

HAUTE COUTURE

La 911S est la voiture de sport par excellence. Redoutable compétitrice dans des épreuves difficiles par sa robustesse légendaire, elle pouvait aussi, avec les bonnes options, se métamorphoser en une GT luxueuse et puissante, capable de rivaliser avec les meilleures de la production mondiale. C'est dans cette configuration que son premier propriétaire Italien avait choisi à l'époque de commander notre modèle d'essai. Texte Hilaire Photos Frank Camuzat





Les premières études du projet de la 901 datent de 1956. Rares sont les voitures qui ont vu autant d'ingénieurs prestigieux se pencher sur leur gestation ; Ferry Porsche, Ferdinand Piëch, Butzi ou Erwin Komenda pour n'en citer qu'une poignée. Après avoir brièvement imaginé une carrosserie à trois volumes qui à quatre places, il avait été décidé de reconduire sur cette voiture entièrement nouvelle l'architecture de la 356, avec un moteur en porte-à-faux arrière, et la conception classique d'une voiture de sport 2+2.

Ferry voulait une 911 plus habitable que la 356, mais tenait beaucoup à ce que l'empattement n'excède pas 2,20 m pour préserver la vivacité d'une GT compacte. Tout dans la nouvelle voiture a été fait pour gagner de la place. Ainsi, pour augmenter la capacité du coffre à bagages et abandonner une ligne plongeante, la nouvelle suspension avant de type McPherson constituée de bras oscillants transversaux et de jambes de force sera dessinée afin de ne pas former une trop grande enclave dans le compartiment, ce qui permettait de positionner le réservoir d'essence très bas et la roue de secours directement à plat sur le plancher. C'est à ce même niveau qu'est placé le boîtier de direction à crémaillère, le pignon situé dans l'axe médian du véhicule, ce qui améliore la sécurité et simplifie la production quel que soit le marché, qu'il soit à conduite à gauche ou à droite. L'habitacle a aussi été étudié pour offrir un volume et une répartition des masses optimaux, les sièges avant positionnés exactement à mi-distance entre les deux essieux.

Le châssis en acier offrait la grande rigidité qui permettrait la production d'un éventuel cabriolet, la suspension avant se basait sur une paire de barres de torsion longitudinales et une barre stabilisatrice qui contrecarrait la tendance naturelle de la 911 à survirer. A l'arrière, c'était bras oscillant et barre de torsion transversale. Les amortisseurs sont situés à l'extrémité des longs bras de levier, de sorte que leur course est plus longue que celle des roues.

Pour le moteur, c'est un six cylindres boxer de deux litres refroidi par air qui

sera retenu. Il ne s'agissait ni plus ni moins que du huit cylindres de la Formule 1 de la marque, amputé de deux cylindres. Certains journalistes ont reproché à Porsche de ne pas avoir conservé les huit cylindres pour concurrencer les Ferrari, Jaguar ou Corvette. Mais l'opération aurait positionné la nouvelle Porsche dans un segment de prix sur lequel Ferry avait une certaine appréhension à s'aventurer.

Développant initialement 130 ch et doté d'un carter sec, ce moteur avait été étudié afin de pouvoir en augmenter la cylindrée pour une possible évolution. Pour passer la puissance aux roues, une nouvelle boîte de vitesses à 5 rapports à la grille inversée (type 901) avait été produite.

En janvier 1965, le célèbre journaliste français, Bernard Cahier, fut l'un des premiers à tester un exemplaire de préproduction assemblé aux standards exacts par des ouvriers hautement qualifiés. Il ne tarissait pas d'éloges à son égard, mettant en avant le comportement, le confort, la précision de la direction, la puissance du freinage et les performances de ce nouveau modèle. Les seuls bémols se portaient sur les trous à l'accélération dus aux carburateurs Solex, qui seront très rapidement remplacés par des Weber, et sur le son du moteur, qui lui rappelait plus celui du 6 cylindres Corvaire que le "vrai son Porsche" du 4 cylindres Carrera.

En réalité, les exemplaires montés avec moins de précision sur les chaînes de production se montreront nettement moins stables à haute vitesse, ce que l'usine corrigea de façon empirique par deux poids de fonte de 10 kg chacun cachés aux extrémi-

- 1 Le début d'une jante mythique : la Fuchs forgée en 4,5x15".
- 2 Les phares longue-portée étaient une option.
- 3 Le coffre garni de moquette était conçu pour contenir un sac de golf.
- 4 Les custodes arrière ouvrantes assuraient une bonne ventilation de l'habitacle.
- 5 Le volant des 911S était recouvert de cuir.
- 6 Le passepoil noir des assises arrière et la moquette rouge sur la trappe de visite de la transmission sont dus à la commande spéciale du premier propriétaire italien.
- 7 Aucun élément ne vient altérer la pureté de la ligne des premières 911.

tés du pare-chocs avant. Très vite la 911 fut utilisée en compétition où elle se révéla extrêmement performante. Un surcroît de puissance devenait donc nécessaire.

