



1106 occasions
Tous les mois la plus grande vitrine d'annonces Porsche

NOUVEAUTE
997 GT2 RS

• 620 ch • 330 km/h
• 700 Nm • 0 à 100 km/h en 3,5 s...
La plus puissante des 911 de route jamais construite

Plus de 600 ch !

ENQUETE 996

>Performances >Agrément >Entretien >Fiabilité...

370 lecteurs témoignent



Budget 30/35 000 €

BOXSTER S

10 bonnes raisons de l'acheter !



05591 - 108 - F: 5,80 €

Terre-Mars

Et aussi...

RARETE
964
Speedster
Tiptro

CLASSIC
911
T/R

EXCLUSIF
997
GT3 R

RENCONTRE
993 4S
"ex Wiedeking"



• 1983 • 250 ch • 1 350 kg • 260 Km/h

964

Version rare

Progrès du 31e siècle

Le compresseur de climatisation au premier plan indique la présence d'une option rarissime sur les Speedster

Les Speedster étaient équipés en série de jantes Cup de 17 pouces de diamètre

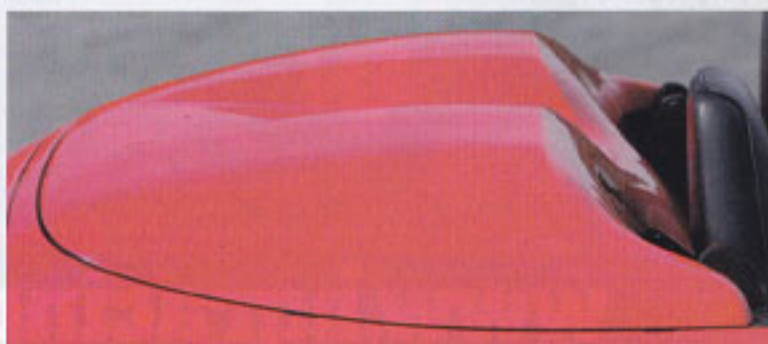


Les premiers Speedster sont apparus chez Porsche au milieu des années 50 afin de rendre la 356 plus compétitive en course grâce à une réduction de son poids et une aérodynamique plus favorable en raison de son tout petit pare-brise. Cependant, le Speedster a disparu du catalogue Porsche dès 1959 quand il a été remplacé par le Convertible, une version plus confortable et mieux équipée.

Lorsque le Speedster est réapparu à la fin des années 80, sa vocation n'était plus du tout la même. De sportive pure et dure, il était devenu un "jouet" pour amateur de belles voitures et d'originalité tout en dynamisant l'image d'une Carrera 3.2 en fin de carrière et en aidant Porsche à écouler ses stocks de carrosseries selon les mauvaises langues. Il est vrai qu'à la fin des années 80, la 911 qui n'a pas évolué esthétiquement depuis 1974 a de plus en plus de mal à séduire une clientèle que la concurrence d'efforce d'attirer à l'aide de modèles nettement plus modernes et performants.

Porsche qui travaille assidûment sur la 964 a néanmoins besoin de vendre des Carrera 3.2 et il fait feu de tout bois : version ClubSport, Turbo boîte 5, Turbo Targa et cabriolet, série Jubilé, et le Speedster qui refait son apparition au catalogue après avoir été la vedette de quelques salons.

En fait, la Carrera 3.2 Speedster n'aurait jamais du voir le jour puisque lorsque la production d'un nouveau Speedster est déci-



La lunette arrière de la capote est suffisamment grande pour permettre une visibilité correcte vers l'arrière

La coiffe en polyester dissimule entièrement la capote mais interdit aussi la présence de sièges à l'arrière

SPEEDSTER TIPTRONIC

l'un modèle rare

La BB4 Speedster est déjà un modèle rare, mais lorsqu'il est équipé de la boîte Tiptronic, il devient encore plus rare encore puisqu'il n'en a été fabriqué que quelques dizaines d'exemplaires.

TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS DAVID PELL



PERFORMANCES	(données Usine)
	Vitesse maxi. 200 Km/h
	0 à 100 Km/h 5,7 s
Cons. mixte 11,5 l/100 Km	



En dehors des garnitures de portes allégées, l'habitacle est similaire à celui des autres 964



A gauche du volant, la commande de l'ordinateur de bord, à droite, celle du régulateur de vitesse



LES OPTIONS DE CETTE 964 SPEEDSTER TIPTRONIC

Grâce à l'étiquette collée sous le capot lors de la construction de l'auto, il est possible de connaître les options sélectionnées par le premier acheteur de l'auto.

- C02 Version US
- 249 Boîte Tiptronic
- 331 Radio Porsche CR-1
- 379 Siège gauche à réglage électrique en hauteur
- 380 Siège gauche à réglage électrique en hauteur
- 454 Régulateur de vitesse
- 573 Climatisation
- 659 Ordinateur de bord

LA PRODUCTION ET LES NUMÉROS DE SÉRIE

Selon les documentations officielles Porsche, la 964 Speedster a été produite pour les millésimes 1993 et 1994 en version européenne et en version américaine, mais tous les Speedsters étaient identifiés comme millésime 1994 au niveau des numéros de série avec la lettre R en dixième position du numéro de série. En revanche, il semblerait, toujours selon cette documentation officielle, que les numéros de moteurs correspondent bien aux différents millésimes. Enfin, pour compliquer encore les choses, les boîtes, qu'elles soient mécaniques ou Tiptronic, ne sont pas du même type sur les versions européennes et américaines...

• Millésime 1993

Version européenne à partir de wpoz264zrs455061

Version US à partir de wpoz264zrs465061

Moteur type 64.01 à partir de 62p00501 (boîte mécanique) ou type 64.02 à partir de 62p50501 (boîte Tiptronic)

Boîte Tiptronic type A50.02 à partir de a5002p1002001 (version européenne) ou type A50.03 à partir de a5003p1002001 (version US)

• Millésime 1994

Version européenne à partir de wpoz264zrs455061

Version US à partir de wpoz264zrs465061

Moteur type 64.01 à partir de 62r00501 (boîte mécanique) ou type 64.02 à partir de 62r50501 (boîte Tiptronic)

Boîte Tiptronic type A50.02 à partir de a5002r102001 (version européenne) ou type A50.03 à partir de a5003r102001 (version US)



dée le 17 mars 1987, il s'agit d'une version de la future 964. Cependant, Porsche décide de présenter une Carrera 3.2 Speedster ClubSport au salon de Francfort 1987 pour faire parler de la 911, créer le buzz comme on dit aujourd'hui. Ce Speedster ClubSport ne possédait ni pare-brise ni capote, mais un immense capot en plastique recouvrant tout l'habitacle. Il était juste percé d'une ouverture ressemblant à un cockpit de monoplace afin de permettre au conducteur de le piloter. Cette version ne fut jamais commercialisée, mais elle connut un grand succès lors du salon ce qui incita Porsche à lancer un Speedster sur la base de la Carrera 3.2 Turbo Look. Celui-ci connut un vrai succès commercial, mais il avait placé la barre très haut en matière de design avec une ligne très trape qui possédait une agressivité naturelle particulièrement séduisante pour

les amateurs de 911. En parallèle, Porsche continuait à travailler sur le Speedster 964 dont le lancement en production fut décidé le 9 janvier 1990 pour une commercialisation fin 1992 pour le millésime 1993. Le Speedster est construit sur la base du cabriolet dont

« IL N'EST PAS NÉCESSAIRE DE PARCOURIR DE LONGUES DISTANCES AU VOLANT DU SPEEDSTER POUR APPRÉCIER SES SENSATIONS »

il reprend l'ensemble de la coque et des ouvrants. Les seules différences se situent au niveau de la baie de pare-brise, celle du cabriolet étant en tôle soudée avec la coque tandis que celle du Speedster est boulonnée. La tôlerie des portes est aussi légèrement différente, le Speedster ne disposant pas de déflecteur latéral fixe. Le pare-brise spécifique au Speedster est fixé par un boulon inférieur, un latéral et un troisième

