• 1979 • 210 ch • 1 180 kg • 245 Km/h

911 SC MOTORSPORT
La SC inconnue

A tous ceux qui croient tout savoir de l'histoire de la marque et à tous ceux qui nous reprochent de ne jamais rien leur apprendre sur des modèles vendus il y a plus de 20 ans et largement décortiqués sous toutes leurs coutures depuis leur commercialisation, voici une SC dont ils n'ont certainement jamais entendu parler, la SC Motorsport réalisée par Porsche en toute discrétion !

Texte Michael Delaney - Photos David Pell

Pour le millésime 1978 commercialisé à partir d'août 1977, Porsche a complètement renouvelé la gamme 911 qui ne comprend désormais plus que deux modèles, la SC équipée d'un moteur atmosphérique de 3 litres et la Turbo dotée, comme son nom l'indique d'un moteur turbocompressé de 3,3 litres.

Ces deux mécaniques partagent de nombreuses pièces communes à commencer par des carters moteur en alu renforcés par rapport à la génération précédente avec des tourillons de vilebrequin de plus gros diamètre pour plus de fiabilité et résister aux contraintes liées à la suralimentation.

En revanche, l'alésage et la course de ces deux moteurs sont différents. La SC conserve les cotes de la Carrera 3.0 avec un alésage de 95 mm pour une course de 70,4 mm tandis que la Turbo bénéficie d'un nouveau vilebrequin de 74,4 mm de course et de cylindres de 97 mm d'alésage. Dans les deux cas, l'alimentation en carburant se fait par une injection mécanique de type k-Jetronic avec un distributeur rotatif.

Privilégier la fiabilité

Comme toujours lorsque Porsche met en production une nouvelle mécanique, il est très conservateur en termes de puissance afin de privilégier la fiabilité avant d'augmenter le rendement par la suite. C'est ainsi que la puissance du moteur Turbo ne passe que de 260 à 300 ch malgré l'augmentation de cylindrée tandis que celle de la SC

Les Fuchs étaient en option sur les SC qui étaient livrées avec les ATS en série

Extérieurement, rien ne permet de voir que l'on a un moteur plus puissant qu'à l'origine

Malgré sa petite taille, de nombreuses 911 ont été équipées du toit ouvrant

Les habitacles noirs de la fin des années 70 vieillissent bien à défaut d'être gais et lumineux

PERFORMANCES

(Usine)	
0 à 100 Km/h	6,3 s
Vitesse maxi	245 Km/h
Conso mixte	10,6 l/100 Km

régresse même de 200 ch sur la Carrera 3.0 à 180 ch. Il convient néanmoins de relativiser cette baisse de puissance en comparant des choses comparables. Bien que de même cylindrée, les moteurs de la SC et de la Carrera 3.0 ne sont pas du tout conçus avec les mêmes contraintes, celui de la SC devant satisfaire aux normes de pollution américaines alors nettement plus sévères que les européennes, alors que la Carrera 3.0 n'a jamais été commercialisée aux USA, faute justement de répondre à ces normes.

Dans ce but, les arbres à cames du moteur de la SC possèdent un profil moins sportif et les réglages de l'injection sont différents. Si on ajoute à cela un embiellage plus lourd, on a l'explication de la baisse de puissance car les taux de compressions et autres caractéristiques techniques sont similaires entre les deux générations de moteurs.

Si les américains sont contents de voir arriver la SC qui leur permet de bénéficier d'un moteur plus puissant que l'ancien 2.7 et ses 165 ch dont ils devaient se contenter, les européens ont vu cela d'un beaucoup plus mauvais œil, accusant Porsche de programmer la mort de la 911, ce qui n'était pas vraiment faux, tous les efforts de développements étant alors reportés sur les Porsche à moteur avant censées représenter l'avenir. A cette époque, la production de la SC et de la Turbo se faisait à un rythme de 45 voitures par jour et les dirigeants de la société avaient décidé de stopper la 911 lorsque ce chiffre serait descendu à 25 voitures par jour ce qui n'est heureusement jamais arrivé.

Cependant, Porsche se rendit compte très vite que la 911 était tellement emblématique de la marque et unique dans l'univers de la voiture de sport que la marque ne pouvait se passer d'elle sous peine d'y perdre une partie de son image et de son aura. Il fut donc décidé dès 1978 de relancer le développement de ce modèle ce qui déboucha sur une augmentation de puissance jusqu'à 204 ch puis sur le cabriolet, la Carrera 3.2 et plus tard la 964.

