

La bonne élève

Longtemps au plus bas au niveau de sa cote, la 3.2 connaît désormais un regain d'intérêt. En 2015, elle a passé la barre psychologique des 50 000 €. C'est donc le dernier moment pour faire de bonnes affaires. Mais attention, inutile de foncer sur le premier exemplaire venu. Même si elle est réputée fiable, la 3.2 a quelques faiblesses qui doivent être décelées en amont. Voici la recette pour réaliser le bon achat.

AUTOPSIE SOUS LE CAPOT AVANT

Il regorge d'informations : numéro constructeur, plaque de châssis, codes options... C'est ici qu'il faut être attentif.



1 L'étiquette des codes options prouve que le capot n'a pas été repeint à l'intérieur. Elle doit correspondre au carnet.



2 La plaque constructeur doit être parfaitement rivetée.



3 Le numéro de châssis est gravé au-dessus du réservoir.



4 Parmi les accessoires d'époque, la roue de secours à gonfler, le compresseur et la notice.



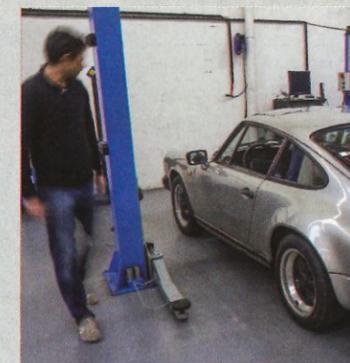
5 Une boîte à outils faisait également partie de l'équipement d'origine.



6 La boîte à fusible doit être propre et la nomenclature apparente.



7 Porsche préconise de changer le liquide de freins tous les 2 ans.



AUTOPSIE LE MOTEUR

Ce n'est pas une légende, le flat-six de la 3.2 est d'une grande fiabilité. Rares sont les propriétaires à avoir déploré une casse moteur. Si l'entretien est rigoureux, il est capable de faire au moins 400 000 km. Néanmoins, vu son âge, il faut prévoir quelques travaux. Avec le temps, les joints sèchent, ce qui entraîne des fuites d'huile. « Ce n'est pas problématique si cela vient des cache-culbuteurs (ces derniers sont facilement accessibles) mais beaucoup plus quand la fuite vient des embases de cylindres. Dans ce cas, il faudra déposer le moteur intégralement, enlever les culasses, les cylindres... », confie Pascal Germain, notre expert technique. A ce niveau-là, mieux vaudra donc partir sur une réfection moteur. C'est d'ailleurs ce que je conseille à mes clients pour les versions kilométrées qui consomment beaucoup d'huile et dégagent une épaisse fumée à cause des joints de queues de soupapes endommagés. En moyenne, il faut compter entre 10 000 € et 12 000 € pour une remise à neuf. » Enfin, comme toutes les autos, il se peut que la boîte fuie avec le temps et les synchronisations de boîte peuvent s'user.

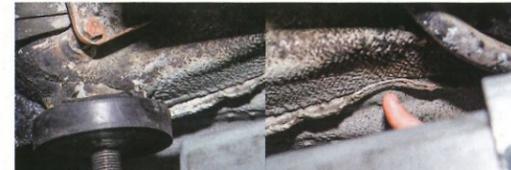


11 Les tubes de retour d'huile donnent souvent lieu à des fuites d'huile importantes (corrosion et/ou joints). On peut toutefois les changer sans déposer le moteur.



AUTOPSIE LES SOUBASSEMENTS

En inspectant l'auto par dessous, on peut deviner son passif. Parmi les petits défauts de conception, le réservoir d'essence affleurant. Il peut très vite se déformer (ralentisseur mal négocié, butée de portail...)



1 Les pieds de levage sont apparus pendant la commercialisation de la 3.2. Mais certains ne les savaient pas et ont plié les arêtes de carrosserie avec le cric.



2 La tresse de masse doit également être en bon état.



3 Beaucoup de modèles ont frotté au niveau du berceau avant. Veillez à ce qu'il ne soit pas déformé.



4 Le crochet de remorquage a souvent été abîmé au fil des années.



5 Le réservoir doit être en bon état. Là encore, traquez une éventuelle déformation.



6 L'état du plancher peut également être révélateur du passif de l'auto.



7 Les conduits d'huile doivent être bien fixés.



8 Autre point à inspecter, le point d'ancrage du train arrière.



9 En enlevant la roue arrière, on peut juger de l'état du longeron.



1 En ouvrant le capot, on découvre dans le renfort intérieur la plaque de l'importateur Sonauto. Si c'est une auto française, elle doit l'avoir.



