Porsche 930 Turbo/ Ferrari 512 BB

Zuffenhausen à l'assaut de Maranello

Texte Xavier Chauvin – Photos Bernard Canonne – Archives © DR

Présentée en 1963, l'ambitieuse Porsche 911 s'est imposée dès son lancement comme l'une des meilleures voitures de sport de son époque. Toujours plus puissante et plus rapide, la petite surdouée n'a cessé de se bonifier en devenant même capable de rivaliser avec les meilleures références du segment, à l'instar de la convaincante Berlinetta Boxer, lancée au printemps 1973 par l'officine au cheval cabré. Démonstration dans ces pages...

Nous adressons tous nos remerciements à Charles Collin, de la société Cecil Cars, 31, rue de Bizon, 91 340 Ollainville (01 64 90 21 70, www.cecil-cars.com) qui propose cette 512 BB à la vente et Paul Geiger, propriétaire de la 930 Turbo.

Sommaire

① Genèse
PSYCHÉDÉLIQUES 70'S

② Évolution
AU CŒUR DE LA TOURMENTE

③ Au volant
LE CHOC DES CULTURES

④ Guide d'achat
LE PRIX DE LA PERFECTION

① Genèse

Psychédéliques 70's

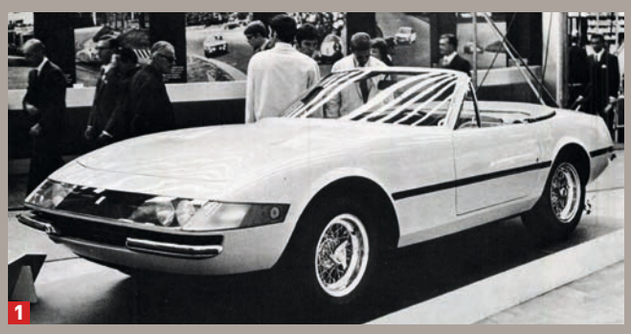
Malgré les réticences du vieil Enzo, Ferrari adopte le moteur central sur ses modèles de série, poussé par une concurrence toujours plus agressive. Résistant à la déferlante, Porsche greffe un turbo sur l'inusable 911 pour obtenir une puissance et des performances convenant désormais à sa nouvelle stratégie de conquête…

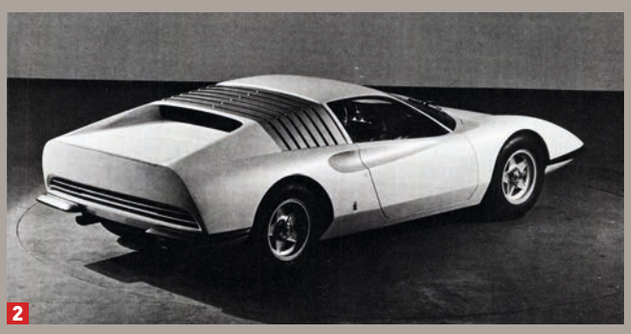
La BB se reconnaît aisément à ses bas de caisse peints en noir, que certains propriétaires feront repeindre par la suite dans la teinte de la carrosserie.

L'officine au cheval cabré maîtrise parfaitement la technique du moteur central, une architecture qu'elle a largement éprouvé en compétition depuis le début des années 1960. Enzo Ferrari estime néanmoins que cette disposition trop radicale n'est guère adaptée à un modèle conçu pour un usage exclusivement routier.

Révolution culturelle à Maranello

Les berlinettes de série conservent donc leur moteur avant, envers et contre tout. Un entêtement qui va profiter au turbulent Ferruccio Lamborghini, trop heureux de distancer son légendaire rival. Dévoilée au printemps 1966, l'extraordinaire Miura fait sensation. Incapable de riposter dans l'immédiat, Maranello présente la séduisante Dino lors du *Salon de Turin 1967*, avec le soutien logistique de Fiat. Une initiative couronnée d'un indéniable succès commercial, même si la petite berlinette – qui n'est pas considérée par son créateur comme une "vraie" Ferrari – cible essentiellement la clientèle de la Porsche 911. Cette expérience très concluante convainc toutefois Enzo de la nécessité de persévérer dans cette voie. Lancée dans l'intervalle, la 365 GTB 4 Daytona apparaît presque déjà comme un monstre suranné, nonobstant ses

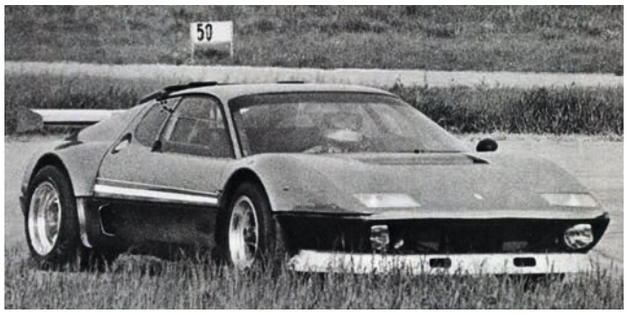




1. La Daytona sera déclinée en berlinette et spider. Sa remplaçante, la BB, n'aura cependant pas droit à une version découvrable, pas même dans l'esprit de la 308 GTS. 2. Dévoilée en 1968, le concept-car 365 P6, dû à Pininfarina, préfigure déjà le modèle de série.

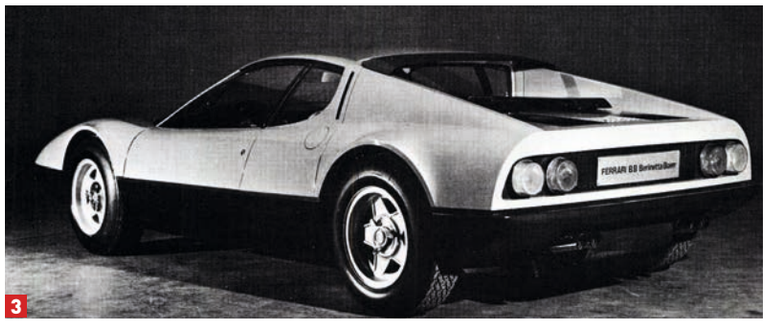
LA BB EN COMPÉTITION

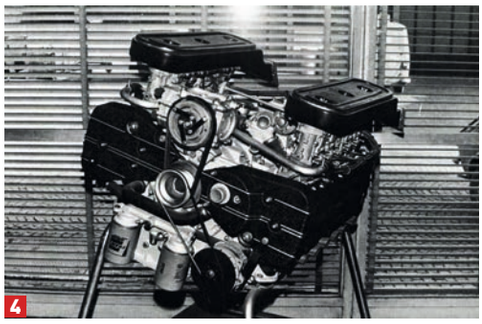
A la fin de la saison 1974, la *Scuderia Ferrari* se retire officiellement des courses d'endurance, laissant le soin aux écuries privées de défendre ses couleurs. Discrètement soutenus par l'usine, Charles Pozzi et Luigi Chinetti n'hésitent pas à engager la nouvelle BB au Mans où au championnat américain IMSA.
La 365 GT/4 BB Competizione cède bien vite sa place à la redoutable 512 LM, plus aboutie, qui sera assemblée à vingt-cinq exemplaires. Une version radicale profondément modifiée sur le plan aérodynamique, qui se distingue par ses porte-à-faux démesurés et son volumineux aileron arrière. Le Boxer voit sa puissance grimper à près de 500 chevaux, autorisant une vitesse de pointe de 325 km/h.
Plus lourde et moins agile que les Porsche, la 512 LM souffre en outre d'une boîte de vitesses délicate, sans conteste son talon d'Achille. De fait, la belle Ferrari ne rencontrera guère de succès. Citons néanmoins l'honorable performance de l'équipage Claude Ballot-Léna/ Jean-Claude Andruet, qui termine les 24 Heures du Mans 1981 à la cinquième place du classement général.



