

ROMAIN BOURDON

— *GUIDE EXPERT* —

PORSCHE
911
CLASSIC

1964
1973

CONNAÎTRE - RESTAURER - EXPERTISER

éditions
TÉLÉMAQUE



UN PEU D'HISTOIRE



Prototype 695

Je vous propose de commencer par retracer l'histoire de cette génération de 911, de sa genèse, au passage à la type G, afin de vous offrir une meilleure vue d'ensemble de son évolution avant d'entrer dans des descriptions plus techniques.

Dès le début des années 50, le besoin de compléter la gamme grand public, uniquement composée de la 356, commence à se faire sentir chez Porsche et l'idée est de l'élargir par le haut avec une voiture 4 places, plus puissante et plus confortable.

Plusieurs concepts sur base de 356 sont développés, mais aucun ne trouve grâce aux yeux des dirigeants de Porsche. À la fin des années 50, la pression pour actualiser la gamme de Porsche devient de plus en plus forte. En 1957, Ferry (Ferdinand Anton Ernst) Porsche, concepteur de la 356 et fils de Ferdinand le fondateur, souhaite profiter d'un œil extérieur. Il mandate le comte Albrecht Von Goertz, designer notamment de la mythique BMW 507, pour dessiner le projet 695, toujours sur la base d'une 4 places. Ferry en dira : « C'est une superbe voiture, mais c'est une Goertz, pas une Porsche ». Toujours est-il que la dynamique pour la création d'un nouveau modèle est enclenchée.

Butzi (Ferdinand Alexander) Porsche, le jeune fils de Ferry, et Erwin Komenda, designer emblématique, responsable entre autres des Coccinelle et 356,

sont maintenant chargés de reprendre le projet et de définir le style de ce que sera la prochaine Porsche.

Komenda est persuadé que la nouvelle Porsche doit être une véritable 4 places et travaille en ce sens. Leur travail aboutit en 1960 à la T7, un prototype 4 places à moteur arrière très soigné, toujours visible au musée Porsche de Zuffenhausen. L'avant préfigure déjà de ce que sera la 901, mais l'arrière, prolongé à cause des deux véritables places voulues par Komenda, casse la ligne sportive de la voiture et l'espace intérieur n'est pas vraiment suffisant pour en faire une 4 places confortable.

Le développement de la T7, devenue T9, continue sous la direction de Komenda mais la voiture devient de plus en plus grande et de plus en plus lourde. Butzi, de son côté, sous l'égide de son père Ferry Porsche, souhaite s'orienter vers une ligne résolument plus sportive et redéfinit les priorités avec un deuxième projet parallèle, la T8. La voiture doit être une 2 + 2 avec plus d'espace que la 356 et une ligne sportive.



Projet T7 au musée Porsche

Le coffre doit être plus grand et doit pouvoir accueillir un sac de golf, demande souvent formulée par la clientèle de Porsche. Elle doit être confortable et offrir des performances équivalentes à la Carrera, la plus puissante des 356, tout en offrant un calme et une facilité de conduite comparables à la moins puissante de ses petites sœurs, la 356 1600 de 60 ch.

En 1962, faute de moyens et de temps, Ferry tranche, le projet T9 à 4 places est définitivement abandonné pour se concentrer exclusivement sur la T8. En novembre 1962, le premier prototype de la T8 est enfin terminé, la première 901 est née.

Une version est présentée au public pour la première fois le 12 septembre 1963 au salon de Frankfurt alors qu'elle est encore en cours de développement.

À l'époque, Porsche numérote tous ses projets par ordre croissant, ainsi la 356 est le 356^e projet développé par la firme, la même logique est appliquée à la 550 Spyder. Mais pour cette nouvelle auto, Porsche souhaite que les références soient compatibles avec celles de son partenaire

Volkswagen, il faut donc choisir une série non exploitée jusqu'ici. La série 900 est libre chez les deux constructeurs, cette nouvelle voiture sera donc la 901.

