
2012 Porsche 911 / 997 Turbo

Lot sold	USD 216 417 - 324 626 CHF 200 000 - 300 000 (listed)	Drive	LHD
Year of manufacture	2012	Condition	Used
Chassis number	WP0CD2A90CS7732	Location	
Number of seats	2	Fuel type	Petrol
Drivetrain	2wd	Exterior colour	Other
Lot number	37		

Description

2012 Porsche 997 Turbo S Edition '918 Spyder' Cabriolet
Chassis no. WP0CD2A90CS773263

Much of the Porsche 911's development had resulted from the factory's racing programme, and it was the then Group 4 homologation rules, which required 400 road cars to be built, which spurred the development of 'Project 930' - the legendary 911 Turbo. In production from April 1975, the Turbo married a KKK turbocharger to the 3.0-litre Carrera RSR engine, in road trim a combination that delivered 260bhp for a top speed of 155mph. But the Turbo wasn't just about top speed, it was also the best-equipped 911 and amazingly flexible - hence only four speeds in the gearbox - being capable of racing from a standstill to 100mph in 14 seconds. But what set the 911 Turbo apart from its peers was the effortless way this stupefying performance was delivered.

The Turbo's characteristic flared wheelarches and 'tea tray' rear spoiler had already been seen on the Carrera model, while the interior was the most luxurious yet seen in a 911, featuring leather upholstery, air conditioning and electric windows. More refined than hitherto yet retaining its high performance edge, the Porsche 911 Turbo sold in the thousands, becoming the definitive sports car of its age.

Representing a major step forward, the Type 996 version, introduced in 1997, really did justify its maker's claims to be 'all new'. With the 996's introduction, Porsche finally adopted water cooling for

the flat-six engine, which remained behind the rear wheels of a car that shared no panels with its immediate predecessor and was longer, wider, and higher than before. Devotees of the 911 Turbo had to wait a few years before they could get their hands on the 996 version, which did not arrive until the autumn of 1999. The new 3.6-litre Turbo engine was derived from that of the GT3 sports-racer, featuring twin turbochargers, and now developed its maximum of 414bhp at a relatively low (for a sports car) 6,000 revs, with 413lb/ft of torque available from 2,700 to 4,600rpm. As usual, the Turbo was styled more aggressively, with a wider body, broader rear wing, and air intakes in the front bumper and ahead of the rear wheels. Like its predecessor, the new Turbo was only available with four-wheel drive.

Not surprisingly, given the Type 996's wholesale re-engineering, the successor Type 997 - introduced in 2004 - represented evolution rather than revolution, the most significant changes being to the interior and exterior styling. The latter marked a welcome return to the 911's traditional oval headlights, and the interior too was more classic 911 than that of the outgoing 996. The base 3.6-litre engine remained essentially the same as the Type 996's, while the more expensive 'S' models came with a more powerful 3.8-litre unit. The Turbo, though, kept the '3.6', which now featured Variable Turbine Geometry (VTG) turbo-chargers for better throttle response. There was also a new four-wheel drive system, similar to the one found in the Cayenne. As is the case with many modern auto 'boxes, Porsche's Tiptronic got the Turbo off the line quicker than the manual-transmission version, the former racing to 100km/h in 3.7 seconds compared with the latter's 3.9.

In developing the Type 997, Porsche had started with the more challenging cabriolet version, reasoning that if the open car could be made sufficiently stiff, the coupé would easily achieve the required rigidity. The Turbo Cabriolet was announced in May 2007, with deliveries commencing in September of that year. Open cars typically suffer an inferior performance when compared with their closed cousins, but not the Turbo Cabriolet, which gave next to nothing away to the Type 997 Coupé, its maximum speed being around 310km/h (193mph).

Introduced in 2010, the Turbo S was a fully optioned model equipped with the PDK dual-clutch gearbox and sports exhaust as standard. It also featured re-engineered turbochargers and came with an additional 30 horsepower on tap, bringing the total to 516bhp.

