

ROMAIN BOURDON

— *GUIDE EXPERT* —

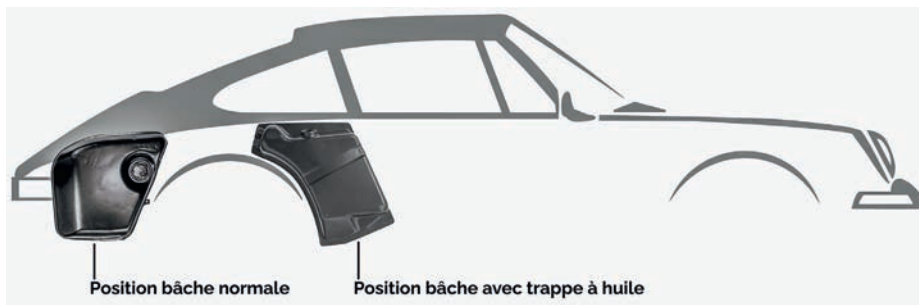
PORSCHE
911
CLASSIC

1964
1973

CONNAÎTRE - RESTAURER - EXPERTISER

éditions
TÉLÉMAQUE

La trappe à huile



Nous arrivons sur un sujet qui, à cause de son côté furtif (une année uniquement), a fait couler beaucoup d'encre et est souvent le sujet de débats animés dans la communauté des passionnés. J'ai eu la chance, lors de mes recherches de tomber sur plusieurs documents qui vont me permettre de vous en dire plus sur ce qu'il s'est réellement passé.

Tout d'abord, d'où vient cette trappe à huile ? Nous en avons déjà parlé, lors de sa sortie, le moteur en porte à faux arrière combiné au centre de gravité trop reculé de la 911 posent des problèmes de tenue de route. En reculant les roues arrière (châssis long) en 1969, Porsche a réussi à résoudre en grande partie le problème. Mais tout poids supplémentaire déplacé de l'arrière vers l'avant de la voiture ne pouvant être que bénéfique, Porsche décide d'aller plus loin. Le moteur de la 911 est à carter sec. Cela signifie que l'huile n'est pas stockée dans le fond du carter moteur mais dans un réservoir séparé appelé bâche à huile. L'huile part de la bâche, circule dans le moteur, et revient ensuite dans la bâche. Je vous laisse aller voir sur internet les intérêts d'un tel système mais ils sont multiples, le carter sec est un des éléments clés de l'efficacité et de la fiabilité des moteurs des 911.

En roulage, cette bâche contient un volume d'huile assez conséquent et représente donc un poids

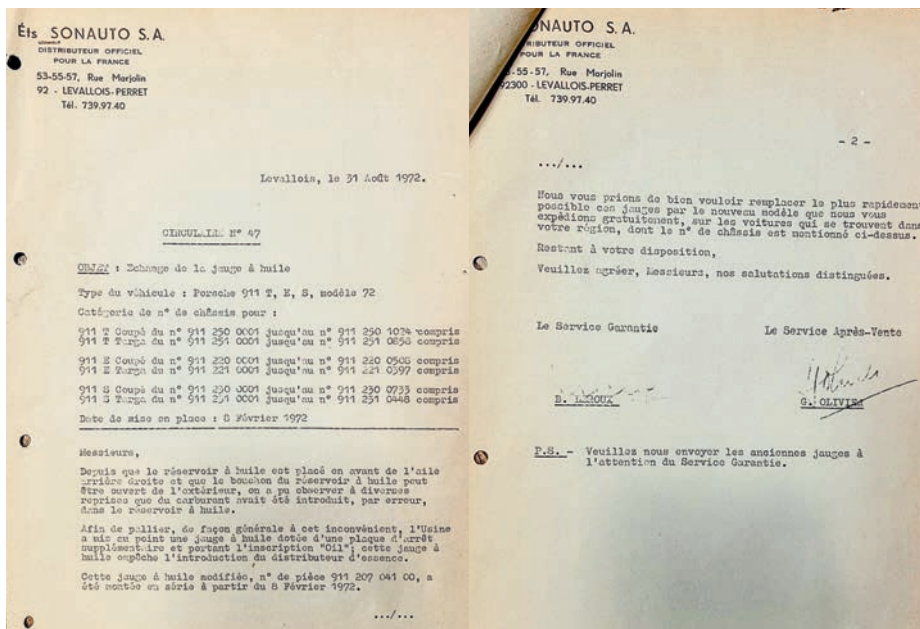


911 R en 1967

non négligeable. Or jusqu'en 1971, elle est placée dans l'aile arrière droite derrière la roue, en porte à faux.

