



INTRODUCTION

La 911, communément appelée classic ou type F, a été produite par Porsche dans son usine de Zuffenhausen de fin 1964 à août 1973, soit pendant presque une décennie. Une éternité pour nos voitures récentes, mais une période raisonnable pour un modèle de l'époque. Elle a ensuite laissé place à la type G avec ses parechocs à soufflets qui restera presque inchangée esthétiquement de fin 1973 jusqu'en 1989.

Modèles emblématiques des 911, facilement reconnaissables à leurs longs capots, leurs parechocs tout en finesse et leurs accessoires chromés, les 911 classic peuvent sembler toutes similaires à un œil non entraîné. Beaucoup pensent que les quelques différences d'aspect ne sont liées qu'aux niveaux de motorisation qui étaient proposés, avec en vaisseau amiral la mythique 911 S. Pourtant, la 911, qui n'était alors qu'une adolescente, ne cessait d'évoluer et chaque année modèle (commençant généralement en septembre de l'année précédente pour finir à l'été de l'année courante) profitait de son lot d'améliorations, qu'elles soient techniques ou esthétiques. Il est ainsi possible de différencier quasiment chacune des années de production, ou du moins les grandes versions, juste d'un coup d'œil, et c'est ce que je vais essayer de vous transmettre dans cet ouvrage.

Bien sûr, l'évolution s'est surtout retrouvée sous le capot, avec des progrès impressionnants qui font qu'une 2.0 de 65 ne peut en aucun cas rivaliser avec sa petite sœur la 2.4 S de 1973, sans même parler de la 2.7 Carrera RS qui a marqué l'apogée de cette génération de 911 (et que nous ne traiterons pas ici car facilement reconnaissable entre mille avec sa fameuse queue de canard). La finition intérieure n'est pas non plus en reste, avec un passage progressif des années 60 qui mettaient en avant le bois et les chromes, vers les années 70 faites de plastique, bakélite et peinture noire.



Chaîne de montage Porsche au début des années 70

Mais j'ai décidé ici de me concentrer uniquement sur les aspects extérieurs de la 911, ceux qui vous permettront de dire d'un regard sur une photo ou sur une voiture croisée dans la rue, « tiens une belle 68, la dernière des châssis courts ».

Voilà, il est temps de rentrer dans le vif du sujet. J'ai pris le parti, non pas de parcourir la gamme année par année en listant les caractéristiques de chaque version, mais plutôt de vous donner une méthodologie, des priorités, pour savoir où et quoi regarder en fonction de l'angle de vue de la voiture qui se présente devant vous.

Attention, il faut garder en tête que nos belles ont vécu plusieurs vies avant d'en arriver là et qu'elles ont souvent été modifiées, modernisées en fonction des modes et des goûts, tout ceci n'est donc pas infaillible. Il faudra parfois jongler avec les informations, croiser les indices pour trouver la bonne année modèle, mais avec l'expérience, vous finirez par repérer rapidement les indicateurs qui ne trompent pas.

Enfin, beaucoup de changements étant apparus lors du passage d'une année modèle à une autre, je parlerai par la suite en année modèle AM (ex : 1969, voitures produites entre septembre 1968 et août 1969).



SOMMAIRE

- 13. I — CHÂSSIS COURT OU CHÂSSIS LONG ?
- 27. II — LES PORTES DU BONHEUR
- 31. III — LE CAPOT MOTEUR
nous livre sa version
- 39. IV — LES GRILLES DE KLAXON
- 45. V — LES RÉTROVISEURS
- 51. VI — LES PHARES
- 57. VII — LES ESSUIE-GLACES
- 61. VIII — LES ROUES
- 65. IX — 1972 ET LA TRAPPE À HUILE
- 69. X — LE SPOILER AVANT



- 73. XI — LES TARGA « SOFT WINDOW »
- 77. XII — C'EST UNE T OU UNE S ?
- 83. XIII — TU L'AS IMPORTÉE
ou c'est une européenne ?
- 89. XIV — LES FAUX AMIS
- 93. XV — SYNTHÈSE





I Châssis court ou châssis long ?

Lors des premiers tours de roue de la 911 (ou 901 telle qu'elle s'appelait initialement) en 1963, un comportement indésirable est apparu aux essayeurs de chez Porsche.

Le moteur en porte à faux arrière et l'empattement court de la 911 provoquaient un délestage du train avant à haute vitesse, rendant la voiture parfois instable. Avec l'augmentation de la puissance, notamment lors de l'apparition de la 911 S pour le modèle 1967, ce comportement s'en est trouvé accentué. Pour pallier cela, sans pour autant revoir toute la conception de la voiture, il fut décidé de placer deux lestes en fonte de onze kg chacun dans le parechoc pour plaquer le train avant et ainsi gagner en adhérence. Ces lestes furent installés de série sur toutes les 911 (hors 912) de 67 et 68.

La vraie solution n'est apparue que sur l'année modèle 1969 avec un allongement d'environ 6 cm (de 2211 mm à 2268 mm) de l'empattement de la 911, qui garda ensuite ces caractéristiques sur plusieurs décennies.

Il existe donc deux grandes familles de 911 classic, les châssis courts (SWB pour Short Wheel Base) de 1964 à 1968, puis les châssis longs (LWB pour Long Wheel Base) de 1969 à 1973.

Etre capable de déterminer si la voiture devant vous est un châssis court ou un châssis long permet donc de diviser par 2 le nombre d'années possibles pour le modèle. Et nous allons voir que cela s'avère relativement simple.

Le premier indice, le plus évident et le plus connu pour identifier un châssis court, est l'emplacement de la trappe d'accès à la barre de torsion arrière, un rond d'une dizaine de centimètres de diamètre qui se trouve à l'extrémité du bas de caisse, juste avant le passage de roue. Les 6 cm d'empattement ont été

ajoutés en augmentant la taille des bras de suspension arrière. Les roues et les passages de roues ont donc reculé par rapport à cette trappe (le parechoc arrière est plus court sur les LWB).



Châssis court - la trappe est dans le coin du passage de roue



Châssis long - la trappe est écartée du passage de roue

Ainsi, si la trappe se trouve juste au coin du passage de roue, vous êtes face à un châssis court. Si, par contre, il y a quelques centimètres d'espace entre la trappe et le passage de roue, il s'agit d'un châssis long. Simple, non ?

Oui, sauf qu'il n'est pas toujours aisé de pouvoir évaluer cette distance, surtout sous certains angles ou avec certaines finitions camouflant cette trappe. Heureusement, il existe d'autres caractéristiques qui vont nous permettre de différencier ces fameux châssis sans aucun doute possible.

Et les choses sont bien faites, car nous allons disposer d'indices infaillibles différents pour chaque angle de vue de la voiture : la face avant, son côté et la partie arrière. D'autres différences plus infimes existent bien sûr, dont certaines vous seront présentées par la suite, mais celles présentées ici vous permettront de reconnaître le type de châssis de façon certaine.