L 12325 - 40 - F: 9,90 € - RD

Porsche CLASSIQUES

numéro 40

# ferdinand

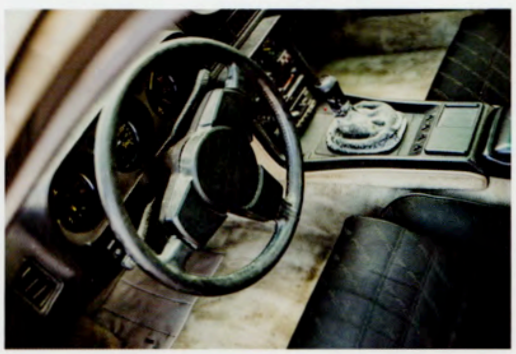
TOUTES LES PORSCHE CLASSIQUES

mai - juin - juillet 2023

## 964 AUTHENTIQUE PLÉBISCITE

**IMSA Rouen**
Au cœur de Porsche Classic

**944 Phase 1**
Oubliée pendant 17 ans



**964 Carrera RS Touring**
Rare et méconnue

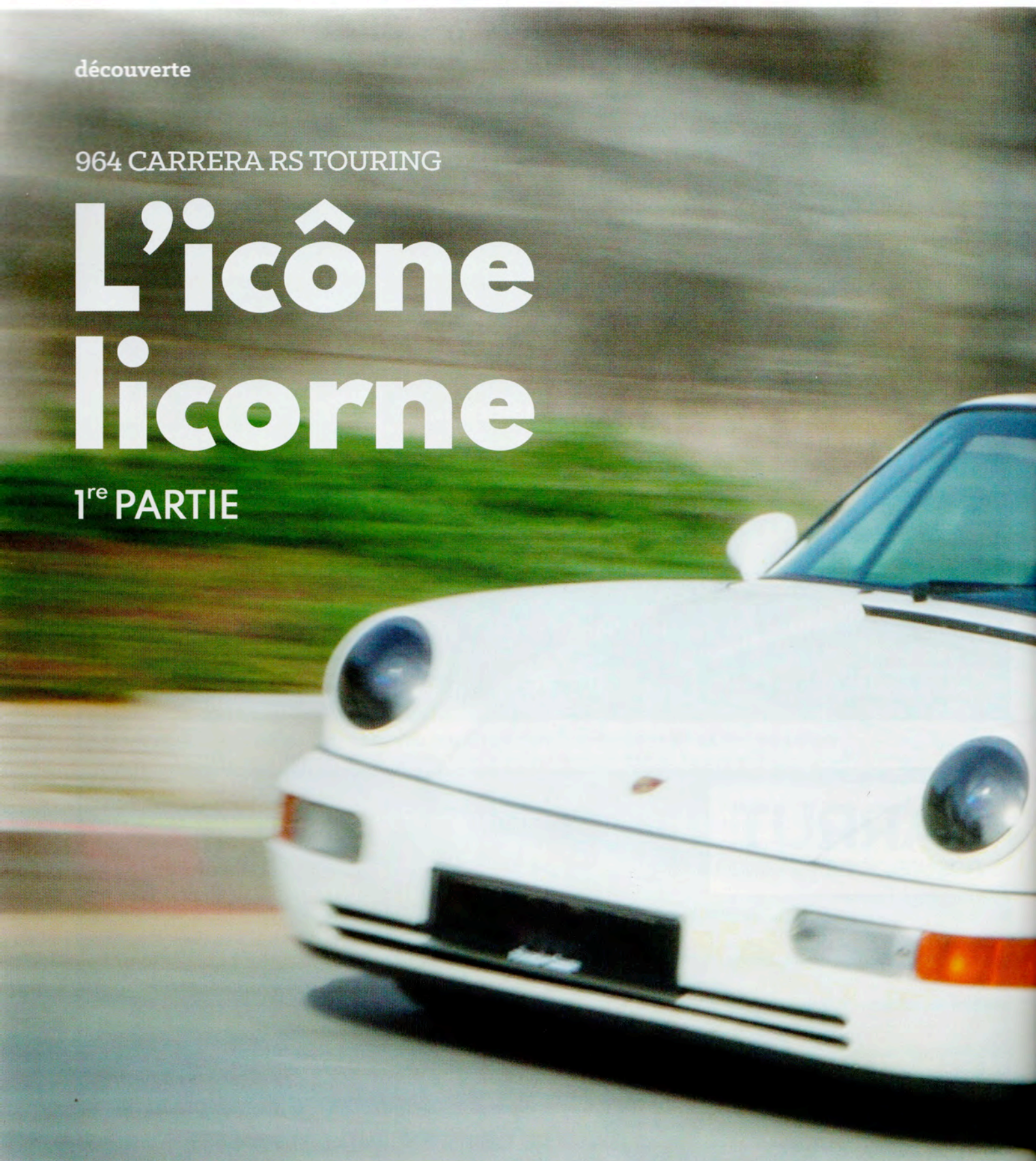
SPOKEditions

France Métro: 9,90 € - BEL/LUX: 10,50 € - CH: 15,80 CHF - CAN: 16,99 $CAD - IT-ESP-PORT-CONT: 10,90 € - MAROC: 102 MAD

964 CARRERA RS TOURING

# L'icône licorne

## 1re PARTIE



Chez Porsche comme chez toute marque suffisamment ancienne pour avoir connu une aire préindustrielle où l'instinct de survie tenait lieu de gouvernail, les exceptions confirment les règles autant qu'elles nourrissent les fantasmes des passionnés… parmi lesquels le sigle « RS » figure en bonne position.

PAR STEVE DESK – PHOTOS PHA

DE FACE, DANS CETTE LIVRÉE BLANCHE, LA 964 RS TOURING PARAIT BIEN SAGE. SEULS SES RÉTROVISEURS FUSELÉS DE CUP PEUVENT LA TRAHIR, CAR LE CHÂSSIS ABAISSÉ DE 40 MM EST DIFFICILEMENT DÉCELABLE.

VUE DE HAUT, LA 964 RÉVÈLE LA FINESSE DE SA LIGNE ET, SURTOUT, L'ÉTROITESSE DE SON CHÂSSIS. AUJOURD'HUI, ALORS QUE LES CONSTRUCTEURS PARLENT EN MILLIMÈTRES, UNE 992 EST PLUS LARGE DE 20 CM !

