

# RS

# magazine

LA PASSION DES PORSCHE

And. > 6 € - Allem./Belg./Lux. > 7,10 € - Cal. > 895 xpf - Ital./Portu. > 7 € - Can. > 9,50 \$ CDN - DOM. > 6,70 € - Suisse > 11,90 CHF - Polyn. > 1010 xpf - Maroc > 66 MAD - Camb. > 12,20 USD



**GUIDE  
D'ACHAT**

# SPECIAL 911 "A AIR"

CLASSIC > YOUNGTIMER > 964 > 993

DE MOINS DE 25 000 €  
A PLUS DE 50 000 €

- QUEL MODÈLE POUR QUEL USAGE
- QUEL BUDGET POUR QUEL ÉTAT
- NOS CHOIX PAR GÉNÉRATION
- NOS CONSEILS D'ACHAT

**55 à 65 000 €**

**DOSSIER  
OCCASION**



**997  
CARRERA  
CABRIOLET  
PHASE II**

AY-822-QB




**CLASSIC  
911 2.0**

RESTAURATION  
OU ÉTAT D'ORIGINE ?

**VEGU  
CAYMAN R**

UN LECTEUR TÉMOIGNE

M 05591 - 160 - F : 6,00 € - RD



# S... quel jus !

Entre les 911 de 1965 qui ont couru en VHC et celles qui ont été restaurées plus neuves que neuves, il reste très peu d'exemplaires qui aient été conservés "dans leurs jus" à l'image de cette auto qui n'a connu qu'un propriétaire jusqu'en 2012...

TEXTE MICHAEL DELANEY - PHOTOS FLORIAN GROU



Le jury du Concours d'état du Mans Classic 2014 n'a pas manqué de saluer l'état d'origine et l'authenticité de cette 911 qui est montée sur la 2<sup>ème</sup> marche du podium de la catégorie "Oldtimer"



## Fiche technique

Moteur	Type 901.01 6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête 2 soupapes par cylindre Graissage par carter sec Refroidissement par air 1 991 cm <sup>3</sup>
Cylindrée	80 mm x 66 mm
Al. x course	9,0:1
Taux de comp.	130 ch à 6 100 tr/mn
Puissance	174 Nm à 4 200 tr/mn
Couple	2 carburateurs triple-corps Solex 40 PI
Alimentation	Boîte à 5 rapports type 901.0 (millésime 1965)
Transmission	Type McPherson triangulé Barres de torsion longitudinales
Train avant	Barre antiroulis Bras semi-tirés
Train arrière	Barres de torsion transversales Barre antiroulis
Freins	4 disques 282x12,7 mm à l'avant 285x10 mm à l'arrière Etriers à 2 pistons
Pneus	165-15
Jantes	4,5j x 15
Dim. (L x l x h)	4 163 x 1 610 x 1 320 mm
Voies Av / Ar	1 337 / 1 317 mm
Empattement	2 211 mm
Réservoir	62 l
Coffre	200 l
Cx	0,37
Poids	1 080 kg
Poids/puiss.	8,31 kg/ch
Prix neuf	11 200 € hors options
Production	3 389 exemplaires (millésime 1965)

**B**ien que sa présentation ait eu lieu au Salon de Francfort 1963, la naissance de la 911 commence bien plus tôt, en 1955, lorsque Porsche commence à réfléchir à une remplaçante, ou une évolution de la 356 alors que celle-ci est encore toute jeune. Le premier prototype de la future 911 est une 356 accidentée qui a reçu un train avant de Mercedes, mais il faut attendre 1959 pour que Porsche se penche sérieusement sur le dossier et fin 1961 pour que la future remplaçante de la 356 commence à ressembler à une 911 avec la 695 T7 que Porsche a mis à l'honneur à l'occasion des 50 ans de la 911. Durant l'été 1963, une drôle de voiture est photographiée lors d'essais sur le circuit du Nürburgring. Il s'agit du prototype numéro

en précisant que sa commercialisation n'interviendra pas avant l'année suivante. Sous le capot, une maquette de 6 cylindres à plat refroidi par air que la voiture conservera pour être exposée dans différents salons jusqu'en février 1964 où elle recevra un "vrai" moteur pour servir de voiture de démonstration lors d'une grande tournée européenne.