En tout, treize prototypes de 901 sont construits entre le début du projet et sa véritable mise en production en septembre 1964. Ils serviront à tester les différentes solutions techniques et finitions envisagées. À l'époque, rien ne se perd et, une fois les essais terminés, certains de ces exemplaires ont été revendus par Porsche. Quatre d'entre eux sont encore sur la route, toujours détenus par de chanceux particuliers.

La production commence donc au cours de l'été 1964 et la première 901 de série sort des chaînes le 14 septembre de la même année. À cette époque, la fabrication reste artisanale, les voitures sortent au compte-goutte de l'atelier et, bien que les châssis soient numérotés chronologiquement, les voitures sont terminées et livrées en fonction de leurs finitions. La première à quitter l'atelier est donc la 300 007, la 300 001 n'en sortira que trois jours plus tard.



Essai d'une turbine à 17 pales



Ferry Porsche et le tout premier prototype de 901 construit en 1962

Porsche va ainsi produire 82 exemplaires de sa 901 avant que la marque Peugeot ne vienne mettre son grain de sable dans les rouages en réclamant un changement de nom, la firme possédant les droits sur tous les numéros de voitures comportant un 0 au milieu. À l'époque, de nombreuses autres marques utilisent un 0 central pour leurs voitures, comme la marque BMW qui a sorti pas moins de six modèles de 1952 à 1965 sans que Peugeot n'y trouve à redire. Il est donc légitime de se demander pourquoi la firme française s'est montrée aussi intransigeante avec la 901.



Alois RUF au volant d'un prototype encore sur la route



C'est un sujet rarement abordé, mais il ne faut pas oublier que Ferdinand, le père fondateur, fut l'un des acteurs de la réquisition de l'outil de production Sochalien par le régime nazi pendant la seconde guerre mondiale. Cela explique certainement le formalisme de Peugeot sur la 901, et le fait que Porsche acceptera de changer rapidement le nom de sa voiture sans faire de vagues pour ne pas réveiller de vieux démons.

Le nom est donc changé, et le 10 novembre 1964, alors que quatre-vingt-deux 901 ont déjà été produites, sort la première 911 de l'atelier Werk 2 de l'usine de Zuffenhausen. À l'époque les voitures ne sont pas encore badgées, l'inscription 911 sur le capot arrière n'arrivera que courant Janvier 1965.

Fahrgestell-Nr.:	Datum	Motor-Nr.:	Interne Nr.:	Typ	Getriebe-Nr.:	Radio-Nr.:	Bemerkungen
300 007	14. Sep. 1964	900	57	901	100		
300 003	15. Sep. 1964	900	9	901	100		Zuschalt. Klein Nr. 743.000 100 + 800
300 001	17. Sep. 1964	900	21	901	100		100
300 008	18. Sep. 1964	900	3	901	100		
300 004	21. Sep. 1964	900	4	901	100		
300 005	"	900	16	901	100		Zuschalt. Klein Nr. 685.754, 2400er Motor Nr. 302.430
300 006	22. Sep. 1964	900	11	901	100	100	
300 008	"	900	12	901	100	100	
300 011	23. Sep. 1964	900	12	901	100	100	Zuschalt. Klein Nr. 757.634, 2400er Motor Nr. 757.480
300 010	"	900	10	901	100		Zuschalt. Klein Nr. 752.530
300 014	24. Sep. 1964	900	14	901	100		
300 013	25. Sep. 1964	900	13	901	100		
300 016	"	900	19	901	100		
300 012	28. Sep. 1964	900	2	901	100		
300 015	"	900	18	901	100		
300 019	29. Sep. 1964	900	20	901	100		
300 020	30. Sep. 1964	900	23	901	100		
300 017	1. Okt. 1964	900	24	901	100		Zuschalt. Klein Nr. 752.257 300
300 022	2. Okt. 1964	900	23	901	100		
300 018	"	900	27	901	100		
300 021	5. Okt. 1964	900	8	901	100		
300 025	"	900	26	901	100		Zuschalt. Klein Nr. 757.526
300 027	6. Okt. 1964	900	32	901	100	100	Zuschalt. Klein Nr. 126.791
300 024	"	900	28	901	100		
300 028	7. Okt. 1964	900	30	901	100		
300 023	8. Okt. 1964	900	29	901	100		
300 030	"	900	7	901	100		
300 029	"	900	67	901	100	100	
300 032	9. Okt. 1964	900	25	901	100		
300 026	"	900	42	901	100	100	
300 033	"	900	31	901	100		

