



NOUVEAUX CAYENNE
 > Plus performants
 > Plus légers
 > Moins polluants

1ers ESSAIS

1189 occasions
 Tous les mois la plus grande vitrine d'annonces Porsche



BOXSTER RS SPYDER

LE JOUET !

MATCH OCCASION Budget 55 000 / 65 000 €

964 RS

996 GT3 (2004)



2 conceptions de la sportive

INSOLITE

Une 962 dans la rue !



Test
997 S / 997 X51



> Freins céramique
 > Kit moteur
 > Châssis sport

QU'APPORTE LE "PACK SPORT" ?

Terre-Mars

M 05591 - 107 - F - 5,80 €

Et aussi...

RENCONTRE
 993 Carrera

YOUNG TIMER
 911 3.2 Cabriolet

CLASSIC
 911 2.4 E

PRATIQUE
 L'art et la manière d'un lavage soigné



• 1988 • 231 ch • 1 320 kg • 245 Km/h

911 CARRERA 3.2 CAB

Plus de 20 ans...

C'est au printemps qu'on a tous envie de s'offrir un cabriolet lorsque les beaux jours pointent leur nez, mais plus encore que pour un coupé, il convient de prendre quelques précautions, surtout quand il s'agit d'une voiture de plus de 20 ans...

TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS DAVID PELL

Lorsque toutes les automobiles étaient construites avec une carrosserie posée sur un châssis supportant les éléments mécaniques, la carrosserie n'intervenait pas dans la tenue de route ou la solidité de l'auto.

Mais quand les monocoques ont remplacés les châssis et carrosseries séparées, à partir des années 30 pour la Traction, bien plus tard pour d'autres constructeurs, en particulier ceux de voitures de sport, aussi paradoxal que cela puisse paraître, la rigidité est devenue un problème pour toutes les voitures dépourvues de toit puisque les portes constituent un point de faiblesse nettement plus difficile à renforcer qu'avec un coupé dont le toit joue un rôle important en la matière.

La 911 a été conçue dès l'origine dans le but d'être proposée en version décapotable même si les autorités américaines en ont décidé autrement contraignant Porsche à

créer la Targa, une astuce reprise par de nombreux constructeurs automobiles par la suite. En effet, l'installation d'un arceau au niveau du montant de porte avait le double avantage de protéger les occupants en cas de retournement tout en améliorant la rigidité de l'auto en usage "normal".

Cependant, à la fin des années 70, les américains étaient de nouveau demandeurs de véritables cabriolets, une opportunité que Porsche n'a pas laissé passer, les Etats-Unis étant alors le marché le plus important de Porsche avec près de la moitié de ses ventes.

Dès 1981, Porsche a présenté au Salon de Francfort un prototype de 911 cabriolet TurboLook à transmission intégrale. Peu à peu, toutes ces options apparaîtront dans la gamme, la première étant le cabriolet qui sera lancé pour 1983, le dernier millésime de la SC. Chez Porsche, le passage de la Targa au cabriolet n'a pas nécessité de modifica-

**« LA 911 A ÉTÉ
CONÇUE DÈS
L'ORIGINE POUR
ÊTRE PROPOSÉE
EN VERSION
DÉCAPOTABLE »**



Le volant à 4 branches est devenu l'un des symboles de la Carrera 3.2



Il est conseillé de rabaisser les dossiers avant d'ouvrir la capote pour faciliter son repliage

