

Vu dans

RS magazine

964 CARRERA 2 CABRIOLET TURBO LOOK
964 TURBO II 3.3

DEUX FAÇONS DE DÉCOIFFER !

UN CABRIOLET QUI DÉCOIFFE, C'EST PRESQUE NORMAL, MAIS UN COUPÉ, C'EST PLUS RARE, QUOIQU' : AVEC UN MOTEUR DE 320 CH ET 450 NM, CA PEUT DÉCOIFFER AUSSI, MÊME AVEC LES FENÊTRES FERMÉES.

TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS KARL GLIEBER



FICHE TECHNIQUE

Moteur	964 Carrera 2 cabriolet Turbo Look Type 964.01 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 ³
Al. x course	100 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 Bosch Motronic
Transmission	Boîte mécanique 5 rapports G50.03
Train avant	McPherson triangulé Ressorts hélicoïdaux
Train arrière	Bras semi-tirés Ressorts hélicoïdaux
Freins	4 disques ventilés percés 322x32 mm à l'avant 299x28 mm à l'arrière Étriers à 4 pistons
Jantes	Assistance et ABS 7j x 17 à l'avant 9j x 17 à l'arrière
Pneus	205/50 zr 17 à l'avant 255/40 zr 17 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 250 x 1 775 x 1 310 mm
Voies Av / Ar	1 434 / 1 493 mm
Empattement	2 272 mm
Réservoir	77 l
Coffre	88 l
Cx	0,36
Poids	1 420 kg
Poids/puiss.	6,0 kg/ch
Prix neuf (1992)	88 900 E Hors options
Production	702 exemplaires

Pour le millésime 1991, après une année sabbatique, Porsche relance la 911 Turbo. Pour cela et faute d'avoir eu le temps de mettre au point une version turbocompressée du nouveau 3,6 litres apparu avec la génération 964, l'usine choisit de remonter le moteur de la génération précédente issu de la 930 et remis au goût du jour dans le châssis dernier cri de la 964. Cela donna une voiture qui fut immédiatement qualifiée d'hybride et qui ne

demeuré en option. Pour le reste, elles disposaient en série des airbags conducteurs et passagers, de l'ordinateur de bord, de l'habillage tout cuir, des vitres et sièges électriques, de la climatisation et de l'essuie-glace arrière. Des sièges sport, plus enveloppants, pouvaient améliorer le maintien latéral du conducteur tandis que les deux petits sièges arrière exhibaient fièrement le logo "Turbo" sur le dossier. En matière d'équipement, on sait cependant que l'affaire n'est jamais simple avec

« LE CABRIOLET EST PLUS FACILE À APPRÉHENDER, CE QUI PERMET DE PROFITER DES 250 CH AVEC UN PEU MOINS DE RETENUE QUE DES 320 CH DE LA TURBO »

connu que deux millésimes : 1991 et 1992. Cela dit, il fallait vendre la bête, vite et bien, ce qui explique son haut niveau d'équipement. Les 964 Turbo furent donc superbement dotées auxquelles il ne manquait que le toit ouvrant,

Porsche. C'est ainsi que, suivant les pays auxquels elles étaient destinées, les 964 Turbo n'ont pas toutes reçu la même dotation. Ainsi, nous avons déjà rencontré des 964 Turbo sans airbag passager et d'autres dépourvues d'ordinateur de bord.



Pour un habitacle en cuir très clair, celui-ci a particulièrement bien vieilli

Seul le début de la zone rouge différencie les deux tableaux de bord

Le moteur du cabriolet semble plus accessible, mais une fois l'échangeur du turbo enlevé, c'est le contraire



Ces 911 de même génération, deux très beaux exemplaires confiés par les établissements RMS, à Vannes, démontrent une fois de plus la capacité de Porsche à proposer des autos tout aussi envoûtantes que différentes

À noter qu'à partir de 1992, il était également possible de faire monter un réservoir de 92 litres, ce qui n'était pas inutile compte tenu de l'autonomie dont disposait l'auto avec une consommation souvent au-dessus des 20 litres aux 100 km.

