur</b>	6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête 2 soupapes par cylindre Refroidissement par air
<b>Cylindrée</b>	3 600 cm <sup>3</sup>
<b>Puissance</b>	250 ch à 6 100 tr/mn
<b>Couple</b>	310 Nm à 4 800 tr/mn
<b>Alimentation</b>	Injection Bosch Motronic
<b>Transmission</b>	4 roues motrices Boîte 5 rapports
<b>Train avant</b>	McPherson triangulé Ressorts hélicoïdaux Bras semi-tirés
<b>Train arrière</b>	Ressorts hélicoïdaux Ressorts hélicoïdaux
<b>Freins</b>	4 disques ventilés Étriers 4 pistons en alu Assistance et ABS
<b>Jantes</b>	6J x 16 à l'avant 8J x 16 à l'arrière
<b>Pneus</b>	205/55 zr 16 à l'avant 225/50 zr 16 à l'arrière
<b>Dim. (L x l x h)</b>	4 250 x 1 652 x 1 310 mm
<b>Voies Av / Ar</b>	1 379 / 1 374 mm
<b>Empattement</b>	2 272 mm
<b>Réservoir</b>	77 l
<b>Coffre</b>	88 l
<b>Cx</b>	0,32
<b>Poids</b>	1 450 kg
<b>Poids/puiss.</b>	5,80 kg/ch

### PERFORMANCES

Vitesse maxi	<b>260 km/h</b>
0 à 100 km/h	<b>5,7 s</b>
Conso mixte	<b>11,8 l/100 km</b>

### LES NUMEROS DE SERIE

- 1989 : à partir de wpoz96zks400061
- 1990 : à partir de wpoz96zls400061
- 1991 : à partir de wpoz96zms400061
- 1992 : à partir de wpoz96zns400061
- 1993 : à partir de wpoz96zps400061
- 1994 : à partir de wpoz96zrs400061

### LA COTE RS MAGAZINE

Millésime	<b>1989-94</b>
Hors normes	<b>77-98 000 €</b>
Très bon état	<b>57 000 €</b>
État d'usage	<b>38 000 €</b>

soit un gain de 33 ch par rapport au 3.2 litres catalysé auquel il succède.

Dérivée de celle de la 959, la transmission intégrale de la 964 Carrera 4 fait appel à un train épicycloïdal placé en sortie de boîte qui répartit la puissance entre les trains avant et arrière à raison de 31 et 69 %, une répartition fixe quelle que soit l'adhérence des roues. Le terme "barbare" d'épicycloïdal s'applique aux trains d'engrenages complexes dont certains décrivent une trajectoire en forme de cycle et non circulaire comme un engrenage classique. En complément, les différentiels centraux et arrière sont équipés d'un blocage manuel agissant jusqu'à 40 km/h ce qui peut être très utile pour effectuer un démarrage en côte lorsque l'adhérence est particulièrement faible.

### Aux standards de l'époque

La 964 Carrera 4 est donc un véritable 4x4 perma-

nent contrairement aux voitures plus récentes équipées de viscosoupleurs dont la transmission n'est intégrale que lorsqu'un train perd de l'adhérence. Cela dit, à l'aube des années 90, une transmission intégrale ne se concevait pas autrement, les seules nuances se situant au niveau de la répartition de la puissance, la plupart des constructeurs privilégiant le train avant contrairement à Porsche, mais leurs voitures n'avaient pas une vocation aussi sportive. Principaux inconvénients de cette technologie dans le cas d'une sportive, le poids, la complexité et l'absorption de puissance liée aux frottements entre les différents engrenages. Si ces facteurs étaient acceptables dans le cas d'une 959 de 450 ch elle aussi dotée de la transmission intégrale à l'époque, ils étaient plus handicapants sur une 964 de "seulement" 250 ch. L'ensemble explique que la 964 Carrera 4 ait un tempérament nettement moins sportif que celui de la Carrera 2. ■



# LE TYPE 964

## 964 CARRERA 2 TARGA LE DERNIER TARGA A L'ANCIENNE

1990  
1993

- 250 CH
- 1 400 KG
- 260 KM/H

### BUDGET MOYEN

CATÉGORIE  
"TRÈS BON ÉTAT"