Sous l'impulsion de Charles Pozzi et Luigi Chinetti, la 365 GT4/BB sera engagée en compétition. Une première étape. S'ensuivra un travail sérieux menant à la redoutable 512 LM…

performances exceptionnelles. Car la Daytona doit affronter une Miura S débarrassée de ses maladies de jeunesse (*cf. Rétroviseur* n°314), outre la toute nouvelle et très originale Maserati Bora qui succombe, elle aussi, aux charmes du moteur central arrière. Le bureau d'études travaille pourtant d'arrache-pied pour rattraper son retard. La ligne de la future Ferrari s'inspire de la sublime 365 P6 *Berlinetta Speciale* 1968, due au crayon de Leonardo Fioravanti, l'un des principaux designers de Pininfarina. Partenaire privilégié de la firme de Maranello, le célèbre carrossier turinois va s'employer à développer ce qui n'est encore qu'une étude de style non roulante. Une gestation relativement longue débute, s'étalant sur près de trois ans. Les premiers prototypes roulants sont aperçus sur les pistes d'essai de Fiorano à l'été 1971.
Loin du classicisme affirmé de ses aînées, la structure de la nouvelle Ferrari fait appel à des techniques très sophistiquées. Dessiné par l'ingénieur Angelo Bellei, le châssis prend la forme d'un complexe treillis tubulaire renforcé par une robuste cellule centrale à caissons. La silhouette très épurée a été soigneusement étudiée en soufflerie. Ainsi, la hauteur n'excède pas 1,12 m – contre 1,24 m pour la Daytona – réduisant d'autant le maître-couple et le centre de gravité. Cette particularité incite les ingénieurs à adopter une mécanique à plat, en l'occurrence un 12 cylindres Boxer, à l'instar de la fabuleuse 312 PB de la *Scuderia*. Ce dernier conserve une cylindrée unitaire de 365 cm³ identique à celle du bloc standard. La transmission a été déplacée sous le moteur afin de gagner en compacité. Elle dispose d'un renvoi primaire par pignons. Fabriquée chez Scaglietti, la carrosserie combine des éléments de tôlerie en acier et en aluminium. Réalisés en polyester, les bas de caisse et les boucliers peints en noir mat sont séparés par un petit interstice qui fait office de ceinture de caisse. Un trait de style très original qui donne l'impression que la voiture est constituée de deux demi-coques assemblées l'une sur l'autre. La proue se caractérise par un porte-à-faux très prononcé, avec son capot plat et plongeant, les doubles optiques escamotables étant pratiquement rejetées au niveau des passages de roue. La poupe très originale comprend des triples feux circulaires montés de part et d'autre d'une jupe grillagée, auxquelles répondent trois sorties d'échappement de manière symétrique. Masqué par les arches du pavillon, le capot-moteur surbaissé affleure la minuscule lunette arrière. La 365 GT/4 *Berlinetta Boxer* est présentée en grande pompe au *Salon de Turin 1971*. Son allure pour le moins suggestive n'a rien à envier à la spectaculaire Lamborghini Countach – destinée à remplacer à brève échéance la Miura – dévoilée quelques mois plus tôt à Genève. L'une comme l'autre nécessitent encore une fastidieuse mise au point avant de pouvoir passer au stade de la (petite) série.
Au début des années 1970, Porsche confirme sa fulgurante ascension, tant sur le plan commercial →





3. Le prototype de la BB n'arbore que quatre feux arrière et quatre sorties d'échappement, contre six de chaque pour la future 365 GT/4.
4. Le moteur Boxer permet d'abaisser le centre de gravité de la nouvelle berlinette.

que dans le domaine de la compétition. L'insolente réussite de la firme allemande irrite au plus haut point son concurrent italien.

Zuffenhausen contre-attaque

Les Porsche triomphent au Mans, à Daytona, et même à la mythique Targa Florio, chasse gardée traditionnelle des constructeurs transalpins. La 911 se vend bien, forte d'une fiabilité et d'une qualité de fabrication irréprochables. Malgré plusieurs augmentations de cylindrée successives, la sportive badoise peine cependant à rivaliser en performances pures avec les grosses GT italiennes, même dans ses versions les plus puissantes. Il manque donc à la gamme une variante superlative, capable de suivre le rythme des meilleures références de la péninsule. Sous la houlette du directeur général Ernst Fuhrmann, les ingénieurs de Zuffenhausen se mettent aussitôt à l'ouvrage. Il n'est pas question pour autant d'étudier un nouveau moteur. L'incontournable flat-six recevra ainsi un turbocompresseur, une voie originale que commencent à explorer quelques précurseurs en la matière, à l'instar de Saab ou de BMW. Porsche espère commercialiser au moins 500 exemplaires de la future 930 – sa désignation usine – afin de pouvoir l'homologuer en compétition. Les motoristes reprennent le bloc de la Carrera RS en configuration trois litres. Cette énième évolution du légendaire flat-six passe de 2 687 à 2 994 cm^3 (95 x 70,4 mm) et reçoit le renfort d'un

Si l'habitacle de la Porsche bénéficie d'une excellente finition générale et d'une grande tenue dans le temps, la présentation intérieure de la Ferrari n'en demeure pas moins accueillante. Notamment dans cette exécution signée du designer Emenegildo Zegna.

