

964 TURBO 3.6

# COUP DE PIED AU...

Sylvain En charge des abonnements  
et des petites annonces RS magazine depuis 2009

## Pourquoi elle ?

*Cela fera bientôt 13 ans que je m'occupe de trier, checker et publier les petites annonces dans RS. Autant vous dire que j'en ai vu défiler des dizaines de milliers de Porsche en photo, mais l'une d'entre elles m'a toujours interpellé, la Turbo 3.6. Ces ailes bodybuiltées, cet aileron de dingue, ces jantes Speedline et leur multitude de petits boulons, ces étriers de frein à la sauce "big red", quel look.*

*A force d'implorer Philippe pour que je l'accompagne lors d'un essai, le jour est enfin arrivé, il y a 3 ans. Elle brillait de mille feux dans sa teinte rouge Indien, une beauté. Sa réputation d'animal sauvage était telle que j'étais presque tétanisé au moment d'en prendre le volant, puis, au fil des kilomètres, coaché par le boss, j'ai commencé à oser, jusqu'à finir par "mettre le pied dedans". Ouf, même si j'avais déjà eu l'occasion de conduire des 911 de caractère, je n'avais encore jamais connu une telle sensation, c'était foudroyant !*

*Maintenant, j'attends avec impatience le 25 au matin, en rouge Indien hein, c'est bien compris petit Papa Noël ?*



SUCCÉDER À LA 930 N'ÉTAIT PAS UNE MINCE AFFAIRE.  
SI LA 964 TURBO 3.3 LITRES, TROP TIMORÉE, NE RESTERA PAS  
À PROPREMENT PARLER DANS LES ANNALES,  
SA DÉCLINAISON 3.6 LITRES A MIS TOUT LE MONDE D'ACCORD.  
AVEC 360 CH ET UN COUPLE PHÉNOMÉNAL DE 520 NM,  
LA DERNIÈRE 911 MONOTURBO ET À PROPULSION DE L'HISTOIRE  
EST UN MONUMENT À ELLE SEULE.

LA FICHE TECHNIQUE

Moteur 6 cylindres à plat en alu  
2 arbres à cames en tête  
2 soupapes par cylindre  
Graissage par carter sec  
Refroidissement par air  
3 600 cm<sup>3</sup>  
Puissance 360 ch à 5 500 tr/mn  
Couple 520 Nm à 4 200 tr/mn  
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  
Réservoir 92 l  
Coffre 77 l  
Poids 1 470 kg  
Poids/puissance 4,08 kg/ch  
Prix neuf (1993) 106 290 € hors options  
Production 1 437 exemplaires

PERFORMANCES ET CONSOMMATION

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

Lorsque Porsche a envisagé la commercialisation d'une 911 Turbo après avoir présenté un prototype au Salon de Paris 1973, le département marketing et le service compétition avaient deux visions différentes de l'auto. Pour le marketing, la Turbo devait être traitée comme une GT avec un niveau d'équipement élevé de manière à en faire le fleuron de la gamme 911 et le porte-drapeau de la marque. De son côté, le département compétition voulait une voiture la plus légère et la plus sportive possible à

fixaient plus un poids minimal en fonction de l'auto mais selon sa classe de cylindrée. Dès lors, la 911 Turbo allait devenir la GT que l'on connaît, progressant à la fois en puissance, en performances et en confort au fil des générations. Bien que la 964 n'ait été produite que durant 5 millésimes, la 964 Turbo a existé en deux versions. La première, lancée en 1991, reprenait le 3.3 litres turbocompressé de la génération précédente, la 930, avec quelques améliorations de détails et une puissance portée de 300 à 320 ch tandis que

« VERS 4 200 TR/MN, QUAND ON ÉCRASE L'ACCÉLÉRATEUR, ON A L'IMPRESSION D'ALLUMER LA POST-COMBUSTION COMME SUR UN AVION DE CHASSE : LA TURBO 3.6 SE RUE LITTÉRALEMENT EN AVANT COMME SI ELLE ÉTAIT TIRÉE PAR UN ÉLASTIQUE GÉANT ! »

l'image de la 911 Carrera 2.7 RS, la Turbo devant être la descendante de la RS, aussi affûtée qu'elle dans l'exploitation des règlements sportifs.

La victoire du marketing

C'est sur cet argument que le marketing rebondira pour imposer finalement sa vision des choses grâce à une modification des règlements qui ne

la deuxième, celle qui nous intéresse aujourd'hui, allait bénéficier du nouveau bloc moteur 3,6 litres inauguré avec la 964 Carrera. Avec la nouvelle 3.6 Turbo, on arrivait au chiffre magique pour l'époque de 100 ch par litre de cylindrée, soit 360 ch à 5 500 tr/mn. Le couple était tout aussi phénoménal avec 520 Nm à 4 200 tr/mn et atteignait déjà 480 Nm à 2 500 tr/mn, ce qui explique



les accélérations et les reprises sidérantes de la Turbo 3.6 litres. Si cette puissance de 320 ch n'impressionne plus vraiment aujourd'hui, le couple de la 964 force toujours le respect, peu de voitures actuelles arrivant à de telles valeurs.

Pompe à feu

Cette véritable "pompe à feu" est accouplée à une boîte à 5 rapports dotée d'un pont autobloquant taré à 20/100 %, un accessoire indispensable compte-tenu de la puissance et du couple à transmettre à travers les seules roues arrière motrices. Celles-ci sont d'ailleurs de taille conséquente avec des jantes de 10 pouces de large chaussées en 265/35 zr 18 tandis qu'à l'avant, on trouve du 225/40 zr 18 sur des jantes de 8 pouces. Ces jantes permettent aux disques de frein de 322 mm de diamètre pincés par d'énormes étriers à 4 pistons peints en rouge d'être à l'aise et de bien

évacuer les calories lors de freinages appuyés. Qu'est-ce que cela donne au volant ? L'impression qu'on a allumé la post-combustion vers 4 200 tr/mn, comme sur un avion de chasse : la voiture donne littéralement l'impression de se ruer en avant comme si elle était tirée par un élastique géant. Et la poussée reprend à chaque changement de vitesse, même à haute vitesse. Il n'y a qu'à l'approche de la vitesse maxi que la voiture se calme... mais cela n'intervient pas avant 270 km/h !

Il est certain que l'avènement des biturbo 4 roues motrices à compter de la génération 993 a tout changé en matière de sécurité et de facilité de conduite. En résumé, la Turbo 3.6, c'est la dernière Turbo qu'il faut savoir piloter pour en tirer la quintessence. Et c'est pour ça qu'on l'aime tant, même s'il serait inconcevable qu'elle soit produite aujourd'hui ! ■

LA VALEUR DU CADEAU DE NOËL DE SYLVAIN

Millésime	1993-94
Hors normes	183-212 000 €
Très bon état	135 000 €