



Châssis No. 9306800413

Engine No. 6860423

- Finished in Schwarz over Braunbeige leather
- Retains its matching-numbers chassis and engine
- One of just 2,819 3.0-litre examples built between 1975 and 1977
- Accompanied by a factory build sheet and Porsche Certificate of Authenticity

En 1974, une nouvelle ère commençait chez Porsche. En même temps que BMW et sa 2002 Turbo, la première 911 de série équipée d'un moteur turbocompressé faisait son apparition. Son nom : 911 "Turbo", ou "930" pour les intimes. Mais contrairement à la BMW, qui resta sans descendance, la Porsche 911 Turbo sera l'initiatrice d'une grande lignée. 50 ans après, revenons sur cette véritable légende automobile.

La marque a toujours offert à ses clients une série spéciale de modèles aptes à la course et la 911 a confirmé à plusieurs reprises cette règle. Dans cette logique, la 911 Turbo fut d'abord présentée sous la forme d'un prototype au salon de Paris en septembre 1973 comme un véhicule pouvant être produit en petite série pour l'homologation en Groupe 5 de la FIA. Entre temps, une Porsche 911 Carrera RSR Turbo développant près de 500 chevaux (pour 2.1L de cylindrée!) fut engagée au Mans et donna des résultats encourageants en terminant 2ème en 1974. Cette performance incita Porsche à continuer ses recherches dans l'utilisation du turbocompresseur et ce fut donc un véritable évènement lorsque la 911 Turbo de route fut présentée à Paris dans sa forme quasi définitive, quelques mois plus tard. Instantanément, ce

Historic Cars - www.historiccars.fr

cars@historiccars.fr

Gael Regent : +33626486171 – Guillaume Le Metayer : +33662119473

fut le coup de foudre pour de nombreux passionnés et le début d'une longue et belle histoire d'amour.



La désignation usine "930" correspondant à la nomenclature du moteur deviendra rapidement le nom de baptême de la 911 à moteur turbocompressé auprès des Porschistes, même si son appellation commerciale officielle a toujours été "Turbo" et "Carrera Turbo" aux USA. A l'origine, il n'était alors prévu de fabriquer que les 500 exemplaires nécessaires à l'homologation du Groupe 5 de la FIA, étant donné le contexte économique de crise pétrolière peu favorable aux véhicules énergivores. Pourtant, c'est en Février 1975 que débute la production de la célèbre 911 Turbo alors que la France vient d'imposer les limitations de vitesse sur autoroute. Mais malgré cela, la 911 Turbo suscite un tel intérêt et constitue un événement si exceptionnel que les commandes affluent rapidement au-delà des espérances de vente. Devant l'enthousiasme, la production sera augmentée dès l'année suivante. Extérieurement, la 930 garde l'allure générale des 911 mais se distingue tout d'abord par son large aileron arrière proéminent qui assure une déportance supérieure aux vitesses les plus élevées, en combinaison avec le becquet avant. Au premier regard, la Porsche 930 impressionne, puis ensuite, elle séduit, notamment par ses ailes arrière gonflées. En effet, les voies de la Turbo sont élargies de 60 mm devant et 120 mm derrière. L'ensemble fait son effet et beaucoup tomberont amoureux de ces hanches larges et sexy qui deviendront ensuite une option très prisée composant le fameux "Turbo look". Comme c'était déjà le cas pour la 911 Carrera RS 3.0 de 1974, la Porsche 911 Turbo reçoit en série les jantes Fuchs noires à bord poli

de 7 pouces à l'avant et 8 pouces à l'arrière. Les pneus sont de dimensions généreuses pour l'époque.



A l'occasion du millésime 76, plusieurs autres modifications vont être apportées à la 930 qui connaît un succès grandissant. Des sabots noir mat sur l'avant des ailes arrière protègent désormais des projections de gravillons. Moins visible, mais très importante, l'électrolyse au zinc de la caisse permet à Porsche de garantir la 930 contre la corrosion pendant 6 ans.

