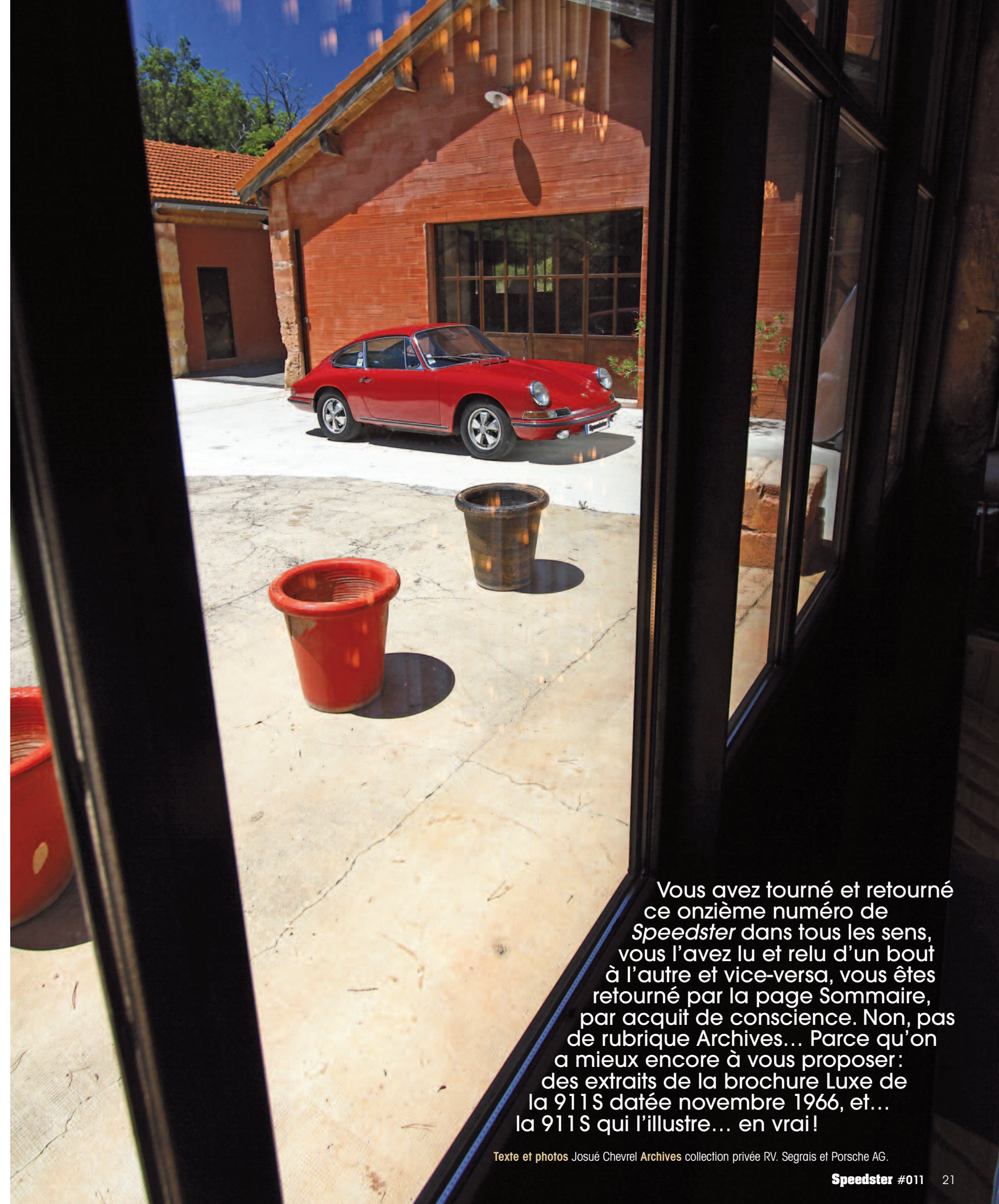




REVUE DE PRESSE



Vous avez tourné et retourné ce onzième numéro de *Speedster* dans tous les sens, vous l'avez lu et relu d'un bout à l'autre et vice-versa, vous êtes retourné par la page Sommaire, par acquit de conscience. Non, pas de rubrique Archives... Parce qu'on a mieux encore à vous proposer : des extraits de la brochure Luxe de la 911S datée novembre 1966, et... la 911S qui l'illustre... en vrai !