Dans aucun livre

Ca, c'est ce que tout le monde sait et ce que l'on retrouve dans la plupart des livres consacrés à Porsche ou à la 911. Cependant, aucun des ouvrages consacrés à la marque, y compris les "bibles" de la rédaction pourtant nettement plus documentées que les publications destinés au grand public, n'évoque de préparation moteur commercialisée par Porsche avant le kit Motorsport destiné à la 993 et qui déboucha sur l'option X51 bien connue et à laquelle nous avons consacré un article dans notre dernier numéro. Pourtant, quinze ans plus tôt, Porsche s'était déjà occupé "du cas" de la SC...

On avait bien entendu parler ici où là de mystérieuses SC dotées d'un moteur de 3,1 litres, mais personne ne savait très bien de quoi il s'agissait ni dans quel contexte ces autos avaient été construites. Nous connaissions leur existence, mais répugnions à vous en parler car quel intérêt de décrire une auto si on ne sait pas exactement ce qui se cache sous le capot et si on est incapable de raconter son histoire ? A faire du remplissage ? Ce n'est vraiment pas notre style et nous avons attendu d'en savoir davantage sur cette mystérieuse auto grâce à l'aide des archives et du département Classic de Porsche.

Nous sommes donc en 1978 et Porsche doit faire face à la grogne de certains clients qui ne sont pas contents de devoir se contenter d'une 911 de 180 ch. Certains se tournent alors vers Ruf qui propose une SCR dont la cylindrée portée à 3,2 litres lui permet de développer 217 ch, une auto que nous avions essayée pour vous dans notre numéro 58, mais le budget est très élevé et tout le monde n'est pas prêt à confier sa Porsche à un préparateur. Chez Porsche, on ne reste pas les bras croisés et le développement de la 911 a repris, surtout chez Porsche Motorsport qui s'occupait alors des clients ayant des demandes sortant de l'ordinaire.

Pour satisfaire ces demandes d'augmentation de puissance, le plus simple est d'augmenter le taux de compression du moteur qui est particulièrement bas avec 8,5:1. Cependant, puisque cela nécessite de démonter le moteur pour changer les pistons, pourquoi ne pas en profiter pour augmenter la cylindrée et donner un peu plus de coffre au moteur ? C'est d'autant plus simple que la Turbo est équipée de cylindres de 97 mm d'alésage comme on l'a vu. Tant qu'à faire fabriquer des pistons spéciaux, autant qu'ils fassent 97 mm de diamètre, cela ne coûtera pas plus

Sur ce moteur réalisé en usine, la cylindrée à été poinçonnée à côté du type 930/09 : 3.1

Les sièges réglables en hauteur électriquement étaient une option

L'aileron de Turbo 3.0 était un accessoire d'époque

Le radiateur d'huile plus gros se retrouvera par la suite sur la Carrera 3.2

La barre anti-rapprochement est un accessoire aussi courant qu'utile sur les 911

161 000 Km est un kilométrage qui semble réaliste pour une SC de cet âge et dans cet état

Sur cette auto, les étriers de frein sont en alu, comme sur les 2.7 RS

« PERSONNE NE SAVAIT

LE KIT SC MOTORSPORT

Comme à chaque fois que Porsche propose un kit moteur pour faire évoluer une 911, il ne se contente pas de "bricoler" les périphériques puisque des pièces aussi importantes que les chemises/pistons sont presque systématiquement remplacées.
Voici la liste des pièces spéciales utilisées pour fabriquer un moteur se SC Motorsport avec le tarif pratiqué à l'époque...

Référence	Désignation	Qté	Prix unitaire HT	Montant total HT
999.170.128.90	Bougies	6	15,34 €	92,04 €
930.106.023.01	Tôles de refroidissement	4	13,04 €	52,16 €
930.106.222.01	Tôles de refroidissement	2	7,13 €	14,26 €
930.106.221.01	Tôles de refroidissement	2	7,13 €	14,26 €
930.101.170.02	Gougeons Dilavar bas	12	12,48 €	149,76 €
930.104.194.01	Joints d'embase	6	1,20 €	7,20 €
930.103.973.00	Cylindres/pistons 97 mm	6	506,70 €	3 040,20 €
911.110.967.08	Distributeur d'essence k-Jetronic	1	613,56 €	613,56 €
911.107.319.00	Radiateur d'huile	1	279,68 €	279,68 €
911.107.317.00	Conduites d'huile	2	43,72 €	87,44 €
Montant total				4 350,56 €

RÈS BIEN DE QUOI IL S'AGISSAIT NI DANS QUEL CONTEXTE CES AUTOS AVAIENT ÉTÉ CONSTRUITES »

« IL SEMBLERAIT QUE CETTE OPTION N'AIT ÉTÉ PROPOSÉE QUE DANS UN NOMBRE DE PAYS LIMITÉ POUR NE PAS DIRE UNIQUEMENT EN ALLEMAGNE »