1

2

1. Sommet de la gamme 911 jusqu'alors, la Carrera 2,7 litres sera bientôt supplantée en performances par la 911 Turbo. 2. La 911 poursuit sa route en version SC 3 litres "atmosphérique", parallèlement à la Turbo. Près de 100 chevaux les séparent, désormais…

PORSCHE ESPÈRE COMMERCIALISER AU MOINS 500 EXEMPLAIRES DE LA FUTURE 930 AFIN DE POUVOIR L'HOMOLOGUER EN COMPÉTITION…

énorme turbocompresseur KKK de type 3 LDZ. Pouvant délivrer jusqu'à 0,8 bar, sa vitesse de rotation est comprise entre 80 000 et 100 000 tr/min. Le moteur bénéficie, en outre, de chemises en Nikasil et de pistons forgés en alliage léger spécifiques qui tourillonnent sur quatre paliers au lieu de trois précédemment. Dans un souci de fiabilité, le taux de compression est prudemment abaissé de 8,5 à 6,5 à 1, mais il culmine facilement à 11,7 à 1 lorsque le turbocompresseur donne sa pleine mesure. Le circuit de lubrification a dû être renforcé en conséquence et ne contient pas moins de treize litres d'huile.

Après une première apparition remarquée lors du *Salon de Francfort 1973*, le prototype de la 911 Turbo est exposé au *Salon de Paris* quelques semaines plus tard. Il ne s'agit pour l'heure que d'un exemplaire d'avant-série, dont les caractéristiques techniques ne sont pas encore communiquées. La marque annonce toutefois une puissance maximale de 280 chevaux – non sans un certain optimisme – l'engin se parant d'une couleur gris métallisé du plus bel effet. Les jantes Fuchs élargies chaussées d'énormes pneumatiques Dunlop Racing, les ailes hypertrophiées et l'impressionnant aileron arrière font déjà partie de la "panoplie" propre au futur modèle de série. Le développement de la voiture se poursuit tout au long de l'année suivante. La 930 est équipée d'une boîte de vitesses à quatre rapports, étudiée tout spécialement pour encaisser le surcroît de couple délivré par la mécanique. Les suspensions dérivent étroitement de la Carrera RSR, avec un carrossage négatif du train avant accentué. Une mise au point minutieuse qui tire directement ses enseignements de la compétition. Car une RSR Turbo dispute en parallèle le Championnat du Monde des Marques durant la saison 1974. Fabriquée à quatre exemplaires seulement, cette déclinaison très sauvage concourt dans la catégorie trois litres, sa cylindrée ayant dû être réduite à 2 143 cm³ pour tenir compte de l'apport du turbo. Ce qui ne l'empêche pas de fournir jusqu'à 500 chevaux à 8 000 tr/min, et de friser les 300 km/h chrono dans des conditions optimales. La proverbiale robustesse du flat-six s'illustre une nouvelle fois de manière éclatante. La Carrera RSR Turbo réalise une excellente saison, avec pour point d'orgue une très belle seconde place arrachée aux 24 Heures du Mans, juste derrière la Matra MS 670 B victorieuse, ainsi qu'une troisième place aux 1 000 km de Spa-Francorchamps. Les *aficionados* exultent, attendant impatiemment la commercialisation de la version de série. ●

Dans sa teinte gris métallisé, la 911 Turbo affirme son caractère de sportive accomplie.

3

4

3 & 4. Outre son volumineux aileron, la 911 Turbo se distingue de ses sœurs par ses ailes "bodybuildées" et ses pneumatiques au profil impressionnant. A gauche, le modèle d'avant-série, présenté au Salon de Francfort 1973.

DOSSIER

② Évolution

Au cœur de la tourmente

La Porsche comme la Ferrari commencent leur carrière sous les plus mauvais auspices. Les effets dévastateurs du premier choc pétrolier commencent à se faire sentir et les ventes de voitures de sport sont en berne…

La BB sera contrainte d'adopter un moteur plus gros pour s'adapter à des normes anti-pollution de plus en plus contraignantes.

Sa mise au point enfin terminée, la 365 GT/4 BB est commercialisée à l'automne 1973, la version de série effectuant sa grande première lors du Salon de Paris. Le Boxer de 4 390 cm³ (81 x 71 mm) a été étudié par l'équipe de l'ingénieur Giuliano de Angelis. Alimenté par une batterie de quatre carburateurs Weber 40 IF 3 C, ce bloc est crédité de 380 chevaux CUNA à 7 200 tr/min, le couple maximal de 44 m.kg étant délivré au régime très raisonnable de 3 900 tr/min. Cette redoutable cavalerie est censée propulser les 1 445 kg de l'engin à plus de 300 km/h selon l'usine. Des données officielles qu'il convient évidemment de relativiser, mais qui reflètent bien le véritable potentiel de la BB, censée être plus rapide et plus agile que son aînée.

La voie de l'Amérique

Diffusée dans un premier temps en Europe, la nouvelle berlinette doit renoncer à l'Eldorado américain. Malgré l'importance de ce marché, Enzo Ferrari se refuse à ce qu'elle soit exportée outre-Atlantique. Les normes anti-pollution étoufferaient la puissance du moteur, et contraindraient les stylistes à l'affubler de disgracieux pare-chocs à absorption d'énergie.

La très élitiste 365 GTB/4 va donc connaître une diffusion assez discrète, et seuls 387 exemplaires sont assemblés jusqu'à l'été 1976, date à laquelle la BB 512 (5 litres + 12 cylindres) entre en scène. Maranello a dû s'incliner devant les réalités économiques, en adaptant finalement son modèle phare à la législation nord-américaine. Plus civilisée par bien des aspects, cette seconde mouture adopte un moteur plus gros, dont la cylindrée culmine à 4 942 cm³ (82 x 72 mm) afin de compenser l'inévitable perte de puissance. Conservant ses quatre carburateurs Weber, le 12 cylindres à plat revendique maintenant 360 chevaux CUNA à 6 200 tr/min, pour un couple de 43,7 m.kg atteint à 4 300 tr/min.

Si le poids a augmenté dans des proportions sensibles – 1 515 kg à vide selon le constructeur – la BB 512 bénéficie de nombreuses améliorations bienvenues. Le moteur plus généreux procure davantage de souplesse à bas-régime, et adopte enfin le carter sec qui lui faisait tant défaut, les toutes premières 365 GT/4 ayant tendance à déjauger dans les courbes prises à

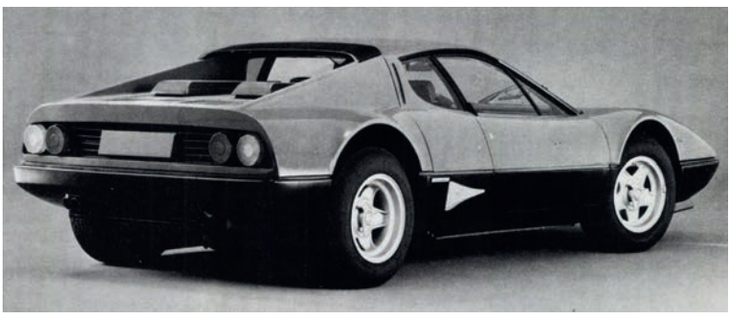
Les multiples ouïes d'aération du capot n'ont pas seulement un rôle décoratif…

Le tachymètre gradué jusqu'à 320 km/h n'est pas trop optimiste, et la zone rouge débute à 7 000 tr/min. Notez la position du levier de vitesses, légèrement décalé vers le conducteur.

