

# RS

# magazine

LA PASSION DES PORSCHE

## Boxster S VS 997 Carrera S



### → Match

## Une Porsche neuve ou d'occasion ?

**BUDGET**  
60/70 000 €



964 Carrera 2 - 1<sup>ère</sup> main !



M 05591 - 139 - F: 5,80 €

### ET AUSSI...

- La 991 GT3 Cup dévoilée
- Prototype de course, la 908
- Une rarissime 944 Turbo Cab
- Le nouveau Cayman en détail
- 991 Carrera S / 4S, le choix de la transmission

### ESSAI

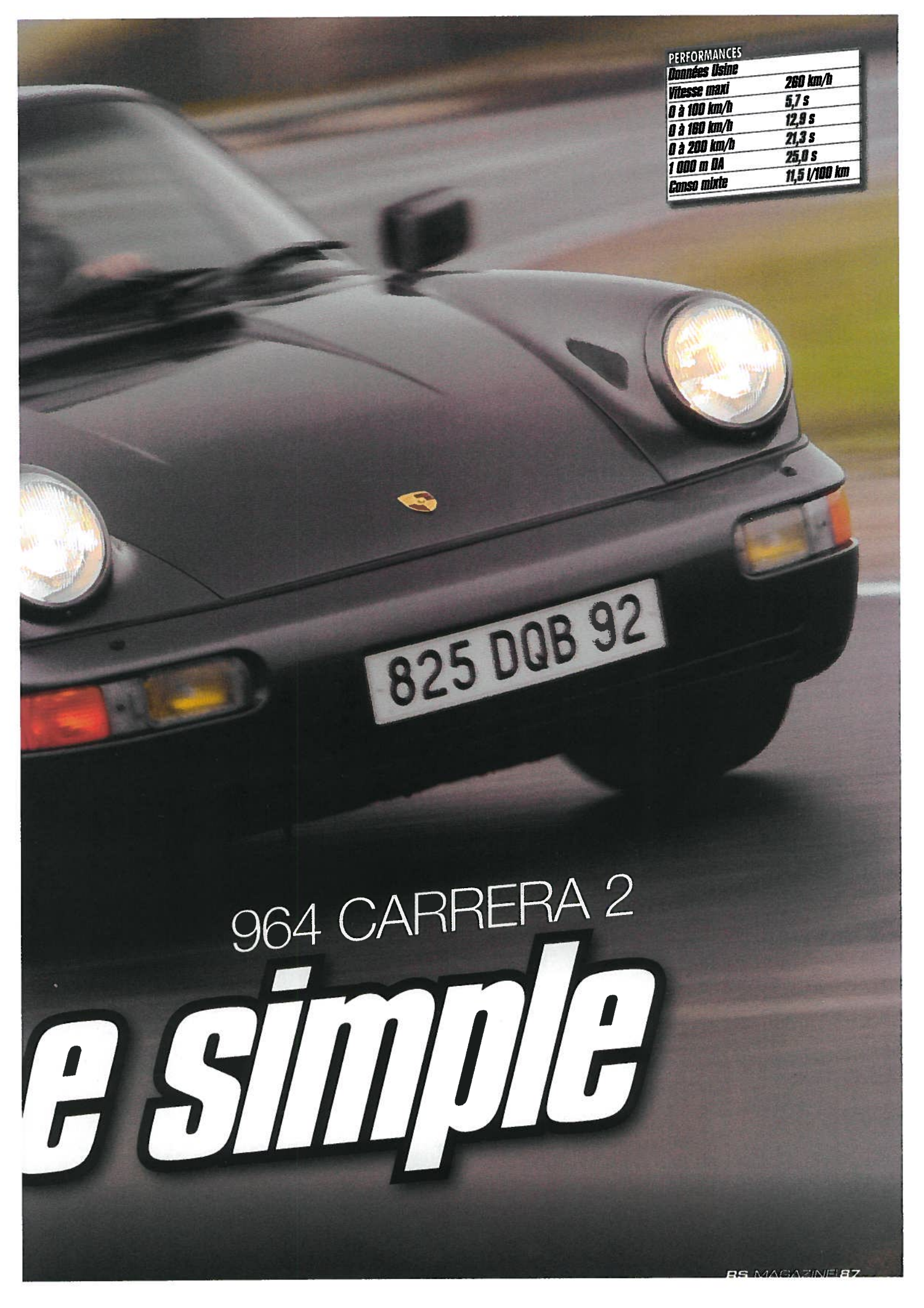
## 991 Club Coupé

# L'ultra collector

En 20 ans, les voitures passent souvent entre de nombreuses mains qui sont plus ou moins soigneuses ce qui fait qu'il n'est pas toujours facile de retracer leur histoire. Ce n'est pas le cas de cette 964 Carrera 2 dont l'historique ne possède pas la moindre zone d'ombre puisqu'il s'agit d'une première main.

TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS DAVID PELL

# Une histoire



PERFORMANCES	
Données Usine	260 km/h
Vitesse maxi	5,7 s
0 à 100 km/h	12,9 s
0 à 160 km/h	21,3 s
0 à 200 km/h	25,0 s
1 000 m DA	11,5 l/100 km
Conso mixte	

964 CARRERA 2

**e simple**



## Fiche technique

<b>Moteur</b>	<b>Type M64.01</b> 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 <sup>3</sup>
<b>Cylindrée</b>	100 mm x 76,4 mm
<b>Al. x course</b>	11,3:1
<b>Taux de comp.</b>	250 ch à 6 100 tr/mn
<b>Puissance</b>	310 Nm à 4 800 tr/mn
<b>Couple</b>	Injection séquentielle multipoint
<b>Alimentation</b>	Gestion Bosch Motronic
<b>Transmission</b>	Boîte mécanique 5 rapports 650.03
<b>Train avant</b>	McPherson triangulé
<b>Train arrière</b>	Ressorts hélicoïdaux Bras semi-tirés
<b>Freins</b>	Ressorts hélicoïdaux 4 disques ventilés 298x28 mm à l'avant 299x24 mm à l'arrière Étriers en alu
<b>Jantes</b>	4 pistons à l'avant 2 pistons à l'arrière Assistance et ABS 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>Empattement</b>	2 272 mm
<b>Voies Av / Ar</b>	1 380 / 1 374 mm
<b>Réservoir</b>	77 l
<b>Coffre</b>	88 l
<b>Cx</b>	0,32
<b>Poids</b>	1 350 kg
<b>Poids/puiss.</b>	5,40 kg/ch
<b>Prix neuf (1991)</b>	57 485 € hors options