Registre d'usine des premières 901

1964-1966, la jeunesse de la 911

De fin 1964 à 1966, la 911 change peu. Son moteur est un 6 cylindres à plat de 2,0 L développant 130 ch. Les modifications sont apportées en cours de production, par petites touches, et ont pour but de corriger des défauts de jeunesse ou de rationaliser les coûts de production. Par exemple, en milieu d'année 1965, la planche de bord est modifiée pour camoufler des vis apparentes jugées disgracieuses, ou encore en janvier 1966, les grilles de klaxon à l'avant sont remplacées par des versions plus simples avec moins de vis. Vous pourrez retrouver l'ensemble de ces modifications au fil de la lecture de ce livre, mais dans l'ensemble, on peut considérer que les modèles produits jusqu'à l'été 1966 étaient assez similaires avec de petites améliorations touchant plus à des finitions qu'à des évolutions à proprement parler.

D'ailleurs, une circulaire datant du 2 février 1965 produite par Porsche et à destination de l'ensemble des distributeurs américains, explique que toutes les 911 livrées sur ce territoire en partant du châssis 300 0001 (le premier) peuvent être vendues et enregistrées comme des modèles 1966.



AU VOLANT DE LA PORSCHE 901

Premier essai de la 901 en France, fin 1964

Le projet initial de Porsche était que la 356 et la 911 cohabitent dans des gammes différentes, ce qui sera le cas jusqu'en mai 1966. Mais dès la présentation de son nouveau modèle en 1963, Porsche se rend bien compte qu'elle donne un sacré coup de vieux à sa 356 qui, plus abordable que la 911, reste la voiture assurant la stabilité économique de l'entreprise. Il est rapidement décidé qu'une version moins chère de la 911, équipée d'un 4 cylindres viendra la remplacer pour assurer la continuité des ventes. Cela aboutit à la 912 qui sera proposée à partir d'avril 1965.

Commercialement la 911 est un succès, son look et ses performances plaisent. Mais plusieurs problèmes de conception posent souci aux équipes de Zuffenhausen.

Le premier est lié à l'équilibre de la voiture. Les ingénieurs, lors de la phase de développement se sont affairés à trouver les réglages parfaits sur les prototypes de 901, réglages qui doivent être figés et répliqués à l'identique pour la production. Mais dans les faits, cette finesse ne se retrouve pas sur les modèles de série. Le moteur en porte à faux arrière déléste trop le train avant qui perd en adhérence lors des accélérations ou lors de vents latéraux et entraîne un comportement aléatoire de la voiture. Certaines voitures ont même des comportements différents dans les virages à gauche ou à droite.

Une première solution, assez rudimentaire, va consister à ajouter deux lests en fonte de 11 kg chacun dans le pare-chocs avant, devant les roues, pour plaquer le nez de la voiture.

D'abord testée courant 1965, cette solution sera installée de série sur toutes les 911 produites de juin 1965 jusqu'à la fin du millésime 1968. Porsche ira jusqu'à les rajouter gratuitement sur les premières 911 qui n'en étaient pas équipées, à l'occasion de leur retour en révision, sorte de rappel avant l'heure.





912 à partir d'avril 1965

Un autre problème important vient de la conception même du moteur, ou plus exactement de ses carburateurs. Forts d'un partenariat fructueux avec la firme Solex sur la 356, les ingénieurs de Porsche décident de confier à la firme française la conception de carburateurs spécifiques pour le moteur 6 cylindres de la 911. Malheureusement, à son lancement, ceux-ci ne sont pas encore totalement aboutis, sont compliqués à régler et présentent souvent un creux de puissance entre 2500 et 3000 tours.