In a shrewd marketing move, Porsche announced a special edition of this already special car: the Turbo S Edition 918 Spyder, which was offered as an optional extra for buyers of its eponymous petrol/electric plug-in hybrid hypercar. The Turbo S Edition 918 Spyder featured exterior and interior design elements echoing the 918 Spyder's styling. These included similar exterior colours; carbon-fibre elements inside and out; and numerous acid-green accents on items such as the brake callipers, illuminated sill plates; interior stitching; and instrument cluster needles. Other noteworthy features included Porsche carbon ceramic brakes, centre-lock wheels, Sport Chrono package, adaptive sport seats, and full leather trim, while a badge on the Edition 918 Spyder's glove compartment door carried the same production number as the customer's 918 Spyder. Deliveries commenced in 2011.

We are advised that the Turbo S Edition 918 Spyder Cabriolet offered here is one of only 43 of these soft-top models produced. A United States model delivered new to Hawaii, the car has covered only 4,850 miles (approximately 7,800 kilometres) and is presented in effectively 'as new' condition throughout.

One of the fastest open sports cars ever produced, this stunning Turbo S Edition 918 Spyder Convertible is offered US title, window sticker, pouch and manuals. Swiss registration has been applied for.

Porsche 997 Turbo S Edition '918 Spyder' 2012
Châssis n° WP0CD2A90CS773263

Un des 43 cabriolets construits
Livrée à Hawaii
4 850 miles (environ 7 800 kilomètres) d'origine
Comme neuve
Certificat d'authenticité

La majeure partie des améliorations apportées à la 911 venait de l'expérience en compétition de l'usine et ce sont les règles d'homologation du Groupe 4 exigeant 400 versions routières qui ont amenées à la mise au point du « projet 930 » - la légendaire 911 Turbo. Produite à partir d'avril 1975, la Turbo associait un compresseur KKK au moteur 3 litres de la RSR, un cocktail qui en version route offrait 260 ch pour une vitesse de pointe de 250 km/h. Mais la Turbo n'offrait pas seulement une vitesse de pointe, c'était aussi la mieux équipée des 911 et la plus souple d'où sa transmission à seulement quatre rapports capable d'accélérer de 0 à 100 km/h en 14 secondes. Mais ce qui faisait de la 911 Turbo une voiture à part face à ses concurrentes c'était la facilité stupéfiante avec laquelle elle prodiguait ses performances.

Les ailes boursoufflées et l'aileron « plateau télé », si typiques de la Turbo, avaient déjà été vus sur la Carrera, alors que l'intérieur était le plus luxueux jamais trouvé sur une 911, avec sellerie cuir, air conditionné et vitres électriques. Modèle le plus raffiné de Porsche jusqu'alors tout en offrant le summum en matière de performances, la Turbo se vendit par milliers, devenant la sportive ultime de son époque.

Évolution décisive, le type 996 dévoilé en 1997, justifiait pleinement l'affirmation « entièrement nouvelle » de son constructeur. Avec la 996, Porsche passait finalement au refroidissement par liquide pour son six cylindres qui restait derrière les roues arrière d'un modèle qui ne partageait aucun panneaux avec son prédécesseur et n'était ni plus long, ni plus large, ni plus haut qu'auparavant. Les inconditionnels de la 911 Turbo durent attendre quelques années avant de poser la main sur la version 996, qui n'arriva qu'à l'automne 1999. Le nouveau moteur 3,6 litres Turbo était dérivé de celui de la GT3 de compétition, à double turbo développant désormais une puissance maximale de 414 ch à un régime relativement bas (pour une sportive) de 6 000 tr/min, avec un couple de 413 lb/ft (57 mkg) disponible de 2 700 à 4 600 tr/min. Comme d'habitude, la Turbo affichait un style plus agressif avec une carrosserie plus large, des ailes arrière gonflées et une entrée d'air dans le bouclier avant et devant les passages de roues arrière. Comme sa devancière, la nouvelle Turbo n'était proposée qu'en quatre roues motrices.

