

911 Classic américaines

ATTENTION, UN GUIDE D'ACHAT PEUT EN CACHER UN AUTRE ! AU TOUT DÉPART, CELUI-CI NE DEVAIT PORTER QUE SUR LES 911 CLASSIC AMÉRICAINES, ET CELA RESTERA LA TRAME PRINCIPALE. MAIS LE MODÈLE QUI ILLUSTRÉ CE GUIDE NOUS A AUSSI PERMIS DE MIEUX CERNER CE QUE POUVAIT ÊTRE UNE 911 CLASSIC PLUS PROCHE DU BON ÉTAT QUE DU PARFAIT ÉTAT. TRÈS INSTRUCTIF !





1



2



3

Un guide d'achat sur les 911 Classic américaines ? Oui, tout à fait ! Cela s'impose d'autant plus aujourd'hui que la recherche des 911 d'avant 74 devient un peu frénétique. Tout le monde en veut, sans qu'on sache bien si c'est par pure passion et intérêt pour ces modèles, ou si c'est pour placer son argent de manière plus ludique qu'à la banque. Depuis longtemps, des 911 reviennent des USA, et il n'est pas toujours facile de s'y retrouver. Sont-elles plus ou moins intéressantes ? Vous lirez cela dans notre encadré "Quelques conseils". En attendant, nous avons rendez-vous avec cette bien belle 2.2 T de 1970, couleur beige sahara, trouvée chez Art Restoration, à côté de Strasbourg. L'enseigne de Patrick Pugin se porte bien, les locaux ont doublé de surface depuis notre dernier passage, qui n'est pourtant pas si vieux, et s'y rendre est un vrai plaisir. D'abord parce Patrick est un vrai passionné, un pur, quelqu'un avec qui on aurait plaisir à discuter des heures. Ensuite parce que visiter son garage, où se trouvent en permanence une trentaine de 911 Classic, est un véritable régal.

Aucune n'est identique à l'autre. Certaines sont là pour un simple entretien, d'autres attendent une restauration complète, et on passe ainsi avec délectation d'un état à l'autre. Du "à restaurer" jusque l'état concours. Ce qui mettra également dans tous ses états n'importe quel passionné. Quand on pense que Patrick Pugin a débuté en 2008, tout seul dans son sous-sol, cela laisse rêveur. Nous ne sommes pas peu fiers d'avoir pu contribuer à le faire connaître, mais sa réussite, il ne la doit bien sûr qu'à lui-même...

Tout l'art du bon état

Ce qui il y a de bien aussi, avec Patrick Pugin, c'est qu'il joue constamment carte sur table. Il suffit de lire le compte-rendu qu'il fait lui-même de cette 2.2 T sur son site internet pour comprendre combien le garçon est honnête. "Jamais je ne ferai passer une auto pour ce qu'elle n'est pas, m'explique-t-il. Celle-ci a des petits défauts, facilement corrigibles, mais je la présente telle qu'elle est réellement. Je préfère que le client intéressé l'achète



4



5



6



7

- 1 Cette teinte beige sahara n'est pas d'origine. Elle était ivoire
- 2 Le 2.2 T sort 125 ch, comme en Europe. Seul l'énorme compresseur de clim trahit les origines du modèle
- 3 Le système de clim a même envahi le coffre avant !
- 4 Seule la radio ne correspond pas trop à l'époque
- 5 C'est le signe extérieur le plus évident : les phares avant Hella sont verticaux, et entourés d'un large cercle de chrome
- 6 Cet exemplaire a encore ses joints d'origine, forcément abimés
- 7 Une fois le système de clim retiré, elle retrouvera son habitacle de sortie d'usine