**P**our dormir l'esprit tranquille, acheter une voiture neuve est sans doute la meilleure solution : on est (presque) certain que personne ne l'a maltraitée avant soi, même si certaines subissent parfois les caprices de la météo avant leur livraison, et si jamais il lui arrive quoi que ce soit, c'est normalement couvert par la garantie constructeur.

Le seul souci, c'est qu'on n'a pas toujours les moyens de s'offrir une voiture neuve ou qu'il arrive que le modèle qui nous fait

ne sont plus commercialisées depuis longtemps.

Or, ces voitures vendues neuves il y a bien longtemps ont connu un premier propriétaire qui l'a gardée un certain temps puis, elles sont passées sur le marché de l'occasion et ont connu des propriétaires successifs, propriétaires logiquement de plus en plus nombreux au fur et à mesure que, les années ont passé. Si les premiers ont généralement été assez soigneux car le prix d'achat était relativement élevé et ils disposaient

### « Au fil des ans, la 964 Carrera 2 a démontré que les années et les kilomètres ne lui faisaient pas peur »

des moyens nécessaires pour les entretenir, au fur et à mesure que la valeur de ces autos baissait, les moyens de leurs propriétaires aussi ainsi que l'attention dont elles ont bénéficié car il y a une chose qui n'a pas baissé au fil des ans, c'est le coût de l'entretien. Prenez une 964, par exemple et au hasard, tous les 20 000 km ou tous les 2 ans, il

réver ne soit plus commercialisé. En effet, tout le monde ne rêve pas de la dernière "Pigeot" ou de la dernière 911. On rêve parfois aussi pour ne pas dire souvent, de la voiture que l'on voyait en vitrine dans notre jeunesse ou qui nous a doublé sur une petite route de montagne avant de disparaître dans un rugissement de moteur... Et ces autos là, souvent, elles

des moyens nécessaires pour les entre-



Toutes les 964 Carrera 2 étaient équipées de clignotants orange d'origine



Attention au bon fonctionnement de l'aileton qui est indispensable au refroidissement moteur