Des essais avec des carburateurs de marque Weber sont très prometteurs, ils sont d'ailleurs utilisés en compétition, mais la direction de Porsche tient à perpétuer l'accord avec Solex et pousse à trouver une solution, allant jusqu'à envoyer une équipe d'ingénieurs chez le fabricant français pour aider au développement. Mais rien n'y fait et en mars 1966, Porsche se résout à remplacer les Solex par des Weber.

Pour la petite histoire, ces carburateurs initialement conçus pour la Lancia Flaminia V6 sont plus compacts et nécessitent la conception de pipes d'admission légèrement inclinées pour être installés sur le moteur des 911.



Les lests étaient fixés à l'intérieur du pare-chocs



Lest installé à l'avant gauche du pare-chocs

1967

l'année de la 911 S

En 1967, Porsche décide de rationaliser sa production, de renforcer la notion de millésime et d'intégrer les nouveautés d'un millésime sur l'autre. Pour rappel, à cette époque les millésimes commencent en général en septembre de l'année précédente et se terminent en juillet ou août de l'année courante.

Quelques changements sont apportés à la 911 comme les logos du capot arrière qui sont maintenant centrés, ou le bois qui disparaît du tableau de bord, mais la vraie révolution viendra de l'ajout d'une nouvelle version à la gamme, la 911 S (pour Super). Elle est équipée d'un moteur développant 30 ch de plus que la 911 standard, soit 160 ch, ainsi que de freins et d'amortisseurs plus performants et dispose pour la première

fois de jantes en aluminium forgé, les désormais fameuses Fuchs.

1967 est également l'année de la commercialisation de la 911 Targa. Lors de la conception de la 911 au début des années 60, plusieurs versions de cabriolets sont envisagées dont une avec un arceau de sécurité permettant de protéger ses passagers et rigidifier la voiture.

C'est cette solution qui est retenue et se voit attribuer le nom de Targa, nom maintenant devenu générique pour toutes les voitures disposant d'un toit rigide amovible entre le pare-brise et l'arceau. Pour sa première version, la 911 Targa est équipée d'une lunette arrière souple qui peut s'ouvrir, la « soft window ».

911 S Targa soft window de 1967



1968 (série A), la mutation commence

En 1968, Porsche commence à attribuer des numéros à ses millésimes, cette première année sera donc la série A et rétroactivement, toutes les voitures précédentes seront considérées comme de série 0. De nombreuses modifications sont apportées à la 911 dont certaines sont dictées par la législation américaine qui se durcit en termes de sécurité. Il faut savoir qu'à l'époque, les États-Unis représentent le plus gros marché de Porsche et la sécurité comme les normes de pollution sont prises bien plus au sérieux outre-Atlantique que sur le vieux continent.

À l'intérieur, parmi tous les changements, plusieurs sont particulièrement visibles. Tous les boutons pour le marché US sont maintenant recouverts de caoutchouc et le rétroviseur fixé au plafond devient décrochable pour éviter de se transformer en arme mortelle en cas d'accident.

Les panneaux de portières sont remplacés par des versions avec des bacs de rangement et les lettrages des compteurs qui historiquement étaient verts passent au blanc sur fond noir.

À l'extérieur, plusieurs changements apparaissent, également dictés par les normes de sécurité américaines. Ainsi les versions US de la 911 se voient affublées de disgracieux réflecteurs latéraux sur les ailes avant et arrière. De la même manière la législation sur les phares, déjà complexe avec les « sealed beams » (voir la section sur les phares pour en savoir plus) est renforcée avec l'interdiction d'avoir des protections en verre devant les phares. Porsche introduit donc de nouveaux phares pour le marché US, plus larges en haut qu'en bas et qui porteront le surnom de « sugar scoop » en rapport avec leur forme. Ces phares caractéristiques des 911 américaines seront utilisés pendant près d'une vingtaine d'années.

On pourrait également citer le changement de côté des essuie-glaces, l'apparition des premiers phares H1 pour la 911 S, les nouvelles poignées de porte avec le bouton protégé ou encore la grille arrière remplacée en cours de millésime, mais n'allons pas trop vite, je préfère vous laisser découvrir la totalité de ces modifications dans la suite de cet ouvrage.