1 Le tissu pied-de-poule n'habille que les sièges avant. L'arrière est 100 % vinyle noir. Notez les assises typiques des premières 911, avec leurs "cuvettes" de vinyle...

2 Dès sa sortie, la 911 est clairement identifiée : badge doré sur le capot moteur.

3 Patrick Pugin aura pu remettre en place les sièges originaux achetés quelques années auparavant par le plus heureux des hasards.

4 Le millésime 1967 est le dernier à porter les essuie-glaces dans ce sens de balayage. En revanche, il est censé inaugurer le rétroviseur intérieur collé au pare-brise, ce qui n'est pas encore le cas sur ce modèle sorti très tôt des chaînes, en juillet 1966.

5 Les vide-poches sont encore assez sommaires en 1966... Comme la contre-porte toute entière, d'ailleurs...

6 Jusqu'en 1969, les poignées de 911 sont encore actionnées par le bouton.



(Le Polorot qui tire facilement vers le fram-boise) avec un intérieur noir "pied-de-poule".

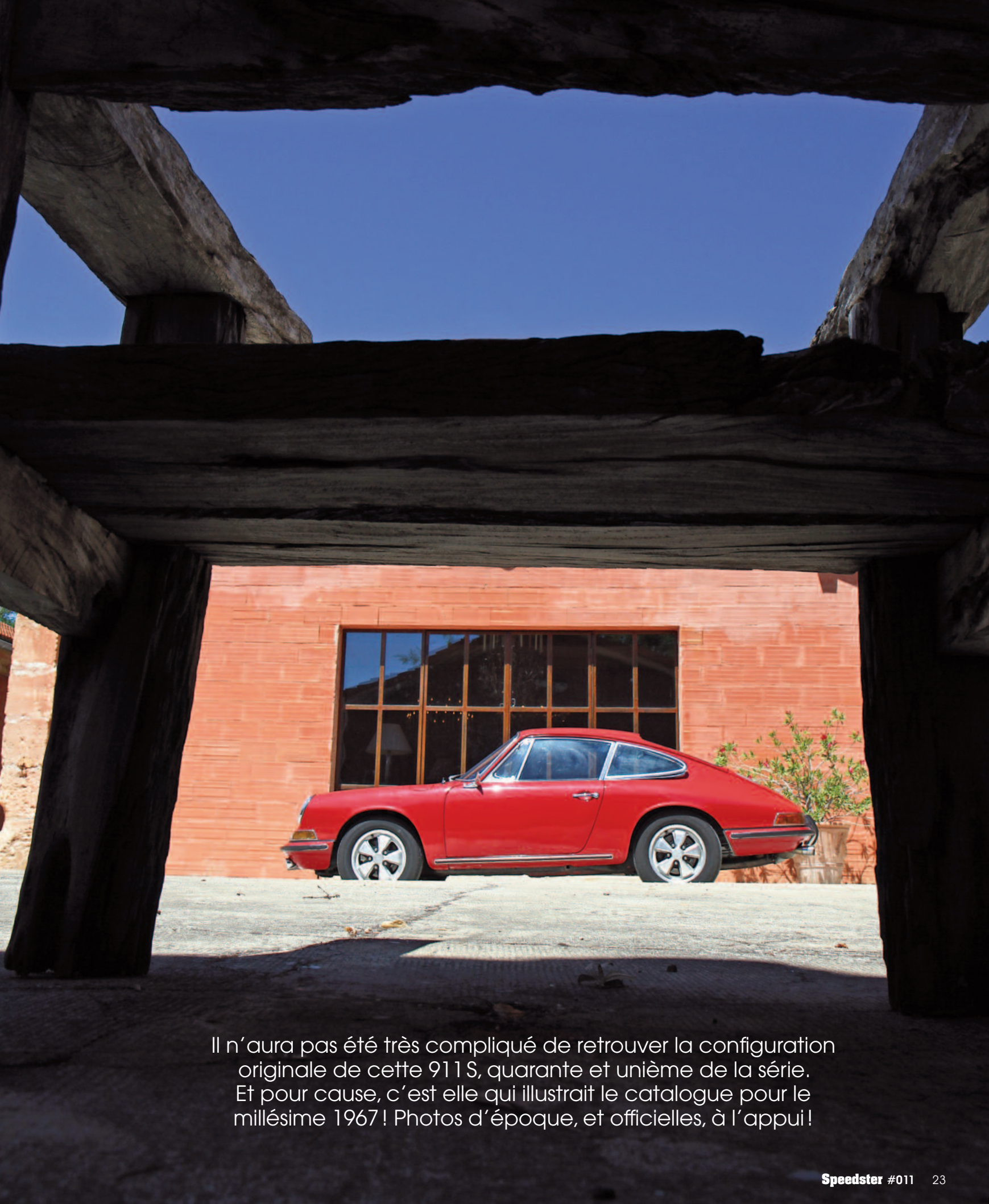
Outre le fait que ce soit une nouvelle version de la 911, cette "305142S" porte aussi les quelques évolutions qui touchent toute la gamme. Elles ne sont pas légion, mais les détails datent instantanément le modèle : le placage en aluminium brossé du tableau de bord, par exemple, n'aura pas duré plus que le millésime 66. Il était censé apporter une touche plus moderne et sportive que le bois des générations antérieures, il s'avérera surtout inconfortable, sinon franchement dangereux, par ses reflets éblouissants dès que le soleil lui tapait dessus. Le millésime 1967 inaugure donc cette nouvelle finition qui singe le sergé de lanières de cuir noir. La théorie voudrait que le rétroviseur intérieur ne soit plus fixé au cadre de pare-brise par sa longue tige en alu, mais directement collé sur la vitre. Cet exemplaire de juillet étant

