TURBO 3.6

TROIS RARETÉS…

LA 964 TURBO 3.6 EST UNE PORSCHE RARE PUISQU'IL N'EN A ÉTÉ FABRIQUÉ QUE 1 437 EXEMPLAIRES EN 18 MOIS. EN TROUVER TROIS RÉUNIES EST ENCORE PLUS RARE, SURTOUT EN FRANCE OÙ ELLES NE SONT PAS LÉGION …

Texte Didier Blanc - Photos Florian Grout

Autant je me souviens très bien de la présentation de la 964 Turbo II 3.3 qui était attendue avec impatience pour succéder à la légendaire 930 produite durant plus de 10 ans, autant je garde un souvenir moins précis de l'arrivée de la Turbo 3.6 qui n'était à l'époque considérée que comme une simple évolution d'un modèle qui avait beaucoup perdu de la sauvagerie de la 930 au profit d'un confort auquel les acheteurs de 911 étaient peu habitués et pas forcément très sensibles, tout au moins les plus sportifs d'entre eux.

Pourtant, la Turbo 3.6 permettait de retrouver les sensations de la 930 tout en bénéficiant du confort de la Turbo II 3.3 et surtout, à l'époque, personne ne se doutait que ce serait la dernière 911 Turbo suralimentée par un seul turbo et en propulsion puisque la génération suivante, la 993 allait passer à la transmission intégrale et au double turbo, une configuration toujours d'actualité sauf pour les GT2 qui sont à la Turbo ce que la GT3 est à la Carrera.

Pourtant, malgré une carrosserie inchangée par rapport à la Turbo II 3.3, la Turbo 3.6 possédait une mécanique entièrement nouvelle puisque l'ancien bloc de 3,3 litres qui était une évolution de celui de la 930 cédait la place à une version turbocompressée du 3,6 litres atmosphérique apparu avec la 964.

Il possède un carter en aluminium dans lequel est monté un vilebrequin allégé de 2,2 kg par rapport à l'ancienne génération malgré une course portée à 76,4 mm tandis que l'alésage atteint 100 mm. Il faut noter que les fût de cylindres sont légèrement coniques afin d'êtres parfaitement cylindriques lorsque le moteur a atteint sa température de fonctionnement et que le métal s'est dilaté avec l'élévation de la température.

« CONTRAIREMENT À LA VERSION ATMOSPHÉRIQUE, LE 3.6 TURBOCOMPRESSÉ NE BÉNÉFICIE PAS DU DOUBLE ALLUMAGE »

« ELLE FIGURE TOUJOURS PARMI LE PELOTON DE TÊTE DES SPORTIVES, MÊME SI D'AUTRES FONT MIEUX SUR LE PAPIER, MAIS PAS TOUJOURS EN MATIÈRE DE SENSATIONS »

Culasses céramique

Les culasses sont équipées de conduits en céramique afin de limiter l'échauffement au passage des gaz d'échappement et de détecteurs de cliquetis afin d'optimiser le fonctionnement en

L'aileron a un double rôle d'appui aérodynamique et de refroidissement de l'air de suralimentation

Les antibrouillards ont souvent été remplacés par des prises d'air pour refroidir les freins

liaison avec la gestion Bosch Motronic. Le diamètre des soupapes d'admission passe à 42,5 mm tandis que le diamètre des soupapes d'échappement demeure inchangé. Le circuit d'échappement a été totalement revu afin d'intégrer le catalyseur le plus près possible du turbo en vue d'améliorer son efficacité. La turbine de refroidissement n'est plus entraînée par la même courroie que l'alternateur ce qui permet d'optimiser sa vitesse de rotation avec un rapport de 1,6 par rapport au vilebrequin. Le dessin des pales est aussi modifié afin d'augmenter le débit qui passe à 1 010 litres par minute à 6 000 tr/mn tout en ne consommant que l'équivalent de 8,3 ch.

Contrairement à la version atmosphérique, le 3.6 turbocompressé ne bénéficie pas du double allumage, principalement en raison du manque de place dans le compartiment moteur du à la présence d'un échangeur de chaleur dont la dimension a été augmentée par rapport à la version 3.3.

