

Première de cordée





Alors que la 356 a évolué assez timidement en termes de performances, ce sera l'escalade avec la 911. À peine lancée, celle-ci bénéficie déjà d'une mise au point pour assurer des chronos exceptionnels pour l'époque. La saga S est née, et avec elle, un phénomène sportif. Retour sur la première du nom, encore à châssis court, en version Targa soft window. Attention, collector.

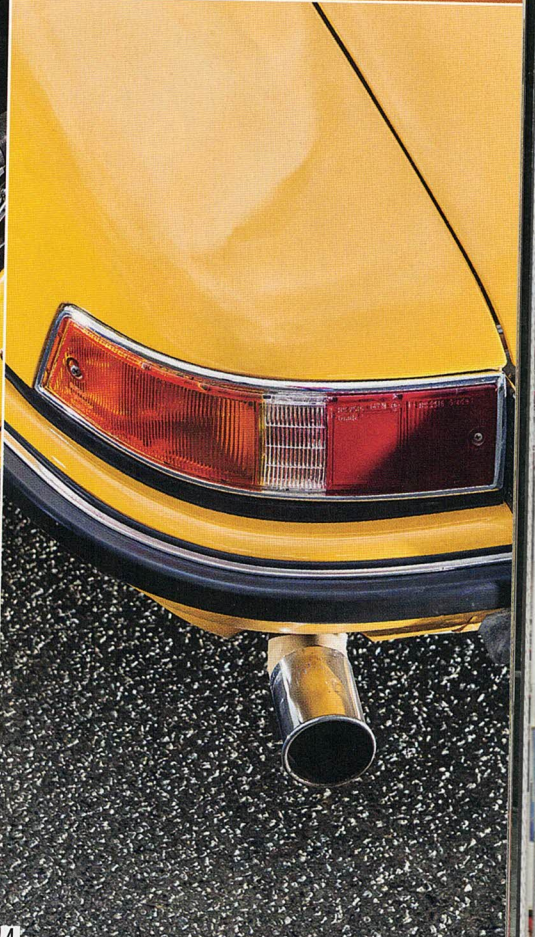
1^{RE} 911, 1^{RE} S, 1^{RE} TARGA : UN RARE COLLECTOR...



Au début des années 60, la Porsche 356 a atteint les limites de son développement avec sa base qui date de la coccinelle. Il est temps de passer le relais à une nouvelle venue qui se chargera de traverser les décennies. Depuis 1956, Ferry Porsche a anticipé la chose en mandatant son fils Ferdinand Alexander, dit Butzi, pour dessiner un coupé confortable, assez spacieux, et surtout qui puisse donner accès à des performances inégalées. Le résultat s'appelle 901 (série 0). Elle prend vie en janvier 1963 et est présentée au salon de Francfort à l'automne de la même année. Avec un empattement de 2,20 m, soit 11 cm de plus que celui de la 356, la nouvelle égérie de Stuttgart ne laisse personne indifférent. Néanmoins, on s'attendait à plus de performances, surtout avec un flat-six. 130 ch, ce n'est guère mieux que les versions les plus affûtées de la 356. La Carrera 2.0 proposait d'ailleurs la même puissance, avec deux cylindres en moins et une conception plus archaïque. Mais rendons à César ce qui lui appartient. Elle jouit d'attributs encore rares à l'époque. Les 100 km/h sont avalés en 8,5 secondes et la vitesse maximale plafonne à 210 km/h. Peu d'autos parviennent à faire autant dans cette gamme de prix.

