

Entre traditions et évolutions



À son lancement, la 964 se montre innovante. Malgré sa forte ressemblance avec la génération précédente, elle ouvre la porte aux nouvelles solutions avec la transmission intégrale. Cette dernière 911 avec les yeux de grenouilles a su s'attirer les faveurs de nombreux puristes. Sur le marché de l'occasion, les avis divergent. Certains pointent du doigt des inquiétantes fuites moteur tandis que d'autres la classent dans la catégorie des Porsche robustes. Qu'en est-il exactement ? Quels sont les points à vérifier pour un achat serein ? C'est ce que nous avons voulu savoir.



Avec les temps, le cuir travaille et des plis peuvent apparaître. C'est tout à fait normal.

AUTOPSIE



L'HABITACLE

La finition n'est pas tellement à mettre en cause, mais la sellerie souffre des années. Souvent, des plis apparaissent au niveau des bourrelets de sièges. Cela ne veut pas pour autant dire que le cuir va se déchirer, mais à force de monter et de descendre, ce dernier est mis à rude épreuve. Avant l'achat, assurez-vous que tous les boutons de commande fonctionnent à merveille, que les plastiques tiennent bien en place. Généralement, la climatisation fonctionne assez mal, voire plus du tout, et les compteurs peuvent tomber en panne. Il arrive aussi que l'airbag ne fonctionne plus. À ce sujet, il faut vérifier que le voyant s'allume en mettant le contact et s'éteigne au démarrage. Certains propriétaires ont caché le défaut en supprimant l'ampoule d'alerte.

LE MODERNISME ADOPTÉ AUX VIEILLES RECETTES

Au mondial de Paris 1988, la nouvelle 911 est présentée au public. Si elle semble reprendre le génome de ses aînées, Porsche a fait un pas de géant. Abandon des jantes Fuchs et transmission intégrale imposée d'office (au départ NDLR), d'où l'appellation Carrera 4. Pour le constructeur, cette transmission représente la technologie de demain. Testée et officialisée avec la 959, c'est la première fois qu'elle fait son apparition en grande série. Finalement, pour ne pas bousculer les puristes, la 964 sera bien proposée en parallèle en propulsion. Une chose est sûre, la création de cette nouvelle 911 aura donné du fil à retordre aux ingénieurs. Il fallait créer une auto moderne avec des options tout confort, qui satisfaisait les nouvelles normes de sécurité sans changer les fondamentaux. Un vrai casse-tête que Porsche saura résoudre à merveille. Quand on regarde la 964, on a l'impression que rien n'a changé. Le capot avant, les portes, le toit et les ailes sont de la génération précédente, comme les yeux de grenouilles.

TEXTE & PHOTOS ÉTIENNE CRÉBESSÈGUES

Mais les apparences sont trompeuses. 87 % des pièces sont en réalité nouvelles et aucune pièce mécanique n'a été reprise de la précédente génération. Dans la foulée, les trains roulants ont été repensés et l'électronique arrive en force. L'instrumentation digitale fait ses débuts et un petit ordinateur de bord est intégré au compte-tours. L'occasion d'introduire de nouveaux témoins et des commandes inédites comme celle qui permet d'activer la sortie de l'aile arrière. Seule la Turbo fait preuve de traditionalisme. Aileron fixe, propulsion et surtout mono-turbo on/off, elle a su rester dans la philosophie de la 930.

ÉVOLUTION

- **1988** : Présentation au Mondial de Paris de la 911 type 964 Carrera 4.
- **1989** : En septembre, commercialisation de la 964 Carrera 4 et présentation de la Carrera 2 qui doit remplacer la 944 Cup en compétition.
- **1990** : 3 choix de carrosseries sont proposés : coupé, Targa ou cabriolet. Commercialisation des Carrera 2. La Version turbo est dévoilée à Genève en mars puis commercialisée en octobre.
- **1992** : Léger restylage : nouvelles jantes alu, rétros en forme d'obus et apparition de l'airbag. En octobre, sortie de la variante Speedster (936 ex.). L'option Turblook est possible sur les cabriolets C2 seulement. La Turbo bénéficie d'un kit Turbo S qui porte la puissance à 355 ch et le couple à 461 Nm. La même année, Porsche lance la 911 « Turbo S Leichtbau » à seulement 86 exemplaires...
- **1993** : Commercialisation de la série anniversaire pour fêter les 30 ans de la 911. La version Turbo passe à 3,6 l pour une puissance de 360 ch.
- **1994** : La 964 Flachbau est produite à 76 exemplaires et la Turbo 3.6 peut recevoir le kit moteur « Turbo S » de 385 ch. Arrêt de production de la 964 courant 1994.

turbo 3.6

PRODUCTION DE LA TURBO

- **964 Turbo 3.3** (1990-1992) 3 660 ex.
- **964 Turbo S Leichtbau** (1992) 86 ex.
- **964 Turbo 3.6** (1992-1994) 1 437 ex.
- **964 Turbo 3.6 Flachbau** (1993) 76 ex.





