

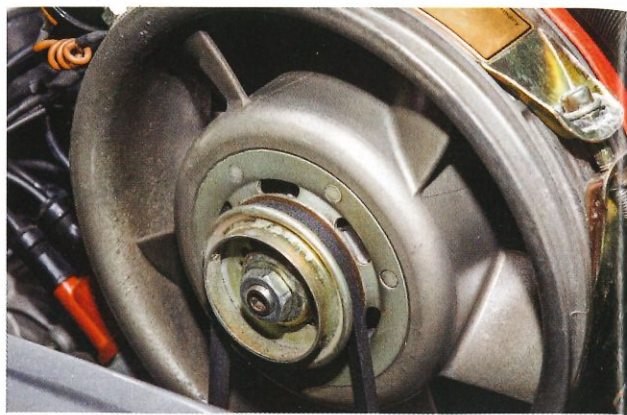


La bonne élève

Sur le marché de la collection, la 911 SC reste une valeur sûre. Moins connue, sa devancière (la 3.0) se veut plus rare alors qu'elle est construite sur le même moule. Pour beaucoup, ces 911 sont auréolées d'une excellente fiabilité. Mais qu'en est-il réellement ? C'est ce que nous avons voulu savoir en compagnie de Pascal Germain, notre expert technique.

Si la SC a marqué toute une génération et a permis à Porsche d'envisager sereinement l'avenir de la 911, on oublie souvent que cette dernière n'est qu'une évolution de la 3.0. Rare (3 681 exemplaires), produite seulement entre 1976 et 1977, cette dernière est un collector de fait. Elle s'intercale donc entre la 2.7 de 150 ch et la turbo de 260 ch en reprenant leur patrimoine génétique. Après la Carrera 2.7, la nouvelle venue va hériter de l'injection K-Jetronic et de la cylindrée de la turbo. Il en résulte une puissance de 200 ch. Pour l'anecdote, les 3.0 de 1976 reprennent même le compteur que celui de la version suralimentée, gradué jusqu'à 300 km/h.

L'année suivante, la chose est rendue plus réaliste avec une graduation maximale de 250 km/h. En ouvrant le capot, on découvre une autre caractéristique du modèle : le ventilateur à 5 pales, contre 11 pour la 2.7 et la SC. Porsche espérait ainsi faire grimper plus rapidement la température du moteur et réduire le temps de combustion pour une utilisation optimale. Mais, nous le verrons dans ce dossier, cette disposition a tendance à faire chauffer davantage la mécanique en plein été. Après seulement deux ans de bons et loyaux services, la 3.0 doit céder sa



PARTICULARITÉ DE LA 3.0

Le ventilateur à 5 pales
Contrairement à la 2.7, le ventilateur de la 3.0 n'a que 5 pales. L'idée était louable : favoriser une montée en température rapide du moteur pour permettre un meilleur agrément de conduite. Malgré tout, ce dispositif a vite montré ses limites, surtout dans les régions chaudes. Le bloc chauffe trop rapidement. Sur la SC, Porsche reviendra au modèle à 11 pales et passera du diamètre 226 à 245 mm en 1980. De nombreux propriétaires de 3.0 ont donc remplacé le ventilateur d'origine pour un 11 pales. Certes, ce n'est plus d'origine, mais le moteur ne souffre plus de bouffées de chaleur.

LES SOUBASSEMENTS

En inspectant l'auto par dessous, on peut poser un diagnostic fiable en jugeant de l'état des longerons et des protections. Parmi les petits défauts de conception : le réservoir d'essence affleurant. Il peut très vite se déformer (ralentisseur mal négocié, butée de portail...).



Les conduits d'huile latéraux doivent être en bon état et parfaitement attachés à la caisse.



Le réservoir d'essence est sujet aux impacts. Veillez à ce qu'il ne soit pas déformé.



L'anneau de remorquage présente souvent des traces d'utilisation. Néanmoins, il ne doit pas être arraché.



En plaçant l'auto sur un pont, elle nous délivre son passif.



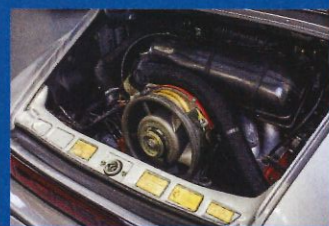
Chose importante à vérifier, l'état des longerons. Le grain du mastic doit être homogène sans trace de soudures. Si ce n'est pas le cas, l'auto a été accidentée.