65 000 €

PRIX NEUF

HORS OPTIONS (1990)

60 140 €

PRODUCTION

3 216 EX

La 964 Carrera 2 Targa reprend tout naturellement la plateforme de la Carrera 4 lancée 1 an auparavant, d'où la présence du tunnel de transmission aménagé pour sa grande sœur en intégrale que l'on retrouvera sur toutes les 964. L'un des plus gros progrès de cette génération réside dans ses trains roulants qui l'ont rendue à la fois plus précise et plus confortable. Les suspensions confiées à des barres de torsion depuis la naissance de la 911 ont été remplacées par des combinés ressorts-amortisseurs plus modernes tandis que les porte-moyeux et les bras de suspension ont été redessinés. La direction assistée fait aussi son apparition, au même titre que l'ABS ou les airbags même si ces derniers demeureront en option jusqu'en avril 1991.

Si la génération 964 a enfanté la dernière Targa telle qu'elle fut définie par Porsche au milieu des années 60, ce concept de carrosserie ne manquait pourtant pas de charme. Visuellement d'abord, car la

964 Carrera 2 Targa et son arceau transversal associé à une immense bulle en verre font partie des grands marqueurs de l'histoire de la 911. En termes d'agrément ensuite en se situant à mi-chemin entre les atouts du coupé avec sa carrosserie totalement fermée et du cabriolet avec sa carrosserie totalement ouverte. Alors qu'en été le premier peut vite se transformer en étuve et que l'on ne puisse pas dire que la luminosité soit son principal atout, le second vous expose aux agressions directes des éléments, le soleil bien entendu mais aussi le vent, sans oublier la capacité de sa capote à faire efficacement barrage à la pluie et au froid l'hiver.

### Un dôme de lumière

En face de ça, le Targa apparaît comme le juste compromis : lumière, protection contre la pluie et le vent, aptitude à composer avec les températures hivernales, il se sort plutôt bien de toutes



### TECHNIQUE

<b>Moteur</b>	6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête 2 soupapes par cylindre Refroidissement par air
<b>Cylindrée</b>	3 600 cm <sup>3</sup>
<b>Puissance</b>	250 ch à 6 100 tr/mn
<b>Couple</b>	310 Nm à 4 800 tr/mn
<b>Alimentation</b>	Injection Bosch Motronic
<b>Transmission</b>	Boîte 5 rapports
<b>Train avant</b>	McPherson triangulé Ressorts hélicoïdaux
<b>Train arrière</b>	Bras semi-tirés Ressorts hélicoïdaux
<b>Freins</b>	4 disques ventilés percés Étriers 4 pistons en alu Assistance et ABS
<b>Jantes</b>	6J x 16 à l'avant 8J x 16 à l'arrière
<b>Pneus</b>	205/55 zr 16 à l'avant 225/50 zr 16 à l'arrière
<b>Dim. (L x l x h)</b>	4 250 x 1 652 x 1 310 mm
<b>Voies Av / Ar</b>	1 380 / 1 374 mm
<b>Empattement</b>	2 272 mm
<b>Réservoir</b>	77 l
<b>Coffre</b>	88 l
<b>Cx</b>	0,32
<b>Poids</b>	1 400 kg
<b>Rapport poids/puissance</b>	5,60 kg/ch

### PERFORMANCES

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

### LES NUMEROS DE SERIE

- 1990 : à partir de wpoz96zls400061
- 1991 : à partir de wpoz96zms400061
- 1992 : à partir de wpoz96zns400061
- 1993 : à partir de wpoz96zps400061

### LA COTE RS MAGAZINE

Millésime	1990-93
Hors normes	87-111 000 €
Très bon état	65 000 €
État d'usage	46 000 €

les situations ou presque. Inchangé dans sa manipulation depuis 1967, le démontage, pliage et rangement du toit dans le coffre ne demande guère plus de 2 minutes et s'effectue seul très facilement. Seule ombre au tableau, la place qu'il occupe alors dans un coffre déjà limité en volume et qui fait qu'il faut choisir entre rouler sans toit ou emmener des bagages en week-end. Une fois à bord, la sensation de rouler à ciel ouvert est réelle et particulièrement agréable et les remous d'air sont plutôt bien gérés même si une "poche tournoyante" a tendance à se créer sous la lunette arrière.