longitudinal, un joint en caoutchouc venant assurer l'étanchéité inférieure du pare-brise. La capote est constituée d'une simple toile tendue sur une armature légère en alu dont l'étanchéité laisse à désirer, mais Porsche n'a jamais caché qu'il s'agissait d'une capote de

dépannage. Elle se manipule entièrement à la main après avoir dégagé l'imposant cache en fibre de verre qui recouvre la partie arrière de l'habitacle. Bien que la 964 Speedster se veuille une version simplifiée de la 911, son niveau d'équipement est très proche de celui du cabriolet à quelques détails près. Ainsi, la 964 possède des vitres électriques, mais les garnitures de portes sont celles de la

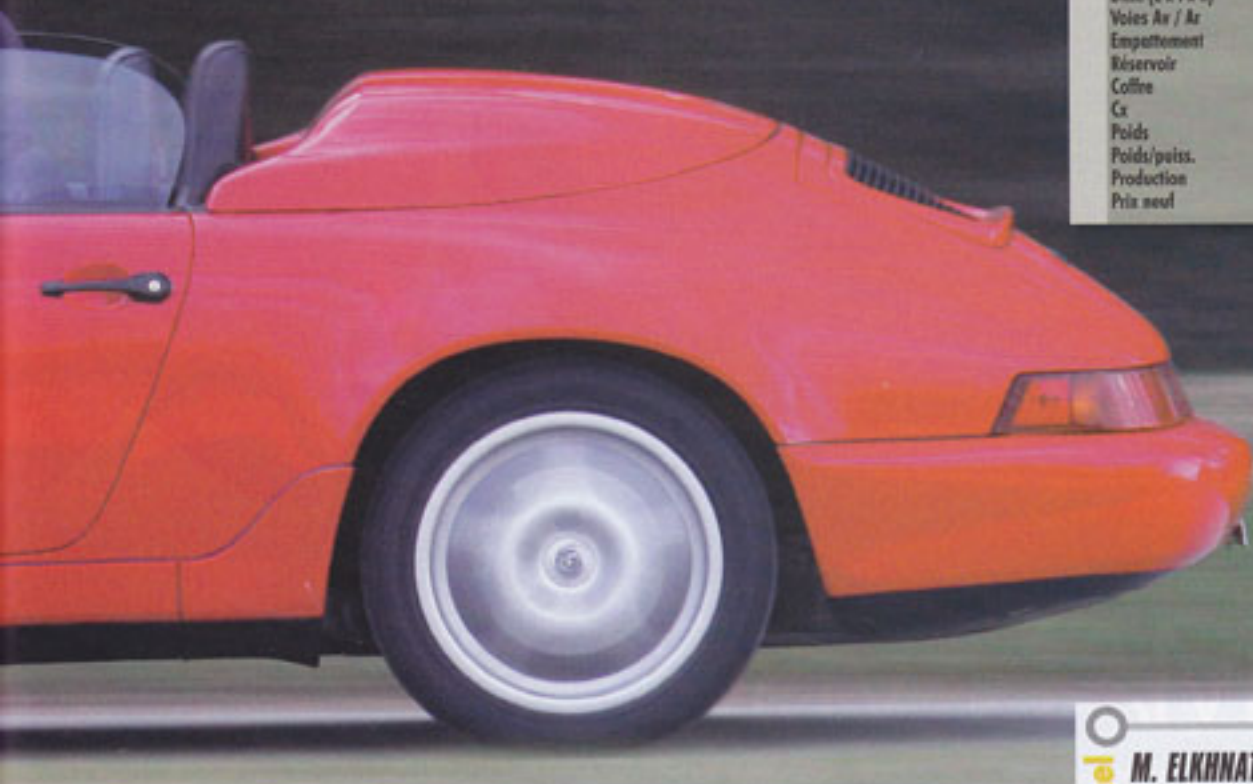


Les vitres électriques peuvent sembler anachroniques sur un Speedster...

LA COTE RS MAGAZINE DE LA 964 SPEEDSTER

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figure en page 96.