Intérieurement, en dehors du volant 3 branches spécifique, l'habitacle de la 911 Turbo est rigoureusement identique à celui d'une Carrera. On s'étonne même de ne voir aucun manomètre de pression du turbo jusqu'au millésime 77. Mais étonnamment, Porsche a souhaité positionner sa nouvelle sportive dans un créneau différent de celui d'une voiture de sport pure et dure, dépouillée à l'extrême comme pouvait l'être la Carrera RS 2.7L. De série, l'équipement est même plus complet que lors de la présentation et très luxueux pour l'époque: vitres électriques, air conditionné, sièges en cuir, vitres teintées, sans oublier les lave-phares - une première mondiale ! - un essuie-glace arrière, des antibrouillards avant, etc... Notez aussi que parmi les options disponibles sur la 930, on trouvait le chauffage des sièges avant, un différentiel autobloquant, un kit levier de vitesse court, des sièges sport réglables en hauteur électriquement et le pare-brise teinté dégradé. Pourtant, la 930 est bien réellement une authentique sportive. Et pour s'en convaincre il faut goûter à ce qu'il y a sous son imposant capot moteur !

Destiné à être une voiture de course, le modèle leader de la série 911 était donc entièrement axé sur la puissance et allait instaurer de nouvelles normes. Pour comprendre le choix du moteur de la Porsche 930, il faut se rappeler que les règlements sportifs de l'époque avaient imposé un facteur 1,4 applicable à la cylindrée des moteurs turbocompressés afin de compenser leur avantage mécanique face aux moteurs atmosphériques. Dès lors, une cylindrée de 3L correspondait à 4,2L soit le maximum autorisé à l'époque avec un poids limite de 1210 Kg. Conçu pour la compétition, le Flat 6 de la 930, type 930/50, est donc dérivé de la Carrera RS 3 litres. La cylindrée est de 2994 cm³ (alésage 95 mm, course 70,4 mm) et le moteur est alimenté par une injection mécanique Bosch K-Jetronic et un turbocompresseur KKK type 3LDZ, soufflant à 0.8 bar. Le taux de compression est abaissé à 6,5:1. Porsche utilise également des technologies avant-gardistes destinées à obtenir une forte puissance sans que la fiabilité du moteur n'en soit affectée. Les parois des cylindres sont couvertes de Nikasil, les pistons sont en alliage forgé et le carter de vilebrequin en aluminium. Le 6 cylindres à plat Porsche développe ainsi la puissance de 260 ch à 5500 tr/mn et un couple de 343 Nm à 4000 tr/mn. Disponible aux USA, la 930 n'y délivrera cependant que 245 ch (moteur type 930/51) soit 15 ch de moins que la version européenne pour des raisons de dépollution. Mais le couple est tel que c'est bien suffisant !



Offrant des performances de premier ordre, la Porsche 930 se classe au niveau des meilleures sportives de l'époque comme la Ferrari 512 BB. Pour passer de 0 à 100 Km/h, 5,5 secondes lui suffisent, tandis que sa vitesse maximale dépasse les 250 Km/h.

En dépit de caractéristiques dignes d'une voiture de compétition, la Turbo 911 semble étonnamment adaptée pour une utilisation au quotidien. Dans ce domaine, Porsche parvient également à concilier 2 contradictions pourtant flagrantes. En ville, la Turbo se conduit comme une 911 ordinaire, la souplesse du moteur 3.0L étant ici très appréciable. Une fois sur la route, il faut alors anticiper la double personnalité d'une voiture dont la gestion du turbo à l'ancienne avait de surcroît été voulue à l'époque volontairement "brutale". En clair, on a rien fait pour lisser le caractère du moteur ! Et en effet, une fois passé les 3500 tr/mn, le déclenchement de la turbine s'opère en mode "tout ou rien". Le 6 cylindres de la Porsche 930 vous propulse alors dans une autre dimension, avec un mémorable coup de pied au cul ! Le dos s'enfonce alors dans le cuir du siège et l'on prend pleinement conscience des accélérations fulgurantes de la 930 Turbo ! Imaginez alors un peu quel choc ce fut à l'époque pour le monde de l'automobile qui découvrait alors simultanément la turbo compression et l'arrivée sur le marché d'une voiture de sport capable d'offrir des sensations jusqu'ici inconnues en dehors du monde de la compétition. Etant donné le couple du moteur, la boîte de vitesse à 4 rapports semble suffire. La 1ère pousse jusqu'à 80 km/h à l'abord de la zone rouge (située à 6900 tr/mn), la 2ème à 135 et la 3ème fait déjà de vous un délinquant bon pour la prison, à 200 km/h. Vous irez ensuite expliquer à M. le "gendarme" que vous n'aviez pas encore passé la 4ème... il risque d'apprécier. Imaginez tout de même que la 4ème vous emmène à 250 km/h...