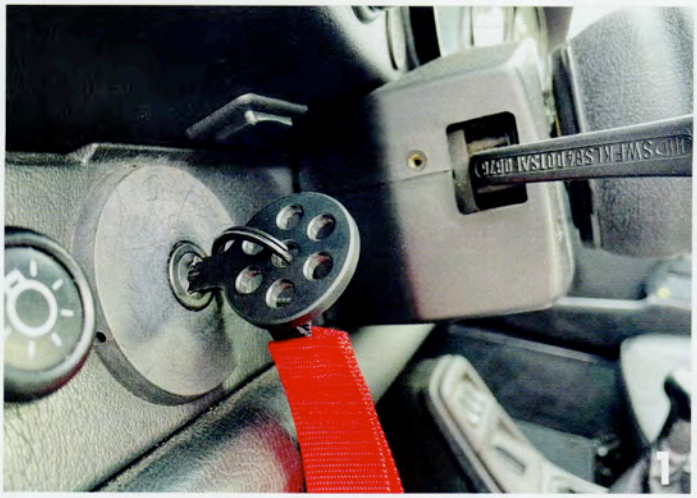
Mais voilà : lorsqu'on y succombe, on réalise que la recherche de l'exception est, par nature, inextinguible. Il en faut toujours plus et Porsche va, d'abord fortuitement, puis de façon de plus en plus intentionnelle, voire cynique, servir leur dose millésimée aux malades de la version cachée, de l'option inconnue ou de la particularité à jamais inexpliquée. Ainsi, dans l'univers des voitures sportives sorties de Zuffenhausen, les RS sont déjà, en quelque sorte, des exceptions. Conçues au départ pour la course et ses normes d'homologation spécifiques, elles ont rapidement trouvé leur public, d'abord curieux puis très vite inconditionnel de leur rapport performance-fiabilité. Pour un porschiste, posséder une RS, c'est déjà appartenir à un cercle restreint et accepter d'être un peu envié tout en subissant, avec dignité, la rudesse du véhicule. Notre première licorne sera donc une RS. De quelle époque ? Une 964, par exemple, dernier modèle arborant la silhouette d'origine avant qu'elle ne se mette à fondre et à grossir en même temps (si, si, c'est possible) dès la génération suivante.