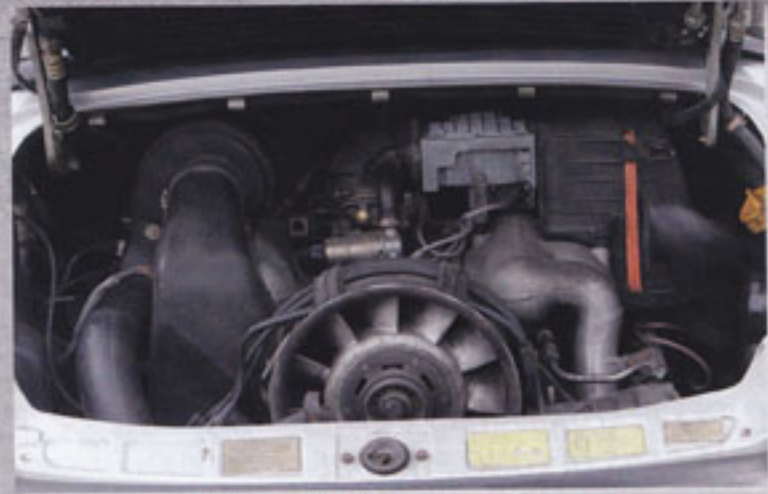
RIOLET

PERFORMANCES

(données Usine)	
Vitesse maxi	245 Km/h
0 à 100 Km/h	6,1 s
Conso mixte	9,8 l/100 Km



Les sièges de ce cabriolet viennent d'être refaits, mais le cuir d'origine vieillit généralement très bien



Au fil des ans, le 3.2 s'est forgé une extraordinaire réputation de fiabilité



ZOOM

LA BOÎTE G50

Deux types de boîtes ont équipé les Carrera 3.2 : le type 915 jusqu'au millésime 1986 et le type G50 à partir du millésime 1987.

Il est très facile de les distinguer l'une de l'autre grâce à la position de la marche arrière : elle est en face de la cinquième sur la 915 tandis que sur la G50, elle est à côté de la première ce qui est le cas ici.



LES NUMÉROS DE SÉRIE

Carrera 3.2 cabriolet version européenne

- Millésime 1984 : à partir de wpoz91zss150001 à 101835 (moteur à partir de 63e0001)
- Millésime 1985 : à partir de wpoz91zfs150001 à 101583 (moteur à partir de 63i0001)
- Millésime 1986 : à partir de wpoz91zgs150001 à 102358 (moteur à partir de 63g0001)
- Millésime 1987 : à partir de wpoz91zhs150001 à 101544 (moteur à partir de 63h0001)
- Millésime 1988 : à partir de wpoz91zjs150001 à 101464 (moteur à partir de 63j0001)
- Millésime 1989 : à partir de wpoz91zks150001 à 102787 (moteur à partir de 63k0001)



Les cabriolets roulent généralement moins que les coupés car ils ne sortent souvent qu'aux beaux jours

« PORSCHE A TENU COMPTE DES PERFORMANCES DE LA 911 DANS LA CONCEPTION DE LA CAPOTE DE LA 911 AFIN D'ÉVITER L'EFFET "BALLON" ... »

tions significatives du châssis de la 911 puisque celui-ci avait été conçu dès l'origine pour exister en version décapotable. Il a donc suffi à Porsche de supprimer l'arceau de la Targa et de concevoir un mécanisme de capote adapté à la 911. Celle-ci est composée d'une armature traditionnelle en alliage léger sur laquelle est fixée une triple toile composée d'un tissu extérieur en polyacrylique, d'une couche centrale isolante et d'une doublure

intérieure en coton. Porsche a tenu compte des performances de la 911 dans la conception de l'armature et de la fixation de la toile afin d'éviter l'effet "ballon" bien connu sur les cabriolets en raison des contraintes aérodynamiques à partir d'une certaine vitesse. La lunette arrière est détachable à l'aide d'une fermeture éclair ce qui permet d'éviter de la plier lorsqu'on replie la capote tout en permettant de la laisser ouverte si on souhaite rouler



Le point de vue du professionnel

(M. ELKHATI - GT CLASSICS)

La 911 Carrera 3.2 est sans aucun doute un très bon achat. Elle est destinée aussi bien à une clientèle désireuse d'acquiescer une 911 ancienne que celle recherchant une Porsche pour un usage quotidien. Elle allie confort, fiabilité et performance.



Mon choix s'orienterait plutôt vers un modèle à partir du millésime 1987 qui bénéficia d'une boîte G50 à embrayage hydraulique plus précise et plus solide que la boîte type 915 utilisée auparavant, il a la capote électrique et le verrouillage centralisé des portes de série.