En un mot, la Porsche 930 c'est... sportif ! Et comme c'est bon ! Ce retour aux sources vivifiant nous rappelle combien les productions actuelles sont parfois bien trop aseptisées.

Pour de nombreux conducteurs, la 911 Turbo représentait la voiture de sport par excellence. Au regard de toutes ses caractéristiques exceptionnelles, elle constitue aujourd'hui un véritable phénomène et un monument historique de l'Automobile. Un véhicule mythique dont la réputation de bête sauvage a beaucoup contribué à l'aura dont elle bénéficie encore dans le cœur de tous les passionnés.

Cet exemplaire a été commandé le 27 février 1976, spécifié en Schwarz avec cuir Braunbeige, un toit ouvrant électrique, et destiné à la Californie, selon la fiche de construction d'usine qui l'accompagne. Le numéro de châssis 00413 aurait été conservé par son premier propriétaire pendant 23 ans avant d'être vendu localement en 1999. Il aurait ensuite été vendu à un troisième propriétaire californien en 2002, avant d'être exporté en Norvège en 2007 et de trouver refuge chez un autre Norvégien quatre ans plus tard. En 2015, elle est passée aux mains du précédent propriétaire et a été importée au Danemark, où, plus tard dans l'année, elle a subi une remise en peinture de la carrosserie en noir. Un certificat d'authenticité de Porsche confirme que cette voiture a conservé son châssis et son moteur. Magnifiquement présentée dans sa configuration d'origine, cette Turbo Carrera de première génération est un bel exemple d'un modèle emblématique, qui a marqué à la fois le développement de la 911 et l'évolution de la supercar.



In 1974 a new era began at Porsche. At the same time as BMW and its 2002 Turbo, the first production 911 with a turbocharged engine appeared. Its name: 911 "Turbo", or "930" for those who know it well. But unlike the BMW, which remained without descendants, the

Porsche 911 Turbo was to be the initiator of a great lineage. 50 years later, let's take a look at this true automotive legend.

The brand has always offered its customers a special series of race-ready models, and the 911 has repeatedly confirmed this rule. The 911 Turbo was first presented as a prototype at the Paris Motor Show in September 1973 as a vehicle that could be produced in small series for FIA Group 5 homologation. In the meantime, a Porsche 911 Carrera RSR Turbo with almost 500 horsepower (for 2.1 litres of engine capacity!) was entered at Le Mans and produced encouraging results, finishing 2nd in 1974. This performance encouraged Porsche to continue its research into the use of turbocharging and it was a real event when the 911 Turbo road car was presented in Paris in its almost final form a few months later. Instantly, it was love at first sight for many enthusiasts and the beginning of a long and beautiful love story.



The factory designation "930" corresponding to the engine's nomenclature quickly became the baptismal name of the turbocharged 911 among Porsche enthusiasts, even though its official commercial name has always been "Turbo" and "Carrera Turbo" in the USA. Originally, it was only planned to produce the 500 cars required for FIA Group 5 homologation, given the economic context of the oil crisis, which was not very favorable to fuel-guzzlers. However, production of the famous 911 Turbo began in February 1975, just as France had imposed motorway speed limits. But despite this, the 911 Turbo aroused such interest and was such an exceptional event that orders quickly flowed in beyond the expected sales figures. In view of the enthusiasm, production was increased the following year. Externally, the 930 retained

the general appearance of the 911s, but was distinguished primarily by its large, prominent rear spoiler, which, in combination with the front spoiler, provided superior downforce at higher speeds. At first glance, the Porsche 930 impresses, but then it seduces, especially with its swollen rear wings. The tracks of the Turbo are widened by 60 mm in front and 120 mm in back. The whole thing has an effect and many will fall in love with these wide and sexy hips which will later become a very popular option making up the famous "Turbo-Look". As was the case with the 1974 911 Carrera RS 3.0, the Porsche 911 Turbo is equipped with black Fuchs wheels with polished rims, 7 inches at the front and 8 inches at the rear as standard. The tires are generously sized for the time.



For the '76 model year, several other modifications were made to the increasingly successful 930. Matte black stickers on the front of the rear wings now protect them from stone chips. Less visible, but very important, is the zinc electrolysis of the bodywork which allows Porsche to guarantee the 930 against corrosion for 6 years.