très grande vitesse. Une remise à niveau salutaire qui s'accompagne de quelques retouches cosmétiques. La mode est aux appuis aérodynamiques et le bouclier avant est souligné par un timide spoiler. Des ouïes de type NACA apparaissent en amont des roues arrière – lesquelles sont chaussées de pneumatiques plus larges – tandis que le capot-moteur arbore des grilles d'aération supplémentaires. Moins "baroque" que sa devancière, la 512 se contente d'une paire de doubles feux circulaires de plus grand diamètre, chaque ligne d'échappement perdant également une sortie. L'habitacle profite de sièges redessinés plus confortables, et l'air conditionné est livré en série, ce qui n'est pas un luxe tant la mécanique dégage de calories sur de longs trajets. Bien accueilli par la clientèle, le modèle est produit à 929 exemplaires jusqu'à l'été 1981. La BB 512 troque alors ses quatre carburateurs Weber contre une injection Bosch K-Jectronic, pour se conformer à des réglementations antipollution sans cesse plus contraignantes. La puissance se maintient toutefois à un niveau honorable, atteignant 340 chevaux CUNA à 6 000 tr/min, pour un couple maximal de 46 m.kg délivré à 4 200 tr/min. Les performances accusent donc une légère baisse, contrebalancées par une consommation plus raisonnable. Les amateurs de sensations fortes pourront toujours confier leur monture au préparateur allemand Willy Koenig, qui parvient à extraire plus de 600 chevaux du gros Boxer… Ce qui ne contrarie guère la carrière de la version de série qui perdure au catalogue jusqu'à l'été 1984. A cette date, 1 007 BB 512 i sont tombées des chaînes, alors que la douairière s'efface devant l'exubérante Testarossa.

Le flat-six prend encore du muscle

La 911 Turbo commence à entrer en production en février 1975. Le flat-six revendique officiellement 260 chevaux DIN à 5 500 tr/min, et atteint son couple maximal de 34,9 m.kg à 4 000 tr/min. Jamais une 911 de série n'a bénéficié d'un groupe aussi puissant, ce qui compense allègrement un poids en légère hausse – 1 140 kg en ordre de marche – et un coefficient ➔



La 512 BB reprend les quatre feux circulaires et les quatre sorties d'échappement du prototype originel.

Un véritable dragster made in Germany. Et encore : vous n'avez que l'image. Imaginez le bruit…

La poupe de la 911 Turbo se caractérise par son énorme aileron arrière et ses ailes hypertrophiées. Sur la route, ces deux signes distinctifs vous permettront d'évaluer la menace. Le "Turbo-look" va faire jurisprudence…

aérodynamique moins flatteur que le modèle standard. La finition très luxueuse du vaisseau amiral de Zuffenhausen a de quoi surprendre. On pouvait légitimement s'attendre à une machine très spartiate, à peine civilisée. Or la 911 Turbo offre un équipement luxueux, digne des meilleures GT du moment. La climatisation automatique, le toit ouvrant, la radio-cassette stéréo – le fin du fin à l'époque – les vitres teintées ou le lave-phares sont livrés de série. Nanti de garnitures mélangeant harmonieusement cuir et drap écossais, la finition de l'habitacle fait honneur à la réputation de la marque. Les clients les plus exigeants peuvent obtenir contre supplément une sellerie tout cuir, ainsi que des poignées de porte et des entourages de vitre chromés, plus seyants que l'austère noir mat. Malgré son tarif très élevé, la 930 rencontre un vif succès. Le quota des 500 exemplaires destinés à l'homologation en compétition est rapidement dépassé et le modèle s'installe durablement dans la gamme. Une version nord-américaine limitée à 245 chevaux est introduite dès l'automne, en même temps que la direction à droite, afin de satisfaire la clientèle anglo-saxonne. La pression du turbo est portée à un bar, et de nouvelles jantes de seize pouces, initialement proposées en option, intègrent rapidement la dotation de série. Montée à partir du millésime 1976, l'assistance de freinage s'avère bien utile pour tempérer les ardeurs de ce monstre de puissance, dont le pilotage à grande vitesse nécessite un coup de volant très sûr. En à peine deux ans d'existence, la 911 Turbo s'est déjà forgé une légende plutôt sulfureuse… Porsche confirme l'orientation Grand Tourisme de la 930 en présentant la variante 3,3 l à l'automne 1977. Nonobstant une course plus importante, le flat-six de 3 299 cm³ conserve un profil super-

carré (95 x 74,4 mm) la puissance grimpant à 300 chevaux DIN à 5 500 tr/min pour un couple maximal de 41,6 m.kg atteint à 4 000 tr/min. Le nouveau bloc est équipé d'un clapet de dérivation sur la tubulure d'admission (étrenné sur les dernières 3 l) et surtout d'un échangeur air/air qui abaisse la température des gaz d'environ 60°C. Les à-coups brutaux générés par le turbo à partir de 3 500 tr/min semblent enfin domestiqués,

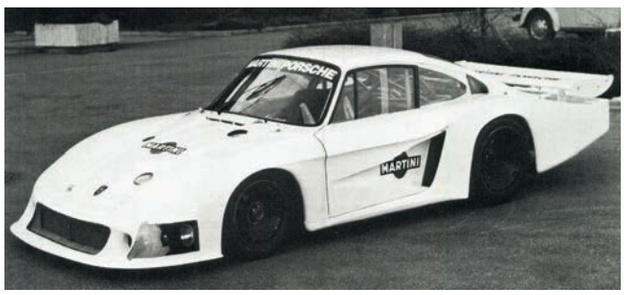
Issue de la génération Turbo, la 934 va se tailler un très beau palmarès sportif.

La pression du turbo monte aussi brutalement que celle du compte-tours. La boîte de vitesses à 4 rapports est jugée, un temps, suffisante pour exploiter tout le potentiel d'une mécanique très sauvage. Mais les clients applaudiront la sortie (un peu tardive) d'une boîte à 5 rapports.

et l'accélération se fait un peu plus linéaire. Condamnée à brève échéance, une version nord-américaine de 265 chevaux est reconduite, mais disparaît dès l'été 1979. Principale faiblesse de la voiture, le circuit de freinage est sérieusement renforcé. Les ingénieurs adaptent des disques ventilés et des étriers à quatre pistons étroitement dérivés de la mythique 917. La 930 3,3 l se distingue aisément de son aînée par la forme de son aileron "queue de baleine" redessiné, qui ne comporte plus qu'une seule grille d'aération au lieu de deux précédemment. Ce dernier a un tel succès que la marque, cédant à la demande, le propose bientôt en accessoire sur les autres 911. Il est même possible d'obtenir sur commande spéciale le fameux capot plat *Flachbau* muni de phares escamotables, propre aux 935 de compétition (*cf.* encadré). Les déclinaisons cabriolet et Targa rejoignent le catalogue en août 1986. Dans le même temps apparaît l'option "Turbo S" portant la puissance à 330 chevaux. Deux ans plus tard, la 911 Turbo adopte enfin une boîte de vitesses à cinq rapports dite "G50". Le modèle vieillissant amorce paisiblement sa fin de carrière, la génération 964 étant présentée en mars 1990 : 2 830 "3 l" et 14 476 "3,3 l" auront été assemblées depuis 1975. ●