Née pour évoluer

Et puis, avouons-le franchement, juger une sportive sur le papier serait bien trop simpliste. Les pilotes le savent, ce n'est qu'au volant que l'on peut être objectif. Et à ce niveau, elle va faire des émules. Les gentlemen drivers sont impressionnés, son comportement est exceptionnel, de même que sa fiabilité. Porsche aurait-il fabriqué la voiture parfaite ? Beaucoup le pensent. D'autant que ce flat-six n'a pas dit son dernier mot. Il lui manque simplement un zeste de nervosité et la 911 sera imbattable, autant sur piste qu'en rallye. Après avoir lancé la Targa au printemps 1966 (essentiel pour conquérir les États-Unis), les motoristes travaillent alors à améliorer la mécanique. Ces derniers n'auront nul besoin de s'arracher les cheveux puisque le 2.0 a été conçu avec de nombreuses possibilités d'évolution. Restait simplement à tout agencer. Aussi, il est décortiqué et amélioré à tous les niveaux. D'emblée, les six carburateurs à simple corps Solex 40P1 sont abandonnés au profit de deux Weber triple corps type IDA 30 3C. Le taux de compression passe de 9,0:1 à 9,8:1, tandis que les bielles et les pistons sont renforcés. Les culasses ont, elles aussi, été modifiées, les soupapes ont gagné en volume et les arbres à cames ont été repensés.



Notons aussi quelques attentions subtiles comme les bougies Bosch à endurance thermique plus élevée et un diamètre réduit de 5 mm. Ainsi revu, le moteur affiche fièrement 160 ch et, une fois glissé dans la 911, celle-ci reçoit la lettre S, pour « Sport ». Une légende est née. D'autant que le châssis a, lui aussi, été traité aux petits oignons : barre antiroulis plus grosse à l'avant, barre stabilisatrice à l'arrière, amortisseurs Koni plus fermes et disques ventilés à l'avant. Les jantes Fuchs 5" (optionnelles, mais souvent choisies) en alliage augmentent la largeur des voies de 1,6 cm à l'avant et 0,84 à l'arrière. Enfin, la S se distingue de la 911 2.0, avec 50 kg en moins grâce à un équipement réduit. Il n'y a que la boîte de vitesses manuelle à 5 rapports type 901 qui n'a pas changé, avec sa grille inversée (1^{re} en bas).

Oiseau rare

Extérieurement, il est difficile de l'identifier au premier coup d'œil. Mis à part le monogramme apposé sur la grille de capot moteur et sur la droite du tableau de bord, rien ne laisse entrevoir son tempérament de feu. Pour ceux qui veulent allier plaisir de cruiser et performances de haut niveau, la S est proposée également

1 Pour proposer 160 ch, le flat-six a été revu en profondeur.

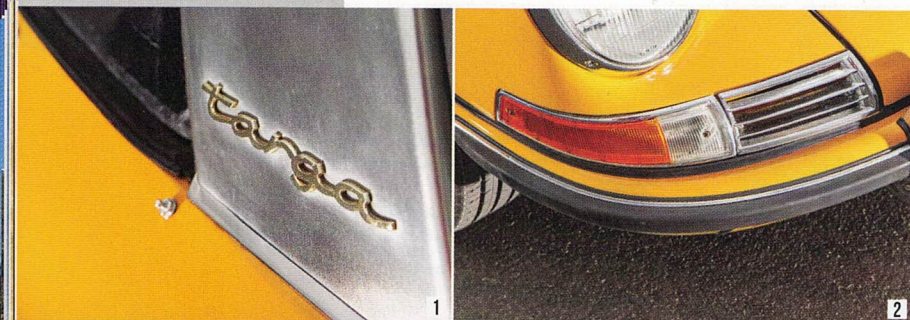
2 D'un bout à l'autre, les appendices sportifs sont manifestes.

3 À cette époque, chrome rime forcément avec premium.

4 Les ailes étirées jusque sur l'arrière laissent peu de place aux feux. Une caractéristique dont on ne se lassera jamais.

5 Depuis 1966, la S est réservée aux plus exigeants.

EN 1966, LA S MARQUE LE DÉBUT DE L'ESCALADE DES PERFORMANCES...