911 US de 1968 avec ses réflecteurs latéraux qui ne resteront qu'une année



Un modèle 1968 sort des ateliers d'entretien Sonauto de Levallois

Les clients qui le souhaitent peuvent maintenant choisir une 911 Targa avec une bulle en verre en remplacement de la « soft window » et cette solution rencontre d'emblée un énorme succès, au point d'éclipser rapidement la première option.

Côté gamme, les choses bougent également. La 911 S est maintenant interdite aux US à cause de nouvelles normes antipollution. Porsche introduit donc un modèle de milieu de gamme, conservant les 130 ch de la 911 mais avec le niveau d'équipement de la S, la nouvelle 911 L (pour Luxus).

Parallèlement, une 911 de base, moins puissante (110 ch), devient le modèle d'entrée de gamme uniquement pour le marché européen, la 911 T (pour Touring). Porsche souhaite, avec ce modèle et son 6 cylindres simplifié, offrir une 911 plus accessible et, à terme, sortir de sa gamme la 912 et son moteur vieillissant. Cela sera chose faite en fin de millésime 1969 et la sortie de la nouvelle 914 développée en collaboration avec Volkswagen.

Ainsi, les US ont deux modèles de 130 ch, la 911 et la 911 L, alors que le reste du monde dispose de trois modèles, la 911 T (110 ch), la 911 L (130 ch) et la 911 S (160 ch).

Enfin notons que pour s'adapter au marché américain friand de boîtes automatiques, Porsche propose maintenant la boîte de vitesse Sportomatic, une sorte de boîte semi-automatique qui permet

de faire disparaître la pédale d'embrayage. Dans les faits, le conducteur continue de passer lui-même les vitesses, au nombre de quatre, mais n'a plus besoin de débrayer. Il suffit de poser sa main sur le levier de vitesse pour que la voiture débraye automatiquement. Le système est associé à un convertisseur de couple pour ne pas caler à l'arrêt.

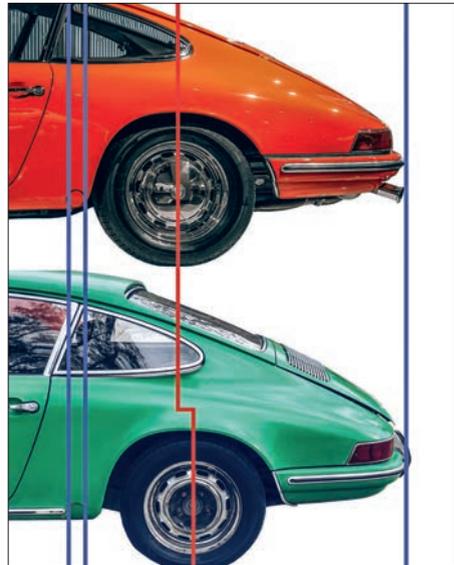


Atelier de conception de l'usine de Zuffenhausen où les ouvriers s'affairent sur les futurs modèles 1969. Au fond à droite, deux modèles US de 1968 servent certainement de base de travail.

1969 (série B) l'année des grands changements

1969 est l'année des grands changements pour la 911. Porsche revisite sa copie en profondeur afin de proposer une nouvelle version de son modèle phare, corrigée, optimisée et adaptée à tous les marchés.

Le premier grand changement introduit est le passage à ce qu'on appelle en français, et à tort, le châssis long, car dans les faits, les dimensions de la voiture restent sensiblement les mêmes. Les expressions américaines de Short Wheel Base (SWB) et Long Wheel Base (LWB), c'est-à-dire empattement court et empattement long, collent bien mieux à la réalité du changement opéré. Afin d'offrir une vraie solution au problème de tenue de route présenté précédemment, Porsche prolonge les bras du train arrière d'environ 6 centimètres, ce qui fait reculer les roues d'autant, augmente l'empattement de la voiture et déplace son centre de gravité vers l'avant. Cette modification est maintenant considérée comme une étape charnière séparant deux générations au sein des 911 Classic, communément appelées en France les châssis courts et les châssis longs.



La roue et le passage de roue reculent d'environ 6 cm