Un peu d'histoire

Depuis la naissance de la 911, des versions américaines ont toujours existé. Parce que les règles, là-bas, sont parfois différentes en terme de sécurité ou de normes anti-pollution, les 911 américaines ont toujours eu des données légèrement différentes, quasiment imperceptibles aujourd'hui. Mais dans les années 60-70, Porsche a été amené à produire parfois des modèles vraiment spécifiques pour le marché américain. Ce qui nous amène aujourd'hui à vous aider à défricher le terrain, car un certain nombre de ces versions sont revenues vers l'Europe, sans qu'on sache trop bien les comprendre. Esthétiquement, et en supposant qu'elles aient conservé leurs attributs d'outre-Atlantique, on devrait pouvoir les reconnaître assez facilement, notamment avec les fameux phares Hella à l'avant, verticaux, et entourés d'un cercle chromé plus épais qu'en Europe. Sinon, on trouve aussi parfois des réflecteurs sur les ailes avant et arrière, tandis que les clignotants arrière sont rouges. A l'intérieur, le compteur est bien sûr en Miles, et les indications en anglais. Voilà pour quelques données générales. Reprenons maintenant, millésime après millésime, en quoi se distinguent les versions américaines. En 1965, 66 et 67, seuls les rapports de boîte sont différents, la 4ème et la 5ème étant plus courtes. Il n'y a d'ailleurs pas de numéros de châssis spécifiques aux modèles américains pour ces trois millésimes.

En Juillet 67, de nouvelles normes antipollution entrent en vigueur aux USA, obligeant Porsche à procéder à quelques modifications sur les modèles du millésime 68. Pire que cela, ils sont obligés de priver le marché américain de la version S, qui ne pouvait pas répondre aux normes ! Ils n'ont donc droit qu'à la 2.0 normale, et à la version L, qui sont en fait les mêmes modèles de 130 ch ! La normale avait juste un look de S, histoire de faire illusion. Elles reçoivent une pompe à air d'échappement, entraînée par courroie, laquelle injecte de l'air dans l'échappement dès que l'accélérateur est fermé. Cela sent vraiment la mauvaise trouvaille de dernière minute, qui va d'ailleurs rapidement entraîner des problèmes de bougies, qui s'encrassent, et même de retours de flammes ! Nombreux seront ceux qui débrancheront ou retireront purement et simplement cette pompe. A noter qu'on date à partir de ce millésime l'arrivée des réflecteurs sur les ailes, mais ceux-ci ne semblent pas avoir été systématiquement installés. On comprend mieux pourquoi Porsche a abandonné les carburateurs au millésime 69, au profit de l'injection mécanique, et ce sur toutes les versions européennes et américaines. Ainsi, les américains peuvent enfin rouler en S ou en E. Seule la T conserve, partout, ses carburateurs Weber, et par là même, la fameuse et tant décriée pompe à air (mais uniquement le marché américain).

Vient le millésime 70 et l'arrivée des motorisations 2.2. Globalement, pas de changements pour les américaines, la T conservant ses carburateurs et sa pompe, alors que les E et S sont identiques. A noter que les rapports de boîte sont désormais uniformisés avec l'Europe. Cependant, une nouveauté fait quand même son apparition, rien que pour les USA : vous avez aimé la pompe à air d'échappement ? Vous allez adorer le système de récupération de vapeurs d'essence ! Encore une "belle" invention, qui se proposait d'éviter que les vapeurs d'essence s'éparpillent dans l'atmosphère. Elles sont donc envoyées dans un vase d'expansion, par le biais d'un filtre à charbon. Puis, elles reviennent dans le filtre à air et sont réaspirées dans le moteur. Là aussi, nombreux sont ceux qui retireront ce système encombrant, et sûrement mangeur de chevaux. Les 2.2 vivront ainsi, en 70 et 71.

