
1975 Porsche 911

Lot sold	USD 173 019 - 205 460 CHF 160 000 - 190 000 (listed)	Condition	Used
Year of manufacture	1975	Location	
Chassis number	9305700098	Exterior colour	Other
Lot number	249	Engine number	6750111

Description

1975 Porsche 930 Turbo Coupé

Chassis no. 9305700098

Engine no. 6750111

"The new engine turned out to have enormous marketing power. It became a real status symbol to have that little word 'turbo' on your rear deck, and this fashion spread right across the motor industry." - Peter Morgan, Original Porsche 911.

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 (249km/h). 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 (160km/h) in 14 seconds.

What set the 911 Turbo apart from its peers was the relaxed way this stupefying performance was delivered. Comparing the Turbo to similarly quick 'he-man' cars such as the Holman & Moody-tuned Cobra 427 and the Ford GT40, Motor's Roger Bell reckoned what made the Porsche so different was that it "hurls you forward with similar velocity but in an uncannily quiet and effortless way. To be shoved so hard in the back that you need high-back seats to keep your head on, yet neither to feel nor hear anything more than a muffled hum, is a very odd sensation indeed in a car". Le Mans-winning Belgian racing driver and motoring journalist Paul Frère whose career included spells in

Formula 1 with Ferrari declared: "It offers the finest blend of ultimate performance and refinement I have ever come across..."

The Type 930 Turbo's characteristic flared wheelarches and 'whale tail' 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. Headlamp washers, fog lamps, rear wiper, tinted glass, and an electric sunroof were standard equipment also. For 1978 the Turbo's engine was enlarged to 3.3 litres, gaining an inter-cooler in the process; power increased to 300bhp and the top speed of what was the fastest-accelerating road car of its day went up to 257km/h. 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.

The 98th of 284 Type 930 Turbos built for the 1975 model-year, this example was delivered new in Europe but has spent most of its life in the USA. Like some of the very early cars, it lacks the air-conditioning, tinted glass, and electric sunroof that were standardised later. Accompanying documents show that the car was imported into the USA destined for David Seabrook of DJS Motorsports in Del Ray Beach, Florida. Circa 1995 the Porsche was registered to a George Merjos of Virginia Beach, Virginia, the odometer reading at that time being 68,000 kilometres. In 2000 the car was acquired by California Porsche Restoration in Fattbrook, CA, where it underwent a comprehensive bare-metal restoration to original specification. Detailed invoices totalling in excess of \$140,000 are on file. The Turbo is finished in its original colour scheme of Grand Prix White with a full black leather interior, including Sport seats, while the engine has been fitted with the later pressurised oil-fed timing-chain tensioners that cured what had for many years been a recognised 911 weak point.

The vendor advises us that the engine has been serviced and checked, and that it is in very good condition, as is the four-speed transmission. We are told that California Porsche Restoration's repaint was of high quality and remains in excellent condition, likewise the original full black leather interior. The chassis is described as excellent too. Some work is required in other areas: the clutch needs to be replaced; the headlamps and fog lamps need attention; and the US-specification exhaust should, ideally, be swapped for one of European specification. Otherwise the car is to correct specification as per the factory build sheet and delivery details. Unusually, it retains an all-correct tool roll and owner's handbook - items very rarely found these days. Offered with a full history file, Swiss customs clearance document (13.20A), and Porsche Certificate of Authenticity, this desirable early 911 Turbo - restored at considerable expense - wants only for an enthusiastic new owner to bring it back to perfection.

Porsche 930 Turbo coupé 1975

Châssis n° 9305700098

Moteur n° 6750111

98e exemplaire des Type 930 Turbo de la première année de production

Livrée neuve en Europe

Numéros concordants

Restauration de qualité professionnelle effectuée aux USA vers 2000

Dédouanée en Suisse

"Ce nouveau moteur se révéla avoir un immense attrait commercial. Disposer du mot 'turbo' à l'arrière de sa voiture devint le marqueur d'un statut social, et cette mode s'étendit rapidement à l'ensemble de l'industrie automobile." Peter Morgan, Original Porsche 911.

Une bonne part du développement des Porsche 911 trouve son origine dans le programme sportif de l'usine, et ce sont les règles d'homologation en Groupe 4 d'alors, qui imposaient que 400 voitures clients aient été construites, qui poussa à développer le 'Projet 930', la légendaire Porsche 911 Turbo. La Turbo, produite à partir d'avril 1975, associait un turbo KKK au moteur 3,0 litres de la Carrera RSR, ce qui donnait en version route 260 chevaux et une vitesse de pointe de 249 km/h. Mais la Turbo ne valait pas que par sa vitesse, c'était aussi la 911 la mieux équipée et son moteur d'une incroyable souplesse, d'où une boîte à quatre rapports seulement, était capable de la faire

passer de 0 à 160 km/h en 14 secondes.