LES NUMÉROS DE SÉRIE

La 911 SC a été produite de juillet 1977 (millésime 1978) à juillet 1983 (millésime 1983).
1978 (série K) : à partir de 9118300001 (moteur à partir du n° 6380001)
1979 (série L) : à partir de 9119300001 (moteur à partir du n° 6390001)
1980 (série A) : à partir de wpozzz91zao130001 (moteur à partir du n° 6300001)
1981 (série B) : à partir de wpozzz91zbs100001 (moteur à partir du n° 6310001)
1982 (série C) : à partir de wpozzz91zcs100001 (moteur à partir du n° 63c0001)
1983 (série D) : à partir de wpozzz91zds100001 (moteur à partir du n° 63d0001)

cher qu'en 95 mm ! Il aurait également été possible de monter le vilebrequin de la Turbo avec sa course de 74,4 mm, ce qui sera fait plus tard sur la Carrera 3.2, mais cela aurait nécessité le démontage complet du moteur, une opération plus complexe et plus coûteuse pour une opération destinée à être réalisée en après-vente.

Un kit complet

Le kit mis au point par Porsche comprend donc un ensemble de cylindres/pistons de 97 mm ainsi que toutes les pièces accessoires nécessaires au montage comme les joints d'embase, les tôles de séparation des cylindres ou les goujons Dilavar pour le côté échappement où les contraintes sont plus élevées que le côté admission.
Le moteur étant plus puissant, le taux de compression plus élevé et les acheteurs de ce type de préparation supposée exploiter d'avantage leur mécanique, le kit est complété d'un radiateur d'huile plus gros et d'un distributeur d'injection recalibré pour tenir compte de l'augmentation de cylindrée.
S'il était possible de commander ce moteur en même temps que la voiture neuve, il n'était pas installé lors de l'assemblage de la voiture qui sortait de chaîne avec un moteur standard, moteur qui était ensuite démonté pour recevoir les pièces spéciales. Porsche ne possède aucune statistique de production de ce moteur pas plus qu'il n'existe de liste de châssis en ayant été équipés. Il semblerait même que cette option n'ait été proposée que dans un nombre de pays limité pour ne pas dire uniquement en Allemagne !
Forte de ses 210 ch, la SC Motorsport bénéficiait de performances proches de celles de la future Carrera 3.2 car elle disposait de la boîte de vitesse à rapports courts de la SC 180 ch, une boîte dont la cinquième vitesse sera rallongée dès l'apparition du moteur 188 ch en Europe, les quatrièmes et cinquièmes rapports étant allongés de nouveau sur la Carrera 3.2. Certes, la vitesse de pointe souffre un peu de cette boîte courte, mais les reprises y gagnent et c'est ce qui compte le plus en utilisation courante.
Un dernier détail, comment reconnaître une SC Motorsport d'une autre SC ? C'est virtuellement impossible puisque le kit est totalement invisible à l'exception du radiateur d'huile et du poinçon indiquant la cylindrée à côté du type moteur si le montage a été fait en Usine.
Au moment d'acheter une SC, pensez donc à jeter un œil de ce côté, vous pourriez avoir une bonne surprise car il y a de fortes chances que le propriétaire de l'auto ne soit même pas au courant de l'existence de cette option, ou plutôt n'était pas au courant jusqu'à la lecture de cet article...

Fiche technique

Moteur	Type 930.03M 6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête Entraînés par chaîne 2 soupapes par cylindre Graissage par carter sec Refroidissement par air
Cylindrée	3 121 cm3
Al. x course	97 mm x 70,4 mm
Taux de comp.	9,5:1
Puissance	210 ch à 5 900 tr/mn
Couple	280 Nm à 4 300 tr/mn
Alimentation	Injection Bosch K-jectronic
Transmission	Boîte à cinq rapports Type 915.61
Train avant	McPherson triangulé Barres de torsion longitudinales
Train arrière	Bras semi-tirés Barres de torsion transversales
Freins	4 disques ventilés 282,5x20,5 mm à l'avant 290x20 mm à l'arrière Etriers 2 pistons en alu Avec assistance
Jantes	6j x 15 à l'avant 7j x 15 à l'arrière
Pneus	185/70 vr 15 à l'avant 215/60 vr 15 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 291 x 1 652 x 1 320 mm
Voies Av / Ar	1 369 / 1 379 mm
Empattement	2 272 mm
Réservoir	80 l
Coffre	130 l
Cx	0,40
Poids	1 160 kg
Poids/puiss.	5,52 kg/ch
Prix neuf (1979)	27 245 € hors options