## Rare

La première est une 911 Carrera RS Touring (M002) à moteur type M64/03. *A priori*, les chiffres font état de 76 exemplaires produits, dont 65 avec conduite à gauche. C'est donc très peu au regard des 1916 « Leichtbau » ou « basis version » (M001) et des 290 N-GT (M003) auxquelles il faut ajouter les 55 extrêmes 964 Carrera RS 3.8 et les 49 très extrêmes 964 Carrera RSR 3.8 qui sont les quatre autres déclinaisons officielles de la 964 RS.

C'est un fait : alors que les 2.7 RS ont majoritairement été commandées en version Touring (M472), c'est l'inverse pour les 964 et cela va bien évidemment contribuer à faire tomber ce modèle dans l'oubli. Pour enfoncer le clou, aucune Touring ne fut livrée en France (ni en Allemagne, d'ailleurs) et celle-ci vient donc d'Espagne (code C27). Son premier propriétaire, un entrepreneur de Madrid, devait beaucoup l'aimer, car, de Castille en Aragon, il l'a amenée jusqu'à 200 628 km en lui offrant la remise à neuf de son moteur à 197 130 km. On est encore loin du record du Dr Kee Lin, de Singapour, unique propriétaire d'une RS Touring (rouge Rubis/Rubystone) qui a passé les 500 000 km ! Un carnet et un dossier de factures depuis l'origine, aucune modification et un état incroyable m'ont convaincu de devenir, il y a huit ans, le deuxième propriétaire (je ne compte pas les deux ou trois marchands intermédiaires qui ne l'ont pas fait rouler…) de cette Madrilène inconnue. Les Touring ne pouvaient arborer que l'une des huit teintes (spécifiques pour certaines) dédiées à la 964 RS : rouge Rubis, Améthyste métallisée,

1. LA PHILOSOPHIE D'UNE RS, C'EST D'ÊTRE LÉGÈRE ET LA CLÉ PERFORÉE, CE SONT QUELQUES GRAMMES EN MOINS.
2. LES JANTES TECHNOMAGNESIO S'ACCORDENT BIEN À LA 964 ET LUI FONT GAGNER PLUS DE DEUX KILOS SUR LA BALANCE.
3. CARACTÉRISTIQUE DES 964 RS, L'ÉCLAIRAGE LATÉRAL DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION DU PARE-CHOCS ARRIÈRE, LUI AUSSI ALLÉGÉ.
4. LE TRAITEMENT DES SIÈGES ARRIÈRE EST INÉDIT ET, À CE JOUR, INEXPLIQUÉ. DEMANDE SPÉCIALE DU PREMIER PROPRIÉTAIRE ?



noir verni, bleu Maritime, bleu Nuit métallisé, rouge Indien, blanc Grand Prix et argent Polaire métallisé. La mienne a été livrée en blanc Grand Prix (code 908) et a toujours, en grande partie, sa peinture d'origine.

## Spécificités

Contrairement aux versions N-GT, les Touring n'ont pas de numération spécifique et le VIN (Vehicle Identification Number) s'inscrit dans la série des 964 RS (ZNS 490001-2050). Alors qu'est-ce qui change? Est-ce une vraie RS, contrairement à la RS America qui n'est qu'une Carrera 2 maquillée? D'abord, l'ensemble châssis-carrosserie est identique à celui d'une 964 RS « basis version », ce qui fait beaucoup, mais pas tout. Le moteur est aussi identique et développe toujours 260 ch, mais il possède un volant moteur bimasse plus lourd de 7 kg associé à un disque d'embrayage de Carrera 2. Le boîtier d'allumage est donc adapté en conséquence. À l'intérieur, la modification la plus visible porte sur les deux sièges sport de Turbo avec réglage électrique de l'avance et de la hauteur, mais dont la finition est spécifique à cette version avec des inserts de cuir perforé de couleur dégradée comme ceux de la RS de base. Certes, ils maintiennent un peu moins bien que les baquets en fibre de la « Leichtbau », mais ils sont incomparablement plus confortables… et, hélas, plus lourds. On remarquera assez facilement les gar- →

