



P. 34 PEUGEOT
505 "CC"
MADE IN AMERICA



P. 60 RANGE
ROVER V8
INDÉMODABLE !



P. 56 CITROËN
AMI 6 LE GUIDE
D'ACHAT



P. 22

PORSCHE 911 "CLASSIC" Prix d'excellence !

MATCH ANGLO-BRITANNIQUE **P. 48**

AUSTIN
HEALEY 3000 /
MGC /
TRIUMPH TR5



ALFA ROMEO GIULIA **P. 64**
DU SPORT
EN FAMILLE



En 1956, huit ans après la naissance de la 356, l'idée d'un nouveau modèle Porsche est lancée avec le projet 695. Il ne s'agit alors pas de remplacer l'illustre "manie" mais de l'épauler avec une voiture plus spacieuse. La future Porsche ne prend vraiment forme qu'en 1959, avec des dessins de "Butzi" Porsche (fils de Ferry) représentant un modèle 2+2. Cependant, au stade de la réalisation, la T7 devient un coupé quatre places avec un empattement 2,40 m. Pour éviter de concurrencer Mercedes, Ferry Porsche impose un retour au projet initial d'une 2+2 de 2,20 m d'empattement. La Type 8 doit afficher les mêmes performances que la Carrera 2, la plus sportive des 356, tout en se montrant beaucoup plus polyvalente. L'architecture générale reste la même que celle de la 356, avec un moteur à plat refroidi par air et placé en porte-à-faux arrière. Les ingénieurs optent cependant cette fois pour

cylindres permet d'atteindre 210 km/h. Respect ! Comme la 356, la 911 va être déclinée en de multiples variantes, tout en s'améliorant au fil des ans. Fin 1964 est présentée la 912, qui remplace la 356 et hérite de son "katrapla". Un an plus tard, Porsche dévoile la version Targa, cabriolet à arceau équipé d'un toit amovible puis, fin 1966, une version plus affûtée : la 911 S. Par ailleurs, pour atténuer le caractère surviseur de la 911, celle-ci reçoit deux masses de fonte de 11 kg sur ses pare-chocs avant ! Plus subtilement, l'empattement est allongé pour le millésime 1969, d'où une répartition des masses plus favorable. Pour 1970, la cylindrée passe à 2,2 litres, puis à 2,4 litres deux ans plus tard. Ultime modèle "classic", la Carrera RS 2.7, reconnaissable à son aileron arrière "queue de canard", demeure la plus désirable des 911. Aujourd'hui encore. En effet, fin 1973, la 911 s'offre son premier lifting avec notamment de volumineux pare-chocs.

Porsche 911 E 2.2 Targa

Grippe E

De 1963 à nos jours, la 911 demeure LA Porsche par excellence. Longtemps boudés en France sur le marché de la collection, les premiers modèles dits "classic" (1964-73) font désormais l'objet de toutes les convoitises. Et comment pourrait-il en être autrement ? Quelques kilomètres au volant d'une 911 E immaculée ont suffi à nous donner la fièvre. Attention, nous allons vous transmettre le virus...

un six cylindres. Développé par Hans Tomala, assisté par Ferdinand Piëch (neveu de Ferry Porsche), le six à plat tarde à voir le jour. Voilà pourquoi les premières 901 (l'appellation est adoptée en 1962) sont testées avec un 4 cylindres dégonflé de Carrera 2 ! Présentée au salon de Francfort en septembre 1963, il faudra attendre encore un an pour que la 901 n'entre officiellement en production. Entre-temps, elle a été rebaptisée 911, la marque Peugeot ayant fait savoir qu'elle avait déposé les noms de modèles avec un zéro central. Si la 911 affiche un indéniable air de famille avec la 356, elle arbore de modernes lignes tendues et des surfaces vitrées plus importantes. Elle bénéficie également d'une carrosserie mono-coque, d'une direction à crémaillère et de suspensions revues, notamment pour accroître la capacité de la malle avant. On trouve des jambes de force type McPherson à l'avant et des doubles bras obliques à l'arrière. Pour sa part, développant 130 chevaux DIN à 6 100 tr/mn, le six cylindres à simple arbre à cames en tête par rangée de

