



PORSCHE 930 groupe 4 1975

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. 47 ans après, retour sur cette véritable légende automobile !

Depuis 1963, la cylindrée du Flat-6 n'a cessé de progresser. De 2 litres dans les premières 911, elle est passée à 2.2 litres en 1969 puis 2.4 en 1972, puis 2.7 en 1973 avec la Carrera RS éponyme. En 1974, la nouvelle 911 2.7 conserve le moteur de la Carrera RS, puis obtient un moteur 3.0 litres à partir de juillet 1975.

Parallèlement, Porsche a besoin d'une version plus musclée pour validation en Groupe 4. Or augmenter encore la cylindrée semble difficile. Mais Porsche a l'expérience de l'utilisation du turbocompresseur en compétition, une technique déjà éprouvée avec la Porsche 917 en CanAm. Porsche présente un prototype de 911 Turbo au salon de Paris 1974, façon également de mettre en valeur la nouvelle 911. La voiture est très bien accueillie et la commercialisation est envisagée avec sérénité.

En réalésant encore une fois le moteur 2.7, la cylindrée a été portée à 3.0 litres. Un certain nombre de pièces sont récupérées de la Carrera RS 3.0 (109 exemplaires seulement !) et une nouvelle culasse est conçue pour abaisser le taux de compression, opération nécessaire à

l'installation d'un turbo. Fourni par KKK, il souffle à 0.8 bar et la puissance grimpe immédiatement à 260 chevaux !

Aux fins d'homologation, il doit être produit 400 voitures en 24 mois. Ainsi les premiers exemplaires sont proposés sous la dénomination Porsche 911 Turbo à partir du printemps 1975, alors que la désignation usine est "Type 930". Les 400 exemplaires ayant trouvé preneur à la fin de 1975, ils partent bien plus vite que prévus, et les 1000 exemplaires sont atteints le 5 mai 1976 ! C'est ainsi que Porsche décide de maintenir la Turbo au catalogue.



Avec 250 km/h en pointe, la Porsche Turbo rivalise avec une Ferrari 308. Mieux même, elle se conduit bien plus aisément en ville que la Ferrari qui est pénalisée par son embrayage sec. Le fait que l'effet coup pied aux fesses du turbo n'ait pas été effacé, permet deux types de conduite : l'une sous 3500 tr/min sans turbo, souple, l'autre avec turbo au-dessus de 3500 tr/min, sauvage. Il faut juste se méfier de ne pas enclencher le turbo par mégarde. La boîte qui n'est qu'à quatre rapports tire long, très long. Plus de 80 km/h en première, pas loin de 200 km/h à fond de troisième. En quatrième le turbo ne se signale qu'au-dessus de 180 km/h ! Quant au freinage, il provient de la 911 2.7, autant dire qu'il est juste pour le poids accru de la 930. Il sera amélioré dans les versions suivantes. Pour encaisser cette nouvelle puissance, Porsche a élargi les voies de 6 cm à l'avant et de 12 cm à l'arrière. Du coup les élargisseurs d'ailes sont nécessaires conférant un look encore plus agressif à la 911, impression amplifiée par un énorme aileron arrière surnommé "queue de baleine" et des appendices aérodynamiques.

En 1978, la 930 est perfectionnée. La cylindrée est encore une fois augmentée, à 3299 cm³. Mais surtout, un échangeur air/air améliore encore l'efficacité du turbo. Une soupape de décharge est installée afin de supprimer l'inconvénient majeur que constituait le temps de baisse de pression du turbo pendant lequel le moteur continue à fournir de la puissance alors que le pied est enlevé de l'accélérateur. Le vilebrequin a été rééquilibré, et même repensé (taille des manetons, paliers et tourillons). La puissance passe alors de 260 à 300 ch. Le volant moteur doit être agrandi pour supporter le surcroît de puissance (+ 26 mm) et pour mieux refroidir le tout, le débit de la pompe à huile est augmenté ainsi que la vitesse de rotation du ventilateur qui atteint 1,8 fois celle du moteur. En revanche, l'espace laissé dans le compartiment moteur et la nécessité de renforcer les pignons de la boîte obligent Porsche à conserver la boîte à 4 rapports. La forme de l'aileron arrière change pour une forme qui restera mythique.