En 1967 avec la 911 R dédiée à la compétition, Porsche avait déjà testé l'idée de déplacer cette bâche devant la roue arrière, entre les deux essieux pour recentrer son poids. Son remplissage qui se faisait normalement via le compartiment moteur n'est plus possible, Porsche ajoute donc un bouchon extérieur sur l'aile arrière droite pour permettre son remplissage.

En 1972, avec la sortie de la 2,4 L, Porsche reprend cette idée pour l'installer sur toutes les 911 de série. Pour la production, le bouchon extérieur est recouvert par une trappe. Elle s'ouvre grâce un bouton-poussoir situé sur le retour d'aile, au niveau



Circular n° 47 de Sonauto concernant la jauge à huile

du passage de porte passager. Alors pourquoi avoir abandonné cette idée, qui pourtant semblait judicieuse, après seulement un an d'utilisation ?

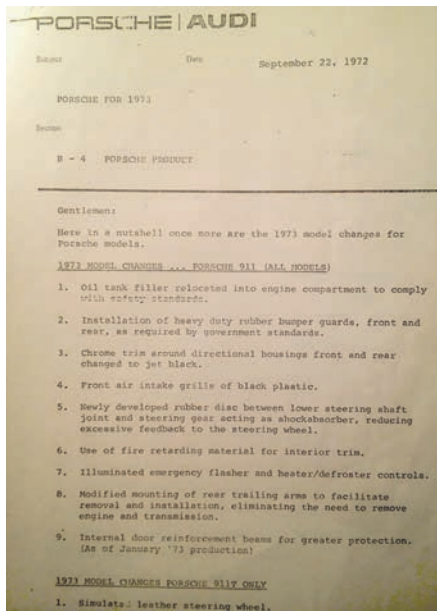
Le débat est souvent vif dans les communautés entre les partisans des différentes théories, entre pompistes négligents qui mettent de l'essence dans la bache, et coûts de production trop élevés qui poussent Porsche à revoir le système.

Revenons un peu en arrière pour mieux comprendre ce qu'il s'est passé et démêler le vrai du faux. Le modèle 1972 sort en septembre 1971. À cette époque, les stations d'essence sont rarement en libre-service, et un pompiste vous fait le plein. Bien que souvent mécaniciens et donc largement capables de faire la différence, quelques rares accidents de remplissage d'essence dans la bache à huile arrivent au cours des premiers mois du millésime et remontent jusqu'aux ateliers Porsche. Pour mettre un terme à ce problème, une nouvelle jauge à huile (la petite tige permettant de vérifier le niveau) dotée d'une plaque d'arrêt et

portant l'inscription « Oil » est mise au point. Elle est montée de série à partir du 8 février 1972 sur toutes les 911 sortant des chaînes. Par la suite, Porsche lance un de ses premiers rappels et envoie à l'ensemble de son réseau ces nouvelles jauges afin qu'elles soient installées gratuitement sur les modèles qui reviennent en révision à l'atelier (circulaire Sonauto n° 47 du 31 août 1972). Pour Porsche, le problème d'essence dans la bache est résolu.



Jauge avec la plaque d'arrêt



Description du modèle 1973 :

« 1. Oil tank relocated... to comply with safety standards »

En parallèle, de l'autre côté de l'Atlantique, les autorités décident de renforcer la sécurité des voitures, notamment lors des collisions latérales.



Sticker et bouchon marqués « Oil »

La 911 de 1972 ne répond plus aux normes, il faut corriger la copie pour le modèle 1973. Ainsi les portières reçoivent une barre de renfort supplémentaire (uniquement pour le marché US) et la bache à huile qui se trouvait sur le côté des passagers, avec le risque en cas de choc latéral d'exploser et d'ébouillanter les passagers, doit retourner dans le compartiment moteur (circulaire Porsche du 22 septembre 1972 de description des nouveaux modèles pour le réseau US).

C'est donc la législation américaine qui a eu raison de la trappe à huile, bien que celle-ci ait fait un retour quelques années plus tard sur la mythique 959.

On appuie sur le bouton pour ouvrir la trappe à huile