LE RETOUR DE MOBY DICK

Fille de la compétition, la 911 Turbo va engendrer quelques monstres autrement plus effrayants. Inscrite en Groupe 4, la 934 de 1976 reste très proche de la version routière. Son bloc 3 l fournit environ 485 chevaux pour un poids limité à 1 120 kg, et les barres de torsion de la suspension originelle sont remplacées par des ressorts hélicoïdaux plus performants. Une première mouture encore assez timide – tout est relatif – qui cède bien vite sa place à l'impressionnante



935 engagée en Groupe 5, cette catégorie autorisant des modifications bien plus radicales. Complètement retravaillée sur le plan aérodynamique, la 935 revendique plus de 600 chevaux et arbore une silhouette spectaculaire qui fait rêver bien des aficionados de la marque. A tel point que son capot *Flachbau* spécifique sera proposé un temps sur la 911 de série. Mais l'escalade ne s'arrête pas pour autant, et la 935 va donner naissance à son tour à la gargantuesque Moby Dick. Cette dernière abandonne la caisse monocoque issue de la 911 au profit d'une structure tubulaire inédite, capable de digérer les 850 chevaux du flat-six gavé par deux turbos. La Moby Dick du team Kremer remporte ainsi les 24 Heures du Mans 1979, frisant les 350 km/h chrono dans les Hunaudières.

③ Au volant

Le choc des cultures

Porsche et Ferrari semblent repousser sans cesse les limites du genre, en créant des GT toujours plus performantes : les premières supercars sont en train de naître. Quarante ans plus tard, leurs prestations exceptionnelles, quoique très distinctes, font toujours sensation…

Acheter une voiture d'exception constitue en soi un acte lourd de symboles. La démarche vous sépare définitivement du *vulgum pecus*, pour qui une simple berline familiale suffit à ses déplacements quotidiens. On n'acquiert pas seulement une GT pour sa fiche technique hors du commun ou sa ligne à couper le souffle. Car le prix contribue pour beaucoup au mythe, loin de toute considération économique rationnelle. Il doit être franchement déraisonnable, scandaleux, voire indécent.

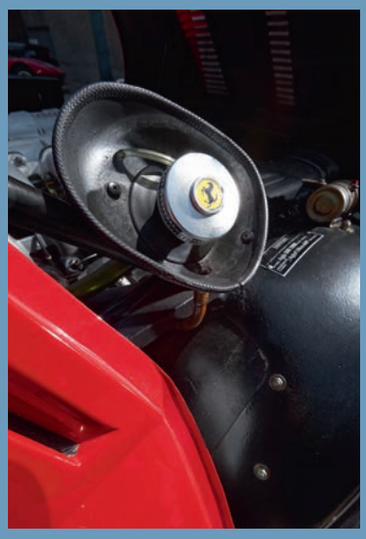
Jet-Society

Nos deux rivales de ce mois-ci ne font pas exception à la règle, même si elles sont loin d'être les plus chères de la catégorie. Au millésime 1980, la sublime 512 BB proposée par Charles Pozzi vaut 330 000 F au catalogue français, contre "seulement" 183 000 F pour une plus raisonnable 308 GTB. Diffusée par Sonauto, la Porsche 911 Turbo est pour sa part tarifée 275 100 F, la 911 SC d'entrée de gamme étant vendue 155 300 F (presque moitié moins…), et la récente 928 S, 229 800 F. L'élégante Maserati Bora en fin de carrière coûte, elle, 270 500 F. et Lamborghini remporte la palme de l'extravagance avec la baroque Countach LP 400 S, qui s'affiche avec arrogance à 350 000 F. L'anecdotique BMW M1 encore plus chère (353 000 F) ne rencontre pas un franc succès, tandis que la bestiale De Tomaso Pantera GTS, moins raffinée, s'offre à 177 500 F. Unique sportive nationale, l'Alpine A 310 V6 (98 700 F) résiste encore et toujours à l'envahisseur romain. Soucieux de sa respectabilité, le notable de province lui préférera sans doute les charmes discrets de la grosse Renault 30 TX (69 100 F) dotée du même moteur, haut de gamme hexagonal par excellence…

Un chef-d'œuvre d'équilibre

Le propriétaire de la 512 BB i, industriel renommé, sportif de haut niveau et play-boy à ses heures, a hérité de l'usine qui porte son nom, qu'il gère avec →

Si la Ferrari l'emporte en vitesse pure, les deux monstres sacrés font pratiquement jeu égal en accélération.



L'adoption de l'injection rend la Ferrari 512 plus facile à vivre au quotidien, la consommation accusant, en outre, une baisse sensible.

Caractéristiques techniques

Ferrari 512 BB i (1982)

COQUE ET SUSPENSION

Châssis tubulaire avec cellule centrale à caissons. Eléments de carrosserie en acier, aluminium et polyester. **Suspension** à roues indépendantes, triangles superposés, barre stabilisatrice et combinés ressorts/amortisseurs à l'avant, trapèzes superposés, barre stabilisatrice et doubles combinés ressorts/amortisseurs à l'arrière. **Freins** à disque ventilés et assistés sur les quatre roues. **Direction** à crémaillère.
Pneumatiques : 240/55 VR 15.

MOTEUR

12 cylindres en position centrale arrière, 4 942 cm³, 82 x 78 mm. Vilebrequin à sept paliers. **Tx de comp. :** 9,2 à 1. Bloc et culasse en alliage léger, double arbre à cames en tête par rangée de cylindres, distribution par chaînes. Graissage sous pression par carter sec. **Alimentation** par injection Bosch K-Jectronic. Refroidissement par eau. **Puissance maxi** : 340 chevaux DIN à 6 000 tr/min, 46 m.kg à 4 200 tr/min. **Transmission :** propulsion. **Boîte de vitesses** mécanique à cinq rapports synchronisés. Embrayage bi-disque à sec.

DIMENSIONS, POIDS ET PERFORMANCES

L x l x h x emp. : 4,40 x 1,83 x 1,12 x 2,50 m.
Voies AV/AR : 1,50 m/1,56 m.. **Poids à vide :** 1 580 kg.
Vitesse maxi : 280 km/h.

Deux autoroutières idéales, taillées pour les grands espaces et les grandes courbes.