Les feux arrière des 964 vieillissent assez mal lorsqu'ils sont trop exposés au soleil ce qui n'est pas le cas ici



L'état du compartiment moteur est souvent révélateur du soin apporté à une auto

faut procéder au réglage des culbuteurs, une opération longue et fastidieuse car l'accès n'est pas facile en raison de l'encombrement du compartiment moteur, un problème qui se pose également lors du remplacement des 12 bougies, certaines étant régulièrement "oubliées" en raison de leur inaccessibilité !

## Tout est nouveau

En effet, sous le capot arrière de la

double allumeur, le second étant entraîné par le premier à l'aide d'une courroie. Cette courroie qui doit être contrôlée et remplacée très régulièrement (tous les 5 ans ou tous les 80 000 km) peut causer de graves problèmes en cas de rupture, problèmes pouvant aller jusqu'à la casse du moteur si le deuxième allumeur reste immobilisé dans une mauvaise position.

Cela dit, le moteur de la 964 Carrera 2 ne souffre plus de faiblesses particu-

Si l'histoire de beaucoup de 964 se perd au fil des ans et des changements de propriétaires, il en est certaines, hélas de plus en plus rares, qui ont échappé à cette "malédiction" commune à toutes les voitures anciennes et ne sont passées qu'entre quelques mains tout aussi soigneuses l'une que l'autre, voire n'ont jamais changé de main !

C'est le cas de cette 964 qui, après avoir été utilisée quelques mois par la direction

**« On rêve parfois aussi pour ne pas dire souvent, de la voiture que l'on voyait en vitrine dans notre jeunesse**

**ou qui nous a doublé sur une petite route de montagne avant de disparaître dans un rugissement de moteur »**

964, tout est nouveau ou presque avec un nouveau bloc moteur en alu conçu pour pouvoir 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 à deux soupapes par cylindre dotées d'un double allumage pour améliorer la combustion du mélange air/essence. Ce double allumage n'est pas assuré par un allumeur à 12 contacts comme sur les anciens moteurs de course, mais par un

lières, les problèmes de jeunesse ayant été résolus depuis longtemps, en dehors d'une propension à avoir de légères fuites d'huile, fuites qui ne sont pas graves tant qu'elles ne se transforment pas en inondation signe qu'il faut envisager une réparation du moteur.

La qualité de finition et la fiabilité de la 964 ne se limitent pas à son moteur car au fil des ans, elle a démontré que les années et les kilomètres ne lui faisaient pas peur même lorsqu'elles n'étaient pas aussi bien soignées qu'elles auraient dû l'être.

de Sonauto Levallois n'a jamais connu qu'un propriétaire depuis sa mise en circulation, en novembre 1990, ce qui en fait un millésime 1991 : chez Porsche, le millésime débutant le 1<sup>er</sup> août de l'année précédente, le constructeur profitant de la fermeture de l'usine pour les vacances d'été afin de modifier les programmes de production et les outillages qui vont avec. Quand on achète une Porsche pour la garder plus de 20 ans, même si on route relativement peu avec, on la soigne, on la bichonne, on la dorlote, cela va de soi, et c'est pratiquement toujours le cas des voitures que les propriétaires conservent longtemps.

En effet, quand on conserve sa voiture durant plusieurs années, soit c'est parce qu'elle est en panne et qu'on n'a pas le temps ou les moyens de la réparer, soit c'est parce qu'on l'aime et qu'on souhaite en profiter le plus longtemps possible.

## IDENTIFIER UNE 964 CARRERA 2

Contrairement à la Carrera 4 qui est produite du millésime 1989 au millésime 1994, la Carrera 2 n'a été produite que du millésime 1990 au millésime 1993. Les Carrera 2 et 4 ne sont différenciées au niveau des numéros de série.