### L'arceau de sécurité

Enfin, les places arrière des 964 Carrera Targa sont particulièrement lumineuses et accueillantes sous cette bulle vitrée qui occupe toute la partie arrière de l'habitacle.

De plus, la 964 Carrera 2 Targa avance un argument dont ne peut se prévaloir le cabriolet de sa génération, la sécurité, qui n'est pas loin d'être équivalente à celle du coupé. En effet, en cas de retournement, l'arceau de sécurité transversal qui a également pour fonction de rigidifier l'habitacle protège efficacement les occupants.

L'ensemble de ces qualités n'ont pourtant pas suffi à convaincre la clientèle du début des années 90 jugeant certainement le concept et la silhouette de la 964 Targa vieillissants et la délaissant au profit du cabriolet à une époque où l'on venait de changer de décennie et où un vent de modernité soufflait sur l'automobile.

Heureusement, les choses ont bien changé et les porschistes d'aujourd'hui savent apprécier à sa juste valeur la 964 Targa qui, à l'image de toutes les Targa à l'ancienne, fait son grand come-back depuis quelques années. ■



# LE TYPE 964

## 964 TURBO 3.6

**1993**  
**1994**

- 360 CH
- 1 470 KG
- 280 KM/H

# LA TURBO DE TOUS LES SUPERLATIFS

LA 964 TURBO 3.6 AVAIT DE QUOI IMPRESSIONNER. IL FAUT DIRE QU'EN PLUS D'UN LOOK BESTIAL, ELLE CUMULAIT DES CHIFFRES MAGIQUES, DONT CELUI DE 100 CH PAR LITRE DE CYLINDRÉE, SOIT 360 CH, MÊME SI LE PLUS IMPRESSIONNANT RESTAIT SON COUPLE MONSTRUEUX DE 520 NM !

### BUDGET MOYEN

CATÉGORIE "TRÈS BON ÉTAT"

**187 000 €**

PRIX NEUF

HORS OPTIONS (1993)

**109 290 €**

PRODUCTION

**1 437 EX**

La 964 Turbo 3.6 est synonyme d'apogée des Porsche monoturbo en propulsion dont elle refermera le chapitre au profit de celle qui lui succèdera dont le moteur sera équipé de 2 petits turbos et qui intronisera la transmission intégrale dans le paysage des Porsche Turbo, la 993 Turbo. C'est aussi celle qui aurait dû voir le jour dès 1991 si Porsche n'avait pas décidé de conserver le 6 cylindres de la 911 Turbo 3.3 dans la 964 Turbo "phase I". Ajoutez-y une esthétique sauvage et un caractère moteur démoniaque et vous comprendrez mieux pourquoi les adorateurs des Porsche refroidies par air la porte encore aux nues plus de 30 ans après son lancement.

### Puissance et couple

Pièce maîtresse de celle qui remplace donc la 964 Turbo 3.3 en 1993, le moteur de la Turbo 3.6 est

étroitement dérivé de la version atmosphérique de la 964 dont il conserve la cylindrée. En revanche, et contrairement au bloc des Carrera, la Turbo ne bénéficie pas du double allumage, principalement en raison d'un manque cruel de place dans son compartiment moteur du fait de la présence d'un échangeur de chaleur dont les dimensions ont encore été accrues.

Les pistons sont également spécifiques à la version Turbo avec un taux de compression ramené à 7,5:1. Le gros turbo, un KKK, souffle dorénavant à 0,85 bar ce qui génère un couple "camionnesque" de 520 Nm (+ 70 Nm par rapport à la 964 Turbo 3.3) à 4 200 tr/mn et une puissance qui progresse de 40 ch, soit 360 ch à 5 500 tr/mn. Il faut noter que le couple atteint déjà 480 Nm à 2 500 tr/mn, ce qui explique les accélérations et les reprises fulgurantes de la Turbo 3.6 !