## BATTERIE LITE BLOX

Le remplacement de la lourde batterie d'origine par la batterie lithium-ion de 3 kg est du type « plug & play » grâce à une semelle en carbone conservant la fixation d'origine. Une fois appairée, la batterie est pilotable avec un smartphone via Bluetooth et l'application dédiée offre deux programmes. Le premier permet de couper l'alimentation tel un coupe-circuit ; le second agit comme un maintien de charge de la voiture, mais interdit tout démarrage. Il fait office d'antivol.

→ nitures intérieures de portes de type Carrera 2 avec accoudoirs et espaces de rangement bienvenus. La direction assistée (code M657) est de série, particularité qu'elle partage avec toutes les RS en version volant à droite. Loin d'être un luxe, elle sera d'ailleurs adoptée en série sur les 993 RS suivantes. On trouve enfin une climatisation (code M573), des vitres électriques, une condamnation centralisée avec alarme, un isolant phonique renforcé (mais les vitres amincies à 4 mm sont celles de la « Leichtbau ») et un traitement anticorrosion garanti dix ans. Pour faire fonctionner tout cela, Porsche a installé un faisceau électrique de Carrera 2 associé à une batterie plus forte (72 Ah). Très peu d'options étaient disponibles – Porsche n'avait pas encore découvert la martingale qui fait enfler les marges –, mais il était quand même possible de commander un toit ouvrant. La mienne n'en est pas équipée et c'est autant de poids économisé, car, bien sûr, tous ces éléments de confort se paient sur la balance. La voiture accuse ainsi 1 320 kg, soit 100 kg de plus qu'une 964 RS de base.

## Modifications légères

En fait, si peu de choses différencient une Touring d'une « Leichtbau », cela en fait quand même un modèle à la personnalité à part. Pour s'en convaincre, il faut prendre le volant. Mes amis du Club RS de France ont rapidement convenu qu'à part sur circuit, où son surpoids lui interdit de tenir tête à ses sœurs dépouillées, elle ne renie pas son pedigree dès que la route se →

## PHARES LED

Une installation facile de type « plug & play » et, à la clé, un éclairage enfin digne de la qualité de nos voitures préférées. Depuis quelques années, la marque polonaise CarBone s'est spécialisée dans le design et la fourniture de pièces « restomod » pour Porsche anciennes. L'ensemble est toujours de très bonne facture et s'adapte sans outillage spécifique.

EXTÉRIEUREMENT, LA 964 CARRERA RS 3.6 JOUE LA CARTE DE LA SOBRIÉTÉ. L'INVERSE DE SON ANCÊTRE, LA 911 CARRERA RS 2.7, QUI ARBORAIT FIÈREMENT COULEURS VIVES, BANDES COLORÉES ET GROS AILERON.

1. LE MOTEUR M64/03. 10 CH ET 15 NM DE PLUS QUE LA CARRERA 2... MAIS SEULEMENT 226 KG ET RUPTEUR À 7 000 TR/MN.
2. LE VOLANT N'EST PAS CELUI DE LA 964 RS, MAIS C'EST BIEN UN VOLANT PORSCHE.
3. ENTORSE À LA CHASSE AU POIDS, LES CHOUETTES SIÈGES SPORT, PLUS LOURDS, SONT BIEN PLUS CONFORTABLES ET LOGIQUES DANS CETTE CONFIGURATION TOURING.

LA 964, TRAPUE, SEMBLE PRÊTE À BONDIR POUR DÉVORER LE BITUME. ET C'EST TRÈS PRÉCISÉMENT CE POUR QUOI ELLE EST FAITE.

