



Personnalisation

1993 • 360 ch • 1 470 kg • 280 Km/h

« Ailes, boucliers, trains roulants, équipements intérieurs et moteur de la 3.6 Turbo ont été remontés sur une "vulgaire" 964 cabriolet et le tour était joué ! »



Turbo 3.6 cabriolet

Unique mais pas seule

La Turbo 3.6 cabriolet n'a jamais figuré au catalogue Porsche, et pourtant, il en existe bel et bien un exemplaire, ce dernier étant issu du fruit de l'imagination du propriétaire d'un coupé. Et ce n'est pas la première fois que nous croisons la route de 911 Turbo cab rares, pour ne pas dire uniques.

TEXTE VINCENT FLANDIN - PHOTOS DAVID PELL

La 930 Turbo cabriolet a été lancée en 1987, au moment où la Turbo faisait son retour aux USA après une longue absence faute d'être en mesure de répondre aux normes de pollution américaines. Figurant au catalogue Porsche durant 3 millésimes, la 930 Turbo cabriolet a ouvert une brèche permettant aux amateurs de découvrir les joies du cabriolet associées à la violence des accélérations d'un moteur turbocompressé.

Certes, ce modèle n'était pas un exemple de rigueur technique avec un châssis quelque peu dépassé par la puissance du moteur, mais on lui reconnaît des circonstances atténuantes : sa conception ayant déjà 25 ans au moment du lancement de la Turbo cabriolet. Il en fallait davantage pour repousser la clientèle, et en particulier les Américains pour qui seules les accélérations en ligne droite comptent ! Le châssis de la 911 ayant été entièrement

revu avec la 964, on aurait pu s'attendre à ce que Porsche continue à proposer une Turbo cabriolet, mais il n'en a rien été et il aura fallu attendre 2003 et la 996 Turbo pour qu'une 911 Turbo cab figure de nouveau au tarif Porsche en dehors de la très confidentielle 993 Turbo cabriolet produite à seulement 14 exemplaires. Pour ceux qui avaient goûté aux joies de la 930 Turbo cabriolet, au moment de remplacer leur 911 Turbo, ils n'avaient d'autre choix que

« On imagine aisément la somme de travail qu'a représentée ce projet... tout comme son budget ! »



d'opter pour un coupé ou de s'orienter vers un autre constructeur.

Pas d'accord !

Ca, c'est pour la théorie car en pratique, certains n'ont pas accepté le choix de Porsche et ont décidé de passer outre la politique du constructeur, en particulier le créateur de cette

avait fini par se séparer lors de la sortie de la Turbo II 3.3. Déçu par le manque de sensations de ce modèle, il le remplaçait rapidement par une Turbo 3.6 qui lui offrait les sensations qu'il recherchait, mais il lui manquait encore le plaisir de disposer d'un cabriolet, car, détail important, il utilisait sa Porsche dans sa résidence secondaire de Majorque. Ne voyant rien venir du côté de chez Porsche, il décida

"suffit" de disposer d'une 964 cabriolet, d'une 964 Turbo, de démonter les deux et de les remonter en inversant mécanique et trains roulants. L'intérêt de remonter une Turbo 3.6 avec des éléments de 964 cabriolet ? Aucun à priori si ce n'est de se faire une 964 Carrera Turbo Look, un modèle qui n'a jamais existé au catalogue puisque les seules 964 Carrera Turbo Look proposées

nos moutons, la Turbo 3.6 cabriolet. Notre porschiste, heureux propriétaire d'une 964 cabriolet pour servir de base à son projet. Il la trouve en Allemagne, ce qui n'a rien de surprenant car c'est le pays d'Europe où il y a le plus de Porsche en circulation. Celle-ci est rapatriée chez le spécialiste en charge de l'opération et le démontage commence. En dehors de la caisse du cabriolet et sa capote, aucun élément n'est conservé, tout étant récupéré de la Turbo, en particulier les trains roulants, la carrosserie et bien sûr le moteur. Il aurait certainement été plus facile de partir d'une 964 Carrera 2 cabriolet Turbo Look pour réaliser la transformation puisque celle-ci possède d'origine les trains roulants et la carrosserie de la Turbo. Il aurait alors suffi de faire l'échange des moteurs, mais l'exclusivité du cabriolet Turbo Look qui n'a été produit qu'à 702 exemplaires rendait les rares exemplaires disponibles sur le marché beaucoup plus (trop) cher à l'achat et nettement plus difficile à transformer d'un point de vue "moral". Car on hésite toujours beaucoup plus au moment de modifier une voiture rare ou en parfait état.