88 litres seulement

Le Cabriolet Turbo Look, apparu en 1992, était aussi bien équipé d'origine avec, en plus, une capote à commande totalement électrique, y compris le déverrouillage, mais il est recommandé de dégraffer la lunette arrière avant de

Les deux autos étant issues du même moule, les deux carrosseries sont logiquement très proches. On retrouve donc l'allure bien connue de la 911 avec ses yeux de grenouille. Première voiture à avoir adopté les pare-chocs avant et arrière en plastique, la 964 conserve une allure assez moderne. Les jantes Cup de 17 pouces ne sont pas étrangères à l'affaire même si elles semblent désormais un peu petites, tout comme l'aile à l'arrière de la Turbo dont les rebords caoutchoutés alourdissent toutefois un peu la ligne, surtout de profil. Les grosses ailes



L'aile de la Turbo a à la fois un rôle aérodynamique et de refroidissement pour l'échangeur du turbo

« CES DEUX 964 SYMBOLISENT PARFAITEMENT DEUX "ARTS DE VIVRE" LA 911 : LE CHARME DU CABRIOLET BODYBUILDÉ ET LA BESTIALITÉ DE LA 911 EN MODE TURBO »

replier le toit afin d'augmenter la durée de vie du mica et éviter qu'il ne se marque sur la plûve. À l'avant, le coffre propose un volume de rangement de 88 litres dans les deux autos, ce qui est le plus petit coffre jamais proposé par une 911. Sur le cabriolet, le réservoir d'essence de série contient 77 litres, mais il est possible de faire monter le même réservoir de 92 litres que la Turbo. Et quand on sait que le moteur atmosphérique est nettement moins gourmand, on peut se lancer sur les petites routes sans craindre la panne sèche, même au milieu de la nuit. Enfin, signalons encore la présence de l'aile arrière qui se déploie vers 80 km/h et se rétracte en dessous de 15 km/h. Son fonctionnement est confié à un petit moteur électrique. Celui-ci s'est parfois montré fragile avec le temps, mais la réparation n'est pas très coûteuse. À propos d'aile repliable, il faut également faire attention à la protection en plastique qui finit par se couper et qui limite alors le refroidissement de la mécanique. C'est rapide, facile et là aussi pas très cher à réparer.

élargies font preuve d'un charme indéniable, tout comme les petits rétro Cup. Protégées par une couche de zinc sur les deux faces, les tôles bénéficiaient à l'époque d'une garantie anticorrosion de





Le galbe des ailes est le même, mais le cabriolet semble plus large car il n'a pas d'aileron

10 ans. Leur seul point faible connu est l'entourage du pare-brise dans lequel l'eau stagne si le joint n'a pas été parfaitement posé, surtout en cas de remplacement par un atelier non spécialisé.

Structure identique

Par rapport à la Turbo, le cabriolet est doté d'un aileron rétractable améliorant l'aérodynamique tout en préservant l'allure originelle de la 911 à l'arrêt. En dehors de ce petit détail (et de l'absence de toit), la structure du cabriolet Turbo Look est strictement identique à celle du coupé, Porsche estimant (à juste titre) que l'utilisation d'un cabriolet est souvent moins sportive que celle d'un coupé. Sur un plan purement esthétique, certains trouvent que les jantes ne remplissent pas tout à fait les ailes faute d'un déport extérieur suffisant. Pour remédier à cela, il suffit de monter des élargisseurs de voie sans que les roulements en souffrent car ils sont largement surdimensionnés.

Sous les capots, la mécanique de la 964 Turbo est issue du moteur de la 930 apparu pour le millésime 1978. Il développait alors 300 ch à 5 500 tr/mn pour une cylindrée de 3 299 cm³. D'améliorations en remises à niveaux afin de réduire la consommation tout en augmentant le couple mais sans toucher à la puissance, il poursuivit sa carrière jusqu'en 1989.

