

Porsche 968 Turbo S : la vengeance de la mal-aimée

En octobre dernier, la 968 a fêté ses trente ans. Mais qui en a parlé ? Méconnue de beaucoup d'amateurs et souvent vilipendée, l'auto n'a pas rencontré son public durant les trois années de son existence commerciale. Apparue durant la période la plus douloureuse de l'histoire de Porsche, il lui incombait de mettre un terme, dans l'indifférence générale, à la saga des modèles 4-cylindres à moteur avant de la firme allemande, commencée seize ans plus tôt avec la 924. Peu goûtée des porschistes auto-proclamés — qui ont une fâcheuse tendance à se prendre pour les gardiens d'un temple qu'ils n'ont pourtant pas entièrement visité —, la 968 a néanmoins enchanté tous ceux qui ont eu l'occasion de la pratiquer. Le modèle détient en outre un record qui en surprendra plus d'un : celui de la Porsche de route la plus rare, dans sa version Turbo S dont nous vous présentons ici un exemplaire encore plus exceptionnel que les autres !

L'aveuglement des puristes

Chacun connaît désormais, au moins dans ses grandes lignes, l'histoire des « PMA », ces Porsche à moteur avant dont le premier avatar fut présenté au milieu de la décennie 1970. Animée par un 2 litres d'origine Audi, la 924 connut un réel succès commercial et permit au constructeur de Zuffenhausen d'atteindre une nouvelle clientèle, le modèle coûtant 30 % de moins qu'une 911 contemporaine. Toutefois, elle ne parvint jamais à se départir d'une image de *sous-Porsche*, avec son 4-cylindres à refroidissement liquide de provenance roturière et, qui plus est, implanté à l'avant... Tous les préceptes du fondateur de la marque se trouvaient remis en cause, ce qui en détourna les clients « historiques », lesquels ne changèrent jamais d'avis tout au long des nombreuses évolutions de la voiture, y compris lorsqu'elle se mua en une 944 pourtant dotée d'un moteur entièrement conçu en interne, ni même quand celle-ci, en 1985, fut déclinée en une redoutable variante Turbo, sensiblement plus rapide et plus efficace sur la route que la Carrera 3.2 qu'elle côtoyait dans les *show-rooms* de la marque. Hélas, en dépit des efforts inlassables des responsables de Porsche qui, millésime après millésime, aboutirent à une automobile très compétitive et dépourvue de tout défaut objectif, rien n'y fit et, dix ans après la commercialisation de la première 944, la 968 ressemblait beaucoup à un chant du cygne aussi beau que désespéré...

Un moteur de chalutier

Quand on compare la physionomie d'une 968 à celle d'une 944, on ressent un peu la même chose qu'en face d'une Alpine A610 posée à côté d'une GTA : la voiture n'est pas tout à fait identique à sa devancière, mais lui doit cependant beaucoup. De fait, la 968 — qui a failli s'appeler 944 S3 — n'était rien d'autre qu'une profonde évolution du modèle sortant. À l'extérieur, on remarquait immédiatement le nouveau regard de l'auto, les *pop up lights* des 924 et 944 ayant fait place à des optiques basculantes visibles en permanence, reprenant le principe adopté pour la 928. La poupe, quant à elle, arborait une esthétique lissée, voire quelque peu affadie, que les esprits caustiques qualifièrent de *nippone ni mauvaise*, la similitude avec certaines rivales japonaises, sous cet angle, apparaissant il est vrai flagrante... Remplaçant à la fois les 944 Turbo (2,5 litres suralimenté 8 soupapes, 250 chevaux) et S2 (3 litres atmosphérique 16 soupapes, 211 chevaux), la 968 tentait une astucieuse synthèse entre les deux. Son 3 litres — le plus gros 4-cylindres du monde à l'époque, aimablement qualifié de *moteur de chalutier* par André Costa dans *l'Auto-Journal* ! —, dorénavant poussé à 240 chevaux, proposait un typage très différent de feu la 944 Turbo. Plein comme un œuf avec ses 305 Nm de couple, il affichait une remarquable polyvalence, tout aussi capable d'exprimer une rage sincère dans les hautes rotations que de musarder sans broncher sur un filet de gaz. Au vrai, il ne lui manquait qu'une sonorité à la hauteur de son pedigree, l'appareil n'étant pas plus émouvant à écouter tourner que celui d'une Golf de base. Et puis, surtout, l'auto allait se trouver littéralement crucifiée par une très ambitieuse compatriote, nous avons nommé la BMW M3 !