Excusez-moi d'enfoncer des portes béantes : même pour une automobile bien née, et même si elle n'est qu'une évolution d'un modèle qui a déjà fait ses preuves, un début de carrière rondement géré passe par... un lancement ! Le Seigneur de Lapalisse, mon maître, n'aurait pas dit mieux ! Mais du côté marketing, ce terme trop générique emporte un sens un peu plus large qu'une simple "mise sur le marché". Un lancement c'est, dans l'ordre, la distillation intelligente de quelques bribes d'informations histoire de titiller les curiosités, la confirmation par un communiqué officiel, quelques jours avant la présentation de la chose sur un salon bien choisi. En l'occurrence, pour le sujet qui nous intéresse, le Salon de l'Automobile de Paris 1966, qui s'ouvrait Porte de Versailles le 6 octobre. Là, le public pouvait découvrir sur le stand Porsche une évolution de la

911, badgée "S", officialisée quelques mois auparavant (le 28 juillet), exposée sur des jantes à cinq branches inédites, et dont la fiche technique vantait 160 ch. Première phase du lancement réussie...

Plan média

Première phase seulement. Parce que non, ça ne s'arrête pas là ! Etapes suivantes : élaborer des campagnes publicitaires efficaces et... mettre la nouvelle 911S entre les mains des journalistes, qui ne pourront que confirmer les qualités annoncées de l'engin. Ce qui signifie implicitement qu'il faudra sacrifier quelques exemplaires pour la bonne cause, confiés au Service Presse de Porsche à Stuttgart. L'un de ces "outils de communication" sortira des chaînes de production le 21 juillet 1966 avec un châssis numéroté 305142S. Sachant que la séquence attribuée à la 911S débute à 305101, il s'agit de fait du quarante et unième exemplaire, rouge Polo



Il n'aura pas été très compliqué de retrouver la configuration originale de cette 911 S, quarante et unième de la série. Et pour cause, c'est elle qui illustrait le catalogue pour le millésime 1967 ! Photos d'époque, et officielles, à l'appui !



presque une présérie à la charnière entre deux millésimes hérite encore de l'ancienne version.