Inimitable

Comme toutes les légendes automobiles, la Porsche 911 affiche un style très personnel, caractérisé ici par un capot plongeant, des ailes avant saillantes terminées par de gros phares ronds inclinés, et un sublime arrière fuyant. Le charme des modèles "classic" provient de la finesse de leurs accessoires et de leurs nombreux chromes. Avec le modèle Targa, on trouve même un arceau superbement recouvert d'inoc qui l'on croirait emprunté à quelque *dream car* de la GM ! Et si certains estiment - à juste titre - que la Targa n'a pas l'élégance fluide du coupé, cette version à ciel ouvert demeure cependant hautement désirable. C'est encore plus vrai avec notre modèle dont la robe *Pastellblau* lui va à merveille. Elle aimante d'autant plus le regard que cette auto est... comme neuve ! Patrick Pugin, son alsacien de propriétaire, l'a restaurée entièrement et la qualité de son travail force l'admiration. Elle entre tout simplement dans le *top ten* des plus belles autos >

Rien ne manque à l'appel, pas même le niveau d'huile. Notez le contact à gauche.



TANDIS QUE L'AIGUILLE DU COMPTE-TOURS S'ENVOLE VERS LES CIMES, LE CHANT DU FLAT SIX VIRE À L'AIGU.

> présentées dans nos pages depuis une quinzaine d'années ! Cela fait donc chaud au cœur de vous la présenter... mais angoisse toujours quelque peu un journaliste-essayeur ! Radical changement d'atmosphère en me retrouvant derrière le volant : du tableau de bord aux sièges en skaï, en passant par les contreportes et la moquette, tout, absolument tout est noir. C'est moderne, propre, sans bavure, à l'allemande... A l'évidence, ça manque de gaieté... mais pas de sérieux ! Ne broyez pas du noir, le côté chaleureux, on le découvre sous les yeux, avec la rangée des cinq cadrans au milieu desquels trône le fameux (et énorme) compte-tours. Si ce n'est pas un message subliminal, ça !

La charge du flat six

Grand soleil, ciel *Pastellblau* lui aussi, retirons le toit qui, replié, tient aisément dans le coffre. Une opération rapide même si ce "hard-top" pèse un âne mort... Assis bas, jambes allongées, on est surpris par l'impression d'espace en raison du plancher presque plat. Mensurations teutoniques obligent, Porsche n'a pas oublié les grands gabarits. Du moins aux places avant. Car à l'arrière, les "strapontins" amuseront juste vos enfants (c'est pire sur le coupé en raison de la hauteur sous plafond...). Signature maison, la clé de contact se situe à main gauche et le pédalier est articulé au plancher. Moment magique, la machine de guerre vient de se réveiller dans mon dos avec son inimitable sonorité métallique. C'est ça, aussi, le charme d'une 911 "classic". Il ne faut pas attendre bien longtemps pour se rendre compte que la E est une 911 civilisée qui se plie sans mauvaise grâce à la circulation urbaine. La direction s'avère précé-

Points forts

- Ligne intemporelle
- Moteur fantastique
- Fiabilité générale
- Agrément de la formule Targa

Points faibles

- Sensibilité à la corrosion
- Mode d'emploi à assimiler
- Conformité avec l'origine rare
- Coût d'une restauration



❶ Ne vous fiez pas aux apparences : même si l'habitacle peut sembler austère (et il l'est !), la 911 est une complice on ne peut plus chaleureuse. C'est encore plus vrai en version aérée et lumineuse Targa.

❷ Sur le couvercle de boîte à gants, un peu de lecture pour le passager...

❸ La commande de boîte "type 901" à 1^{er} en bas à gauche. Un bonheur qui vient avec un peu d'habitude.

❹ Bien au centre, l'instrument pousse-au-crime !

Le flat six est l'un des plus beaux moteurs au monde car il y a du génie en lui : cylindres à plat (centre de gravité bas), refroidissement par air forcé, carter sec, promptitude à monter haut dans les tours, sonorité inimitable... Les tôles de couleur verte indiquent qu'il s'agit d'une version E (noir sur T et rouge sur S). Son état est ici remarquable. Fou !

