



PORSCHE 911 S 2.4 DE RENZO

Comme beaucoup de gosses, l'automobile m'a passionné depuis mon plus jeune âge. Evidemment ce sont les belles sportives qui me fascinaient le plus, mais ma préférence allait sans conteste à la Porsche 911 que je rêvais de conduire un jour. Vingt ans plus tard, après plusieurs années de réflexion et d'économies, le rêve allait devenir réalité : d'un air convaincu et décidé j'optais en septembre 2003 pour l'achat et la restauration complète d'une 911S 2.4 1972.

Livré le 1er novembre 1971 à Stuttgart-Zuffenhausen, ce millésime 72 de la 2.4S était habillé du « metallic blue » (code 8484). Il disposait d'un intérieur cuir noir, de sièges sport, de vitres électriques et de la climatisation. Immatriculé en Suisse, il subira au début des années 80 un lifting Carrera 3.0 avec ailes larges, moteur 3.0 et couleur bleue claire. A cette époque il était en effet courant de relooker les anciens modèles.

Au début 2002, ce véhicule arrive chez Marc De Siebenthal, spécialiste Porsche près de Lausanne en Suisse (voir encadré). Ce professionnel passionné compte bien lui redonner son état originel et attend qu'un amateur se présente pour lancer les travaux. En août 2003, après plusieurs mois d'échange, la décision est fermement prise et les travaux débutent en septembre 2003

Après huit mois de travail et d'attente, le véhicule est mis en circulation au début mai 2004. S'il fut très passionnant et intéressant de suivre l'ensemble des travaux, le moment de la livraison fut empreint d'une grande émotion : j'avais le sentiment d'être chez le concessionnaire Porsche dans les années 70 au moment de prendre livraison d'une 911 neuve commandée 8 mois auparavant !

Après un petit tour du véhicule et quelques brèves explications, il était temps de tourner le contact et d'entendre (enfin) cette fabuleuse mécanique, dont j'avais tant entendu parler. Déjà très envoûté par le bruit du moteur, je ne fus pas déçu par les premiers tours de roues. Un rêve de gosse venait de se réaliser et l'espace de ces instants magiques, le monde s'étant arrêté de tourner autour de moi, je n'avais qu'une seule chose en tête : ROULER.

Sans perdre un seconde, je parcourus d'une traite 300 kilomètres pour rejoindre mon domicile qui se trouvait pourtant à 65 kilomètres de là... en prenant bien garde d'emprunter le chemin le plus sinueux et vallonné ! Après plusieurs heures de conduite intense, il ne fut pas facile de se résonner à rentrer, mais l'appel de

la pompe mis un terme à cette merveilleuse ballade.

Le lendemain, tout excité à l'idée de faire rugir à nouveau le moteur, je repartais pour un tour. Mais attention à ne pas me laisser emporter par mon enthousiasme ! Car pendant les 1500 premiers kilomètres il fallait garder l'œil sur le compte tour et veiller à ne pas dépasser les 4500 tours. Le rodage fut rapidement terminé et après une semaine de retenue, il était temps d'explorer la zone interdite. Et là... quel bonheur de pousser le véhicule au-delà des 4500 tours et de ressentir pleinement la fougue et la vivacité du moteur. Car passé ce cap, le moteur donne un puissant coup de fouet jusqu'à 7200 tours dans un bruit rauque et métallique assourdissant. La zone rouge est rapidement atteinte et il convient de passer le rapport supérieur, sous peine d'être remis à l'ordre par l'entrée en action du rupteur situé aux alentours de 7500 tours.

Outre le charme dégagé par l'auto, je fus très vite impressionné par le comportement de cette véritable sportive : cette 2.4 colle littéralement le pavé et sa direction est ferme et précise. Très souple à bas régime, l'auto dégage très vite un tempérament de feu : ses accélérations et reprises sont vives, particulièrement en sortie de courbe et en montagne. Une fois le véhicule bien en main, chaque courbe devient un pur plaisir.

Durant les premiers milliers de kilomètres je sentais vraiment la voiture changer au fil des kilomètres. En effet, la mécanique se mettait en place, les pneus se formaient et j'apprivoisais progressivement le véhicule. Le passage des vitesses se faisait de plus en plus doux et précis et moyennant un peu de pratique, le double débrayage devint un réflexe. Un peu plus tard avec un peu d'habitude le talon-pointe s'imposa pour une conduite sportive efficace, notamment en montagne.

A ce jour, après plus de 100'000 kilomètres l'émotion est toujours aussi forte au moment de prendre le volant et le plaisir toujours aussi intense. Car malgré son âge, l'auto est vraiment vivante et reste une formidable sportive, offrant de véritables performances et sensations de conduite que l'on peine à retrouver sur les véhicules actuels.