CE QUE VOUS DEVEZ EXIGER À L'ACHAT

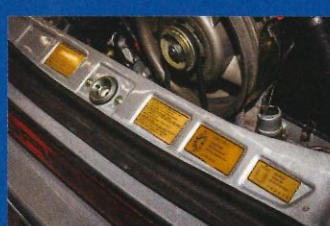
Si vous pensez avoir dégotté la perle rare, encore faut-il qu'elle ait un historique limpide, les factures des gros entretiens (embrayage, vidange, filtres, freins, pneus, amortisseurs) et une carrosserie jamais accidentée. Exigez des preuves. C'est une auto de puriste, l'ancien propriétaire doit vous fournir les documents sans que vous n'ayez à les réclamer. Bien évidemment, le modèle ayant plus de 30 ans, les versions avec l'historique depuis la première mise en circulation se font très rares. Mais plus vous aurez la possibilité de connaître son passé, plus vous éviterez les pièges. Enfin, si l'auto n'a pas du tout de carnet d'entretien ni de factures, tournez les talons. Une Porsche n'a aucune valeur sans ces précieux sésames.

LE MOTEUR

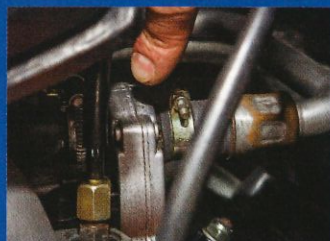
Le 6 cylindres à plat 3 litres (2 994 cm³ exactement) de la Porsche 911 SC provient directement de la Carrera 3 l et a également servi de base à la 930. Il possède des soupapes de 49 mm à l'admission et 41,5 mm à l'échappement. Les came sont moins rudes, le vilebrequin est nouveau. Notez que les paliers principaux ont été agrandis et que les têtes de bielle ont un plus large diamètre. Eprouvés sur le 2.7 RS, les cylindres sont couverts de Nikasil, gage de fiabilité démontré par la mythique RS 217. Ce bloc de conception ancienne se veut solide, endurant et vieillit particulièrement bien. Les points faibles viennent surtout des nouvelles technologies utilisées qui n'étaient pas complètement maîtrisées. C'est le cas de l'injection K et avec elle, tout un système de réchauffeur de carburant qui peut tomber en panne. Le mécanisme est assez complexe et il sera simplifié avec la 3.2. Il intègre des pièces qui peuvent se montrer défaillantes : sondes, tiroir d'air additionnel... Pour diagnostiquer un problème d'injection, il y a trois symptômes. Soit ça ne marche plus du tout, soit on a des ralentis trop hauts, soit les tests CO du contrôle technique ne sont pas bons. Si le réchauffeur est défaillant, il vaut mieux procéder à un échange standard. Vous aurez ainsi le droit à un modèle révisé et taré par Bosch. Comptez 740 €. Si l'auto roule peu (ou pas), le doseur/distributeur peut se gripper. Son rôle est de distribuer l'essence aux injecteurs. Le dosage s'effectue ainsi : l'air passe en appuyant sur le plateau sonde qui va à son tour déclencher un piston (via un système de balancier) pour ouvrir ou fermer l'entrée d'air en fonction du passage d'essence qui va aux injecteurs. Si l'auto ne démarre plus alors que le carburant a cheminé, il y a des chances pour que la tête du doseur/distributeur en soit la cause. La réfection de la pièce coûte 1 150 € chez un spécialiste indépendant. Enfin, on notera de temps à autre quelques faiblesses au niveau de la pompe à essence. Ce problème touche généralement toutes les anciennes. Les joints se montrent en revanche assez durables et plusieurs modèles n'ont toujours aucune fuite à déplorer.



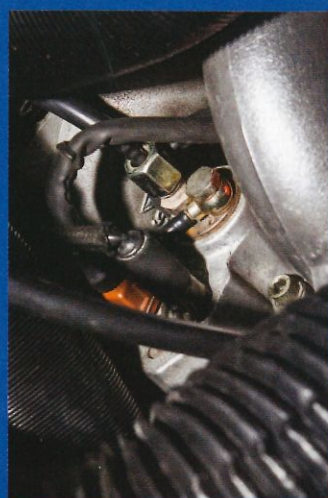
1 En soulevant le capot, on a déjà un premier aperçu du bloc. Mais il faut pousser les investigations plus loin pour poser un bon diagnostic.