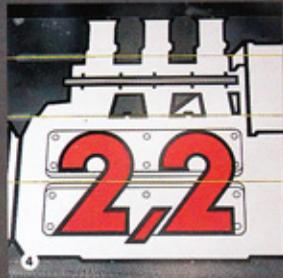


Caractéristiques techniques

PORSCHÉ 911 E 2.2 TARGA, 1971

- **Moteur** 6 cylindres à plat refroidi par air en porte-à-faux AR, bloc et culasses en alliage léger, 2 195 cm³ (84x66 mm), 155 ch DIN à 6 200 tr/min, 19,5 mkg à 4 500 tr/min, rapport volumétrique 9,1 - 1, un arbre à cames en tête par rangée de cylindres, vilebrequin 8 paliers, lubrification par carter sec, injection mécanique indirecte Bosch.
- **Transmission** aux roues AR, embrayage monodisque à sec, boîte 5 rapports (ou semi-automatique Sportomatic en option).
- **Direction** ZF à crémaillère avec amortisseur hydraulique.
- **Freins** disques ventilés AWAR, sans assistance.
- **Suspension** à 4 roues indépendantes, AV avec leviers transv. jambes élastiques et barres de torsion ; AR à doubles bras triangulaires obliques, barres de torsion transversales, amortisseurs télescopiques.
- **Structure/Carrosserie** coque autoportante acier, cabriolet avec arceau et toit amovible repliable, 2+2 places.
- **Dimensions** longueur 4,16 m, largeur 1,61 m, hauteur 1,32 m, empattement 2,268 m, voies AWAR 1,372/1,354 m.
- **Roues** jantes Fuchs, pneus 185/70VR15 (Veedstein Sprint Classic sur modèle essayé).
- **Poids** 1 070 kg (à sec).
- **Performances** vitesse maxi 220 km/h, 0 à 100 km/h en moins de 8 secondes.





1 Un peu d'air ! Ces déflecteurs, spécifiques aux 911 "classic", seront ensuite hélas abandonnés. 2 Les jantes Fuchs en étoile : indissociables de la légende 911... 3 Sur les Targa "classic", l'arceau de sécurité est recouvert d'inox. Appréciez au passage la qualité exemplaire de la restauration. 4 Ultra célèbre, cet autocollant (ici, une réédition) annonçait l'augmentation de cylindrée.

ACHETER UNE PORSCHE 911 "CLASSIC"

Ce qu'il faut savoir

La mécanique des 911 s'avère d'une redoutable fiabilité. Heureusement, car les kilométrages sont invérifiables ! Concernant les modèles injection, en cas de ralenti trop haut ou irrégulier, on procédera au réglage de la pompe à injection (attention, les spécialistes ne sont pas légion) et à la synchronisation des papillons de gaz. Il faut veiller aussi à l'état de l'allumage. Notons que si les fuites d'huile sont fréquentes, elles n'ont

généralement pas d'impact sur la fiabilité. La commande de boîte est souvent floue en raison de l'usure de ses bagues. Le synchronisateur de 1^{er} peut être fatigué (impossibilité de passer la vitesse en roulant). Les pistons des étriers de freins peuvent être grippés par manque d'entretien. Si la pédale des freins est molle, cela tient à un liquide trop vieux et à des flexibles devenus trop souples. À l'intérieur, les bacs de portières apparaissent très fragiles et leur remplacement est onéreux. Le pire ennemi de la 911

reste cependant la corrosion. Elle affecte notamment les ailes avant (bas d'ailes, jonctions avec la baie de pare-brise, entourage des phares), les bas de caisse, surtout au niveau des supports de cric et du tuyau de transfert de l'air chaud qui sert au chauffage de l'habitacle, les points d'ancrage des suspensions arrière et la traverse avant. Notons que l'étanchéité de la version Targa peut être douteuse (jonction du toit amovible avec le pare-brise et les vitres latérales). Enfin, toutes les pièces sont disponibles.

Combien ?

Sans parler de la mythique Carrera RS 2.7 (rien à moins de 180 000 €), la cote des 911 "classic" pour un bel exemplaire varie d'environ 25 000 à 55 000 € en fonction du moteur, les S étant les plus cotées. A contrario, les Targa étant moins demandées, elles sont légèrement moins chères. Mais tout est relatif : le coût de revient d'une Targa restaurée à l'état neuf comme celle de notre article (plus de 2 000 heures de travail) avoisinerait les 90 000 €...



PATRICK PUGIN :

« UNE LIGNE INTÉMPORELLE, UN SON INIMITABLE ! »

C'est âgé de 18-20 ans que naît la passion Porsche chez Patrick Pugin. « Un de mes professeurs de mécanique auto m'a transmis sa passion pour les voitures de Zuffenhausen et pour les technologies de pointe utilisées à l'époque sur ces formidables voitures de série comme les freins à disques ventilés, les allumages à décharge capacitive, les injections K-Jetronic, les turbos, etc. » dit-il.

