



UNE BELLE AVEC UN POSTÉRIEUR DE BÊTE !

Cette Belle est entrée dans ma vie en février 2014 par un froid matin d'hiver. Ayant déjà une 964 cabriolet de 1993 et une 911 T de 1973, je voulais un modèle intermédiaire entre ces deux dates, et la turbo type 930 me paraissait la plus désirable dans mon budget. Lors de la Coupe des Alpes 2013 ou je côtoyais Marc de Siebenthal, connu comme le roi de la 911 en Suisse Romande (et plus loin encore), je lui faisais part de mon idée. Six mois plus tard, Marc m'appela pour m'annoncer qu'il avait une 930 turbo de janvier 1986 à vendre et qu'il connaissait bien la voiture pour me la recommander. Je fonçais chez lui à Aclens pour découvrir cette Belle couleur vert foncé aux cuirs beige coincée entre deux voitures de circuits ; impossible de m'asseoir dedans pour commencer à rêver éveillé !!

Cette belle Porsche 930 avait appartenu à deux propriétaires de Suisse Romande, le dernier étant décédé une année plus tôt et la voiture mise en vente par sa famille. Marc m'expliqua que la voiture était très saine et qu'il l'entretenait depuis plus de 15 ans. Conscient que ce genre de circonstance était rare, je décidais de conclure l'affaire immédiatement.

Ce n'est que 3 mois plus tard (Marc est plus rapide sur la route que dans son atelier !) et sous une pluie battante que je pu récupérer la Belle qui avait un postérieur encore plus large que dans mon souvenir ! Quel fessier ! Malheureusement, le dossier de factures et les documents des 30 dernières années ne suivirent pas, ayant été jetés par la sœur du dernier propriétaire qui avait vendu la voiture.

Dans la famille depuis bientôt trois ans, cette Belle affiche 132'000kms, dont environ 4'000kms avec moi. Nous avons découvert ensemble la Coupe des Alpes 2014 (et l'avons gagné par équipe !) et le Trophée en Corse 2016. La conduire est un vrai bonheur car elle est collée au sol grâce à ses grosses roues, à son fessier démesuré et accélère comme une Bête ! En dessous de 2000 tours, il ne se passe pas grand-chose, mais quand le turbo intervient, vous ressentez alors le fameux ``coup de pied au cul'' qui l'a rendu fameuse depuis sa sortie en 1975. Tout est d'origine, elle fonctionne comme une horloge, accepte de se promener comme de dévorer une route Corse à 150km/h, freine comme une Porsche et a l'option toit ouvrant. Un seul regret, le grand débattement du levier de vitesse. Sa suivante, la 964 saura gommer ce défaut.



UNE BELLE AVEC UN POSTÉRIEUR DE BÊTE !

Avant de partir en Corse, je l'ai confiée au garage Porsche à Genève pour une vérification totale et l'établissement d'un certificat d'authenticité. Verdict du spécialiste : excellent modèle, bien conservé et entretenu. Ce qui n'empêcha pas la facture de monter à + de €5'000 pour divers pièces/joints qui sont à changer avec le temps. ``Quand on aime, on ne compte pas'' mais quand on en aime plusieurs, il vaut mieux savoir compter !!

Nous sommes ensuite descendus à St-Tropez pour participer au Paradis Porsche mi octobre. Bien que déçu de ne pas voir plus de Porsches anciennes, cela fait quand même plaisir de découvrir +500 Porsches réunies sur le parking du port (956, 911, Cayman, Boxster et autres 2 portes). Ma Belle au gros fessier était toute simple et anonyme fasse à toutes les GT3, GT2, RS et autres bolides plus récents. Mais au moins est-elle exposée au Musée Porsche à Stuttgart ! Et oui, exactement la même, extérieur comme intérieur, et je me suis senti très fier en la découvrant au dernier étage du musée, juste à côté de celle offerte à Mme Ferry Porsche pour son anniversaire.

La 930 Turbo est la 911 qui a été fabriquée le plus longtemps sans vrai changement, entre 1975 et 1989. Née en 3L 260CH avec une boîte 4 vitesses, elle passa en 1977 à 3.3L et 300CV et ne reçut la boîte 5 que pour sa dernière année en 1989. C'est d'ailleurs pour cela que la cote de celle en boîte 5 est un peu plus élevée car elle est plus rare. Mais les puristes disent préférer la boîte 4 dont les rapports sont plus longs : imaginez que vous descendez la 1ère en entrée de virage, prenez votre virage en 1ère passez la 2ème vers 60km/h en sortie de virage pour rester sur le même rapport jusqu'à 140km/h ! Il faut juste faire attention à avoir les routes avant droites en ré-accélération à fond sur le 2ème rapport, sinon vous risquez le tête à queue ! Cette boîte 4 est géniale pour les routes sinueuses. Bien sûr, aujourd'hui, avec le double embrayage et les palettes au volant, c'est un autre monde, mais ma Belle 930 qui affiche plus de 30 ans tient encore bien la comparaison !

Si je peux donner un conseil à ceux qui aiment la 911, craquez pour le modèle 930, vous ne le regretterez pas. A chaque fois que je la regarde, je la trouve toujours aussi belle !!