**Produite à 76 exemplaires seulement et non importée en France, l'intérêt de cette version, outre son plus grand confort, réside dans sa rareté.**

→ met à serpenter, voire à « penter ». Et surtout, les possesseurs de RS vieillissants, de moins en moins enclins à risquer leur voiture de course pour une course, en viennent à regarder avec beaucoup moins de condescendance ces quelques équipements de confort. Ils permettent de rouler fort plus facilement, surtout lorsque, par exemple, on arpente la Corse et que les virages se succèdent sur des routes rugueuses et par grand soleil ! Toutefois, avec le temps, j'ai essayé de remédier par légères touches à ses quelques petits défauts. D'abord le surpoids. J'ai troqué le volant moteur bimasse pour celui, allégé, de la version de base. Les jantes en alliage de magnésium, pourtant déjà considérées comme légères, ont été remplacées par des Technomagnesio encore moins lourdes et d'un design plus cohérent avec celui de la 964 puisqu'elles ont été produites à la même époque. Trouvées au Japon dans un état neuf, elles offrent un gain de 2,2 kg pour un train complet. *Plus spectaculaire bien que moins visible*, la grosse batterie d'origine a cédé place à une batterie au lithium-ion Lite Blox. Et là, le gain est carrément de 15,5 kg ! Finalement, ce ne sont pas moins de 45 kg qui ont été gagnés sans rienx[2] sacrifier du confort. Enfin, on le sait, la RS est sous-motorisée d'origine. J'ai donc fait installer par l'excellent Nicholas Brévune, de chez DMA, un kit puissance FVD composé d'un débitmètre à fil chaud, d'une puce savante, d'un nouvel ensemble de filtre à air et d'un catalyseur Sport. Le tout, associé à un silencieux central sport Brombacher, augmente la puissance d'environ 50 ch. Dans la foulée, les phares anémiques ont été remplacés par des Bi-Led de chez CarBone et toutes les ampoules à filament par des ampoules à LED. À la clé, une consommation électrique bien moindre et la puissance d'éclairage d'une voiture du XXI[e] siècle.

## Encore meilleure

Bref, un « restomod » très léger et bien évidemment réversible qui renforce sa cohérence en faisant de cette voiture la super- GT que Porsche a imaginé beaucoup plus tard, dans la gamme 991, avec la GT3 Touring. À la conduite, on retrouve toute la rigueur exigeante d'une RS dans un confort inédit, mais, grâce au travail d'allégement et au surplus de couple et de puissance, il n'est plus nécessaire de la cravacher comme un damné pour suivre la meute des RS « Leichtbau » ! Certes, on ressent toujours un peu plus d'inertie et aussi de rondeur. Elle n'est donc pas aussi réactive et les transferts de masse se font un peu moins rapidement, mais, en anticipant, l'écart se resserre. En revanche, quel plaisir de pouvoir encore converser normalement avec son copilote, même à haute vitesse, même sur autoroute où la « Leichtbau » se révèle une vraie punition. Alors, bien sûr, elle n'est toujours pas devenue une pistarde de folie… Pour cela, il faudra attendre le prochain numéro de *Ferdinand* et découvrir une nouvelle icône licorne beaucoup plus délurée ! À suivre…

LES OPTIQUES AVANT, FUMÉES, TRANCHENT SUR LE BLANC DE LA CARROSSERIE, MAIS C'EST SURTOUT L'EFFICACITÉ DES LED QUI TRANCHE AVEC L'ÉCLAIRAGE PITEUX DES 911 DE CETTE ÉPOQUE.

## COTE

Vu le peu d'exemplaires produits et les très rares transactions, il est impossible d'établir une cote fiable. Bien sûr, l'été dernier, un modèle en très bon état et faiblement kilométré est parti aux enchères aux États-Unis pour 430 000 $. Mais le marché américain découvre les RS qui, à l'époque et pendant trente ans, n'ont pas pu être importées. Difficile, donc, de déterminer si cela constitue une vraie tendance pour le marché ou une étrangeté passagère.