éléments de suspension se montaient en lieu et place de ceux d'origine, pour le freinage, c'est tout le circuit qui a été emprunté à la Turbo, y compris le bloc ABS et le système d'assistance afin de conserver un ensemble homogène et ne pas prendre le moindre risque sur ce plan. Cette Turbo cabriolet est donc équipée de jantes de 18 pouces de diamètre en 8 et 10 pouces de large

« L'initiateur de ce Turbo 3.6 cabriolet a même été jusqu'à peaufiner son projet en équipant son auto de sièges sport empruntés à une 993 »

Turbo 3.6 cabriolet. Celui-ci avait bien entendu possédé une 930 Turbo cabriolet qui lui avait procuré beaucoup de plaisir, mais dont il

alors de prendre les choses en main... et de se construire une Turbo 3.6 cabriolet. En théorie, c'est assez simple puisqu'il

par Porsche étaient dotée de la transmission intégrale. Cela dit, ce n'est pas l'objet de notre reportage du jour et revenons à

Le point de vue du professionnel

DAVID MARGIANO SPEEDSTAR



Grâce à des passionnés prêts à tout pour réaliser leur rêve, nous avons la chance de tomber parfois sur des voitures comme celle-ci qui ont été réalisées sans concessions ni contraintes budgétaires. Cependant, elles sont rares et il faut voir beaucoup de "bricolages" avant de croiser une auto réalisée avec soin, et, surtout, dans les règles de l'art...

Pas de compromis...

Après avoir été entièrement dépouillée, la 964 cabriolet a donc reçu les ailes et boucliers de Turbo avant de se voir greffer les trains roulants prélevés sur le coupé. Si les

Fiche technique

Moteur	type M64.50 6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête Entraînés par chaîne 2 soupapes par cylindre Graissage par carter sec Refroidissement par air 3 600 cm3
Cylindrée	100 mm x 76,4 mm
Al. x course	7,5:1
Taux de comp.	400 ch à 5 500 tr/mn
Puissance	520 Nm à 4 200 tr/mn
Couple	Turbo et injection Bosch Motronic
Alimentation	Boîte à 5 rapports type G50.52
Transmission	McPherson triangulé
Train avant	Ressorts hélicoïdaux Barre anti-roulis Bras semi-tirés
Train arrière	Ressorts hélicoïdaux Barre anti-roulis
Freins	4 disques ventilés percés 322x32 mm à l'avant 299x28 mm à l'arrière Etriers à quatre pistons Assistance et ABS
Jantes	8j x 18 à l'avant 10j x 18 à l'arrière
Pneus	225/40 zr 18 à l'avant 265/35 zr 18 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 275 x 1 775 x 1 290 mm
Voies Av / Ar	1 442 / 1 488 mm
Empattement	2 272 mm
Réservoir	92 l
Coffre	77 l
Cx	0,36
Poids	1 520 kg
Poids/puissance	3,8 kg/ch



Le galbe des ailes de la Turbo possède un charme intemporel



Le moteur de la Turbo 3.6 rentre sous le capot du cabriolet sans grandes modifications



La Turbo 3.6 était équipée de jantes de 18 pouces de diamètre



tandis que les disques atteignent 322 mm de diamètre à l'avant, pour 299 mm à l'arrière. Avant de réinstaller le 3.6 l dans la voiture, profitant de ce qu'il était "accessible", il a bénéficié d'une grosse révision qui s'est doublée d'une légère préparation afin de

renforcer son caractère et les sensations qu'il distille : un turbo plus gros et un échappement inox plus libre ont ainsi permis de grimper de 360 à 400 ch sans remettre en cause la fiabilité par une préparation trop poussée. Avec cette petite préparation, le rapport poids/

puissance de cette Turbo 3.6 cabriolet qui affiche tout de même 1 520 kg sur la balance descend à 3,8 kg/ch, ce qui est le gage d'accélération impressionnantes, d'autant que l'absence de toit renforce encore les sensations par rapport à un coupé.

A propos de toit, si la capote de la Carrera 2 est conservée, les éléments de l'habitacle sont récupérés de la Turbo car celle-ci bénéficiait d'un niveau d'équipement très élevé puisque c'était le modèle haut de gamme de l'époque. Cela n'a pas empêché le propriétaire de faire monter des sièges sport de 993 en remplacement de ceux d'origine ; leur maintien étant nettement supérieur aux sièges sport de la génération 964 grâce aux renforts au niveau des épaules.

On est effectivement très bien assis dans cette Turbo 3.6 cabriolet que rien ne semble distinguer d'une Carrera Turbo Look cabriolet à l'arrêt si ce n'est l'aileron, les cabriolets Turbo Look étant équipés du même aileron mobile que les Carrera normales.