Au millésime 72 apparaît la motorisation 2.4, et tout se complique à nouveau ! Si la E et la S sont identiques aux versions européennes, (quoique réglées avec une tolérance minimum quant à leur pompe à injection, et recevant des trompettes d'admission différentes), la T est modifiée. Là où, en Europe, elle reçoit toujours les carburateurs, voilà que l'américaine est équipée d'une injection mécanique Bosch, identique à celle de ses sœurs. Du coup, pour une fois, les américains sont gâtés, puisque leur T à eux (rappelons au passage que c'est le modèle largement le plus vendu là-bas), dispose de 140 ch à 5600 t/mn, soit 10 ch de plus au même régime. Quant au couple, il est de 200 Nm à 4000 t/mn, soit 4 Nm de plus au même régime. Plus étonnant encore, au millésime 73, la T, toujours elle, inaugure une toute nouvelle injection, non plus mécanique, mais électronique, du nom de K-Jetronic, et toujours conçue chez Bosch. En réalité, il ne s'agit pas tout à fait d'une injection électronique : le fonctionnement est mécanique, seuls les capteurs sont électriques. Un disque placé dans une tubulure d'admission conique bouge selon la quantité d'air entrant dans la tubulure. De là, le disque actionne un piston qui enverra lui-même encore plus d'essence, créant un équilibre censé être parfait. Cela nécessitera la modification du croisement des arbres à cames. La puissance est toujours de 140 ch, mais obtenue 100 t/mn plus haut, soit 5700 t/mn. Le couple est de 201 Nm, soit un Nm de plus, au même régime de 4000 t/mn. A noter que ces versions ne seront commercialisées qu'à partir de Janvier 1973, ce qui signifie que ce millésime peut compter aussi bien des 911 T à injection mécanique qu'à injection électronique. Côté boîte de vitesses, toutes les versions ont une 1ère un peu plus courte. La mutation est de toutes façons en route, et on l'observe au niveau des pare-chocs, les américaines de ce millésime 73 recevant des butoirs de pare-chocs en caoutchouc noir, pour répondre cette fois aux nouvelles normes anti-collision. La messe est dite : pour le millésime 74 et l'apparition des caisses G, toutes les 911 recevront les pare-chocs à soufflets, ainsi que, pour les versions normales et S, la K-Jetronic inaugurée par la T de 73 !



1



2



3



4



5

en toute connaissance de cause, quitte à en faire fuir plein d'autres! Dans ce métier, il est important de pouvoir dormir sur ses deux oreilles !" Le simple fait qu'il ait accepté que cette 2.2 T serve de support à notre guide d'achat sur les 911 Classic américaines est le parfait exemple de cette honnêteté. Il aurait pu me dire : "Oui, bon, mais je préférerais que tu en montres une en parfait état, ce sera meilleur pour mon image." Mais il ne me l'a pas dit, ce qui dénote un très bon état d'esprit. Et nous allons voir qu'il a eu bien raison de ne pas le faire.

Reprenons, si vous le voulez bien, la définition du "bon état" pour les oldtimers, selon notre cote. "Modèle dans la bonne moyenne, mais ne pouvant pas cacher son âge. Plutôt le prix de particulier à particulier." C'est exactement le cas pour celle-ci. Telle que vous la voyez, elle est très belle. Et elle l'est. Mais si on en fait un tour complet et détaillé, on découvre ici et là des petits points à refaire, surtout à l'intérieur. Déjà, si on est très pointilleux, on se dit que le

beige sahara ne peut pas être sa couleur d'origine, cette teinte datant des 911 2.7. Je fais celui qui s'y connaît super bien en couleurs, mais cette info vient bien sûr de notre spécialiste Dominique Maroni, confirmée par Patrick Pugin. Sa couleur d'origine était ivoire clair. Personnellement, je serais acheteur d'une 911 Classic avec le budget du bon état, c'est quelque chose qui ne me gênerait pas du tout, surtout que le beige sahara lui va à ravir, et se trouve être très proche de couleurs d'époque. Ensuite, sur le fait qu'elle soit américaine, cela n'entraîne que de bien petits changements esthétiques, le plus visible étant les phares avant verticaux et fortement chromés. Pas très beau (encore que certains y trouvent le charme de l'exotisme), mais facilement changeable. D'ailleurs, pour ne rien vous cacher, Patrick les avait déjà remplacés, mais il les a remis pour notre venue, afin qu'elle fasse bien américaine ! Ensuite, il y a les clignotants entièrement oranges à l'avant, entièrement rouges à l'arrière. Changeables

également. Il sera plus gênant de tomber sur certains modèles 73 avec des butoirs proéminents, ou quelques rares exemplaires avec des catadioptres sur les côtés. Mais franchement, esthétiquement, je la trouve vraiment craquante, cette 2.2 T, non ? Plus les années passent, et plus j'aime ces 911 d'avant 74, d'avant la crise. Et pas que pour leur beauté pure...

Très américaine...