### Les 904 d'abord

C'est à ce moment que devait débiter la production de la 911, mais il y avait plus urgent à faire : terminer la centaine d'exemplaires de la 904 indispensables à son homologation en compétition pour la saison 1964 tout en continuant à livrer les 356 qui assurent le chiffre d'affaire de Porsche. Les premiers modèles de pré-série

**« A l'époque du lancement de la 911, il n'y avait pratiquement pas une journée sans qu'une évolution ne soit apportée aux voitures en cours de production afin de corriger ses défauts de jeunesse »**

5 de la 911, déguisé avec des ailerons à l'américaine ce qui lui vaudra le surnom de "Batmobile". Las de jouer au chat et à la souris avec les paparazzi et dans le but de faire patienter les acheteurs qui se détournent de la 356 vers des modèles plus modernes comme l'Alfa Giulia Sprint GT, Porsche dévoile la future 911 qui s'appelle encore 901 au Salon de Francfort 1963 tout

tombent finalement des chaînes de montage en mai 1964 et la commercialisation débute timidement en septembre 1964 puisque 235 voitures seront seulement produites entre septembre et décembre 1964. En effet, bien que Porsche ait racheté la carrosserie Reutter en juillet 1963, la mise en production de la 901 fut particulièrement difficile, peu de coques étant capables de passer les tests

de qualité dès leur première présentation. Elles repartaient donc en carrosserie pour être modifiées et revenaient à nouveau pour l'inspection finale. Certaines ont ainsi fait le voyage à plusieurs reprises avant de pouvoir rejoindre les chaînes de montage.

Parmi ces 235 exemplaires, 82 ont été badgés 901, dénomination officielle de la 911 avant que Porsche ne soit contraint de la renommer sous la pression de Peugeot qui affirmait détenir les droits sur les dénominations à 3 chiffres avec un zéro central. Au fait, pourquoi 901 alors que le premier prototype de la 911 portait le code projet 695 ? Tout simplement parce que Porsche envisageait alors une fusion avec Volkswagen (déjà !) et que la série 9 était la seule encore inutilisée dans la nomenclature VW.

Si la naissance de la 911 fut quelque peu mouvementée, sa motorisation par un 6 cylindres à plat refroidi par air placé en porte-à-faux arrière ne fut jamais remise en

d'être déplacée dans l'angle du tableau de bord. Le chauffage est pour le moins "rustique" puisque l'air chaud en provenance du moteur est uniquement distribué par deux trappes situées dans les longerons aux pieds des passagers avant, une commande située devant le levier de vitesses alimentant la base du pare-brise, un système repris directement de la 356 sans la moindre modification. Enfin, dernière particularité de ces premières 911, le volant et la planche de bord en bois qui perdureront jusqu'en octobre 1966.

Si la 911 n'a pas changé de carrosserie jusqu'au millésime 1973 inclus, les évolutions ont été tellement importantes que les premières 911 2 litres ont été rapidement négligées, modifiées pour les équiper de motorisations plus récentes et plus performantes, voire relookées en modèles plus récents quand elles ne valaient plus grand chose. Elles ont ensuite connu une nouvelle heure de gloire lorsqu'elles sont devenues

de collection à l'image de cet exemplaire jaune champagne déniché par Thomas à la TechnoClassica d'Essen 2013.