Lorsqu'on met le moteur en route, la sonorité est très différente de celle d'une Carrera, et pour cause, mais elle est aussi très différente de celle d'une Turbo 3.6 en raison de l'échappement inox qui semble très libéré et laisse entendre très distinctement les sifflements de la soupape de décharge...

Tour qualif

Pour sortir de la ville, cette Turbo 3.6 se conduit comme une simple Carrera, la

souplesse du moteur à bas régime faisant merveille, mais dès que l'aiguille du compte-tours grimpe un peu, on sent que le turbo ne demande qu'à se faire remarquer et l'auto devient un peu plus dynamique. Une ligne droite bien dégagée – traduisez sans cache radars – se présente à nous et après un "tour de reconnaissance" par précaution, nous entamons notre "tour qualif" en enfonçant l'accélérateur à fond en seconde à 2 500 tr/mn.

action et c'est reparti pour un tour, puis un troisième lorsqu'on passe la quatrième. Notre vitesse ayant déjà largement de quoi nous conduire en prison pour quelques années, nous ne poursuivrons pas l'expérience avec la cinquième, mais diable, qu'est-ce que cela pousse fort ! Le plus étonnant est que le châssis ne semble pas complètement débordé par la puissance, mais nous sommes en ligne droite sur une

ques dérobades du train arrière qui exigent une certaine expérience du pilotage d'une 911 pour être rattrapées rapidement. On se doutait bien que si Porsche avait choisi de faire l'impasse sur la Turbo cabriolet jusqu'à l'apparition de la 996, il y avait une raison, mais le résultat de cette transformation est plutôt impressionnant dans le bon sens du terme puisque l'auto est tout à fait conduisible, pour ne pas dire exploitable sur route ouverte.

« Le rapport poids/puissance de cette Turbo 3.6 cabriolet qui affiche tout de même 1 520 kg sur la balance descend à 3,8 kg/ch »

Dès que le turbo commence à souffler, l'arrière s'écrase et l'aiguille du compte-tours se met à grimper à toute vitesse vers la zone rouge. Nous n'avons que le temps de passer la troisième avant que le rupteur n'entre en

revêtement en parfait état. En virages ou sur mauvais revêtement, comme on pouvait s'en douter, il faut attendre d'être bien en ligne pour lâcher la cavalerie, car l'absence de toit et le relatif manque de rigidité provoque quel-

Gageons que son nouveau propriétaire normand aura beaucoup de plaisir à son volant et qu'il n'a pas fini de surprendre les porschistes lorsqu'il ouvrira le capot de son cabriolet...

LES AUTRES TURBO CABRIOLET "HORS SÉRIE"

Entre la 930 Turbo cabriolet des années 87 à 89 et la 996 Turbo cabriolet apparue à l'été 2003, il n'y a pas eu de 911 Turbo cabriolet au catalogue Porsche. Pourtant, nous en avons déjà croisé deux, toutes deux de la génération 993...



993 TURBO CABRIOLET TSC (RS MAG N°48)

Nous avons découvert ce cabriolet au salon du coupé et du cabriolet 2005. Il est l'œuvre d'un préparateur français pour le compte d'un client résidant sur la côte d'azur. Cet exemplaire unique a été réalisé à partir d'une 993 Carrera 4 cabriolet qui a reçu des ailes arrière de Turbo ainsi qu'un ensemble mécanique prélevé sur une 993 Turbo accidentée. Elle est donc aussi proche que possible de ce qu'aurait pu être une 993 Turbo cabriolet si Porsche avait décidé de la produire en série.



993 TURBO 3.6 (RS MAG N°66)

Bien peu de gens connaissent l'existence des 14 exemplaires de 993 Turbo cabriolet fabriqués par Porsche en 1995 à la demande d'un concessionnaire de Munich, Fritz Haberl. Ces voitures qui possèdent une séquence de numéros de série spécifique ont été équipées du moteur et de la transmission de la 3.6 Turbo. Il s'agit donc d'une propulsion dotée d'un moteur mono-turbo alors que la 993 Turbo "de série" possède une transmission intégrale et un moteur bi-turbo.



La planche de bord recouverte de cuir est un équipement d'origine de la Turbo 3.6 qui, lui aussi, est passé d'une auto à l'autre...



L'habitacle n'a pas subi de modification dehors des sièges sport de 993



Les fonds de compteurs blancs et le placage carbone sont des demandes du propriétaire qui est à l'origine de la transformation



Les sièges sport empruntés à la 993 possèdent une coque peinte de la couleur de la carrosserie