Quand on ouvre la porte pour s'installer à bord, deux éléments sautent tout de suite aux yeux : les sièges, d'abord. A un moment donné de sa vie, cette 911 a reçu une sorte de revêtement en tissu style velours qui n'est pas d'origine, mais qui ne lui va pas si mal. Le tableau de bord, ensuite. Qui a reçu une énorme installation de climatisation d'un autre monde. D'après Patrick, les 911 américaines n'étaient jamais livrées neuves avec ce type de clim. Mais

il pouvait ensuite être monté dans le réseau. Là, disons-le, ce n'est pas très beau, mais peu importe, car c'est facilement démontable. Pour faire américaine, elle fait américaine ! Non seulement cette clim est énorme, mais en plus, elle impose la présence d'un gros compresseur dans le compartiment moteur, et d'une autre partie dans le coffre avant ! Le jour où on démontera le tout, il y aura un paquet de kilos à gagner ! Ce qui, sur une 911 de 125 ch, n'est pas négligeable.

Pour le reste, on retrouve toute l'ambiance qu'on aime, y compris avec les compteurs dont le lettrage blanc a légèrement jauni avec le temps. Le tachymètre, bien sûr, est en miles, mais une fois de plus, cela se change... ou pas. On peut aussi très vite s'habituer à rouler en miles, surtout si on installe l'indispensable Coyote qui, lui, vous donnera votre vraie vitesse.

Le meilleur moment est à venir : il est temps de rouler ! Nous voici partis sur la route des vins, autant pour le plaisir de rouler que pour



6



8



7

1 L'exemple parfait d'une 911 en catégorie "bon état". Intéressant !

2 Le bloc de feux arrière est entièrement rouge. C'est une particularité américaine

3 Sur les 2.2, la grille est toujours chromée

4 Etonnant rétroviseur, dont on ne connaît pas bien l'origine

5 La sonorité d'une ancienne participe totalement au plaisir de la conduire

6 Les places arrière sont, elles, restées d'origine

7 Ce que voit le conducteur. Notez les lettrages jaunés par le temps

8 Les sièges ont été refaits de manière plutôt originale !

En miniature

Par Lorenzo Marchand



Contrairement à l'histoire des 911 « Classic » USA qui est compliquée, celle de leurs homologues en miniature est assez simple : elles n'existent tout simplement pas ! Néanmoins, si vous voulez vous offrir une 911 avec phares spéciaux et gros bouddoirs, il existe une solution, qui s'apparente plus à la Panamera qu'à la 911... J'ai nommé la Porsche 911 Troutman & Barnes à 4 portes, modèle unique en provenance directe... des USA ! Disponible à l'échelle 1/43 chez le Fabricant Matrix, la miniature est très bien finie et saura convaincre les collectionneurs en quête d'un peu d'exotisme pour 80€.

A lire... et à relire !

Voici la liste des sujets déjà parus dans Flat 6, ne concernant que les 911 Classic d'origine américaine.

N°13 : 2.2 T Targa en occasion du mois, et comment acheter aux USA

N°25 : 2.4 T 72

N°34 : 2.4 T 72 Targa

N°146 : Guide d'achat sur la base d'une 2.4 T injection mécanique.

N°213 : Achat aux USA

La cote

Il est bon de le savoir, il n'y a pas une cote particulière pour les 911 Classic d'origine américaine, à condition, bien sûr, que l'état soit égal. Comme évoqué par ailleurs, on peut même supposer que certaines versions, dont les 2.4 T, pourraient être légèrement mieux cotées que des 2.4 T européennes, de par leur originalité mécanique.



1



2



3



4



5



6



7



8

la nécessité de faire des photos. Comme toujours, les tous premiers kilomètres déroutent totalement, et j'aurais même tendance à dire qu'avec les voitures modernes de plus en plus... modernes, monter à bord d'une ancienne est chaque fois plus déroutant. La fameuse expression : "mais dans quelle galère me suis-je fourré ?" me vient à chaque fois à l'esprit avec plus d'évidences. Normal, quand on sort d'une berline confortable, silencieuse, avec boîte auto moderne, et qu'on se retrouve d'un coup avec une 911 de 1970, ça calme ! Mais si, comme ici, toute la mécanique s'avère en parfait état de marche, il ne faut pas plus de quatre ou cinq kilomètres pour basculer totalement sur la case plaisir, à tel point qu'on n'a très vite plus aucune envie de revenir vers le moderne !

Craquante...