	Excellent état	Bon état	Etat moyen	A restaurer
964 Carrera 2 Speedster	70 000 €	51 000 €	38 000 €	20/33 000 €



Fiche technique

Moteur	Type 64.02 6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête Entrainés par chaîne 2 soupapes par cylindre Graissage par carter sec Refroidissement par air
Cylindrée	3 600 cm ³
Al. x course	100 mm x 76,4 mm
Taux de comp.	11,3:1
Puissance	250 ch à 6 100 tr/min
Couple	310 Nm à 4 800 tr/min
Alimentation	Injection Bosch DME
Transmission	Boîte Tiptronic 4 rapports type AS0.02 / AS0.03
Train avant	McPherson triangulé Ressorts hélicoïdaux Barre anti-roulis
Train arrière	Bras semi-tirés Ressorts hélicoïdaux Barre anti-roulis
Freins	4 disques ventilés 298 x 28 mm à l'avant 299x24 mm à l'arrière Etriers à 4 pistons en alu Assistance et ABS
Jantes	7 j x 17 à l'avant 8 j 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 1 652 x 1 280 mm
Voies Av / Ar	1 374 / 1 374 mm
Empattement	2 272 mm
Réservoir	77 l
Coffre	88 l
Cx	0,32
Poids	1 350 kg
Poids/poids.	5,40 kg/ch
Production	930 exemplaires
Prix neuf	68 515 € hors options (1993)

RS, tout comme les rétroviseurs à réglage manuel... En revanche, les sièges garnis de cuir se règlent électriquement en hauteur, le réglage électrique intégral ou les sièges sport étant en option. Côté sécurité ou agrément de conduite, le Speedster est équipé de deux airbags, de l'ABS et de la direction assistée comme toutes les 964 du millésime 1993. En option, il est également possible d'avoir tout ce que Porsche propose sur les autres modèles de la gamme pour autant que cela soit compatible avec la carrosserie du Speedster. On peut ainsi choisir la boîte Tiptronic ou la climatisation, mais pas la capote électrique...

Il est nettement plus aisé de s'installer au volant d'un Speedster lorsque la capote est ouverte, mais cela reste praticable lorsque la capote est en place, beaucoup plus que sur une 356 par exemple. Au volant, on retrouve

immédiatement l'univers familier de la 911. Le petit pare-brise est suffisamment haut pour offrir une visibilité satisfaisante, mais, même avec le siège rabaisé au maximum, on est assis un peu haut et cela se ressent au niveau des remous d'air lorsque l'on roule. Avec la capote en place, on se sent un peu engoncé, mais cela n'est pas pire que dans un Boxster par exemple.

Il n'est pas nécessaire de parcourir de longues distances au volant du Speedster pour apprécier les sensations de liberté offertes par le petit pare-brise qui permet de profiter pleinement de l'environnement dans lequel on roule. Contrairement au Speedster 356 qui était une pure sportive, la 964 Speedster est une voiture qui s'apprécie lorsqu'on flâne sur les petites routes où en bord de mer et pour cela, la boîte Tiptronic est vraiment l'alliée du conducteur...

Le point de vue du professionnel

M. ELKHATI - GT CLASSICS

Pour celui qui est à la recherche d'une Porsche qui sorte de l'ordinaire, la 964 Speedster est un modèle intéressant, surtout avec la boîte Tiptronic qui en fait une véritable rareté.

Il combine tous les avantages du Speedster avec son côté "sauvage" avec ceux d'une voiture moderne et bien équipée : double airbag, vitres électriques, direction assistée, climatisation, boîte Tiptronic, etc.

En prime, ce sont des voitures qui ont souvent peu roulé, celui-ci affichant moins de 60 000 Km ce qui est rare pour une voiture de plus de 15 ans.

Sur un Speedster, le point à surveiller plus particulièrement est le bon fonctionnement de la capote et du capotage en plastique car leurs supports sont relativement fragiles et ils peuvent avoir été tordus si l'ensemble a été manipulé sans précautions. Il vaut d'ailleurs mieux être deux pour ce type de manipulations, mais peut-on imaginer de rouler avec un Speedster capoté ?