Au-delà de ça, la 911 S débarque en octobre 1966 avec ses caractéristiques propres. Ses lignes sont distinctives, ses trucs bien à elle... Le premier, ce sont donc les jantes alu qu'elle inaugure et qu'elle porte de série. Aussitôt disponible en option sur le reste de la gamme, le futur mythe que sont les Fuchs pointe à seulement 4,5" de large pour porter des pneus en 165x15, soit la même monte que sur l'autre 911. La vraie singularité des Fuchs tient dans leur dessin favorable au refroidissement des freins, et dans l'aluminium forgé qui permet l'économie de 2,3 kg par pièce sans rien sacrifier à la rigidité. Elles ne portent encore de peinture noire que sur une zone très restreinte du voile, entre les branches, et n'en paraissent que plus pures.

La même en mieux

Aussi pures que le reste la voiture, qui se place encore dans cette génération à châssis court, dont les ailes sont toujours les plus étroites de la généalogie 911. Là-des-

sus, la S y va encore de sa petite dose de sobriété en oubliant sciemment les butoirs sur le pare-chocs avant. Et même si les joncs en caoutchouc des boucliers et des bas de caisse prennent de l'épaisseur, tout le profil gagne en fluidité...

Sobriété, fluidité... C'est d'abord pour ça que Régis a craqué dessus. Régis Mathieu, qu'on ne présente plus, lustrier d'art de son état, mais surtout Porscheiste "Classique" dont la passion a tourné (depuis des lustres) à la pathologie incurable. Entre ses 904 et 718, 356 Speedster et Coupé, il a aussi une presque banale 911 Carrera RS 2.7 dont il songe depuis quelque temps à compléter l'arbre généalogique d'une 901. C'est dans sa quête de la 901 qu'il a croisé la route de la 911S. Pas une simple 911S. La 305142S dont il est question depuis quelques lignes. Ce qu'elle avait de plus qu'une autre ? Techniquement, rien ! Historiquement ? C'est la 41^e, certes. Mais son passé de "voiture de presse" n'est pas de nature à attirer le client lambda : en peu de temps, elle est passée entre des centaines de mains, et pas des plus délicates, de bons gaillards qui n'avaient d'autres