1 Avec la 1^{re} 911, naît un autre concept légendaire : la Targa

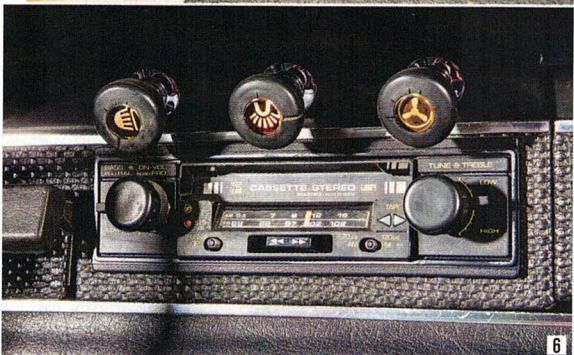
2 Les clignotants s'inscrivent dans la ligne des écopés. Sublime.

3 Les sièges ne sont pas très rembourrés, mais la finition (et surtout le style) est là.

4 Sur les derniers millésimes de 911 2.0S, le lettrage de l'instrumentation passe du vert au blanc.

5 Les panneaux de porte sont habillés comme il se doit et bénéficient de rangements astucieux.

6 Les commandes sont réduites à l'essentiel. On n'en demandait pas plus à l'époque.



en version Targa. Cette déclinaison était une priorité pour conquérir les États-Unis. Si sa commercialisation intervient en 1967, les travaux sont déjà présentés au salon de Francfort 1965. L'idée était la suivante : construire « le cabriolet le plus sûr du monde » avec un toit amovible qui ne se gonfle pas à haute vitesse, comme sur les cabriolets des années 50. La première du genre offre aussi la possibilité de démonter la lunette arrière souple. Elle est maintenue par des zips, mais très vite, le système montre quelques faiblesses. L'auto est vulnérable et la vitre en plastique se révèle de plus en plus difficile à manier au gré des utilisations. En fonction de la température, elle se fragilise et/ou rétrécit. Conscient de cette problématique, le constructeur propose dès 1968 une option avec vitre fixe avant de l'imposer l'année suivante. Cette mise à jour permet par ailleurs plus de commodité, comme la possibilité d'installer un dégivrage. Vous l'aurez compris, la 911 que vous avez sous les yeux est une pionnière à tous les niveaux : première S à châssis court (à partir de 1968, la 911 opte pour une injection mécanique Bosch avec 170 ch et l'empattement passe de 2,21 à 2,26 m afin de gagner en stabilité) et première Targa dans sa déclinaison à vitre souple. Nous avons eu la chance de dénicher cette rareté chez RSC Automobile à Lauwe (Belgique flamande). Elle s'inscrit donc dans les séries A (août 1967 - août 1968) et dispose des mêmes



FICHE TECHNIQUE

911 2.0S TARGA 1968

MOTEUR

Type	6 cylindres à plat
Disposition	Porte-à-faux arrière
Cylindrée	1 991 cm ³
Nombre de soupapes	12
Alimentation	Deux carburateurs Weber triple cops.
Puissance	160 chevaux à 6 000 tr/min
Couple	176.52 Nm à 5 200 tr/min

TRANSMISSION

Type	Propulsion
Boîte de vitesses	Manuelle à 5 rapports

CHÂSSIS

Suspensions AV	Roues indépendantes par bras latéraux, barres de torsion longitudinales et amortisseurs télescopiques. Barre stabilisatrice.
Suspensions AR	Roues indépendantes par bras longitudinaux, barres de torsion transversales et amortisseurs télescopiques.
Freins AV	Disques ventilés
Freins AR	Disques pleins

ROUES

Jantes	Fuchs en 5.5 x 15"
Pneus AV/AR	185/70 VR15

CARACTÉRISTIQUES

Longueur	4 160 mm
Largeur	1 630 mm
Hauteur	1 290 mm
Empattement	2 245 mm
Poids à vide	1 030 kg