Thomas est devenu Porschiste il y a une douzaine d'années avec l'acquisition d'une 911 L blanc ivoire de 1968 dans la région de Zurich en Suisse. Passionné, il a conduit pratiquement tous les modèles de 911 Classic tout en collectionnant les Automobilia Porsche avant de se focaliser sur les 911 "châssis court", les plus pures et les plus authentiques avant l'allongement de l'empattement apparu pour le millésime 1969 : « Ces premiers modèles procurent de fabuleuses sensations de conduite et bénéficient encore de la ligne la plus pure dessinée par Butzi Porsche et Erwin Komenda. »

Mais Thomas n'est pas un collectionneur "passif" : toutes ses voitures doivent pouvoir être utilisées pour de longs déplacements ou des rallyes historiques tout en restant dans un état strictement d'origine, couleur

### **« Si la naissance de la 911 fut quelque peu mouvementée, sa motorisation par un 6 cylindres à plat refroidi par air placé en porte-à-faux arrière ne fut jamais remise en cause »**

cause même si différents prototypes avec une ou deux turbines de refroidissement, avec ou sans arbres à cames en tête ont été testés. Mais très vite, la configuration avec une turbine et deux arbres à cames en tête fut retenue pour sa fiabilité, sa simplicité et son rendement, sans oublier son coût de production raisonnable et ses possibilités d'évolutions en compétition puisque ce moteur était à peine monté dans la 911 qu'il se retrouvait dans la 904 avec une puissance portée de 130 à 210 ch !

### **Évolution permanente**

À l'époque du lancement de la 911, il n'y avait pratiquement pas une journée sans qu'une évolution ne soit apportée aux voitures en cours de production afin de corriger ses défauts de jeunesse à l'image de la tirette d'ouverture de trappe à essence d'abord située dans l'épaisseur de la porte avant

éligibles en compétitions historiques dans la catégorie VHC limitée aux voitures construites jusqu'en 1965 inclus. Au début des années 90, elles ont alors été nombreuses à subir les affres de la compétition avec les conséquences que l'on connaît sur le vieillissement du châssis et de la mécanique. Puis, lorsque ce modèle a recommencé à prendre de la valeur et à être recherché en collection, les rares exemplaires qui n'avaient pas trop souffert de la compétition, du relooking ou de la corrosion, trois maux endémiques sur les Porsche des années 60, ont été soigneusement restaurés à grands frais afin de retrouver leur lustre d'antan, voire de devenir plus neuves que neuves à grands coups d'Euros ou de Dollars.

Quelques exemplaires sont passés à travers ces périodes douloureuses dans la vie d'une auto lorsqu'elle devient une "vieille" voiture d'occasion et pas encore une auto

comprise, sans oublier le célèbre "matching numbers" cher aux amateurs de voitures "authentiques".

Comme de nombreux passionnés, Thomas se rend régulièrement à la TechnoClassica d'Essen où il retrouve son ami Mattia pour admirer les 911 présentes sous toutes les coutures. Ce n'est pas dans le Hall 3 consacré à Porsche qu'il a découvert cette 911, mais dans le Hall 12, chez un marchand allemand spécialisé dans les voitures qui ont été préservées dans leur état d'origine : « Cette 911 de 1965, châssis 301666 nous a beaucoup surpris car elle n'avait jamais subi de restauration ni de modification et portait encore sa peinture jaune champagne d'origine. » nous précise Thomas avant d'ajouter : « Toutes les 911 de 1964 répertoriées en état de marche ont à ma connaissance été restaurées et la plupart des modèles 1965 ont été soit modifiées pour la course, soit restau-



**PRODUCTION ET NUMÉROS DE SÉRIE**

La 911 2.0 type 0 a été produite de septembre 1964 à juillet 1967, soit du millésime 1965 au millésime 1967. Les numéros de série ne comportaient aucune référence à l'année ou au millésime.