Cette cavalerie est transmise aux seules roues arrière à l'aide d'un embrayage hydraulique renforcé



### TECHNIQUE

<b>Moteur</b>	6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête 2 soupapes par cylindre Refroidissement par air
<b>Cylindrée</b>	3 600 cm <sup>3</sup>
<b>Puissance</b>	360 ch à 5 500 tr/mn
<b>Couple</b>	520 Nm à 4 200 tr/mn
<b>Alimentation</b>	Turbo - injection Bosch Motronic
<b>Transmission</b>	Boîte 5 rapports
<b>Train avant</b>	McPherson triangulé Ressorts hélicoïdaux Bras semi-tirés
<b>Train arrière</b>	Ressorts hélicoïdaux 4 disques ventilés percés
<b>Freins</b>	Etriers 4 pistons en alu Assistance et ABS
<b>Jantes</b>	8j x 18 à l'avant 10j x 18 à l'arrière
<b>Pneus</b>	225/40 zr 18 à l'avant 265/35 zr 18 à l'arrière
<b>Dim. (L x l x h)</b>	4 275 x 1 775 x 1 290 mm
<b>Voies Av / Ar</b>	1 442 / 1 488 mm
<b>Empattement</b>	2 272 mm
<b>Réservoir</b>	92 l
<b>Coffre</b>	77 l
<b>Cx</b>	0,35
<b>Poids</b>	1 470 kg
<b>Rapport poids/puissance</b>	4,08 kg/ch

monté sur un nouveau type de volant moteur afin d'éviter les soucis rencontrés sur les premières 964. La boîte de vitesses est du type G50 à 5 rapports dont la démultiplication a été adaptée aux caractéristiques du moteur. Enfin, le différentiel bénéficie d'un autobloquant identique à celui de la Carrera RS avec un taux de 20 % en accélération et de 100 % en décélération afin de stabiliser l'auto.

### Jantes Speedline

Côté châssis, la Turbo 3.6 n'innove pas réellement par rapport à la Turbo 3.3. Rien d'étonnant à cela puisque cette dernière avait déjà repris à son compte l'ensemble des évolutions apparues sur les 964 Carrera 2 et Carrera 4. Le seul véritable changement réside dans l'apparition des sculpturales jantes Speedline en trois parties de 18 pouces. Ces jantes de 10 pouces de large sont chaussées en 265/35 zr 18 à l'arrière pour du 225/40 zr 18 et 8 pouces de large à l'avant. Autant vous dire que pour l'époque, ces énormes roues logées au forceps sous les

ailes bodybuildées de la Turbo 3.6 avaient de quoi impressionner !

Il faut savoir que les Turbo 3.6 vendues en France furent des versions toutes options ou presque, ce qui ne fut pas toujours le cas des exemplaires livrés dans d'autres contrées. Elles recevaient, entre autres, une climatisation à réglage automatique, des sièges électriques, des vitres et un toit ouvrant électriques, une moquette épaisse, un double airbag, la condamnation centralisée avec alarme, un ordinateur de bord, un essuie-glace arrière et un autoradio CD avec pas moins de 10 hauts parleurs. La 964 Turbo 3.6 n'a pas usurpée sa légende. A l'approche des 4 200 tr/mn, elle vous donne littéralement la sensation de se ruer en avant comme si elle était subitement propulsée par un élastique géant tendu à l'extrême que l'on vient de lâcher. Et la poussée reprend à chaque changement de rapport, même à haute vitesse. Il n'y a qu'à l'approche de la vitesse maxi que la voiture se calme, mais cela n'intervient pas avant 270 km/h... Vous voilà prévenu ! ■

### PERFORMANCES

Vitesse maxi	<b>280 km/h</b>
0 à 100 km/h	<b>4,8 s</b>
Conso mixte	<b>13,3 l/100 km</b>

### LES NUMEROS DE SERIE

1993 : à partir de wpoz96zps470061  
1994 : à partir de wpoz96zrs4700

### LA COTE RS MAGAZINE

Millésime	<b>1993-94</b>
Hors normes	<b>253-274 000 €</b>
Très bon état	<b>187 000 €</b>
État d'usage	<b>142 000 €</b>