CHARLES COLLIN

"L'exemplaire que nous proposons à la vente est une 512 BB i de 1982 qui totalise seulement 44 000 km depuis sa sortie d'usine"

On ne présente plus le responsable de Cecil Cars, qui nous a confié la très belle BB de ce comparatif : *"La première « grande » Ferrari routière à moteur central arrière est en train de revenir en force sur le marché. Les amateurs redécouvrent les qualités intrinsèques de ce grand classique de la marque, son architecture ayant influencé nombre de modèles ultérieurs, jusqu'à la récente F 430. L'exemplaire que nous proposons à la vente est une 512 BB i de 1982 qui totalise seulement 44 000 km depuis sa sortie d'usine, disposant encore de sa très belle sellerie d'origine, avec ses fameux sièges signés Ermenegildo Zegna. Un peu plus abordable que la version à carburateurs, cette troisième et dernière série est de plus en plus recherchée. Facile à vivre et plutôt fiable – l'injection Bosch a très bonne réputation – elle ne nécessite pas de réglages fastidieux. Sa conduite s'avère très agréable, notamment en ville, où le Boxer fait preuve d'une souplesse surprenante."*

Cecil Cars, 31, rue de Bizon, 91 340 Ollainville
Tél. 01 64 90 21 70, www.cecil-cars.com.

LA BB À INJECTION ACCÉLÈRE DE 0 À 100 KM/H EN À PEINE MOINS DE SIX SECONDES...

maestria. Un véritable bourreau de travail qui a transformé l'entreprise familiale en un groupe puissant et prospère, craint de ses concurrents, à l'instar de sa marque fétiche. Il n'a d'ailleurs jamais roulé autrement qu'en Ferrari. Depuis vingt ans, tous les modèles les plus prestigieux de Maranello ont défilé dans son garage. De la gracile 250 GT Lusso à la 365 GTB 4 Daytona, en passant par l'une des toutes premières 512 BB, qu'il vient juste de changer pour la nouvelle version à injection. Un sacrilège, selon les puristes qui regretteront l'abandon des sacro-saints carburateurs Weber. Perdant vingt chevaux théoriques dans l'opération, le V12 Boxer ne développe plus "que" 340 chevaux, une puissance toujours aussi impressionnante face à ses principales concurrentes du moment, ce que les mêmes puristes omettent également de préciser. L'adoption de l'injection électronique Bosch offre en outre un niveau de fiabilité rarement atteint sur une Ferrari. Cette dernière n'a plus à redouter la jungle urbaine et ses inévitables embouteillages qui provoquaient l'engorgement des carburateurs. Ainsi gréée, la BB peut se targuer d'une vitesse de pointe "réelle" de 280 km/h, lorsque les premiers exemplaires à carburateurs étaient crédités d'un très optimiste 300 km/h. La BB à injection accélère de 0 à 100 km/h en à peine moins de 6 secondes, le 400 mètres départ arrêté étant abattu en 13,7 secondes et le 1 000 mètres en 24,6 secondes. Malgré ses 375 chevaux officiels, la spectaculaire Lamborghini Countach ne se montre pas beaucoup plus véloce. Très agréable à vivre, la troisième version de la BB profite d'une finition un peu plus avenante que ses devancières. L'habitacle s'avère plutôt chaleureux, compensant la présentation un peu triste de la planche de bord, fort bien dessinée au demeurant. L'air conditionné tempère efficacement les calories dégagées par l'imposante mécanique, ce qui est loin d'être un luxe. Un confort presque "moderne" qui permet de pleinement apprécier le potentiel du fabuleux Boxer, contraint de se plier à des normes antipollution de plus en plus sévères. Ce qui pouvait d'ailleurs sembler regrettable il y a trente ans apparaît presque comme un avantage aujourd'hui. Assagi, le V12 délivre sa puissance de manière plus linéaire, et s'adapte beaucoup mieux aux conditions de circulation actuelles et ses limitations de vitesse draconiennes. Autoroutière née, la BB n'est pas en reste sur le réseau secondaire. Sa répartition des masses – 43 % sur l'avant et 57 % sur l'arrière – alliée à sa relative compacité lui procurent une maniabilité certaine sur route sinueuse. Bien sûr, les 1 500 kg de l'engin se font sentir dans des enchaînements de virages serrés, et il ne faut pas la confondre avec une petite Dino, bien plus agile de ce point de vue. →

PAUL GEIGER

"Que dire de ce monument des années 1980 ? La 911 Turbo, c'est un véritable déferlement de puissance, vraiment difficile à exploiter dans certaines circonstances."

Fervent amateur de la firme de Zuffenhausen, Paul Geiger a possédé nombre de modèles d'exception, avant de se passionner pour la 911 : *"J'ai toujours apprécié les voitures puissantes et rapides. J'ai commencé par une bouillante Sunbeam Tiger que je possède d'ailleurs toujours, avant de passer aux Porsche. J'ai acheté cette 930 en mars 2014, après avoir débuté avec une Carrera 2,7 l. Il s'agit d'une 3,3 l de 1986, vendue neuve à l'époque par Sonauto. Elle présentait un bel état d'origine, et surtout elle n'avait jamais été accidentée. Je l'ai confiée à Philippe Cavaille, le spécialiste Porsche bien connu, qui en assure l'entretien depuis. Que dire de ce monument des années 1980 ? La 911 Turbo, c'est un véritable déferlement de puissance, vraiment difficile à exploiter dans certaines circonstances. L'autoroutière idéale qui pousse très, très fort, mais dont les freins se montrent heureusement à la hauteur... Ma Carrera 2,7 l, que j'apprécie également beaucoup, est bien mieux adaptée aux petites routes sinueuses. Deux 911 à la philosophie complètement opposée, mais parfaitement complémentaires"*.

LA VERSION 3,3 L PASSE DE 0 À 100 KM/H EN 5,7 SECONDES...

La 930 pèse près de 200 kg de moins que la BB qui culmine à plus de 1 500 kg en ordre de marche. Un handicap qu'elle compense par une puissance supérieure.

Caractéristiques techniques

Porsche 911 Turbo 3,3 l (1986)

COQUE ET SUSPENSION

Caisse autoporteuse. **Carrosserie** en acier. **Suspension** avant et arrière à roues indépendantes, barres de torsion longitudinales et jambes élastiques, barres stabilisatrices et amortisseurs télescopiques. **Freins** à disque assistés sur les quatre roues, ventilés à l'avant. **Direction** à crémaillère. **Pneumatiques :** 225/55 VR 16 (avant) et 225/50 VR 16 (arrière).

MOTEUR

Six cylindres à plat en porte à faux arrière, 3 299 cm³, 95 x 74,4 mm. Vilebrequin à quatre paliers. **Tx de comp. :** 7 à 1. Bloc et culasse en alliage léger, un arbre à cames en tête par rangée de cylindres, distribution par chaînes. Graissage sous pression par carter sec. **Alimentation** par injection Bosch. Suralimentation par turbocompresseur KKK 3 LDZ. Refroidissement par air. **Puissance maxi :** 300 ch DIN à 5 500 tr/min, 41,6 m.kg à 4 000 tr/min. **Transmission :** propulsion. **Boîte de vitesses** mécanique à quatre rapports synchronisés. Embrayage monodisque à sec.