La ligne droite n'a jamais été le point fort de la 911, du fait de la légèreté de son nez. En revanche, elle est la plus stable de toutes les 911 et s'avère terriblement efficace sur autoroute. Son rapport poids/puissance très favorable aide grandement à faire disparaître du rétroviseur tout ce qui tenterait de jouer avec elle. Sur route sinueuse, elle est un peu moins efficace qu'une 911 Carrera en raison de son poids accru, mais ses barres et ses pneus plus larges compensent en adhérence latérale. Bref, la 911 turbo est un pur-sang difficile à dompter mais qui récompense son conducteur par un bruit inimitable et une poussée assez peu comparable pour l'époque. 0 à 100 en 5,2 secondes, moins de 24 secondes au kilomètre départ arrêté, 260 km/h en pointe, il y a peu de rivaux et elles sont presque toutes italiennes.

Et pour l'arrêter, le système de freinage à 4 disques ventilés avec étriers à 4 pistons hérité de la 917 est quasiment inépuisable.

Quoi de tel pour en développer une version Groupe 4, et l'engager dans les nombreuses compétitions de l'époque dont les 24 Heures du Mans... En 1978 M. Salamin profitait d'un engagement de M. Laplacette pour engager sa 930 Groupe 4 à la célèbre course mancelle. Les deux n'étaient pas inconnus au Mans, ayant déjà quelques participations au volant de 911 2.8 RSR et 3.0 RS, et le partage du volant avec Yves Courage, dont c'était la deuxième participation au Mans, semblait prometteuse sur le papier... Hélas une sortie de piste sur crevaison de Courage à la 12ème heure anéantira les espoirs de l'équipe. En 1979 Salamin reviendra à nouveau avec la même voiture, mais hélas il échouera à se qualifier à cause d'un co-pilote moins rapide et restera en réserve sans prendre le départ. On connaît la suite et la création de son team, toujours avec Porsche et la 962.

En 2008 Joel Laplacette achète l'auto que nous proposons afin d'en partager le volant avec son fils Enzo pour Le Mans Classic ; quoi de tel pour partager la même passion? L'auto reviendra les années suivante à nouveau au Mans Classic avec le propriétaire suivant accompagné au volant de l'actuel propriétaire, qui acheta la voiture à l'issue d'une des participations.

Avec son PTH FIA valide, elle est éligible en Classic Endurance Racing 2, au Mans Classic 2022 où elle est d'ailleurs inscrite, ainsi qu'à de nombreuses autres séries en Europe et aux Etats-Unis. Etant immatriculée en France, son utilisation sur route permet de participer à de très nombreux événements historiques et rallyes.



In 1974, a new era began at Porsche. At the same time as BMW and its 2002 Turbo, the first production 911 equipped 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 will be the initiator of a great lineage. 47 years later, let's take a look at this true automotive legend!



Since 1963, the displacement of the Flat-6 has continued to grow. From 2 liters in the first 911, the displacement increased to 2.2 liters in 1969, then 2.4 in 1972, then 2.7 in 1973 with the Carrera RS 2.7. In 1974, the new 911 2.7 retains the engine of the Carrera RS, and the 911 Carrera gets a 3.0 liter engine from July 1975.

At the same time, Porsche needs a more muscular version for the homologation in Group 4. Increasing the displacement again seemed difficult. But Porsche had experience in using turbochargers in competition, a technique already proven with the Porsche 917 in the CanAm series.

Porsche presents a 911 Turbo prototype at the 1974 Paris Motor Show, also as a way to showcase the new 911. The car is very well received and the commercial launch is envisaged with serenity.

By realigning the 2.7 engine once again, the displacement was increased to 3.0 liters. A number of parts were taken from the Carrera RS 3.0 (only 109 examples!) and a new cylinder head was designed to lower the compression ratio, which was necessary to install a turbo. Supplied by KKK, it blows at 0.8 bar and the power immediately climbs to 260 horsepower! For homologation purposes, 400 cars must be produced in 24 months. Thus the first cars are

offered under the name Porsche 911 Turbo from spring 1975, while the factory designation is "type 930". And they sell much faster than expected, the 400 copies having found a buyer at the end of 1975 and the 1000 copies being reached on May 5, 1976! This is how Porsche decided to keep it in the catalog.