Un modèle antérieur doit impérativement être en parfait état de marche car la conduite d'une 911 Carrera dont la boîte 915 est fatiguée est nettement moins plaisante.

Le moteur 3.2 quant à lui est robuste et très fiable. Il reste une référence.

Avec une demande et des prix en constante hausse, les exemplaires munis d'un historique limpide sont très rares. Je conseille dès lors l'achat d'un modèle révisé et garanti par un professionnel.

Icône des années 80, elle a marqué les esprits. A son volant on se prend à rêver d'être un certain Ted Varrick...

LA COTE RS MAGAZINE DE LA 911 CARRERA 3.2 CABRIOLET

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figure en page 94.

	Millésime	Hors normes	Excellent	Bon	Passable
911 Carrera 3.2 cabriolet	1984/86	43 000 €	25 000 €	18 000 €	7/13 000 €
	1987/89	46 000 €	26 000 €	20 000 €	7/14 000 €

à l'air libre tout en étant protégé du soleil. Sur la 911 SC, la manipulation de la capote est entièrement manuelle tandis qu'un arceau de sécurité est proposé en option.

Lorsque la Carrera 3.2 succède à la SC pour le millésime 1984, le cabriolet figure bien entendu au programme sans plus de modifications que celles apportées au coupé.

En effet, la Carrera 3.2 reprenait intégralement le châssis, la carrosserie, la transmission, les

suspensions et les trains roulants de la SC à quelques détails près comme les phares antibrouillard avant désormais intégrés au bouclier.

Les suspensions font donc toujours appel à des barres de torsion longitudinales de 19 mm de diamètre à l'avant et des barres transversales de 25 mm de diamètre à l'arrière. A l'avant, une barre antirouls de 19 mm complétait les jambes télescopiques type McPherson tandis

qu'à l'arrière, c'est une barre de 21 mm qui venait s'appuyer sur les bras semi-tirés. Le freinage était confié à quatre disques ventilés de 282,5 mm à l'avant et de 290 mm à l'arrière pincés par des étriers en alu à 2 pistons sur les quatre roues.

Mécaniquement, la plus grosse évolution provenait du moteur dont la cylindrée passait de 2 994 à 3 164 cm³ grâce à l'adoption du vilebrequin de la Turbo autorisant une course

de 74,4 mm combiné aux cylindres de la SC d'un alésage de 95 mm. Cela s'accompagnait de l'adoption d'une injection électronique Bosch Motronic en remplacement de l'injection mécanique K-jetronic de la SC. Sur les versions non catalysées, la puissance passait de 204 à 231 ch à 5 900 tr/mn tandis que sur les versions catalysées, on passait de 180 à 207 ch puis à 217 ch.

Sur les premières Carrera 3.2, la boîte de vitesses provenait également de la SC, mais elle avait été largement renforcée et améliorée depuis son lancement sur la 2.4 en 1972. Pour le millésime 1987, elle était remplacée par une nouvelle boîte du type G50, plus résistante et possédant une commande plus précise avec des débattements raccourcis. Le millésime 1987 était l'occasion de nombreuses autres évolutions, dont en particulier pour le cabriolet, l'adoption d'une capote au fonctionnement entièrement automatisé. On était cependant encore loin des capotes modernes pouvant se manœuvrer en roulant puisque les sécurités mises en place imposaient que le moteur soit coupé, le frein à main serré et le

LES OPTIONS DE CETTE 911 CARRERA 3.2 CABRIOLET

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

C00	Version allemande
197	Batterie renforcée
395	Jantes Fuchs 16 pouces
437	Siège gauche électrique
438	Siège droit électrique
439	Capote à verrouillage électrique
533	Système antivol
559	Climatisation
975	Tapis de coffre en velours

puisse afficher quelques faiblesses et cela fait partie des détails spécifiques au cabriolet qu'il convient de vérifier avant l'achat, les vérifications sur une décapotable étant logiquement plus nombreuses que sur un coupé.