Car toute la clé est là. Il suffit parfois d'une vitesse qui craque, d'un moteur hoquetant, ou d'une pédale de freins hasardeuse, pour

- 1 Vivre autrement sa vie de porchiste...
- 2 Niveaux d'essence et d'huile
- 3 Température et pression d'huile, en graduation américaine
- 4 Elle prend encore tous ses tours sans problèmes
- 5 Le compteur est toujours en miles
- 6 Les panneaux de portes font partie de ces petits détails qui seraient à revoir
- 7 Les feux de détresse sont apparus avant l'Europe
- 8 Le lettrage des commodos est différent, et précise toujours à quoi on a affaire : L pour Light

Du style et des couleurs

Par Dominique Maroni

Original guide d'achat en ce mois de mars, consacré à une 911 américaine dans sa version classic avant 74. A l'impossible nul n'est tenu, ce n'est donc ni de style ni de couleurs dont je vous parlerai dans ce billet, mais d'histoire. L'histoire d'un homme qui a structuré la distribution et l'après-vente de la marque Porsche aux U.S.A au sein de «Porsche of America» à New York City dès 1955.

Son nom: Otto-Erich Filius. (photo 1) «Good job» s'exclamerait un anglo-saxon puisque en 2013 les U.S.A sont toujours leaders des ventes Porsche dans le monde avec plus de 42000 voitures vendues. «Dans les affaires, nous sommes américains, mais pour la technique, nous sommes restés allemands.» avait-il coutume de dire.

Il reste un mystère : Comment les petites et raffinées Porsche 356 ont eu tôt fait de conquérir le monde automobile excessif du nouveau monde ? Le récit qui suit peut être un élément de réponse...

Nous sommes en 1950, la scène se passe dans les impressionnants virages du col du Grossglockner, point culminant des montagnes autrichiennes que certains parmi vous ont peut être déjà gravi. Alors qu'il sillonnait à vive allure la route en lacets à bord de son Oldsmobile, Norman Hamilton (citoyen Australien) vit apparaître subitement dans son sillage une forme ramassée sur elle-même de couleur argentée. Son pilote, piaffant d'impatience, piqua au freinage dès la première épingle la lourde berline et disparut « à la vitesse de l'éclair » en lançant un joyeux coup de klaxon. Ebah, l'Australien ne put que la suivre du regard.

Surpris, Hamilton rencontra de nouveau en fin d'après midi « l'apparition » garée devant une auberge. A la suite d'un échange technique positif avec son conducteur, Richard von Frankenberg, pilote de course et d'essai chez Porsche (et créateur de la revue Christophorus) (photo 2), Hamilton décida de se rendre à Gmünd pour commander deux 356. Ce fut le début d'une relation commerciale d'importation qui fut ratifiée en 1951 avec une particularité : Porsche, pour la première fois, dut se plier à la demande de l'importateur australien qui souhaitait avec insistance une conduite à droite. Malgré le coût de la transformation, Porsche s'exécuta,



Photo 1



Photo 2

s'ouvrant de ce fait, de nouveaux marchés. (Japon 1952, Angleterre 1954 et l'ensemble du Commonwealth.)

30 septembre 1955 : les fans de James Dean pleurent leur idole qui a trouvé la mort au volant de son 550 Spyder. Ce même jour, Otto-Erich Filius se prépare à rejoindre les U.S.A avec pour mission d'implanter de manière durable la marque Porsche. Un séjour en Angleterre avant la guerre avait convaincu Ferry Porsche qu'il était l'homme de la situation. Le docteur Thiriar a consacré récemment plusieurs chroniques à Max Hoffman, cet émigré Autrichien qui signa à la fin des années 40 une exclusivité des ventes de Porsche aux USA. Son sens des affaires associé à la qualité des voitures de Stuttgart firent merveille au pays de l'oncle Sam si bien qu'en 1954, Porsche y écoulait 30% de sa production annuelle. Grâce notamment au Speedster 356 qu'avait initié Hoffman lui-même.