2 Toutes les étiquettes doivent être présentes.



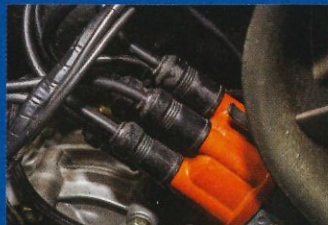
3 Le tiroir d'air additionnel peut montrer des signes de faiblesse.



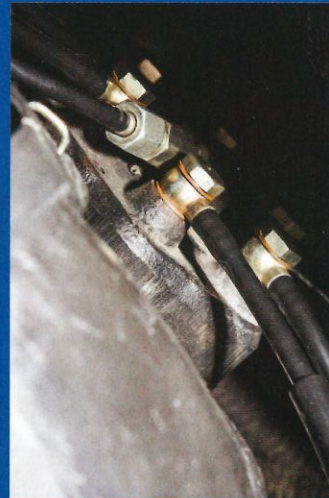
4 Le réchauffeur de carburant est une des pièces qui peut facilement tomber en panne.



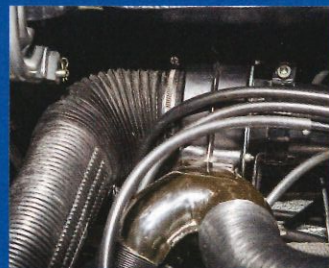
5 Le module d'allumage BHKZ peut être capricieux.



6 La tête d'allumeur n'a pas de problème à proprement parler, mais elle doit être excellent état.



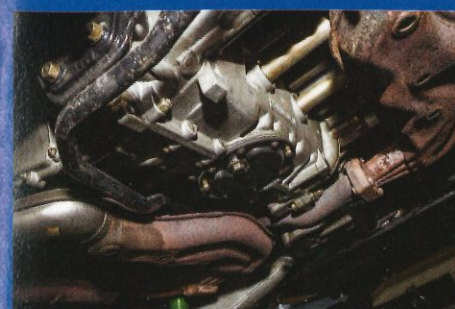
7 Si l'auto roule rarement, le doseur distributeur peut se gripper.



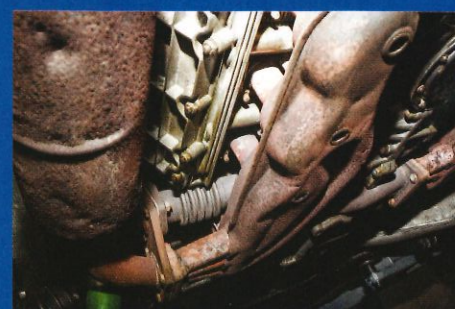
8 Pour le chauffage, le ventilateur pulse de l'air frais dans l'échangeur d'échappement.



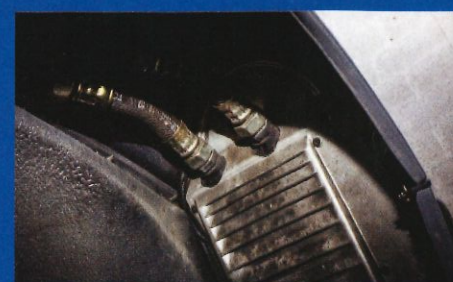
9 Le filtre à air est tenu par des sangles de fixations en caoutchouc. Assurez-vous qu'elles sont en bon état et qu'il n'y a pas trop de jeu.



10 Une fois l'auto sur le pont, traquez les moindres fuites.



11 L'échappement et l'échangeur ne doivent pas être dévorés par la corrosion.



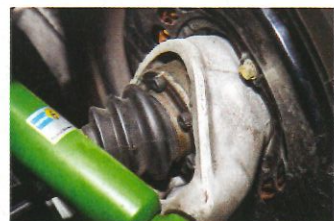
12 Toujours dans la recherche d'éventuelles fuites, assurez-vous que le radiateur d'huile est en parfait état.



place à la SC. Elle remplace à la fois la S et la Carrera, d'où son nom, acronyme de Super Carrera. Néanmoins, la puissance tombera à 180 ch et elle gagnera du poids (60 kg) avec les nouveaux équipements. La recette reste néanmoins inchangée avec des ailes larges et une carrosserie identique. En août 1979, la puissance passera à 188 chevaux. Il faudra finalement attendre 1980 pour qu'elle surpasse officiellement la 3.0 avec 204 chevaux. La SC inaugure aussi le premier cabriolet 911 apparu au cours de l'année 82. Avec 57 972 modèles, toutes carrosseries confondues, vendus durant six ans, la SC aura permis à la 911 de rester au catalogue. Pour mémoire, Porsche avait prévu de la remplacer dans les années 70 par les modèles à moteur avant refroidis par eau. Mais ce succès a relancé sa carrière...