Millésime 1965

De septembre à décembre 1964 : de 300 001 à 300 235 (moteur de 900 001 à 900 360)

De janvier à juillet 1965 : 300236 à 303 390 (moteur de 900 361 à 903 550)

Millésime 1966 : de 303 391 à 305 100 (moteur de 903 551 à 909 000)

Millésime 1967 : de 305 101 à 308 522 (moteurs de 909 001 à 912 050)

Le numéro de série des versions S produites pour le millésime 1967 se termine par un S tandis que les numéros moteurs commencent par 96 au lieu de 91



rées, et le plus souvent les deux. Une 911 de 1965 "dans son jus" est donc une voiture très rare et, en consultant l'épais dossier de factures qui accompagnait la voiture, nous avons compris pourquoi elle avait été aussi bien préservée pendant près de cinquante ans : selon la facture d'origine, cette 911 a été vendue neuve le 7 décembre 1965 à Monsieur Robert Foley, résidant à Reno, dans le Nevada aux Etats-Unis. Certainement aidé par un climat chaud et sec, Monsieur Foley a conservé et utilisé sa 911 jusqu'à fin 2012, sans avoir eu besoin de la restaurer. Le marchand ayant eu la bonne idée de ne pas toucher à l'auto et de ne pas l'immatriculer, j'en suis devenu son second propriétaire. » Après avoir acheté la voiture, Thomas a contacté Monsieur Foley qui lui a confirmé que l'auto n'avait jamais été modifiée à l'exception des échangeurs jugées non conforme

par l'usine en 1966, et de retouches de peinture sur l'aile arrière gauche à des éraflures subies lors de son transport entre l'usine Porsche et les Etats Unis.

Bien qu'en bonne santé, la mécanique a quand même bénéficié d'une révision approfondie avec démontage du moteur pour le remplacement de toutes les pièces d'usure et la mise aux normes suisses, mais tout en préservant son originalité.

Une fois cette opération terminée Thomas a engagé sa 911 à la Coupe des Alpes en juin dernier : « Nous avons effectué plus de 1 000 km de route de montagne sans encombre. Au contraire, même, le comportement de la 911 s'est amélioré au fur et à mesure des kilomètres. Bien réglés, les carburateurs Solex n'ont jamais montré la moindre faiblesse. On dit souvent qu'une auto totalement d'origine apporte un plaisir

de conduite inégalé. Je ne l'avais jamais vraiment cru jusqu'à ce périple : son homogénéité, sa solidité et sa qualité de fabrication procurent un réel plaisir et des sensations de conduite bien plus intenses que ceux d'un exemplaire restauré. J'ai également réalisé que sa patine homogène entre la carrosserie et l'intérieur contribuaient beaucoup à son charme tandis que le témoignage de nombreuses années passées sur la route et de l'attention constante et ininterrompue de son premier propriétaire lui donnent un charme qu'une restauration, même parfaite, ne peut recréer. »

Thomas est d'ailleurs intarissable à propos de sa 911 : « L'odeur du cuir et de l'huile dans l'habitacle, le bruit sec de la portière qui se referme, le grand volant fin en bois et aluminium, les compteurs verts et le tableau de bord en bois patiné, la douceur des

**« Cette 911 a été vendue neuve le 7 décembre 1965 à Monsieur Robert Foley, résidant à Reno dans le Nevada aux Etats-Unis, qui a conservé et utilisé sa 911 jusqu'à fin 2012 »**