Comme on pouvait s'y attendre, du fait que le type 996 était un renouvellement complet, son successeur le type 997 dévoilé en 2004 était plutôt une évolution qu'une révolution, les changements les plus significatifs concernant l'intérieur plus que l'extérieur. Celui-ci marquait un retour bienvenu aux traditionnels phares ronds de la 911 à la place des phares ovales et l'intérieur était également plus 911 classique que celui de la 996. Le moteur 3,6 litres restait globalement le même que sur le type 996, alors que les modèles S, plus chers, étaient équipés du 3,8 litre plus puissant. La Turbo restait pourtant fidèle au 3,6 litre qui recevait désormais deux turbocompresseurs dotés de turbine à géométrie variable (VTG) pour une meilleure réponse à l'accélérateur. Il y avait également un nouveau système de transmission aux quatre roues, similaire à celui trouvé sur le Cayenne. Comme c'est souvent le cas avec les boîtes automatiques modernes le Tiptronic de Porsche emmenait la Turbo plus rapidement que la version à transmission manuelle, la première abattant le 0 à 100 km/h en 3,7 secondes quand l'autre prenait 3,9 secondes.

En concevant le type 997, Porsche avait commencé par la version cabriolet, plus exigeante, se disant que si la décapotable était suffisamment rigide, le coupé serait lui encore plus rigide. Le cabriolet Turbo fut dévoilé en mai 2007, les livraisons commençant en septembre de la même année. Les modèles ouverts souffrent généralement de performances inférieures par rapport à leurs cousins fermés, mais pas le cabriolet Turbo, qui ne cédait rien au coupé type 997, sa vitesse maximale atteignant 310 km/h (193 mph).

Dévoilée en 2010, la Turbo S était un modèle toutes options, équipé du double embrayage PDK et de l'échappement sport en série. Elle recevait également des turbos remaniés et se trouvait avec 30 ch supplémentaires, portant le total à 516 ch.

Dans un judicieux plan marketing, Porsche lança une édition spéciale de cette voiture déjà très spéciale, la Turbo S Edition 918 Spyder, proposée comme une option supplémentaire aux clients de son hypercar 918 Spyder hybride essence/électricité rechargeable. La Turbo S Edition 918 Spyder recevait des éléments stylistiques extérieurs et intérieurs reprenant le style du Spyder 918. Cela incluait des couleurs extérieures similaires, des éléments intérieurs et extérieurs en fibre de carbone

et de nombreuses touches de vert fluo sur des accessoires comme les étriers de freins, les éclairages de seuils, les coutures de sellerie et les aiguilles des instruments. Mais aussi d'autres caractéristiques comme les freins carbone céramique Porsche, les roues à moyeu à verrouillage central, le pack Sport Chrono, des sièges sport adaptatifs et un intérieur entièrement en cuir, tandis qu'une plaque sur le couvercle de boîte à gants de porte de l'Édition 918 Spyder portait le même numéro de série que le Spyder 918 du client. Les livraisons débutèrent en 2011.

On nous confirme que le cabriolet Turbo S Edition 918 Spyder proposé ici est l'un des 43 cabriolets construits. Modèle américain livré neuf à Hawaii, la voiture a couvert seulement 4 850 miles (environ 7 800 kilomètres) et se présente effectivement dans un état « comme neuf ».

Cette étonnante Turbo S Edition 918 Spyder décapotable, un des cabriolets les plus rapides jamais construits, est vendue avec ses titres américains, ses autocollants de vitres, sa pochette et ses manuels. Une immatriculation suisse a été demandée.

Bonhams 1793

Title Mr

First name Jamie

Last name Knight

101 New Bond Street

London

W1S 1SR

United Kingdom

Phone +41 22 300 31 60

Fax +44-2074477401

<https://www.bonhams.com/locations/CSX/>

<https://www.classicdriver.com/en/car/porsche/911-997-turbo/2012/700362>

© Classic Driver. All rights reserved.