2 Le faisceau d'allumage et les courroies d'accessoires doivent être en parfait état.



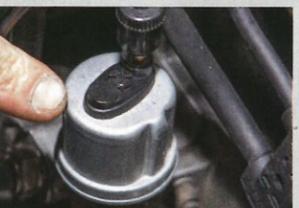
3 Avec le temps, le manchon de reniflard d'huile peut se couper entre les deux colliers.



4 Le régulateur de ralenti tend à s'encrasser. Il doit être nettoyé lors des révisions.



5 Le connecteur du fil de la sonde de température donne souvent lieu à des pannes moteur. Rien de grave, mais il faut tout de même accéder au 3^e cylindre pour le remplacer.



6 Si les aiguilles du tableau de bord nagent un peu, cela peut venir du capteur de pression d'huile qui arrive avec le temps à être faussé.



7 Sur les versions non catalysées, le débitmètre d'air se dérègle parfois. La chose est généralement rectifiée lors des gros entretiens.



8 Les vis de l'échappement ont tendance à rouiller et à se gripper avec le temps. Il est préférable de les changer en prévention.



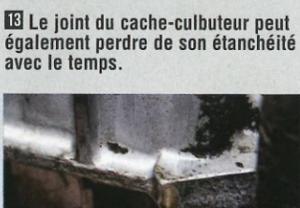
9 Cette barre de renfort est caractéristique des G50.



10 Les sangles de l'échappement peuvent elles aussi rouiller et casser.



12 Quelques fuites peuvent également être détectées sur les caches de chaînes de distribution.



13 Le joint du cache-culbuteur peut également perdre de son étanchéité avec le temps.



14 On note souvent un léger suintement d'huile sur l'assemblage des carters de boîte.

AUTOPSIE LA CARROSSERIE

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. Cela commence par attaquer les baies de pare-brise avant de se généraliser.



3 Les cabochons des feux sèchent avec le temps. Il suffit simplement de les remplacer.



4 Le pare-chocs reste assez sensible aux graviers.



5 La 3.2 reprend les lave-phares inaugurés sur la 3.0.



1 Les pattes du déflecteur en plastique du toit ouvrant peuvent casser. Comme toutes les 911, de la 2.4 à 993.



2 L'importateur pour la France, Sonauto installait d'office les alarmes Autosonic.



6 Les vérins de coffre et de capot sont assez faibles. Comptez 90 € TTC pour le jeu avant neuf.



6 Les vérins de coffre et de capot sont assez faibles. Comptez 90 € TTC pour le jeu avant neuf.

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 qui est restée assez accessible au niveau de l'entretien, l'ancien propriétaire doit vous fournir les documents sans que vous n'ayez à les réclamer. Bien évidemment, le modèle ayant souvent plus de 30 ans, les versions avec l'historique depuis la première mise en circulation se font très rares. Mais plus vous avez la possibilité de connaître son passé, plus vous éviterez les pièges. Si l'auto n'a pas de carnet d'entretien ni de factures, tournez les talons. Nous ne le répèterons jamais assez, une Porsche n'a aucune valeur sans ces précieux sésames.

AUTOPSIE L'HABITACLE

La qualité de fabrication est correcte. Les éléments tiennent bien dans le temps... Si le précédent propriétaire a été soigneux.



2 Les commandes des vitres ne sont pas de très bonne qualité. Elles peuvent se déboîter facilement.



3 En 30 ans, le cuir a eu le temps de travailler. Veillez toutefois à ce qu'il ne soit pas déchiré.



1 Sous le siège, le relais DME (électrique moteur) peut poser problème. Les contacts s'abîment et empêchent le démarrage. Mieux vaut le changer en prévention.

LE COMPTEUR

Comme la 3.0 ou la 964, le compteur de la 3.2 est sujet à des pannes. Pas de panique. Il suffit qu'il ait été réparé par une société reconnue.



Pour le savoir, on le retire de son emplacement en toute délicatesse avec un tournevis plat.



En le retournant, on constate qu'il a été réparé en septembre 2015 comme l'atteste l'inscription. Le vendeur doit vous fournir la facture de l'intervention.



Il est donc important que le compteur ait été réparé et non changé. Pour écarter tout malentendu, regardez la date inscrite en bleu. Dans notre exemple, le compteur date de novembre 1988 alors que le véhicule est de 1989, il n'y a donc pas d'anomalie.

AUTOPSIE LAISON AU SOL ET FREINAGE

À ce niveau, c'est une inspection de routine. Seuls les roulements de roues ont tendance à prendre 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 des cardans ne doivent pas être percés ni poreux.