Les pistons sont également spécifiques car le taux de compression est ramené à 7,5:1 au lieu de 11,3:1 sur la version atmosphérique. D'origine, le turbo KKK souffle à 0,85 bar "seulement", mais cela suffit pour obtenir un couple de 520 Nm à 4 200 tr/mn et une puissance de 360 ch à 5 500 tr/mn. Il faut noter que le couple est de 300 Nm à 2 000 tr/mn mais passe brutalement à 480 Nm à 2 500 tr/mn, ce qui explique les accélérations et les reprises impressionnantes d'autant qu'il reste ensuite quasiment stable avant de grimper de nouveau brutalement à l'approche du régime de couple maxi.

« ENTRE LES MAINS DE CONDUCTEURS "RAISONNABLES" C'EST-À-DIRE QUI UTILISENT LA PUISSANCE À BON ESCIENT, ELLE N'EST PAS PLUS DIFFICILE À CONDUIRE QUE L'IMPORTE QUELLE 911 »

La puissance est transmise aux roues par l'intermédiaire d'un embrayage hydraulique renforcé suivi d'une boîte de vitesses du type G50 à 5 rapports dont la démultiplication est adaptée aux caractéristiques du moteur. Enfin, le différentiel bénéficie d'un pont autobloquant identique à celui de la Carrera RS avec un taux de 20 % en accélération et de 100 % en décélération afin de stabiliser l'auto lors des ralentissements.

Sur la Turbo 3.6, l'échangeur de chaleur couvre pratiquement tout le moteur

LA FICHE TECHNIQUE

Moteur	type M64.50 6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête Entrainés par chaîne 2 soupapes par cylindre Graissage par carter sec Refroidissement par air
Cylindrée	3 600 cm3
Al. x course	100 x 76,4 mm
Taux de comp.	7,5:1
Puissance	360 ch à 5 500 tr/mn
Couple	520 Nm à 4 200 tr/mn
Alimentation	Turbo et injection Bosch Motronic
Transmission	Boîte à 5 rapports type G50.52
Train avant	McPherson triangulé Ressorts hélicoïdaux Barre anti-roulis
Train arrière	Bras semi-tirés 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	0,35
Poids	1 470 kg
Poids/puissance	4,08 kg/ch
Production	1 437 exemplaires
Prix neuf (1993)	106 290 € hors options

PERFORMANCES

Données Usine

0 à 100 km/h	**4,8 s**
Vitesse maxi	**280 km/h**
Conso mixte	**13,3 l/100 km**

LES NUMÉROS DE SÉRIE DES TURBO 3.6

Millésime 1993 : à partir de wpozzz96zps470061 (moteur à partir de 61p00501)
Millésime 1994 : à partir de wpozzz96zrs470061 (moteur à partir de 61r00501)

« IL Y A PEU DE CHANCES QUE LES NOUVEAUX PROPRIÉTAIRES EXPLOITENT LES PERFORMANCES DE LEUR AUTO COMME ON LE FAISAIT IL Y A 20 ANS ET C'EST BIEN DOMMAGE »

Big red

Côté freinage, les disques percés ventilés de 322 mm à l'avant sont pincés par d'énormes étriers à 4 pistons surnommés "big red" par les amateurs, un ABS étant bien entendu installé d'origine pour faciliter le travail du conducteur. Côté sécurité, la Turbo 3.6 fait aussi partie de la première génération de 911 à avoir été équipées de deux airbags frontaux en série.

Les années n'ont pas émoussé les performances de la Turbo 3.6 et ses 280 km/h en pointe ou ses 4,8 s pour passer de 0 à 100 km/h la placent toujours parmi le peloton de tête des sportives, même si d'autres font mieux sur le papier, mais pas toujours en matière de sensations.

Le couple du moteur est tellement élevé à bas régime qu'il n'est quasiment pas nécessaire de changer de vitesse sur autoroute, la cinquième permettant de reprendre à moins de 100 km/h sans difficultés. Sur les autoroutes allemandes, il faut se réhabituer au différentiel de vitesse avec les camions en particulier et l'on a tendance à réagir un peu trop tard lorsqu'ils déboitent, tout au moins durant les premiers kilomètres.