Assassinée par la M3

Commercialisée la même année que la 968, la M3 E36 ne laissa aucune chance à la Porsche. Nantie d'un six-cylindres à la tessiture nettement plus démonstrative que celle du « quatre pattes » stuttgartois, plus puissante, plus polyvalente et moins onéreuse, la BMW ne péchait que par un freinage à l'endurance très perfectible en conduite active. Il n'empêche que le bilan commercial s'avéra cruel pour la 968, dont la carrière fut indéniablement abrégée par le triomphe de sa rivale bavaroise (un peu moins de 13000 unités produites, *versus* plus de 70000 pour la M3). Ainsi, dès 1995, la 968 quitta le catalogue Porsche, sans connaître de descendance directe jusqu'à nos jours. La renaissance de la firme, opérée sous la férule de Wendelin Wiedeking à partir de 1997, s'articula sur d'autres architectures et, de nos jours, le chapitre des « PMA » n'est pas celui que Porsche Classic met le plus volontiers en relief... La 968 est probablement la voiture la plus immémorée de cette lignée au destin paradoxal, ce qui ne l'a pas empêchée de donner naissance à une Turbo S encore plus difficile à trouver qu'une 959 ou qu'un Speedster 964. Injuste comme souvent, l'oubli n'a pas épargné cette machine à la fois inattendue, sauvage et surtout rarissime...

Le meilleur pour la fin

A priori, le retour au turbocompresseur a pu surprendre puisque, comme on l'a vu, la 968 y avait renoncé, ne proposant à la clientèle qu'une seule variante moteur. En réalité, la 968 Turbo S s'apparentait à une réincarnation de la 924 Carrera GT et reprenait, pour l'essentiel, les caractéristiques du 2,5 litres suralimenté de la 944, en particulier dans sa version course, exploitée dans le cadre de la Turbo Cup. Revenant à seulement deux soupapes par cylindre, le 3 litres est ici gavé par un turbo KKK et, comme on pouvait s'en douter, l'adaptation à la suralimentation du quatre-cylindres a été particulièrement soignée, les motoristes Porsche n'étant pas exactement des novices en la matière. Un coup d'œil à la fiche technique suffit pour s'en convaincre : revendiquant 305 chevaux à 5600 tours/minute, la Turbo S impressionne encore davantage par sa valeur de couple, qui atteint à présent 500 Nm, disponibles dès 3000 tours ! Ceux qui ont pu prendre le volant de l'engin, dont le châssis a évidemment été adapté aux performances, sont unanimes : il s'agit là d'une sportive de très haute futaie, d'autant plus que, dans le même esprit que les 964 et 993 RS, l'auto bénéficie d'un allègement substantiel et ne dépasse pas les 1300 kilos à vide. Bien sûr, cette cure d'amaigrissement se paie au chapitre du confort et on quitte les rivages du grand tourisme pour rejoindre ceux de la performance pure. La quête de celle-ci se traduit donc par l'abandon de certaines des fonctions électriques de base, et par l'adoption d'équipements fleurant bon la compétition (les sièges baquets et leurs harnais se chargent d'annoncer la tonalité dès que vous ouvrez la portière). De la sorte, la série des 924/944/968 tirait sa révérence en adressant un cordial bras d'honneur à tous ceux qui, vingt ans durant, ne cessèrent de médire sur des autos qu'ils n'avaient jamais conduites !

Treize, plus une

Si vous aimez les voitures rares, rejetées hors des mémoires par la foule des collectionneurs rompus aux séductions faciles, nul doute que l'histoire contrariée de la Turbo S aura suscité votre intérêt. Mais si, par surcroît, vous recherchez une auto véritablement introuvable, alors celle-ci, entre toutes les autres, ne pourra que vous séduire. Il s'agit en effet d'une Turbo S encore plus sensationnelle que ses sœurs, puisque, comme le certifie la documentation d'usine qui l'accompagne, vous voici en présence du prototype de l'auto, construit à des fins d'homologation ! Alors que Porsche tablait initialement sur la production d'une centaine d'exemplaires, seules quatorze 968 Turbo S ont effectivement vu le jour et celle-ci, immatriculée pour la première fois en septembre 1992, mérite sans doute encore plus d'attention que les autres. Construite à la main dans un atelier dédié aux machines de course, l'auto possède son historique complet depuis l'origine et, après avoir été utilisée pour des essais presse, n'a connu qu'un seul propriétaire. Avec ce jaune qui, d'emblée, vous parle de bonheur d'exister et de conduire, ses prises d'air sur le capot, ses jantes Speedline de 18 pouces et son aileron arrière réglable — spécifique au modèle —, elle n'a vraiment rien d'un *sleeper* ; la filiation avec la course vous saute aux yeux avant de vous bouleverser. Et, malgré sa rareté, elle n'a pas passé sa vie dans des musées

ou des garages chauffés : les quelque 122000 kilomètres parcourus (dont 64000 en tant que prototype) en témoignent. Cette Porsche n'est pas un objet statique ; elle a été conçue pour limer le bitume des routes et des pistes et, aujourd'hui encore, ses ressources invitent au respect. Et aussi à quelques regrets : un quart de siècle après son abandon, les Américains commencent à s'intéresser aux 968, s'apercevant un peu tardivement de ses innombrables vertus. C'est ainsi qu'en 2021, au cours d'une vente mémorable, une autre Turbo S a atteint l'enchère de 792000 dollars ! Une chose est sûre : après de longues années obscures, l'auto est à présent sortie de son purgatoire — et ce n'est que justice !