DIMENSIONS, POIDS ET PERFORMANCES

L x l x h x emp. : 4,29 x 1,77 x 1,31 x 2,27 m. **Voies AV/AR :** 1,43 m/1,50 m. **Poids à vide :** 1 340 kg. **Vitesse maxi :** 260 km/h.

La BB marque cependant un net progrès face à la mythique Daytona, toujours plébiscitée par une frange très conservatrice de la clientèle traditionnelle de Maranello. Jalon historique, la rationnelle BB a su inscrire sa propre légende, grâce à son comportement routier équilibré et homogène. Une fois n'est pas coutume, nous pouvons même la considérer comme une alternative "raisonnable" à la très sauvage 911 Turbo, autrement plus intimidante…

Un fauve difficile à dompter

Homme d'affaires pressé, sportif de haut niveau, le propriétaire de la 930 est à l'apogée de sa carrière et vole de succès en succès. Un véritable bourreau de travail qui a mené un parcours sans faute, au même titre que sa marque fétiche. Il a acheté vingt ans auparavant l'une des toutes premières 911, alors qu'il n'était encore qu'un jeune loup aux dents longues. Un modèle prometteur, mais très délicat à conduire, qu'il n'a pas d'ailleurs conservé très longtemps. La réussite aidant, bien d'autres Porsche lui ont succédé depuis, toujours plus puissantes et plus rapides. Des 911 S 2,2 l et 2,4 l aux Carrera RS 2,7 l, notre homme a possédé successivement toutes les versions les plus performantes du catalogue de Zuffenhausen. Lui qui aurait pu se laisser tenter par la nouvelle 928 S (trop futuriste à ses yeux) est pourtant resté fidèle à la seule et unique Porsche qui l'inspire, l'irremplaçable 911. Aboutissement de la légendaire lignée, la 930 comble ainsi ses désirs les plus inavouables. A commencer par ses prestations à couper le souffle : la version 3,3 l atteint près de 260 km/h en vitesse de pointe. Elle passe de 0 à 100 km/h en 5,7 secondes et abat le 400 mètres départ arrêté en 13,7 secondes, et le 1 000 mètres en 24,2 secondes. La 930 se révèle donc un peu moins rapide en vitesse pure que sa rivale transalpine, même si elle revendique des accélérations tout aussi exceptionnelles. Sensiblement assagie, la 911 Turbo 3,3 l se veut un peu plus policée que sa devancière. Elle n'en demeure pas moins une sportive radicale, un peu à l'étroit dans le costume d'une grosse GT, rôle qu'elle abandonne bien volontiers à l'opulente 928, plus consensuelle. Et c'est là tout le paradoxe de la 930, qui ne se départ pas d'une certaine froideur typiquement germanique. Sa belle teinte gris métallisé, qui lui sied si bien, et son habitacle tout de noir vêtu jouent la carte de la sobriété, mais ses passages de roue hypertrophiés et son monstrueux aileron trahissent cependant son caractère explosif. Confortablement installé à son bord, son heureux propriétaire pourrait presque l'utiliser comme un simple *daily driver*, s'il prend soin toutefois de ne pas dépasser pour ses déplacements quotidiens le cap fatidique des 2 500 tr/min. Au-delà, la puissance déboule alors sans crier gare et les 300 chevaux du flat-six se réveillent avec une rare violence. Le train avant se déleste soudainement, la voiture se cabre sur ses énormes pneus arrière tandis que l'aileron tente de plaquer au sol les roues motrices pour conserver un peu d'adhérence. Une sensation enivrante qui risque fort de surprendre le néophyte, même dans cette version 3,3 l soi-disant aseptisée. Certes, l'accélération se contrôle beaucoup mieux que sur la 3 l, le montage du fameux *wastegate* permettant de dompter la brutalité du turbo et de réduire son temps de réponse. Et au besoin, les freins empruntés à la défunte 917 stoppent les élans du fauve sans faiblir, ce qui n'était pas le cas de l'ancienne mouture, assez difficile à maîtriser. Moins agile qu'une version atmosphérique, la 930 n'est donc pas la 911 la plus polyvalente qui soit, loin s'en faut. Taillée pour les grands espaces et les autoroutes d'outre-Rhin – après tout, elle a été conçue pour cela – elle deviendra bien vite épuisante à piloter sur des petites départementales tortueuses, où son conducteur devra rester très vigilant pour contenir sa puissante débordante. Caractérielle, imprévisible, mais tellement attachante en définitive… ●

Le gros aileron de la Porsche permet de ventiler efficacement le turbocompresseur, particulièrement généreux en calories.

④ Guide d'achat

Le prix de la perfection

Deux modèles d'exception parmi les plus chers du marché, faisant appel au meilleur de la technologie de l'époque : aujourd'hui comme hier, la Porsche comme la Ferrari exigent un entretien coûteux en rapport avec leur pedigree.

Boudées il y a quelques années encore, la Porsche 911 Turbo et la Ferrari BB faisaient pâle figure face leurs aïeules des années 60, jugées beaucoup plus glamour par les amateurs. La cote des Daytona et des 911 Classic ayant explosé depuis, les aficionados s'intéressent à nouveau à ces icônes des années 1970-1980, dont les performances hors du commun n'ont pas pris une ride. Le Porschiste convaincu privilégiera bien sûr la 930 3 l, brutale et sans concession, lui prodiguant son lot de sensations fortes. Un bel exemplaire se négocie dans une fourchette comprise entre 150 000 et 200 000 €. La 3,3 l plus répandue oscille entre 90 000 et 100 000 €, voire 120 000 € pour les ultimes voitures équipées de la boîte de vitesses à cinq rapports. On n'ose même pas évoquer la valeur du cabriolet, objet de passion extrêmement convoité aujourd'hui. Les annonces des marchands spécialisés et les résultats des dernières ventes aux enchères démontrent que ces modèles ont assurément le vent en poupe. Certains exemplaires, conservés dans un état d'origine exceptionnel, voire parfaitement restaurés, se vendent à des prix bien plus élevés. Même cas de figure pour la Ferrari. Ainsi, une peu courante 365 GT/4 BB dépasse aisément les 500 000 €, les 512 BB et BB i, plus faciles à vivre, à peine moins. Là encore, ces estimations demeurent pour le moins théoriques. Difficile de suivre un marché spéculatif en constante hausse qui défie toute logique…

Pour donner le meilleur d'elles-mêmes, ces deux bêtes de race nécessitent un entretien rigoureux, effectué par des spécialistes reconnus…