PARTICULARITÉS DE LA 964

- 1 La transmission intégrale :** Avec la 964, la transmission intégrale fait son apparition. La Carrera 4 sera d'ailleurs commercialisée avant la Carrera 2. La conduite est également entièrement nouvelle. Le comportement est plus efficace, avec une répartition à 31% sur l'avant et 69% sur l'arrière via des embrayages pilotés électroniquement.
- 2 Nouveaux spoilers :** Le pare-chocs avant marque un réel tournant. Les soufflets propres à la 911 ont disparu avec la 964. Cette fois le design est rondouillard.
- 3 Les phares :** La 964 sera la dernière génération à conserver les yeux de grenouilles. Pour les passionnés du modèle, c'est « Le » détail qui fait la différence.



3



EE-227-EE



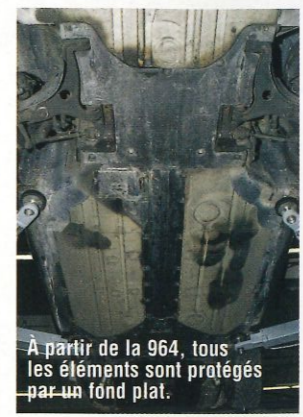
AUTOPSIE

LES SOUBASSEMENTS

À l'avant, assurez-vous de la présence et du bon état du guidage d'air des freins.



Les protections révèlent l'utilisation antérieure de l'auto.



À partir de la 964, tous les éléments sont protégés par un fond plat.

CE QUE VOUS DEVEZ EXIGER À L'ACHAT

Si vous pensez avoir dégoté la perle rare, encore faut-il qu'elle ait un historique limpide, un carnet à jour, les factures des gros entretiens (embrayage, vidange, filtres, freins, pneus, amortisseurs) et une carrosserie jamais accidentée. Exigez des preuves. C'est une auto de puriste, l'ancien propriétaire doit vous fournir les documents sans que vous n'ayez à les réclamer. Enfin, si l'auto n'a pas du tout de carnet d'entretien, tournez les talons. Une Porsche n'a aucune valeur sans ce précieux sésame.

LE MOTEUR

Dès le lancement de la 964, Porsche met en place diverses campagnes de rappels. L'électronique fait des siennes (quelques voyants ont des dysfonctionnements, notamment celui du différentiel) et le débitmètre se révèle fragile. Pour autant, l'auto n'a pas été confrontée à des pannes graves. Aucune casse moteur n'est à déplorer. Le point noir de la 964 reste avant tout l'étanchéité. Tous les modèles sont touchés. Les fuites peuvent provenir de différents organes. En premier lieu, les caches de distribution. Sur la 3.2, ils étaient en aluminium mais sur la 964 ils sont désormais en bakélite. Accouplés au bloc alu, cela crée une différence de matière et les fuites apparaissent au niveau des joints. On constate aussi un défaut d'étanchéité au niveau des caches culbuteurs. Ces derniers sont en alliage d'aluminium et se voilent avec le temps. Dans ce cas, mieux vaut les remplacer par des modèles entièrement en aluminium. Le 3ème endroit où l'on peut déplorer des fuites se situe au niveau des joints d'embase des cylindres. Dans ce cas présent, la situation est plus compliquée. Il faut retirer les culasses et les cylindres pour changer les joints toriques en plastique. Aujourd'hui, les moteurs parfaitement étanches ont été refaits entièrement. Pour autant, il ne faut pas crier à la catastrophe si vous constatez un léger suintement. Tant que la situation n'empire pas, on peut continuer à rouler en toute quiétude. En revanche, si l'huile commence à stagner sous la protection de bas moteur, il faut absolument effectuer les réparations. L'huile peut entrer en contact avec les échangeurs d'échappement. Il y a