With a top speed of 250 km/h, the Porsche turbo rivals a Ferrari 308. Even better, it is much easier to drive in cities than the Ferrari, which is penalized by its dry clutch. The fact that the turbo's kick-in-the-butt effect has not been erased, allows two types of driving: one under 3500 rpm without turbo, supple, the other with turbo above 3500 rpm, wild. You just have to be careful not to engage the turbo by mistake. The gearbox, which is only four speeds, pulls long, very long. More than 80 km/h in first gear, not far from 200 km/h in third gear. In fourth gear, the turbo is only signaled above 180 km/h! As for the braking, it comes from the 911 2.7, which means that it is just right for the increased weight of the 930. It will be improved in the following versions. To handle this new power, Porsche has widened the tracks by 6 cm at the front and 12 cm at the rear. As a result, the fender flares are necessary to give the 911 an even more aggressive look, an impression amplified by a huge rear spoiler nicknamed "whale tail" and aerodynamic appendages.



In 1978, the 930 is improved. The displacement was increased once again, to 3299 cm³. But above all, an air/air exchanger further improves the efficiency of the turbo. A relief valve was installed to eliminate the major drawback of the turbo's pressure drop time, during which the engine continued to deliver power while the foot was taken off the gas pedal. The crankshaft was rebalanced and even redesigned (size of crankpins, bearings and journals). The power then increases from 260 to 300 hp. The flywheel had to be enlarged to support the extra power (+ 26 mm) and to better cool the whole, the flow of the oil pump was increased as well as the speed of the fan which reached 1.8 times that of the engine. On the other hand, the space left in the engine compartment and the need to reinforce the gearbox pinions force Porsche to keep the 4-speed gearbox. The shape of the rear spoiler changes and the whale tail is replaced by a tea tray.

Straight line driving has never been the 911's strong point, due to its light nose. On the other hand, it is the most stable of all the 911s and is terribly efficient on the highway. Its very favorable power-to-weight ratio goes a long way toward making anything that tries to play with it disappear from the rearview mirror. On twisty roads, it's a little less efficient than a 911 Carrera due to its increased weight, but its wider bars and tires compensate for this in lateral grip. In short, the 911 turbo is a thoroughbred that is difficult to tame but rewards its driver with an inimitable noise and a thrust that is quite unmatched for its time. 0 to 100 in 5.2 seconds, less than 24 seconds from a standing start, 260 km/h top speed, there are few rivals and they are almost all Italian. And to stop it, the braking system with 4 ventilated discs with 4-piston calipers inherited from the 917 is almost inexhaustible.



What better way to develop a Group 4 version, and to enter it in the numerous competitions of the time, including the 24 Hours of Le Mans... In 1978 Salamin took advantage of a commitment from Mr. Laplacette to enter his Group 4 930 in the famous race of Le Mans. Both were not unknown in Le Mans, having already participated in some previous editions at the wheel of 911 2.8 RSR and 3.0 RS. Sharing the steering wheel with Yves Courage, for which it was the second participation in Le Mans, seemed promising on paper... Alas, an off-track accident with a puncture of Courage at the 12th hour will destroy the hopes of the team. In 1979 Salamin came back with the same car, but unfortunately he failed to qualify because of a slower co-driver and remained in reserve without taking the start... We know the rest of the story and the creation of his team always with PORSCHE and the 962.



In 2008 Joel Laplacette buys the car we are offering to share the wheel with his son Enzo for Le Mans Classic; what better way to share the same passion? The car will return the following years again to Le Mans Classic with the next owner accompanied by the current owner, who bought the car after one of the participations.

With its valid FIA PTH, it is eligible for Classic Endurance Racing 2, Le Mans Classic 2022 where it is registered, as well as many other series in Europe and the United States. Being registered in France, its use on the road allows it to participate in many historical events and rallies.