Ce penchant pour les Porsche ne fait que croître à la lecture de magazines puis, surtout, après l'achat d'une première 911. Après avoir travaillé une vingtaine d'années dans des grands groupes, Patrick décide de vivre de sa passion en montant un atelier dédié à la restauration de Porsche 911 et 914. Que représente les 911 "classic" pour ce professionnel amoureux de son métier ? « Les voitures les plus performantes des années 70 (avec leur palmarès sportif), les plus sécurisantes, grâce à l'efficacité reconnue de leurs freins, les voitures de série les plus proches de la compétition, les plus belles avec cette ligne intemporelle. Et puis, il faudrait y ajouter le son inimitable de leur moteur ! ». Belle déclaration !

> -se et légère, la pédale d'embrayage n'est pas d'une dureté réthibitoire, tout juste faut-il bien assimiler le maniement de la boîte inversée à 1^{re} en bas à gauche. Les débattements du levier sont longs : 1^{re} contre le siège conducteur, 5^e contre celui du passager. Mais la grille est si étroite que l'on a tôt fait de passer la 4^e à la place de la 2^e. En revanche, la précision des verrouillages est excellente. Série intermédiaire entre la T (puissance à bas régime) et la très sportive S (puissance dans les tours), la 911 E (pour *Einspritzung* signifiant injection) se montre relativement souple, même si le moteur n'est pas spécialement vigoureux à bas régime. Rassurez-vous, en montant dans les

ment avant d'aborder une courbe serrée afin de donner de l'adhérence au train avant et de délester le lourd sac-à-dos, c'est le sous-virage assuré ! Une merveilleuse école de pilotage qui passe nécessairement par la case "humilité"... C'est aussi cet impératif catégorique (la belle allemande exige le meilleur de vous-même pour enfin se donner à vous !) qui fait le charme d'une 911 "classic". Cela étant, on ne conduit pas une Targa comme on pilote un coupé 911, les plaisirs d'une auto découvrable résidant avant tout dans les joies de la conduite au plein air. Si vous appréciez les séances de bronzage et les senteurs de Dame nature tout en sachant savourer la partition sans



tours, les dépassements deviennent une simple formalité dans un bruit de charge héroïque et, tandis que l'aiguille du compte-tours s'envole vers les cimes, le chant du *flat six* vire à l'aigu à vous en donner des frissons dans l'échine. Fan-tas-ti-que !

Caractère entier

Un petit tour sur route sinueuse confirme l'agilité légendaire de la 911. Les enchaînements de virages ? Elle en raffole. Mais attention en prenant de la vitesse : si vous oubliez de freiner ferme-

ment, la 911 Targa saura vous enthousiasmer. Méfiez-vous, notre passion pour la *nine eleven* est contagieuse !

TEXTE : JULIEN LOMBARD
PHOTOS : GILLES LABROUCHE

Nos vifs remerciements à Patrick Pugin d'Art Restoration Garage (18 A rue de Lingolsheim, 67810 Holtzheim, tél. 06 69 52 95 42, www.art-restoration.eu) pour le prêt de sa magnifique auto.

Les grandes dates des 911 "classic"



► **1963** En septembre, au salon de Francfort, présentation de la 901. Coupé 2+2, 1 991 cm³, 130 ch DIN, 210 km/h.



► **1964** En octobre, production de la 901, rebaptisée 911 (série 0).



► **1965** En septembre, 911 Targa à lunette arrière souple amovible. Production en décembre.

► **1966** En mars, 2 carburateurs triple corps Weber et non plus Solex. En octobre, 911 S (jantes Fuchs, 160 ch, 225 km/h).

► **1967** En août, boîte Sportomatic en option. 911 T (110 ch). La 911 L remplace la 911.

► **1968** En août, modèles 1969 (série B) : 911 T, 911 E (140 ch) et 911 S (170 ch). Injection sur E et S. Empattement + 57 mm, ailes élargies, batterie dans chacune des ailes AV. Suspension AV hydropneumatique sur E (vite retirée en concession). Lunette arrière fixe en verre sur Targa.

► **1969** En août, modèles 1970 (série C), 2 195 cm³ : T (125 ch), E (155 ch) et S (180 ch). Plateforme en tôle zinguée...

► **1971** En août, modèles 1972 (série E), 2 341 cm³ : T (130 ch), E (165 ch) et S (190 ch). Boîte type 915 à grille classique. Baisse du taux de compression. La S reçoit un spoiler.

► **1972** 911 Carrera RS 2.7 (210 ch) avec aileron "queue de canard".



► **1973** En septembre, 911 2.7 restylée (gros pare-chocs...).