donc un risque d'incendie si la mécanique est particulièrement chaude. Rassurez-vous, avant d'en arriver là, il y a des signes qui doivent vous alerter. À partir de 25°, le chauffage va chercher l'air dans les échangeurs. Si vous sentez une odeur d'huile dans l'habitacle et que de la fumée sort par les bouches d'aération, déposez de toute urgence l'auto chez votre spécialiste pour constater l'étendue des dégâts et planifier les réparations. En parallèle, la 964 est particulièrement touchée par les problèmes de double allumage. La courroie est à vérifier tous les 20 000 km. Techniquement, l'auto a deux allumages qui distribuent la haute tension aux 12 bougies (2 par cylindre). Les deux têtes d'allumeur sont reliées entre elles par une petite courroie qui arrive à s'user. Porsche était conscient de ce problème et avait rappelé les véhicules pour installer un tuyau de ventilation en prévision. Néanmoins, il faut vérifier l'état de cette courroie à chaque révision. Si elle se casse, le doigt d'allumeur va s'arrêter en face d'un cylindre et créer un point chaud sur le piston pour le percer. Cette défaillance est impossible à déceler à l'essai, assurez-vous que la campagne de rappel a bien été effectuée (pose du tuyau de ventilation) en levant le capot arrière.

AUTOPSIE



1 2 Pour mieux refroidir la courroie entre les têtes d'allumeur, Porsche avait rappelé ses véhicules et installé un tuyau de ventilation (ici en jaune). Assurez-vous que cela a bien été fait sur le modèle que vous convoitez.



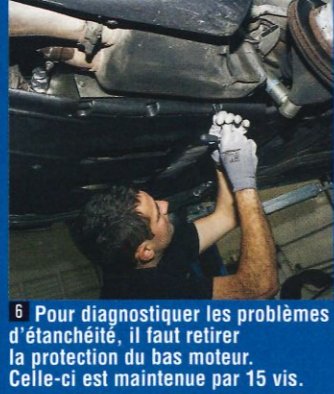
3 En soulevant le capot arrière, on a déjà un premier aperçu de l'état du moteur. Mais pour vraiment prendre notion de sa santé, il faut mettre l'auto sur un pont. Tout se passe dessous.



4 Si l'auto est révisée comme il se doit, les courroies doivent être en parfait état.



5 En enlevant les roues arrière, vous pourrez voir l'état de la Durit du réservoir d'huile. Celle-ci peut fuir.



6 Pour diagnostiquer les problèmes d'étanchéité, il faut retirer la protection du bas moteur. Celle-ci est maintenue par 15 vis.



7 Avant de plonger ses mains dans les entrailles de la mécanique, observez la protection du bas moteur. Avec le temps, la mousse se désagrège. Ce phénomène n'est pas inquiétant. En revanche, si vous commencez à voir de l'huile qui a stagné, ce n'est pas vraiment bon signe.



8 Dans de rares cas, on peut constater de légères fuites au niveau de la boîte.



9 Voici l'un des défauts de la 964. Les caches de distribution laissent passer de l'huile. Petit suintement ou fuite importante ? À vous d'éclaircir ce point.



10 Au niveau des joints d'embase des cylindres, il peut y avoir des fuites. Si c'est le cas, il faudra retirer les culasses et les cylindres pour changer les joints toriques en plastique.



11 Attardez-vous sur l'état du cache culbuteur. Celui-ci peut se voiler et laisser tomber de l'huile sur le système d'échappement.



12 La Durit de thermostat (dans l'aile arrière droite) est elle aussi sujette à des problèmes d'étanchéité.

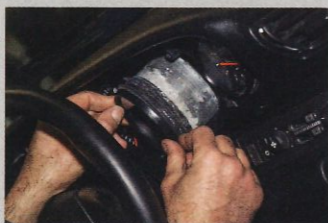


ASSUREZ-VOUS DE L'AUTHENTICITÉ DU COMPTEUR

Voici une technique bien connue des Porscheistes. Sur les 911 anciennes, les compteurs sont emboîtés et peuvent se démonter facilement. Il est donc facile de vérifier si le kilométrage du véhicule est bien réel.



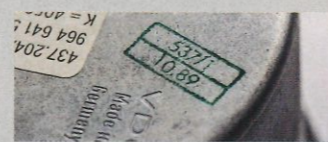
1 1^{re} étape, déloger délicatement le compteur à l'aide d'un tournevis plat.



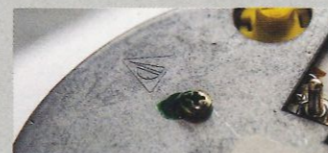
2 Tirez-le ensuite vers vous et débranchez la fiche arrière



3 Pour repérer une éventuelle fraude, il faut inspecter le bloc arrière.



4 Repérez la date inscrite à droite. Celle-ci correspond à la date de fabrication du compteur (et non du véhicule). Il doit donc être un peu plus vieux ou de la même année que l'auto. S'il est plus jeune, cela prouve qu'il a été changé. Dans notre exemple il est écrit octobre 1989 alors que l'auto date de 1990. Il n'y a donc pas d'anomalie.