Ce qui distinguait la 911 Turbo de ses rivales était la facilité avec laquelle ces stupéfiantes performances étaient obtenues. En comparant la Turbo à des voitures "viriles" tout aussi rapides, telles que la Cobra 427 préparée par Holman & Moody ou la Ford GT40, Roger Bell écrivait dans Motor que ce qui rendait la Porsche si différente était qu'elle "vous propulse en avant avec la même rapidité, mais d'une façon étrangement calme et dépourvue d'effort. Ressentir dans le dos une poussée telle qu'on a besoin des hauts dossiers de sièges pour y caler la tête, tout en ne percevant ni n'entendant rien de plus d'un vrombissement assourdi, est une sensation automobile très étrange." Le vainqueur du Mans et journaliste automobile belge Paul Frère, dont la carrière a connu des incursions en Formule 1 chez Ferrari, déclarait : "Elle offre le mélange de raffinement et de performance extrême le plus abouti que je n'aie jamais rencontré..."

On avait déjà vu sur la Carrera les passages de roues gonflés et le béquet arrière 'en queue de baleine' de la Type 930 Turbo, mais celle-ci disposait de l'intérieur le plus luxueux de toutes les 911 : sellerie cuir, air conditionné et vitres électriques. Les lave-projecteurs, les antibrouillards, l'essuie-glace arrière, les vitres teintées et le toit ouvrant électrique étaient également de série. En 1978, le moteur de la Turbo passa à 3,3 litres et fut doté d'un refroidisseur d'air de suralimentation. Sa puissance grimpa à 300 chevaux et la voiture, qui disposait des accélérations les plus fortes de toutes les routières de son époque, atteignait 257 km/h. Plus raffinée que tout ce qui s'était fait jusqu'alors mais toujours à la pointe de la performance, la Porsche 911 Turbo se vendit par milliers et devint la référence des voitures de sport de son époque.

La voiture proposée, la 98e des 284 Type 930 Turbo de l'année-modèle 1975, a été livrée neuve en Europe, mais a passé l'essentiel de son temps aux USA. Comme beaucoup de ces tout premiers exemplaires, elle n'est pas équipée de l'air conditionné, des vitres teintées ni du toit ouvrant électrique, qui n'ont été montés que plus tard. Sa documentation montre qu'elle a été importée aux USA à l'attention de David Seabrook de DJS Motorsports de Del Ray Beach, en Floride. Vers 1995, elle a été immatriculée au nom d'un certain George Merjos de Virginia Beach, en Virginie, alors que son compteur indiquait 68 000 km. En 2000, elle a été acquise par California Porsche Restoration de Fattbrook, en Californie, où elle a subi une restauration complète, qui a débuté par un décapage de sa peinture et s'est poursuivie par une remise dans sa définition d'origine. Des factures détaillées se montant à plus de 140 000 dollars sont présentes au dossier. Cette Turbo se présente dans son harmonie de teintes d'origine, blanc Grand Prix et intérieur en cuir noir ; elle dispose de sièges Sport, et son moteur a été muni des tendeurs de chaîne hydrauliques introduits par la suite pour traiter ce qui avait longtemps été un point faible des 911.

Le vendeur nous indique que le moteur a bénéficié d'un entretien et d'un contrôle, et qu'il est en très bon état, de même que la boîte à quatre rapports. Il nous a été dit que la peinture effectuée par California Porsche Restoration était de grande qualité et qu'elle s'était conservée dans un excellent état, de même que l'intérieur en cuir noir d'origine. Le châssis est également décrit comme étant en excellent état. Des travaux sont toutefois nécessaires dans certains domaines : il faut remplacer l'embrayage, vérifier soigneusement les projecteurs et les antibrouillards et on devrait, idéalement, remplacer l'échappement USA par un échappement Europe. Mis à part cela, la voiture respecte la définition mentionnée sur son dossier de montage d'usine et sur ses documents de livraison. Elle dispose de sa trousse à outils complète et de ses documents de bord, ce qui devient très rare de nos jours. Elle est proposée avec son historique complet, ses documents de dédouanement suisse (13.20A) et un certificat d'authenticité Porsche. Cette séduisante 911 Turbo, qui fait partie des premières et qui a été restaurée à grands frais, n'attend que d'être remise en parfait état par un nouveau propriétaire passionné.

Bonhams 1793

Title Mr

First name Jamie

Last name Knight

101 New Bond Street

London

W1S 1SR

United Kingdom

Phone +33-142611011

Fax +44-2074477401

<https://www.bonhams.com>

<https://www.classicdriver.com/en/car/porsche/911/1975/783324>

© Classic Driver. All rights reserved.