

ROMAIN BOURDON

— *GUIDE EXPERT* —

PORSCHE
911
CLASSIC

1964
1973

CONNAÎTRE - RESTAURER - EXPERTISER

éditions
TÉLÉMAQUE



atelier de sellerie Reutter au début des années 1960

Les sièges avant

Comme expliqué auparavant, tous les sièges installés par Porsche sont produits par Recaro, nouveau nom de l'atelier de sellerie et d'accessoires de la carrosserie REUTTER après le rachat de son activité de carrosserie par Porsche en 1963.

Les sièges sont composés de deux parties principales, l'assise et le dossier, reliées entre elles par des compas chromés. Il est possible de régler l'inclinaison du dossier grâce à un levier sur le côté du siège, et la position du siège grâce à un deuxième levier à l'avant. Les dossiers sont basculables pour donner accès aux places arrière. Le siège passager se verrouille en position assise et se déverrouille grâce à des leviers situés à l'arrière du siège. Le siège conducteur étant censé avoir quelqu'un dessus lorsque la voiture circule ne se verrouille pas.

Les premières versions, installées jusqu'en avril 1965 ont la particularité d'avoir 6 bandes centrales. Des appuie-tête optionnels sont proposés. Ils sont directement hérités de la 356, sont accrochés sur le dossier arrière des sièges et sont maintenus grâce à des plaques en métal.

À partir d'avril 1965, les sièges sont légèrement modifiés, ils n'ont plus que 5 bandes centrales. Quatre couleurs standards sont disponibles pour les sièges, qu'ils soient en cuir ou en vinyle : noir, beige, marron et rouge. Il est également possible d'avoir la partie centrale des sièges en « basketweave » ou en tissu avec plusieurs motifs disponibles, les plus connus étant le pied-de-poule et le velours.



Jusqu'en avril 1965, les sièges ont 6 bandes centrales



Sièges à 5 bandes à partir d'avril 1965

Pour le millésime 1968, il est possible, pour les sièges en vinyle, d'avoir l'éphémère motif elephant Skin (ou elephant hide) sur la partie centrale jusqu'à la fin du mois de décembre.

À partir de janvier 1968, pour répondre à la réglementation US, les sièges sont modifiés. Deux trous sont ajoutés sur le dessus du dossier et permettent d'installer de nouveaux appuie-tête surnommés « D shaped » à cause de leur coupe en forme de D. Ils deviennent obligatoires aux US mais restent optionnels pour le reste du monde.

Lorsqu'ils ne sont pas installés, des bouchons en plastique viennent fermer les deux trous. Autre particularité pour le marché Américain, le siège conducteur dispose maintenant également d'un verrouillage en position assise.

En 1969, le système de verrouillage est modifié et intégré directement aux compas extérieurs des sièges. Un bouton noir rectangulaire en haut du compas permet d'incliner le dossier en le poussant vers le haut.



Système de verrouillage sur les châssis courts



Sièges en « elephant skin » de 1968



Assise de siège en « basket weave »



Compas de châssis court



1969-1970, passager



1969-1970, conducteur



1971 « dolphin tail »



1971 « shark fin »



1972-1973

En 1971, 3 compas différents se succèdent. En début de millésime, le même système qu'en 1969 et 1970 est utilisé. En octobre 1970, le système de verrouillage est modifié. Le bouton sur le côté disparaît pour être remplacé par un gros levier en plastique noir sur le dessus du compas. De par sa forme, celui-ci est surnommé « dolphin tail » par la communauté (queue de dauphin). Toutefois,

on retrouve également le modèle précédent sur quelques voitures, certainement en fonction des stocks disponibles. En janvier 1971, ce levier sera remplacé par sa version définitive, un crochet en plastique noir ressemblant à un aileron de requin et surnommé « shark fin ». Il sera utilisé sur toutes les voitures jusqu'à la fin du millésime.



Appuie-tête de châssis court



Janvier 1968 - 1971



1972-1973

En 1972, pour les 2,4 L, les sièges sont à nouveau légèrement modifiés. Les compas deviennent noirs pour suivre la tendance générale mais le système de verrouillage reste inchangé. Un système de détection de présence dans l'assise, couplé à un affichage lumineux sur la planche de bord est également ajouté aux versions US afin de forcer les occupants à mettre leur ceinture de sécurité. Les appuie-tête sont, à l'occasion, remplacés par une nouvelle version surnommée cette fois « peanut », leur tranche évoquant la forme d'une cacahuète. Seuls les sièges en cuir conservent les « D shaped », certainement plus faciles à réaliser dans cette matière. Une finition « Tartan » est également ajoutée pour la partie centrale du siège.

En parallèle de ces sièges standards, sont proposés en option des sièges baquets également

fabriqués par Recaro. Les deux premières versions appelées Sport et Ferrari sont proposées jusqu'en 1966 mais ne figurent pas dans la liste d'options officielles. Ils étaient composés d'une coque rigide en métal, ne comportaient pas de réglages et étaient surtout destinés à la compétition. En 1967, une nouvelle version en option officielle est proposée, les sièges « Recaro Sport ». Ils sont en deux parties et sans appuie-tête. Leur système de fixation permet de les basculer en entier vers l'avant pour accéder aux places arrière. En 1969, ils sont modifiés pour recevoir des appuie-tête. Ils seront installés de série uniquement sur la 911 S de 1971 (voir la section sur les sièges arrière pour plus d'explications). Ces sièges « Recaro Sport » sont maintenant très recherchés.



Sièges en velours de 1970



Vinyle bleu et tartan pour ces sièges de 1972



Cuir marron et velours côtelé sur ces sièges de 1972



Siège Recaro Sport sur une 911 S de 1973