5 Une fois le compteur authentifié, il faut vérifier qu'il n'ait pas été ouvert pour tricher sur le nombre de kilomètres. Si les vis sont encore scellées par un point vert, c'est qu'il n'a pas été truqué. Dans le cas contraire, passez votre chemin.



6 Enfin, avant de remettre le compteur en place, n'oubliez pas de le graisser pour qu'il rentre de nouveau dans son logement sans forcer.

TRANSMISSION ET LIAISON AU SOL

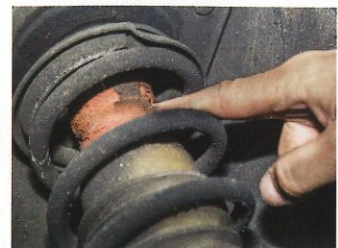
La maladie la plus inquiétante se situe au niveau de la crémaillère de direction. Celle-ci fuit avec le temps, en raison des joints spis qui ne font plus leur travail efficacement. Si vous constatez une fuite, mauvaise nouvelle. L'intervention est lourde, la crémaillère de direction est à changer (1 850 € TTC posé en échange standard). Pour vérifier son état, deux solutions. Regarder qu'il y ait toujours le niveau de liquide dans le bocal. À l'essai, le problème est flagrant. Si vous entendez un grognement à l'arrière, c'est que la pompe n'est plus amorcée en huile. Il n'y a donc plus de liquide.



1 À droite du moteur, inspectez attentivement le niveau du liquide de la crémaillère de direction. S'il en manque cela signifie que la pièce est vraisemblablement à changer (1850€ en échange standard).



3 Comme les roues sont enlevées, profitez-en pour regarder le niveau d'usure des disques et des plaquettes.



2 Avec le temps, les butées d'amortisseurs s'effritent.



4 À l'avant, on a facilement accès aux soufflets de crémaillère de direction. Assurez qu'ils sont en parfait état et qu'il n'y ait aucune fuite.

CARROSSERIE ET ÉQUIPEMENTS

Une belle peinture ne doit pas vous mettre en confiance. Rien ne prouve qu'elle n'a pas été accidentée. Observez alors les dessous de l'auto et l'arrière des roues. Toutes les protections doivent être bien en place, traquez la moindre trace de choc, ou de soudure. À l'arrière, attardez-vous sur la tôle des passages de roues, les longerons, la suspension, le freinage. N'oubliez pas les baies de pare-brise à l'avant et à l'arrière qui sont particulièrement sensibles à la rouille. Il faut traiter ces parties le plus tôt possible pour éviter que le scénario ne s'aggrave.



A La rouille s'installe généralement sur les baies de pare-brise.



B Sous le capot, les étiquettes et les plaques doivent être encore parfaitement visibles



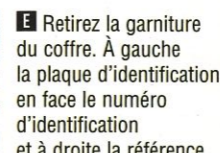
C L'étiquette des codes options est collée sous le capot avant. Si ce n'est plus le cas c'est que le capot a été repeint ou changé.



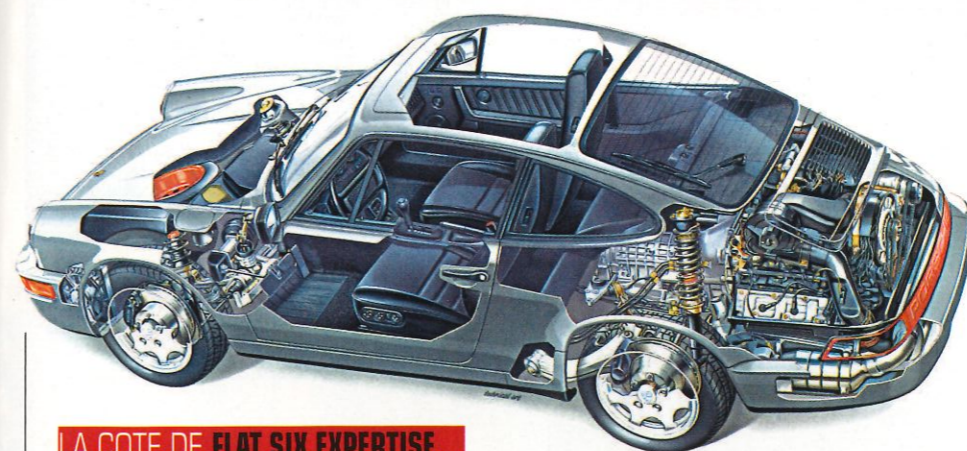
D Sous la moquette il y avait d'origine la trousse à outils, la roue de secours, la trousse de secours et le compresseur.