Inside, apart from the specific 3-spoke steering wheel, the interior of the 911 Turbo is strictly identical to that of a Carrera. It is surprising that there is no turbo pressure gauge until the '77 model year. But surprisingly, Porsche wanted to position its new sports car in a different niche than a pure sports car, stripped down to the bare essentials like the Carrera RS 2.7L. The standard equipment is even more complete than at the time of the presentation and very luxurious for the time: electric windows, air conditioning, leather seats, tinted windows, not to mention headlight washers - a world first! -, rear windscreen wiper, front fog lamps, etc...

Note also that among the options available on the 930 were front seat heaters, a locking differential, a short shifter kit, electrically adjustable sports seats and a tinted windscreen. Yet the 930 is a true sports car. And to be convinced of this, you have to taste what's under its imposing engine bonnet!



Intended as a racing car, the leading model of the 911 series was entirely focused on power and would set new standards. To understand the choice of engine for the Porsche 930, one must remember that the sports regulations of the time imposed a factor of 1.4 on the displacement of turbocharged engines to compensate for their mechanical advantage over naturally aspirated engines. Therefore, a displacement of 3L corresponded to 4.2L, the maximum allowed at the time, with a weight limit of 1210 Kg. Designed for competition, the Flat 6 of the 930, type 930/50, is therefore derived from the Carrera RS 3 litres. The displacement is 2994 cm³ (bore 95 mm, stroke 70.4 mm) and the engine is fed by a Bosch K-Jetronic mechanical injection and a KKK type 3LDZ turbocharger, blowing at 0.8 bar. The compression ratio is lowered to 6.5:1. Porsche also uses advanced technologies designed to achieve high power output without affecting engine reliability. The cylinder walls are covered with Nikasil, the pistons are made of forged alloy and the crankcase is made of aluminum. The 6-cylinder flat engine from Porsche develops 260 hp at 5500 rpm and 343 Nm of torque at 4000 rpm. Available in the USA, the 930 will however only deliver 245 hp (engine type 930/51), i.e. 15 hp less than the European version for pollution control reasons. But the torque is such that it is quite sufficient!

With its first-class performance, the Porsche 930 is on a par with the best sports cars of the time, such as the Ferrari 512 BB. It takes only 5.5 seconds to accelerate from 0 to 100 km/h, while its top speed exceeds 250 km/h.



Despite its racing characteristics, the Turbo 911 is surprisingly well suited for everyday use. In this area, Porsche also manages to reconcile two obvious contradictions. In the city, the Turbo drives like an ordinary 911, the flexibility of the 3.0L engine being very appreciable here. Once on the road, you have to anticipate the dual personality of a car whose old-style turbo management was, moreover, deliberately "brutal" at the time. Clearly, nothing was done to smooth out the engine's character! And indeed, once past 3500 rpm, the turbine is triggered in "all or nothing" mode. The 6-cylinder Porsche 930 then propels you into another dimension, with a memorable kick in the ass! Your back sinks into the leather seat and you become fully aware of the 930 Turbo's lightning acceleration! Just imagine what a shock this was for the automotive world at the time, which was simultaneously discovering turbocharging and the arrival on the market of a sports car capable of offering sensations previously unknown outside the world of competition. Given the engine's torque, the 4-speed gearbox seemed to be sufficient. The 1st gear pushes you up to 80 km/h on the approach to the red zone (located at 6900 rpm), the 2nd to 135 and the 3rd already makes you a jailbird, at 200 km/h. You will then go and explain to Mr. the "gendarme" that you had not yet shifted in 4th gear... he might appreciate it. Just imagine that the 4th takes you to 250 km/h...

In a word, the Porsche 930 is... sporty! And how good it is! This invigorating return to the source reminds us how much current productions are sometimes far too sanitized.



For many drivers, the 911 Turbo was the ultimate sports car. With all its exceptional features, it is now a true phenomenon and a historical monument of the automobile. A mythical vehicle whose reputation as a wild beast has greatly contributed to the aura it still enjoys in the hearts of all enthusiasts.

This example was ordered on 27 February 1976, specified in Schwarz over Braunbeige leather with an electric sunroof, and intended for California, according to the accompanying factory build sheet. Chassis number 00413 was reportedly retained by its first owner for 23 years before being sold locally in 1999. It was then reportedly sold to a third Californian owner in 2002, before being exported to Norway in 2007 and finding a home with another Norwegian four years later. In 2015, it passed into the hands of the previous owner and was imported to Denmark, where later that year it underwent a body repaint in black. A certificate of authenticity from Porsche confirms that this car has retained its chassis and engine. Beautifully presented in its original configuration, this first generation Turbo Carrera is a fine example of an iconic model that marked both the development of the 911 and the evolution of the supercar.