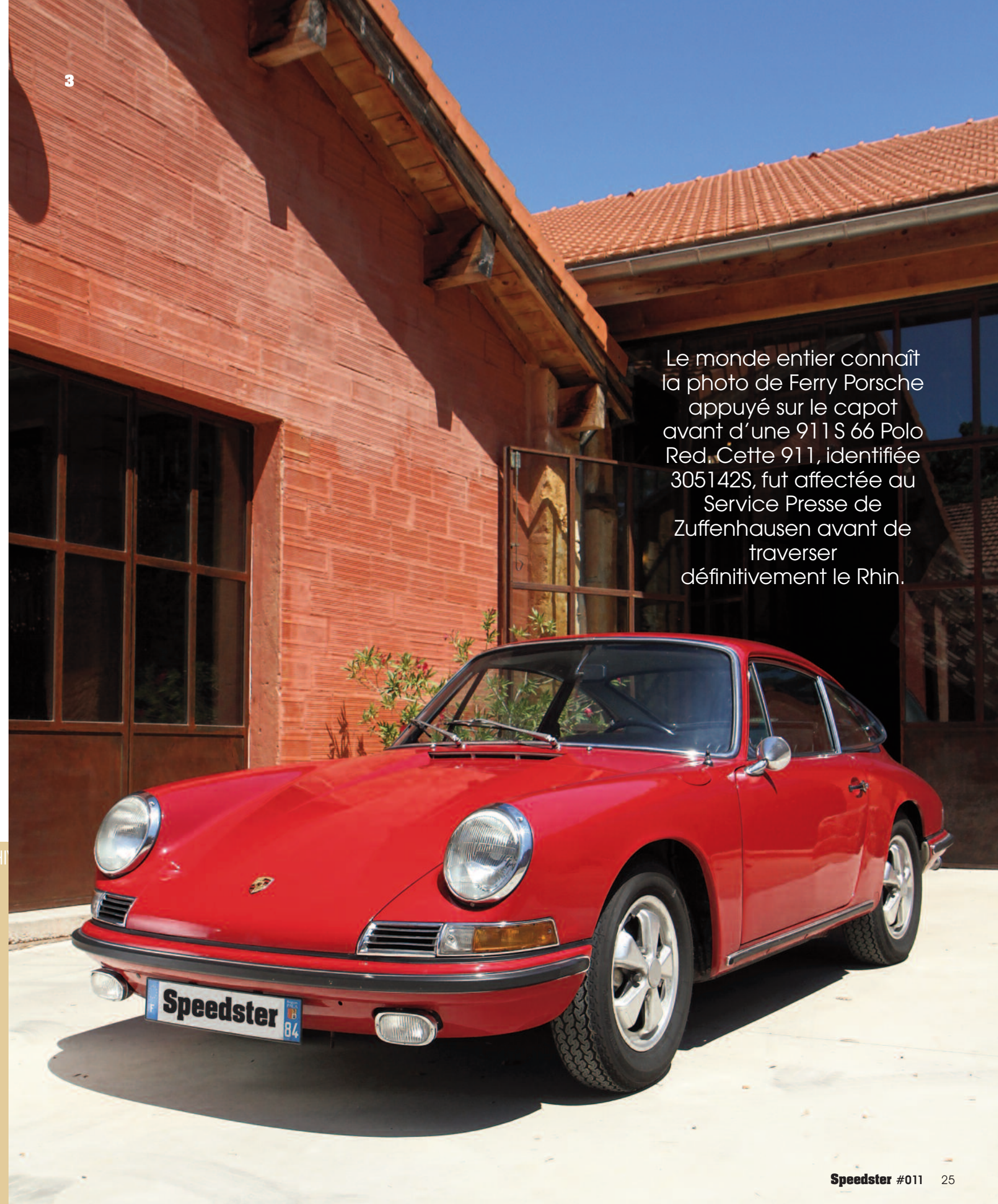
I Sièges et volant ont laissé leur place quelques années à des équipements de deuxième monte, d'où leur état de conservation remarquable. Même sur l'ensemble de l'habitacle, la patine générale est très mesurée.

2 Les Fuchs en 4,5x15" sont en aluminium forgé, pour un rapport poids/rigidité sans égal! Elles étaient chaussées en 165 mm de large, comme la 911 standard.

3 La 911 S perd ses butoirs de pare-chocs avant. La ligne y gagne en sportivité, mais aussi en fluidité! Les "petites" roues de 4,5" de large, nichées au fond des ailes, la rendent presque fluette. C'est pourtant, en 1966, la plus rageuse des 911 de série!

motivations que de la pousser dans ses derniers retranchements pour en tutoyer les limites. Limites que, de fait, il fallait aller chercher un peu plus loin que sur une 911 "de base". Au niveau du comportement dans un premier temps, parce qu'en 1966, la S est la première, et encore la seule, à recevoir de série des barres antiroulis (et sur chaque essieu, s'il vous plaît!), à être équipée de disques de freins ventilés pincés par des étriers en aluminium. Elle est suspendue à des amortisseurs Koni réglables.

Les limites du 2.0 étaient aussi poussées un peu plus loin. 500 tr/mn plus haut pour aller chercher la puissance max à 6600 tr/mn, et jusqu'à 7200 tr/mn pour la zone rouge ! C'est toujours une 911, mais c'est une nouvelle expérience de conduite, que les journalistes américains n'apprécieront que mollement parce que peu adaptée aux congestions chroniques des courbations locales. Laissons-les donc à leurs V8 de camion à boîte auto... Le flat 6 conserve ses 1991 cm³, mais les pistons passent à l'aluminium forgé. Paul Hensler, le motoriste à l'origine des évolutions du 2.0,



Le monde entier connaît la photo de Ferry Porsche appuyé sur le capot avant d'une 911 S 66 Polo Red. Cette 911, identifiée 305142S, fut affectée au Service Presse de Zuffenhausen avant de traverser définitivement le Rhin.



