

911 CARRERA 3.2

INTEMPORELLE

1984-1989

LA COTE RS MAGAZINE

Prix neuf en 1989 : 43 980 € hors options

Millésime	1984-1986
Hors normes	75-8600 €
Très bon état	66 000 €

Millésime	1987-1 989
Hors normes	76-8700 €
Très bon état	67 000 €



LA CARRERA 3.0 L ET LA SC TIRENT LEUR RÉVÉRENCE AU PROFIT DE LA CARRERA 3.2 L EN 1984. PLUS MODERNE ET PERFORMANTE AVEC SES 231 CH ET SEULEMENT 1 210 KG SUR LA BALANCE, ELLE CONSTITUE L'ABOUTISSEMENT DE LA SÉRIE G. SA LIGNE INTEMPORELLE, SA SIMPLICITÉ DANS L'APPROCHE, AVEC UNE SEULE ÉVOLUTION EN SIX ANS, ET SON CARACTÈRE EN FONT UN MODÈLE PLUS QUE DÉSIRABLE.



Mécanique

LES ENTRAÎLLES 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... ■



Equippedement

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 se voit tout de suite à l'œil nu.



Soutiens

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 que par leurs tentures latérales plus importantes.



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.



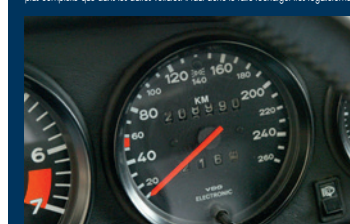
Chauffage

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 aux 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 carterage extérieur, aux vis arrière qui n'ont plus les têtes de celles posées en usine ou à la date de fabrication qui est postérieure à celle de mise en circulation de l'auto.

FICHE TECHNIQUE
(MILLÉSIMÉ 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
Cylindrée	
Al. x course	
Taux de comp.	
Puissance	
Couple	
Alimentation	
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
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	1 210 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 le 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 souvreuse 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 dérives 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 fils 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.

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 n'y a plus de 26 ans n'étant pas éternellement 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.

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 intempéries qui défilent. Seul le volant finit simplement par devenir plus lisse.

Alignements

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

Moteur

Le moteur de la Carrera 3.2 a la réputation d'être indestructible. C'est vrai à condition néanmoins qu'il ait été également 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.



Phares

L'éclairage nocturne n'est pas le point fort de la 911 Carrera 3.2. Cela va un peu mieux en supprimant les globes jaunes obligatoires en France à l'époque et en installant des ampoules de 35 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.

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.

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.

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.