E Retirez la garniture du coffre. À gauche la plaque d'identification, en face le numéro d'identification et à droite la référence de la teinte. Regardez aussi si vous n'apercevez pas de trace de soudure suspecte.



F En démontant les roues, assurez-vous que les grains des longerons sont parfaitement homogènes.



LA COTE DE FLAT SIX EXPERTISE...

Pour un modèle en excellent état, dans son jus : (www.flat6-expertise.com)

- Carrera 2 1990 à 1994 : 28 000 € | Carrera 2 cabriolet 1990 à 1994 : 35 000 €
- Carrera 2 Speedster 1993 à 1994 : 57 000 € | Carrera 2 Targa 1990 à 1993 : 27 000 €
- Carrera 4 1990 à 1994 : 27 000 € | Carrera 4 anniversaire 1993 à 1994 : 39 000 €
- Carrera 4 cabriolet 1990 à 1994 : 34 000 € | Carrera 4 Targa 1990 à 1993 : 26 000 €
- Carrera RS 1992 : 68 000 € | Turbo 3.3 1991 à 1992 : 36 000 € | Turbo 3.6 1993 à 1994 : 51 000 €

EXEMPLE D'ENTRETIEN...

CHEZ UN SPÉCIALISTE PORSCHE INDÉPENDANT POUR UNE 964 (TTC, MAIN-D'ŒUVRE COMPRISE) :

- Révision classique : 390 € tous les 10 000 km ou tous les ans (vidange, filtres, niveaux, 60 points de contrôle)
- Révision poussée : 1035 € tous les 20 000 km ou tous les 4 ans (vidange, 12 bougies, filtre à air, réglage des culbuteurs, contrôle des courroies)
- Changement du kit complet d'embrayage : (Carrera 2/4 de 1992) 1 700 € TTC
- Changement d'un jeu d'amortisseurs avant : (Carrera 2/4 de 1992) 1 800 € TTC

LES CONSEILS DE NOTRE EXPERT TECHNIQUE

PASCAL GERMAIN
DIRECTEUR DE GT SPORT À VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE
Spécialiste indépendant Porsche
(www.gtsport.fr)



Comment résumeriez-vous la 964, aboutissement ou transition difficile ?

Les deux à la fois. Un aboutissement avec un début de modernité et une transition technique. Par rapport à la 3.2 très rustique, on sent que Porsche a voulu tourner sa 911 vers le nouveau millénaire. Apparition de la Carrera 4, de l'électronique, de la climatisation régulée, de la direction assistée... La 964 se montre classique par son style mais innovante sous la carrosserie.

Bonne ou mauvaise affaire ?

Si on parle d'une auto en excellent état, c'est toujours une bonne affaire. Chaque année sa cote grimpe. Pourtant, il y a 15 ans, personne n'aurait vraiment parié dessus.

La 964 est réputée pour ses problèmes de fuite. Combien faut-il compter pour remédier définitivement à ce problème ?

On a deux solutions. La première : on dépose le moteur, on change les joints et on le remonte. Parfait pour les autos qui ont peu de kilomètres. Dans ce cas, le montant des réparations avoisine les 6 000 €. En revanche, si la 964 est beaucoup kilométrée, je préconise à mes clients de remettre en plus le moteur à neuf (segmentation, guide de soupapes). Comme il est démonté, c'est l'occasion d'en profiter. Bien sûr cela coûte deux fois plus cher mais, cette fois, les problèmes d'étanchéité et de longévité ne seront plus du tout un souci.

À l'achat du véhicule comment juger de l'étendue des dégâts ?

Si l'on a de bonnes connaissances en mécanique, il faut mettre l'auto sur un pont et démonter la protection du bas moteur. On aura donc un accès visuel aux organes défilants. Mais pour être certain de réaliser un bon achat, il reste préférable de confier l'auto à un spécialiste Porsche afin que ce dernier réalise un check-up complet du véhicule. De mon côté, je propose un forfait à 75 € pour juger de l'état du véhicule, vérifier son passif et contrôler l'état mécanique général. À l'issue de ce contrôle, on peut présenter au client un diagnostic objectif et regarder éventuellement si les réparations sont financièrement judicieuses.

Quel modèle préférez-vous ?

À mes yeux la Turbo sort vraiment du lot. Elle est sensationnelle en 3.3 et excellente en 3.6. Elle colle encore à la philosophie 930. Vient ensuite la Carrera 2 pour son côté vif. À mes yeux, la Carrera 4 est beaucoup plus molle. En conduite, on la sent lourde et difficile à entraîner.

AUTOPSIE