TRANSMISSION ET LIAISON AU SOL

À ce niveau, il n'y a pas grand-chose à signaler. Seuls les roulements de roues avant prennent un peu de jeu. Mais ces derniers sont systématiquement surveillés dans le cadre d'une révision. Assurez-vous du bon état des organes environnants et de l'état des soufflets.



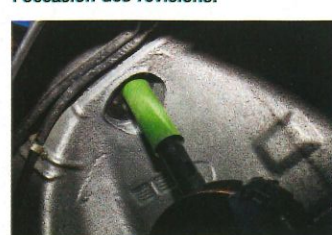
1 Les soufflets de cardans ne doivent être ni percés ni poreux.



2 Il arrive parfois que le support de barre stabilisatrice se dessoude



3 Les roulements peuvent prendre du jeu. Ce phénomène bénin se corrige à l'occasion des révisions.



4 Les amortisseurs doivent être sains. Profitez-en aussi pour déceler les éventuelles traces de soudure dans les passages de roues.

CARROSSERIE

La peinture a été refaite ? Très bien. Mais quand et comment ? Inspectez la carrosserie sous toutes les coutures avant l'achat. Même si elle est très propre, elle peut révéler un passé douteux. Les interstices entre les éléments doivent être réguliers et les pièces de carrosserie parfaitement alignées. Si tout vous paraît clair, approfondissez votre inspection. Relevez la moquette du coffre afin de déceler d'éventuelles traces de chocs. Vous apercevez des traces de soudure ? Passez votre chemin. Pensez aussi à comparer les numéros de série, les options, le code couleur. Il arrive aussi que le capot et le pare-chocs aient été repeints. Rassurez-vous, il n'y a pas tout le temps anguille sous roche. Autre point à surveiller, la corrosion. Si la galvanisation chez Porsche date de 1976, cela ne



veut pas dire que l'auto en est exempte. Sur la SC ou la 3.0, elle commence par attaquer les baies de pare-brise avant et arrière ainsi que la cuvette de sièges. Les passages de roues peuvent aussi être concernés, mais cela reste plus rare.

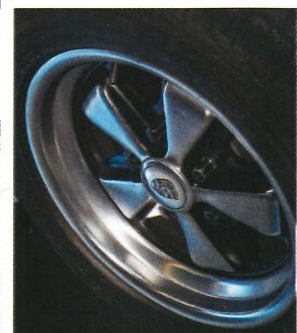
5 Les cuvettes de sièges arrière sont souvent sujettes à la corrosion, tout comme les baies de pare-brise.



6 L'état des pièces de carrosserie témoigne de la rigueur de l'ancien propriétaire.



7 Avant de pousser les investigations, on s'assure que les éléments sont réguliers et les pièces de carrosserie doivent être parfaitement alignées



8 Les jantes doivent être en bon état et correspondre à l'origine.

AUTOPSIE

HABITACLE

Comme tous les modèles de plus de 30 ans, la sellerie souffre du temps qui passe. Des plis apparaissent au niveau des bourrelets de sièges. Cela ne veut pas pour autant dire que le cuir va se déchirer. Les commandes de ventilation sont bien spécifiques. Pour l'air froid, on a un ventilateur à l'avant avec une commande sur le tableau de bord. En revanche, le chauffage est plus complexe. Le ventilateur est situé dans le compartiment arrière et il pulse de l'air frais dans l'échangeur d'échappement. À la sortie, il est réchauffé puis dosé par des volets pilotés par un moteur électrique. Celui-ci est actionné par une molette située entre les 2 sièges. La température est difficile à doser et l'ensemble ne se montre pas très endurant. Les volets peuvent se gripper (soit on n'a plus de chauffage, soit on en a tout le temps) et la commande arrive à tomber en panne... Comptez respectivement 190 € et 450 € pour les réparations. Enfin, les deux compteurs de gauche peuvent prendre l'humidité. Dans ce cas, il faudra simplement refaire l'étanchéité.