Grosses chaleurs

Construite avec le plus grand soin, la Porsche 911 se prévaut d'une excellente réputation de robustesse, plutôt justifiée. Si la 930 s'avère étonnamment fiable en regard de sa complexité mécanique, elle se révèle tout de même bien plus délicate qu'une Carrera atmosphérique contemporaine. Le flat-six travaille très à l'étroit dans le compartiment moteur, et le turbocompresseur génère une importante chaleur, mettant à mal la longévité des périphériques. L'entretien doit donc être effectué avec une plus grande vigilance qu'un modèle standard et ne souffre d'aucune négligence. Vital pour la longévité de l'ensemble, le refroidissement est à surveiller de près, et le légendaire aileron "queue de baleine" n'est pas là que pour la frime… Largement calculée pour encaisser la puissance du moteur, la boîte de vitesses à quatre rapports est solide – on la retrouve d'ailleurs sur la 935 de compétition – et se montre très endurante à l'usage. Une utilisation un peu rude pourra en revanche user prématurément des synchros souvent brutalisés. La peu courante transmission G 50 est réputée plus douce, procurant un ressenti plus "moderne". Les trains roulants mis à rude épreuve nécessitent un réglage très fin pour retrouver une précision de conduite optimale. Il ne faut pas hésiter à sélectionner des composants de meilleure qualité, tant au niveau des amortisseurs que de la monte pneumatique. Talon d'Achille proverbial de la version 3 l, le système de freinage fait souvent l'objet d'améliorations, beaucoup de propriétaires aimant tâter du circuit. La 3,3 l ne présente a contrario aucune faiblesse de ce point de vue, grâce à ses disques empruntés à la 917.

La nouvelle caisse de la série H, commune aux Carrera, résiste plutôt bien aux attaques de la corrosion : en 1975, en effet, l'usine commence à assembler ses voitures avec des tôles galvanisées (moins sensibles à la rouille). La 930 vieillit donc honorablement, peu d'entre elles ayant été exposées aux intempéries. Ce

L'amateur peut compter sur un réseau officiel très actif, Porsche comme Ferrari pouvant fournir de nombreuses références, au besoin.

qui ne signifie pas pour autant qu'elles aient vécu une existence paisible. Victime d'un choc, le châssis a pu souffrir des séquelles d'une réparation hâtive. De même, la peinture exposée aux projections de gravillons à grande vitesse est souvent bien fatiguée. Ici encore, les multiples enjoliveurs de plastique ne sont pas là par hasard, et la réfection de l'ensemble risque d'entraîner de fortes dépenses. De bonne facture, la sellerie et les divers accessoires font honneur à la réputation de la marque, mais ne sont pas indestructibles pour autant. Les plastiques peuvent se fendre après une longue exposition au soleil, et les cuirs se craqueler avec l'âge. Rien de plus normal, mais un budget conséquent est à prévoir en cas de réfection. Heureusement, beaucoup d'éléments d'accastillage sont disponibles en neuf auprès de l'usine, la structure *Porsche Classic* relançant régulièrement des refabrications en fonction de la demande. A un prix évidemment en rapport avec le standing de la firme badoise, on n'a rien sans rien… L'entretien et la réfection des organes mécaniques ne posent pas plus de soucis : le réseau officiel se montre à la hauteur et nombre de spécialistes indépendants connaissent bien le modèle.

Une diva qui se mérite

Comme toujours chez Ferrari, et au risque de se répéter, la berlinette ne donnera le meilleur d'elle-même qu'au prix d'un entretien rigoureux et fatalement onéreux. Malgré son âge respectable – trente ans pour les plus récents exemplaires – le modèle se révélera paradoxalement plus fiable aujourd'hui qu'au temps de sa splendeur. Les spécialistes expérimentés ont davantage de recul sur le monstre sacré, pouvant remédier d'autant plus efficacement à ses sautes d'humeur. Le 12 cylindres Boxer s'avère globalement robuste, mais sa très grande sophistication nécessite des révisions rapprochées, notamment au niveau des vidanges (5 000 km pour le moteur et 15 000 km pour la boîte). Il est équipé de courroies de distribution – une innovation pour le constructeur – qui doivent être remplacées impérativement tous les 40 000 km et systématiquement sur un véhicule longuement immobilisé, afin d'éviter toute casse intempestive. Il faut préciser que l'intervention contraint à sortir le bloc-moteur, imposant autant d'heures de main-d'œuvre supplémentaires. Le bon réglage des carburateurs et de l'allumage est primordial pour ne pas engorger le moteur, et maintenir la consommation dans des limites raisonnables. Le système de refroidissement largement dimensionné assume sa tâche sans faiblir, dans la mesure où le circuit n'est pas entartré. La boîte de vitesses et l'embrayage bi disque sont durement sollicités par le couple du Boxer. Réputé très fragile, ce dernier aura tôt fait de rendre l'âme s'il est maltraité par un pied non exercé. Ainsi, les démarrages en côte sont particulièrement délicats pour le néophyte qui doit veiller à ne pas faire patiner inconsidérément l'embrayage.

Le châssis tubulaire traverse bien les années, mais comme sur la Porsche, il convient de traquer les traces d'accident qui ont pu l'endommager. Les éléments en polyester tiennent plutôt bien dans le temps, et la carrosserie n'a généralement pas trop pâti de la corrosion, ces autos étant rarement "stockées" dehors. En bonne GT, la BB relativement lourde met à mal ses trains roulants, naturellement très sollicités. Les amortisseurs Koni montés d'origine s'usent vite et les fameux pneus Michelin TRX, très chers, ne sont pas toujours faciles à retrouver. Le circuit électrique typiquement transalpin peut poser problème s'il a été bricolé par le passé et la boîte à fusibles génère quelquefois des faux contacts. Un point à surveiller de près pour rouler l'esprit tranquille.

Ainsi, certains accessoires s'avèrent capricieux lorsqu'ils sont exposés à une trop grande humidité, telle la commande des phares escamotables qui refuse parfois tout service sous une forte pluie. Il faut apprendre à vivre avec…

L'unique essuie-glace à pantographe a tendance à se décoller lorsque la voiture roule au-delà des 200 km/h. Les matériaux qui garnissent l'habitacle ne brillent pas non plus par leur grande qualité, avec une profusion de plastiques noirs, peu flatteurs, typiques de l'époque, qui se décolorent sous l'action du soleil. Une mention particulière pour les très beaux sièges stylisés signés Ermenegildo Zegna qui n'équipent hélas que la dernière série à injection. La disponibilité en pièces détachées n'est peut-être pas aussi bonne que celle de la Porsche, mais nombre d'éléments mécaniques peuvent être commandés à l'usine. La situation a d'ailleurs beaucoup évolué ces dernières années, le département *Ferrari Classiche* se révélant de plus en plus actif : "*Le prix s'oublie, mais la qualité reste*", pour paraphraser le regretté Michel Audiard… ●