1990 : à partir de wpoz96zls400061 (moteur à partir de 62100501)

1991 : à partir de wpoz96zms400061 (moteur à partir de 62m00501)

1992 : à partir de wpoz96zns400061 (moteur à partir de 62n00501)

1993 : à partir de wpoz96zps400061 (moteur à partir de 62p00501)





Inutile de dire qu'il n'y a aucun risque de confondre les voitures provenant des deux familles, leur état étant généralement diamétralement opposé.

### Un seul défaut

Dans le cas de cette 964 Carrera 2, en cherchant bien, le seul défaut que nous

de la circulation urbaine puisque ni sa carrosserie ni ses boucliers ne portent la moindre trace de contact ou de frottement, la peinture gris foncé étant d'une brillance inhabituelle pour une voiture de cet âge. Cet état exceptionnel, on le retrouve aussi sous le capot avant mais aussi sous le capot moteur.

**« Bien que parisienne, cette 964 Carrera 2 n'a visiblement pas souffert des aléas de la circulation urbaine »**

avons pu lui trouver est le volet d'aile arrière à remplacer, une opération aussi rapide que peu coûteuse et qui ne peut être assimilée à un défaut d'entretien d'autant que l'auto a toujours été suivie par le réseau officiel ce qui est logique pour une première main, même âgée de plus de 20 ans.

Bien que parisienne, cette 964 Carrera 2 n'a visiblement pas souffert des aléas

Mais c'est l'habitacle qui est le plus impressionnant puisqu'il ne présente pas la moindre trace d'usure pour ne pas dire la moindre trace d'usage. Le volant, le levier de vitesses, le caoutchouc des pédales et même le cuir des sièges semblaient neufs. D'ailleurs, elle sent encore un peu le cuir neuf, une odeur qui fait chavirer les papilles de tout amateur de voiture de luxe ou de sport...

Le point de vue du professionnel

### BERTRAND DUMARÇET VIRAGES AUTOMOBILES



J'avoue avoir eu un véritable coup de coeur lors de la reprise de cette Porsche, et ce pour deux raisons. La première, elle affichait au "boulon près" la configuration exacte de la 1ère 911 que j'ai vendue lorsque j'ai débuté dans le métier à la concession Porsche de l'avenue Marceau. La seconde, l'état proche du neuf de cet exemplaire affichant seulement 74 000 km et entièrement d'origine. Il s'agit d'une auto qui a été utilisée pendant quelques mois en tant que véhicule de direction chez Sonauto Levallois avant d'avoir été revendue au client qui me l'a proposée. On peut donc dire qu'il s'agit d'une première main à la traçabilité optimale. L'entretien a été rigoureux et cette 964 a été particulièrement bichonnée. C'est d'ailleurs incroyable, lorsque l'on en prend le volant, on a l'impression de conduire une voiture neuve : l'état de l'habitacle, la fermeté des fauteuils, le touché des commandes, l'amortissement, les ferins, tout vous propulse 20 ans en arrière !



... a l'impression que ce coffre n'a jamais servi !



L'état de la voiture et son historique confirment son kilométrage



Au centre du compte-tours, l'afficheur de l'ordinateur de bord...



... explique l'absence de totaliseur journalier dans le compteur kilométrique



On devient encore l'odeur du cuir neuf



Il sous la moquette, tout semble neuf aussi...



Le bloc climatisation fonctionne encore parfaitement ce qui n'est pas toujours le cas...



Le comodo de commande de l'ordinateur de bord se trouve à la gauche du volant



Les airbags ont été livrés en série en fin de millésime 1991 seulement

En 1991, les jantes ClubSport en 16 pouces étaient toujours la monte de série

**LA COTE RS MAGAZINE DE LA 964 CARRERA 2**

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figure en page 111.

	Millésime	Hors normes	Excellent	Bon	Passable
964 Carrera 2	1990/91	37 000 €	27 000 €	18 000 €	9/14 000 €
	1992/93	39 000 €	30 000 €	20 000 €	10/16 000 €