2 Pensez à bien inspecter la rotule de direction.



3 La 3.2 a inauguré les premiers écrous antivols à clés... Pas très efficaces...



4 L'écrou rouge matérialise l'emplacement de l'écrou antivol.



5 Pensez à inspecter l'état des disques de freins pour détecter une éventuelle voilure.



6 Les étriers peuvent se gripper. Dans ce cas, il faut prévoir une réfection ou un remplacement.



7 Les Durit de freins en acier peuvent elles aussi se gripper avec le temps.



8 Le câble de frein à main doit pas se coincer.

LE CHAUFFAGE

Tous les possesseurs de 3.2 (et plus généralement d'anciennes) vous le diront, le système de chauffage est capricieux, complexe et peu fiable. Dans un premier temps, un ventilateur dans le compartiment moteur pulse de l'air à travers l'échappement. Une fois réchauffé, l'air est alors guidé par des volets. Soit ils le font sortir, soit ils le dirigent à l'avant du véhicule. Dans ce cas, il est guidé par le bouton rouge vers le pare-brise ou par les grilles. La commande entre les deux sièges sert à ouvrir les volets à votre guise. À ce niveau il y a plusieurs sources de pannes. Derrière cette commande, on actionne un moteur électrique qui va tirer sur des câbles pour actionner les volets. L'ensemble de ces pièces peut poser des problèmes en se grippant et se cassant. La progressivité est également incertaine. L'air chauffe assez rapidement au niveau l'échappement, on a donc du mal à doser la température. Pour l'air froid, il y a un autre ventilateur dans le compartiment à bagages qui s'alimente entre la baie de pare-brise et le capot. Ici, le fonctionnement est plus simple et résiste mieux dans le temps. Rassurez-vous, les pièces peuvent toutefois être réparées, le changement n'est pas systématique.



Les volets qui guident l'air chaud demeurent très fragiles.



Entre les deux sièges, on gère l'ouverture des volets.



Le bouton rouge permet de diriger l'air chaud.

LES CONSEILS DE NOTRE EXPERT TECHNIQUE

PASCAL GERMAIN

Directeur de GT Sport à Limas (69).
Spécialiste indépendant Porsche (www.gtsport.fr)

Comment résumeriez-vous la 3.2 ?

C'est la plus fiable de toute la gamme 911. Je n'ai encore jamais vu de moteur cassé. À l'atelier, on en a eu à plus de 400 000 km. Elle est longtemps restée la 911 des primo-accédants avec sa cote basse. Mais avec l'explosion des 2.7 et des 964, beaucoup se reportent sur elle. Son prix est donc désormais en hausse.

Cette réputation de fiabilité n'a-t-elle pas eu un effet pervers sur la rigueur d'entretien ?

Il y a peut-être eu un moment au début des années 2000 où certains propriétaires ont profité de sa cote basse pour rouler en 911 sans avoir vraiment les moyens de l'entretenir. Néanmoins, je ne pense pas que cela soit une généralité. Les coûts d'entretien restaient assez mesurés, la mécanique est plutôt simple, l'électronique est sommaire. Dans l'ensemble, le parc est plutôt correct, meilleur par exemple que la 964.

D'après vous, quelle est la meilleure des 3.2 ?

La version G50 est la plus chouchoutée, à juste titre. Néanmoins, la 915 n'est pas à mettre de côté. On a des étagements de boîte différents et l'auto est beaucoup plus vive que la G50. En revanche, le passage des rapports est moins précis alors qu'à ce niveau, la G50 est irréprochable.

Et si on la compare à la génération d'avant et celle d'après ?

Par rapport à la 3.0 ou la 2.7, le moteur est moins réactif, il prend des tours moins facilement. Elle est aussi moins vive que la 964 avec son moteur 3.6. Elle constitue néanmoins un achat serein et encore accessible. Mais pour combien de temps ?

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 pour examiner en profondeur l'état de la mécanique, des soubassements et 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. De mon côté, je propose un forfait à 78 euros 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.

LA COTE DE FLAT-SIX EXPERTISE...

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

- 1984/86 : Hors normes : 80 000 €, excellent état : 46 000 €, bon état : 34 000 €
- 1987/89 : Hors normes : 80 000 €, excellent état : 48 000 €, bon état : 36 000 €

EXEMPLE D'ENTRETIEN...

Dans le cadre d'une utilisation classique CHEZ UN SPÉCIALISTE PORSCHE INDÉPENDANT

(TTC, main-d'œuvre comprise) :

- Révision classique : 380 € tous les 10 000 km ou tous les ans (vidange, filtres, niveaux, 60 points de contrôle)
- Révision poussée : 880 € tous les 20 000 km ou tous les 4 ans (vidange, bougies, filtres, 110 points de contrôle, réglage des culbuteurs, contrôle du faisceau d'allumage, test CO₂)
- Changement du kit complet d'embrayage : 2 020 € (avec disque, mécanisme, butée)
- Changement des 4 amortisseurs : 1 550 € (avec géométrie)
- Changement des 4 étriers de freins : 1 500 € (avec la purge)