Le bouton d'ouverture de la porte était dissimulé au bout de l'accodoir

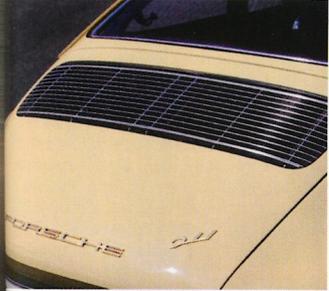
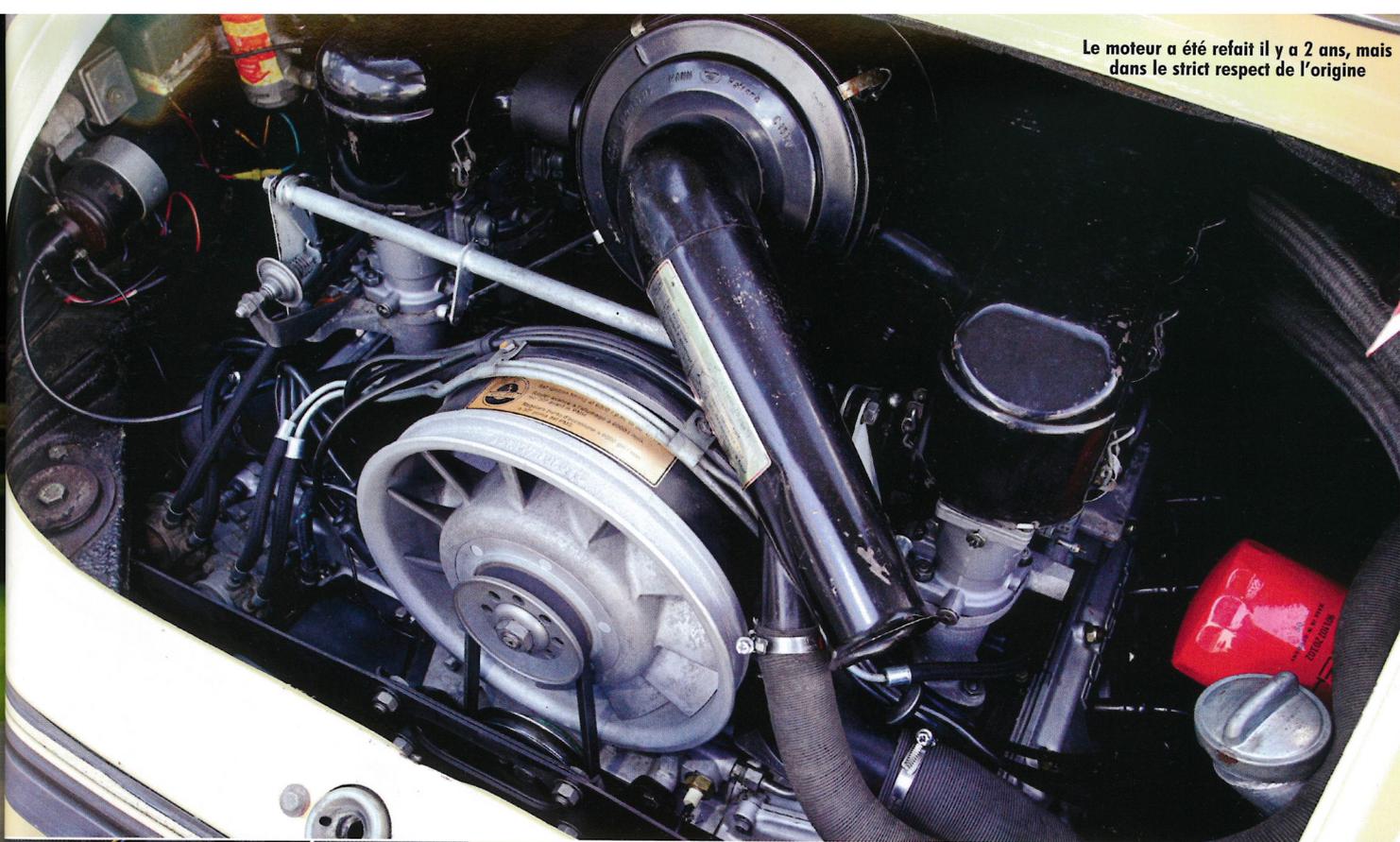


Aucun doute possible sur l'authenticité d'une telle auto...