1 Voici le clapet de chauffage en question qui tombe souvent en panne.



5 L'air froid se règle directement au tableau de bord.



2 Si le propriétaire a été soigneux, la sellerie ne doit pas être déchirée.



6 Les seuils de portes doivent être bien en place et parfaitement maintenus par les vis.



3 Le revêtement est propre à ces modèles et l'intervention par un sellier se révèle coûteuse.



7 Le volant est robuste et vieillit plutôt bien.

ÉVOLUTION

- 1976 : La 911 3.0 est lancée
- 1977 : La 911 SC 180 ch reprend le flambeau de la 3.0 Coupé
- 1978 : Option SC Martini disponible avec décoration spécifique.
- 1979 : Le moteur passe à 188 ch tandis que le diamètre du volant diminue. Les lève-vitres deviennent électriques.
- 1980 : Le moteur type 930/12 prend place sous le capot arrière et la puissance passe à 204 ch. La même année, la série limitée Jubilé est proposée.
- 1982 : La 911 SC Cabrio est produite et la série Ferry Porsche limitée à 200 exemplaires.
- 1983 : La SC entre en fin de production en cours d'année et est remplacée par la 911 Carrera 3.2.
- 1984 : Porsche lance la version de compétition avec un moteur de 250 ch, produite à 20 exemplaires.

QUOTA DE PRODUCTION

3.0 :

- 1976 1 093 coupés, 479 targa
- 1977 1 473 coupé, 646 targa

SC :

- 1978 2 438 coupés, 1 729 targa
- 1979 3 319 coupés, 1 814 targa
- 1980 4 831 (total)
- 1981 3 181 coupés, 1 703 targa
- 1982 3 307 coupés, 1 737 targa
- 1983 2 995 coupés, 1258 targa, 2 406 cabriolets

LA COTE DE FLAT SIX EXPERTISE...

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

Carrera 3.0 1976 à 1977 : 37 000 € | Carrera 3.0 Targa 1976 à 1977 : 34 000 €
SC 3.0 1978 à 1983 : 28 000 à 30 000 € | SC 3.0 cabriolet 1983 : 31 000 €
SC 3.0 Targa 1978 à 1983 : 27 000 € à 30 000 € | Turbo 3.0 1975 à 1977 : 52 000 €

EXEMPLE D'ENTRETIEN...

CHEZ UN SPÉCIALISTE PORSCHE INDÉPENDANT POUR UNE 3.0 (TTC, MAIN-D'ŒUVRE COMPRIS) :

- Révision classique : 385 € tous les 10 000 km ou tous les ans (vidange, filtres, niveaux, 60 points de contrôle)
- Révision poussée : 850 € tous les 20 000 km ou tous les 4 ans (vidange, bougies, filtre à air, réglage des culbuteurs, contrôle des courroies)
- Changement du kit complet d'embrayage (dépose de boîte obligatoire) : 1 850 € (avec disque, mécanisme, butée)
- Réfection boîte de vitesses : 4 700 €
- Changement d'un jeu d'amortisseurs avant (avec géométrie) : 2 000 €

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 3.0 et la SC.

On reste dans la philosophie de la 2.7. La mécanique est issue du même moule, la cylindrée a simplement évolué comme l'injection. Elle n'est plus mécanique, mais électronique. Les 3.0 et SC sont entre les 911 Classic et les youngtimers. Elles restent des valeurs sûres sur le marché de l'occasion.

Bonne affaire, donc ?

Si on parle d'une auto en excellent état, c'est assurément une bonne affaire. Les deux modèles restent affichés à des prix raisonnables par rapport aux Classic et sont amenés à prendre une réelle valeur.

Quel modèle faut-il privilégier ?

La Carrera 3.0 est la plus exclusive. Elle n'a été produite qu'à très peu d'exemplaires durant seulement deux ans. Il faudra toutefois faire preuve de patience pour trouver un beau modèle. Avec la SC, les autos en excellent état (voire concours) sont beaucoup plus répandues. On peut donc se permettre d'être plus exigeant.

Ces deux Porsche sont auréolées d'une parfaite fiabilité. Est-ce justifié ?

Absolument. Ce ne sont pas des autos sujettes à de lourdes pannes. On connaît les points sensibles, mais il n'y a rien de dissuasif. L'essentiel étant de réaliser le bon achat : pas de gros accident mal réparé et un historique limpide. Mais à ce sujet, il ne faut pas non plus se leurrer. Il est toujours difficile de retrouver les factures qui remontent à la première mise en circulation du véhicule. Les versions les plus anciennes ont 39 ans. Ce qui va faire foi, c'est d'abord l'état général du véhicule.

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. On pourra alors juger de l'état de la mécanique, des soubassements, des protections. Toutes ces pièces révèlent le passif de l'auto. 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. À titre d'exemple, je propose un forfait à 75 € pour juger de l'état d'un 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. C'est rassurant.