Ce fut donc une sacrée surprise de le voir réapparaître sur la 964 Turbo en 1991. Sa puissance a été néanmoins portée à 320 ch grâce à de multiples améliorations sur l'échangeur, le temps de réponse du turbo ou l'injection qui visent aussi bien à augmenter la puissance qu'à réduire la consommation. Il fait appel à un simple allumage tandis que l'injection reste fidèle au système Bosch K-Jetronic.

Nouvelle génération

En ce qui concerne le cabriolet, son moteur M64/01 est le premier de la nouvelle génération du six cylindres. Hyper solide, il n'avoue aucune faiblesse depuis que les volants moteurs ont été remplacés et que le double allumage a été modifié, à part quelques fuites d'huile sur les premiers millésimes, mais le cabriolet Turbo Look n'est pas concerné. Avec 250 ch à 6 100 tr/mn et un couple de 310 Nm à 4 800 tr/mn, il offre des performances de tout premier ordre tout en permettant une diminution de la consommation par rapport au 3.2 de la Carrera précédente. Le seul inconvénient de cette mécanique relativement sophistiquée avec son double allumage et son échappement catalysé est la difficulté d'accès aux principaux organes pour l'entretien courant, d'autant que les pompes de climatisation et de direction assistée encombrant un compartiment moteur déjà exigu. Ainsi, Porsche annonce 7 heures de main d'œuvre pour la révision avec changement des bougies et réglage des culbuteurs. Heureusement qu'elle n'intervient que tous les 20 000 km, c'est-à-dire tous les deux à trois ans en moyenne...

Le châssis de la génération 964 a constitué une véritable révolution en abandonnant les barres de torsion vieilles de 25 ans au profit de ressorts hélicoïdaux. En version Turbo ou Turbo look, les ressorts et les amortisseurs sont plus fermes et les bras sont modifiés pour tenir compte des voies plus larges. Côté transmission, les deux autos se valent en termes de confort d'utilisation puisqu'une fois encore, les éléments sont identiques. La boîte est une évolution de la G50 apparue en 1987 sur les Carrera 3.2. Elle possède 5 rapports et un autobloquant peut être monté en option sur le cabriolet,



LA COTE RS MAGAZINE

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

	Millésime	Hors normes	Excellent	Bon	Passable
964 Carrera 2 cabriolet Turbo Look	1992/94	83/112 000 €	67 000 €	52 000 €	31/39 000 €
964 Turbo II 3.3	1991/92	110/149 000 €	68 000 €	50 000 €	24/33 000 €



PERFORMANCES

Données Usine

964 Carrera 2 cabriolet Turbo Look
 Vitesse maxi 255 km/h
 0 à 100 km/h 5,7 s
 Conso mixte 11,6 l/100 km

964 Turbo II 3.3
 Vitesse maxi 270 km/h
 0 à 100 km/h 5,0 s
 Conso mixte 13,3 l/100 km

FICHE TECHNIQUE

Moteur	964 Turbo II 3.3 Type M30.69 6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête 2 soupapes par cylindre Graissage par carter sec Refroidissement par air 3 299 cm ³
Cylindrée	97 mm x 74,4 mm
Al. x course	7,0:1
Taux de comp.	320 ch à 5 750 tr/mn
Puissance	450 Nm à 4 500 tr/mn
Couple	Injection Bosch k-jetronic
Alimentation	Boîte mécanique
Transmission	5 rapports G50.52
Train avant	McPherson triangulé Ressorts hélicoïdaux
Train arrière	Bras semi-tirés Ressorts hélicoïdaux
Freins	4 disques ventilés percés 322x32 mm à l'avant 299x28 mm à l'arrière Étriers 4 pistons en alu
Jantes	Assistance et ABS 7j x 17 à l'avant 9j x 17 à l'arrière
Pneus	205/50 zr 17 à l'avant 255/45 zr 17 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 250 x 1 775 x 1 270 mm
Voies Av / Ar	1 434 / 1 526 mm
Empattement	2 271 mm
Réservoir	77 l
Coffre	88 l
Cx	0,36
Poids	1 470 kg
Poids/puiss.	4,59 kg/ch
Prix neuf (1992)	91 270 E hors options
Production	3 134 exemplaires