Comme le reste de la voiture, la moquette du coffre est d'époque

Le moteur a été refait il y a 2 ans, mais dans le strict respect de l'origine



Malgré les apparences, cette 911 n'a jamais été restaurée



En 1965, les butoirs arrière n'ont pas encore de caoutchouc et la protection des pare-chocs est symbolique



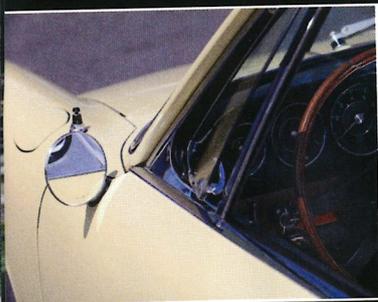
Les masses dans le pare-choc avant et les butoirs apparaîtront plus tard



En 1965, les essuie-glaces sont encore au repos du côté passager



Aussi surprenant que cela puisse paraître, cet habitacle n'a jamais été refait



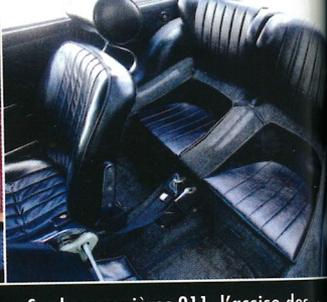
Il était possible d'ouvrir les déflecteurs des premiers modèles de coupés



Le volant bois et la planche de bord assortie sont d'origine



Même l'autoradio est d'origine...



Sur les premières 911, l'assise des sièges arrière était plus enveloppante que sur les modèles ultérieurs

commandes, et son moteur volontaire procurant un réel plaisir et un sentiment d'authenticité dont on ne se lasse pas. » En revanche, Thomas est conscient que ce plaisir ne durera peut-être pas éternellement : « Seul ombre au tableau, la responsabilité de maintenir la voiture dans son état d'origine. Certes une 911 est faite pour rouler, et s'entretient en avalant de nombreux kilomètres, mais il est difficile de la conduire sans arrières pensées, la préserver reste une priorité importante. Si elle n'est plus vraiment adaptée pour des rallyes historiques, je continuerai à la conduire et à participer à des événements comme le concours Porsche du Mans Classic. Cette 911 me rend heureux, et

j'espère parvenir à la préserver dans son état actuel pendant de nombreuses années. » Rarissimes, ces 911 "dans leur jus" s'adressent à des amateurs éclairés qui savent apprécier l'authenticité de l'objet, authenticité qui fait pardonner les petits désagréments que l'on ne rencontre pas sur une voiture restaurée du sol au plafond, mais qui font partie du charme de la conduite d'une ancienne avec sa patine d'origine. Une comédienne célèbre disait aux maquilleuses : « ne masquez surtout pas mes rides, cela m'a pris 50 ans pour les avoir ! » On peut en dire autant pour cette 911 : « ne touchez surtout pas à ma patine, j'ai mis 50 ans à la faire... » ■

**« Cette 911 semble dire : ne touchez surtout pas à ma patine, j'ai mis 50 ans à la faire... »**

Le point de vue du professionnel

**FRÉDÉRIC THIN  
GTSOUVENIRS**



Cette auto a une histoire réellement incroyable, notamment du fait de son premier propriétaire qui l'a conservée de sa sortie d'usine en 1965 à... 2012 ! Elle est tout aussi étonnante de par son état de conservation assez extraordinaire et que tient à cultiver, à juste titre, Thomas, son actuel propriétaire. Ce choix relance le vieux débat "restauration ou état d'origine ?" Si beaucoup de clients se projettent dans une restauration complète - qui tient d'ailleurs plus de la reconstruction si l'on souhaite un résultat digne de ce nom - d'autres, les plus passionnés, pour ne pas dire les plus exigeants, se mettent en quête du Saint Graal : une auto dans "son jus", la plus authentique et la mieux conservée à la fois. Il est vrai que monter dans une telle 911, c'est un peu comme ouvrir un vieux livre, c'est émouvant. A l'inverse, si reconstruire une voiture consiste à la faire renaître, c'est aussi réécrire son histoire, donc lui enlever une part d'elle-même. Deux philosophies de la voiture ancienne en quelque sorte...