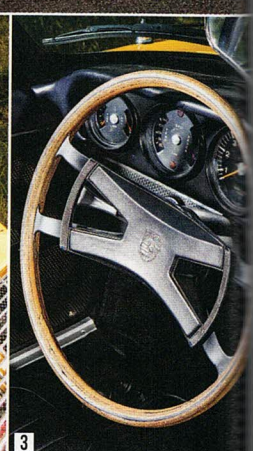
PERFORMANCES

0 à 100 km/h	8 s.
Vitesse maxi	225 km/h

LES JANTES FUCHS

Tout le monde connaît les jantes Fuchs. Mais combien ont entendu parler de leur véritable histoire qui durera près de 22 ans ? Leur naissance intervient avec la 911 première du nom. Pour décupler leurs performances, il paraît essentiel de produire une roue en alliage léger (afin de réduire la masse non suspendue) qui reste robuste. Heinrich Klie, designer chez Porsche, en est le géniteur. Dans le paysage automobile, c'est une vraie révolution, jamais une jante de cette qualité n'avait été produite à si grande échelle. Pour la fabriquer, Porsche va alors se tourner vers la société Fuchs, une entreprise métallurgique qui avait déjà réalisé des jantes forgées destinées aux véhicules militaires blindés produits à Zuffenhausen. Le processus demande plusieurs étapes : un bloc d'alliage est formé puis laminé tandis que la finition reste de haut vol avec le polissage, l'anodisation et la peinture. Ceci explique pourquoi elle est si résistante à l'épreuve du temps. La première à en hériter est la 2.0S, dès 1967. Elle reprend les mêmes dimensions que les jantes tôles 4.5 x 15" mais ne perd que 5 kg. L'année suivante, elle passera à 5.5 x 15" et ne cessera d'évoluer au fil des générations.





1 2 Le soft window (vitre souple) constitue le concept originel de la Targa et permet de rouler intégralement cheveux au vent. Une fois le toit retiré, il faut détendre la vitre en plastique (grâce à la poignée disposée sous l'arceau) et l'ouvrir avec la fermeture éclair. Moins d'une minute suffit quand on a pris le coup de main.

3 Le volant est assez droit et grand. Il faut jouer des coudes pour emmener l'auto.

caractéristiques que les séries 0 (août 1964 - juillet 1967). Les connaisseurs auront toutefois noté les baguettes chromées de bas de caisse qui marquent les différences entre les deux versions.

Des sensations pures

À l'intérieur, on n'est pas dépaycé. L'ambiance est à la rigueur, les plastiques sont bien emboîtés, et la finition est excellente. Derrière le volant, on remarque un compte-tours gradué jusqu'à 7 400 tr/min. La S se distingue aussi par son limiteur de régime mécanique pour contenir les envolées du flat-six. Bien assis (plus de maintien n'aurait pas été du luxe), on est plongé dans une autre époque avec le grand volant plat et le pédalier au plancher légèrement décalé. Une fois le contact mis, le 2.0 se réveille dans sa sonorité aiguë si caractéristique. Avant de prendre la route, il convient d'alimenter les deux Weber par de petits à-coups sur l'accélérateur. Par rapport à la 2.0 standard, c'est la même, en mieux. Elle garde ses qualités de routière et sa

grande polyvalence, mais autorise des relances plus franches. À grande vitesse, elle se veut également plus stable et le ressenti de la route est plus ferme. Seule la direction lourde arrive à fatiguer les avant-bras sur longs trajets. L'absence de roulis et la qualité du freinage mettent en confiance. Peut-être trop. À l'attaque, il faut rester concentré, les risques de dérobades du train arrière ne sont jamais très loin, surtout en châssis court. Pour autant, on a du mal à la pousser dans ses retranchements. Sa cote actuelle freine notre ardeur et chaque km/h se ressent, surtout en Targa. Une fois le cap des 130 km/h atteint, les cheveux bougent dans tous les sens, le moteur crie dans les aigus... Bref, on sent qu'on va vite et ça nous suffit. Sa discrétion est également un atout qui ravira ceux pour lesquels le tape-à-l'oeil n'est pas une vertu. ■

Nos plus vifs remerciements à RSC Automobile à Lauwe en Belgique (www.rscautomobile.com) pour la mise à disposition de cet exemplaire exceptionnel.

LA SONORITÉ
MÉTALLIQUE, LES CARBUS...
LA PREMIÈRE S DONNE
DES FRISONS À TOUS
LES NIVEAUX...