« LES FREINS FONT PREUVE D'UNE EFFICACITÉ SEMBLABLE : ET POUR CAUSE, LE SYSTÈME DE FREINAGE EST STRICTEMENT IDENTIQUE ALORS QUE LE POIDS DES DEUX AUTOS EST TRÈS PROCHE »

alors qu'il est de série sur la Turbo. Les freins, enfin, font preuve d'une efficacité semblable, et pour cause : le système de freinage est strictement identique alors que le poids des deux autos est très proche, l'ensemble Turbo Look ajoutant une cinquantaine de kilos au poids du cabriolet étroit, l'amenant ainsi aux alentours des 1 420 kg, contre 1 470 kg pour la Turbo. La 964 est la première 911 à être pourvue de l'antiblocage ABS. Elle est dotée de disques ventilés et perforés de 322 mm à l'avant et 299 mm à l'arrière. Les quatre disques sont pincés par des étriers 4 pistons qui assurent un freinage à la hauteur de la réputation de la marque, c'est-à-dire puissant et endurant.

Deux "arts" de la 911

Une fois installé au volant des deux autos et à moins de lever la tête, difficile de dire dans laquelle on est assis tant les habitacles et le confort sont similaires. Il en est de même pour la dureté des commandes, même si de gros progrès ont été fait depuis la Carrera 3.2. La position de conduite est excellente et le réglage des sièges est presque aussi efficace et précis en version manuelle qu'en version électrique. Le pédalier est toujours aussi déroutant pour les non initiés, mais il permet de travailler la souplesse des chevilles tout en musclant les mollets ! La nouvelle commande de boîte est à la fois plus ferme et plus précise grâce à un levier raccourci. Pour en finir avec les similitudes, le volant revêtu de cuir est agréable à prendre en main, mais son moyeu très épais n'est pas des plus discrets, airbag oblige. Une fois sur la route, on apprécie un freinage puissant et endurant ainsi que des suspensions fermes qui maintiennent bien les autos sur la trajectoire choisie par le conducteur. Avec les voies larges

et les gros pneus, la limite d'adhérence est repoussée très loin. Mais attention, quand elle est atteinte, le décrochage peut être ample et brutal...

A la limite, puisqu'on y est, le cabriolet sera un peu plus prévenant que la Turbo car il est un peu moins rigide ce qui permet de ressentir le travail de la coque avant que les pneumatiques ne décrochent. Dans la Turbo, en revanche, aucun signe avant-coureur ne prévient le conducteur, ce qui peut surprendre les néophytes.

Le cabriolet est donc plus facile à appréhender, ce qui permet au conducteur de profiter des 250 ch avec un peu moins de retenue que des 320 ch de la Turbo. On n'hésite pas à solliciter un flat qui jouit d'un couple généreux à bas régime, même si la poussée devient plus franche à partir de 4 500 tr/mn. Bien entendu, sur ce registre, il est loin des sensations apportées par les 320 ch et surtout les 450 Nm du moteur turbo. Par rapport aux générations précédentes, il gagne un peu de souplesse mais il demeure relativement pointu à conduire et encore plus délicat à piloter. Le turbo commence à se manifester assez brutalement vers 4 000 tr/mn et mieux vaut avoir quelques notions de pilotage si l'affaire à lieu par mauvais temps autour d'un rond-point. Il ne faut pas oublier qu'à l'époque, on n'avait pas d'autre solution que de durcir les suspensions pour adapter le châssis à la puissance, les aides à la conduite modernes n'existant pas encore. Et il faut bien reconnaître que cette fermeté générale se ressent dès les premiers tours de roue. Cela dit, et comme d'habitude, on sait que cela fait partie des charmes de ces autos. Il vaut mieux toutefois de se familiariser avec ces voitures avant de chercher à en tirer la quintessence... ■