Heureusement que la 3.6 Turbo a de bons freins, car à 280 km/h, les véhicules les plus lents donnent parfois l'impression de reculer ! A haute vitesse, sa stabilité est impériale même si elle demande plus d'attention qu'une Panamera, par exemple, dont le moteur avant donne plus d'assise aux roues directrices. Cela dit, en tenant fermement le volant, mais en souplesse, la Turbo 3.6 va là où vous voulez qu'elle aille, sans aucun problème.

Le voile des jantes d'origine était gravé "Speedline for Porsche"

Le voile des jantes pouvait être anodisé comme sur la jaune ou poli comme sur la grise, une option très prisée par les américains

Paradoxalement, aucune de ces trois Turbo 3.6 n'est équipée des sièges sport

La Turbo 3.6 était proposée exclusivement avec une boîte manuelle à 5 rapports

LA COTE RS MAGAZINE DE LA TURBO 3.6

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figurent en page 128.
Cette cote s'applique aux voitures dotées d'un équipement standard.

Millésime	Hors normes	Excellent	Bon	Passable
1993/94	161/215 000 €	118 000 €	77 000 €	40/50 000 €

Tête-à-queue immédiat

Sur les routes de campagne qui sont son autre terrain de jeu favori, la Turbo 3.6 se comporte comme une vraie 911, c'est-à-dire qu'il faut en comprendre le mode d'emploi avant de la pousser dans ses retranchements. Le principe est simple : il faut la placer sur les freins en entrée de virage pour éviter le souvirage en freinant dégressivement jusqu'au point de corde avant d'accélérer progressivement pour ne pas provoquer une arrivée trop brutale du couple ce qui se traduirait par un tête-à-queue immédiat si l'auto n'est pas parfaitement en ligne. Bien conduire une 911 n'a jamais été facile, et c'est ce qui fait tout son charme. Celle-ci n'échappe pas à la règle, et doit être emmenée fermement mais en douceur… Plus facile à écrire qu'à réaliser, surtout avec un tel moteur !
Cela explique sans doute la réputation de voiture compliquée ou dangereuse que certains ont tenté de donner à la Turbo 3.6, mais entre les mains de conducteurs "raisonnables" c'est-à-dire qui utilisent la puissance à bon escient et n'enfoncent pas l'accélérateur n'importe quand ou n'importe comment, elle n'est pas plus difficile à conduire que l'importe quelle 911. De toute façon, aujourd'hui, quand on voit la cote atteinte par les plus belles Turbo 3.6 à l'image de ces trois exemplaires mis à notre disposition par David Marciano de Speedstar, et le peu de kilomètres que la plupart de leurs propriétaires effectuent désormais chaque année, il y a peu de chances que ceux-ci exploitent les performances de leur auto comme on le faisait il y a 20 ans et c'est bien dommage car elles offrent des sensations et un plaisir de conduire que bien peu d'autos parviennent à égaler.
Alors, jaune, rouge ou grise ? Pour certains, la discrétion de la grise sera le critère de choix incontournable, mais la jaune et la rouge ont leurs atouts pour ceux qui apprécient les voitures de couleur vive d'autant que les eux leur vont très bien. La rouge a bénéficié d'une légère préparation comme il en était l'usage à l'époque avec une suspension sport et un plus gros turbo qui doit lui permettre d'approcher les 400 ch avec son échappement sport. Pas de quoi la dénaturer, mais au contraire exacerber les sensations déjà extrêmes qu'elle proposait d'origine. Quant à la jaune, elle est entièrement d'origine, mais n'en est pas moins désirable, bien au contraire !
Ne cherchez pas à savoir celle que je préfère, je ne vous le dirais pas, mais me connaissant, vous devez bien vous douter de celle qui me fait encore plus craquer que ses deux sœurs… ■

Le volant des 964 avec airbag est décidément peu esthétique

Le dossier des sièges arrière est marqué du nom du modèle