Véritable rareté

Pour le millésime 1967, Porsche annonce la 911S. Les numéros de châssis sont les mêmes que la série normale mais complétés par un S. La liste des modifications mécaniques ne plaisante pas : bielles nitrurées, pistons forgés, culasses modifiées, soupapes d'admission et d'échappement plus grandes et nouveaux arbres à cames. Les carburateurs Weber se différencient par de nouveaux gicleurs et un diffuseur plus grand. Des bougies Bosch à degré thermique plus élevé complétaient la préparation qui portait la puissance à 160 ch à 6600 tr/mn, la zone rouge se situant entre 7200 et 7400 tr/mn.

Le châssis était équipé d'amortisseurs Koni, de stabilisateurs avant et arrière et de freins à disques ventilés. Les légendaires jantes Fuchs (4,5x15 pouces) en aluminium forgé font leur toute première apparition, pour un gain de plus de 2 kg par rapport aux jantes en acier. Enfin les voies avant et arrière croissent de 16 et 8,4 mm et le poids retombe à 1030 kg (contre 1080). Ainsi modifiée, la 911 entrait dans une tout autre catégorie et sa vitesse de pointe atteignait 225 km/h.

La 911S dont nous avons pris le volant depuis le showroom de Serge Heitz au Cap Ferret est l'une des premières produites (septembre 1966), livrée en Italie. Si ses finitions peuvent surprendre au premier abord, c'est qu'elle a fait l'objet d'une commande spéciale, pleine de

Evolution plus sportive encore de la 911 "standard", la 911S n'a été produite qu'à partir du millésime 1967 pour entrer dans la classe supérieure...





1

ces petites subtilités dont seuls les Italiens ont le secret. Son propriétaire a préféré une sobre et classique teinte gris argent, lorsque la grande majorité des S étaient commandées d'une couleur vive qui renforçait leur sportivité.

L'intérieur aussi a été réalisé avec les meilleurs matériaux, un cuir rouge avec des finitions de sellerie particulières, passepoils noirs bordant les petits sièges arrière, dignes des plus belles Gran Turismo de l'époque. Elle rappelle certains intérieurs des toutes premières Jaguar Type E. Même la trappe d'accès à la boîte de vitesses avait été recouverte de moquette rouge et a donc été restaurée telle quelle. Entièrement matching numbers, elle porte toutes les spécificités de ces premiers modèles. Les rares jantes Fuchs, en 4,5x15" évidemment, sont chaussées de pneus étroits de 165x15. Les essuie-glaces argentés (finition imposée par le service marketing, les ingénieurs les voulaient noirs) sont positionnés à l'arrêt sur le côté droit de la voiture, le diamètre de la turbine de refroidissement est 5 mm plus court, le compte-tours est équipé d'un limiteur de régime mécanique et le volant est gainé de cuir.

Le chauffage à essence Webasto à command électrique est au programme. Au-delà de l'intérieur et de la peinture, les particularités tournent autour des options comme les magnifiques appuie-tête du même cuir que la sellerie, les phares antibrouillard logés sous le pare-chocs avant, et le rétroviseur extérieur du côté conducteur, qui n'était pas obligatoire en Italie à l'époque. Notre heureux Transalpin possédait une fantastique GT qui rivalisait aussi bien en raffinement qu'en performances avec les meilleures de ses concurrentes du cru.

Conduire une 2.0S, c'est vraiment retrouver un plaisir oublié, la réponse immédiate du moteur et ses envolées rageuses, l'agilité diabolique d'un comportement vif (encore amélioré aujourd'hui par des pneumatiques modernes). Beaucoup seraient surpris par son potentiel sur les petites routes sinueuses, laissant derrière elle nombre de Porsche plus récentes et plus puissantes.

La presse de l'époque était unanime, saluant son tempérament, sa qualité de fabrication et son comportement. Certes on lui reprochait aussi le déséquilibre inhérent à sa conception, mais dans lequel certains semblaient trouver leur compte. Jugez-en par les propos enthousiastes du journaliste de *Car & Driver* qui rapportait : « Il est vrai que le sous-virage est rassurant, bon pour la masse, mais le survirage est excitant et vous devez être un expert pour le maîtriser. La 911S nous rappelle le temps où les pilotes se battaient coude à coude en balançant leurs Speedster dans les virages à grands coups de contre-braquage. Porsche a de nouveau créé la 911S pour ces pilotes ».

Alors la 911S 1967 serait-elle le Saint Graal? Sans aucun doute. Mais la rareté à un prix qui refroidira probablement un peu vos ardeurs...

Légère et agile, la 911S au caractère bien trempé procure un plaisir de conduire oublié de toutes les sportives modernes, sans exception !

- 1 Le moteur positionné derrière l'essieu arrière assure à la 911 une excellente motricité.
- 2 Le contraste de cuir rouge et de noir, assorti à la teinte gris argent métallisé de la carrosserie, est un trait de la finesse esthétique des Italiens...
- 3 Les carburateurs triple corps Solex des toutes premières S seront très vite remplacés par des Weber IDS.
- 4 Le bouton de l'ouverture de la portière est situé dans l'accoudoir.
- 5 Le poste de radio est d'origine.
- 6 Le moteur type 901/02, une mécanique de précision qui délivre 160 ch.



2



3



4



5



6