La moquette de coffre en velours était une option relativement rare

bien en face des crochets ce qui limite les risques que la caisse soit tordue suite à un accident.

Il convient ensuite de contrôler l'état de la toile de la capote qui se perce parfois aux points de pliage et aux points d'appui des armatures. Cette vérification s'accompagne de celle de la lunette arrière, le plastique se marquant avec le temps, en particulier à l'endroit de la pliure si la lunette n'est pas dégraffée avant l'ouverture du toit, ce qui peut finir par conduire à la casse du plastique. Enfin, il convient de s'assurer que les mouvements de la capote sont fluides sans points durs. A ce sujet, il faut savoir que Porsche a prévu la possibilité de débrayer le mécanisme électrique à l'aide de la manivelle du cric pour manœuvrer la capote à la main et la verrouiller à l'aide d'une clé spéciale.

Il va sans dire qu'il est indispensable de s'assurer de la présence de la clé et de la manivelle au moment d'acheter une 911 Carrera 3.2 cabriolet...



contact enclenché pour que la capote puisse se manœuvrer à l'aide d'un bouton placé sous la planche de bord ! Dans ces conditions, il suffisait d'une vingtaine de secondes pour réaliser l'opération qui comprenait aussi

On ne reviendra pas sur les contrôles classiques de la mécanique et du châssis à l'exception de l'alignement du châssis qui se fait en deux temps : tout d'abord décapoté en mettant une roue sur un trottoir et en s'assu-

« LES SÉCURITÉS MISES EN PLACE IMPOSAIENT QUE LE MOTEUR SOIT COUPÉ, LE FREIN À MAIN SERRÉ ET LE CONTACT ENCLENCHÉ POUR QUE LA CAPOTE PUISSE SE MANŒUVRER À L'AIDE D'UN BOUTON PLACÉ SOUS LA PLANCHE DE BORD ! »

le déverrouillage automatique des crochets placés au sommet du pare-brise.

Si comme toujours chez Porsche, la fiabilité de ce système lui a permis de résister au temps qui passe comme au temps qu'il fait (tiens, cela me rappelle quelque chose...), après plus de 20 ans, quoi de plus naturel qu'il

rant que portes et capots s'ouvrent normalement. Cela permet de s'assurer que le châssis n'a pas perdu de sa rigidité. Ensuite, en mettant la voiture bien à plat, on referme la capote sans la verrouiller. Cela permet de s'assurer qu'elle est bien alignée avec le pare-brise et que les fixations sont

Fiche technique

Moteur	type 930.20 6 cylindres à plat en alliage 2 soupapes par cylindre 2 arbres à cames en tête Entrainés par chaîne Graissage par carter sec Refroidissement par air
Cylindrée	3 164 cm ³
Al. x course	95 mm x 74,4 mm
Taux de comp.	10,3:1
Puissance	231 ch à 5 900 tr/mn
Couple	284 Nm à 4 800 tr/mn
Alimentation	Injection Bosch LE-jetronic
Transmission	Boîte 5 rapports type G50.00
Train avant	McPherson triangulé Barres de torsion longitudinales 19 mm Barre antiroulis 22 mm
Train arrière	Bras semi-tirés Barres de torsion transversales 25 mm Barre antiroulis 21 mm
Freins	4 disques ventilés 282,5x24 mm à l'avant 290x24 mm à l'arrière Etriers à 2 pistons en alu avec assist.
Jantes	6j x 16 à l'avant 7j x 16 à l'arrière
Pneus	205/55 vr 16 à l'avant 225/50 vr 16 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 291 x 1 652 x 1 320 mm
Voies Av / Ar	1 372 / 1 380 mm
Empattement	2 272 mm
Réservoir	80 l
Coffre	130 l
Cx	0,39
Poids	1 320 kg
Poids/puiss.	5,71 kg/ch
Prix neuf (1988)	47 295 € hors options