Les ventes explosaient mais le service et le S.A.V étaient loin des performances de conduite tant appréciées. Les propriétaires de Porsche devaient attendre des semaines les pièces de rechange venant de New-York. Will Vanderkamp, président de VW US, dont une partie des concessionnaires vendaient les voitures Porsche craignait pour la réputation de sa marque. Max Hoffman était surtout un vendeur. O-E. Filius, le nouveau venu Allemand, dut travailler avec lui (ou contre lui) pour remettre de l'ordre dans l'après-vente et les approvisionnements en pièce détachées. Et, à plus long terme, remettre la responsabilité des ventes à la société Porsche. Le service-conseil S.A.V de Porsche of America avait pignon sur rue à Madison Avenue, New York. Au fil des années, la réputation de Porsche dépassa le petit cercle des passionnés des débuts. Les exigences et la pression de Porsche montaient autour de Max Hoffman. Mais l'homme connaissait son affaire ! La famille Porsche, qui avait la réputation « d'être près de ses sous », repoussait la confrontation, craignant un deal trop coûteux.

En 1963, alors que Porsche vendait 50% de sa production aux Etats-Unis (6000 voitures par an) c'est M. Hoffman qui fit une proposition : Sur chaque Porsche vendue, il toucherait 150\$ jusqu'à ce que le million de dollars soit atteint. En octobre 1963, Porsche devint officiellement importateur.

Porsche Cars Manhattan ouvrit un hall d'exposition et un atelier sur la 5ème Avenue. Un an et demi plus tard, débordé par le succès, c'est dans le New Jersey que Porsche élargit sa surface et créa son premier centre de vente (1967). O-E Filius était Vice Président de Porsche of America.

Au fil des années, la distribution a évolué. Des concessionnaires autres que VW pouvaient signer un contrat de distribution. Enfin, dans les années 70 le nombre de concessions doubla (150 à 300) suite à l'accord Porsche-Audi sur le territoire américain.

Je terminerai ce billet en citant ce souvenir O-E. Filius qui résume à lui seul, le mystère du succès de Porsche aux Etats-Unis. Au volant d'une Porsche immatriculée à New York, il s'arrêta dans une station service de Miami. Surpris, le pompiste lui demanda « Vous avez fait toute cette route dans cette petite voiture ? » Réflexion reprise dans le slogan de la première campagne publicitaire Porsche aux Etats-Unis.

« You don't buy diamonds by yards. » Non, une Porsche ne s'achetait pas en mètres ! Mais le plaisir pris à son volant est infini...

Quelques conseils

Alors, est-il intéressant d'acheter une 911 Classic américaine ? En soi, pas particulièrement. Mais il n'y a aucune contre-indication ! Et c'est bien là l'essentiel. Dit autrement, vous pouvez acheter une américaine, sans avoir à vous en méfier. Nous avons vu, en effet, que les définitions mécaniques sont quasiment les mêmes entre les deux continents, sauf pour les 2.4 T de 1972 et 1973, qui, sous certains aspects, seront même plus intéressantes que les européennes !

Nous ne tiendrions sûrement pas le même discours s'il s'agissait de parler des caisses G. C'est pourquoi nous leur avons réservé un petit encadré historique, afin de bien faire comprendre que les caisses G américaines sont souvent nettement moins intéressantes que les européennes. Mais ce n'est pas le cas pour les pré-74 ! Vous pouvez donc y aller en "toute tranquillité", en tout cas en prenant les mêmes précautions que pour n'importe quelle autre Porsche de cette époque. Pour Patrick Pugin, les américaines peuvent même présenter un véritable intérêt : "Les modèles qui viennent de pays comme la Californie ou l'Arizona sont intéressants, car ils n'ont quasiment jamais connu la pluie, et encore moins le sel ! Du coup, les caisses sont saines, et peu rouillées. Tu me diras qu'en contrepartie, les cuirs et les plastiques sont grillés par le soleil. Ce n'est pas faux. Mais c'est beaucoup plus facile à gérer !"

Au fait, est-il encore intéressant, aujourd'hui, d'aller chercher une 911 aux USA ? S'il y en en Europe, c'est parce que, à une époque, elles étaient beaucoup moins chères que chez nous. Mais en 2014 ? "Elles sont quasiment au même prix qu'ici, la mondialisation étant passée par là. Donc, si on ajoute le transport et les taxes, cela ne présente plus d'intérêt. On peut

toujours tomber sur des modèles intéressants, bien sûr, mais de mon côté, je n'en ai jamais acheté là-bas."

Admettons que vous tombiez sur une 911 classic américaine. Faut-il lui conserver ses attributs pour lui garder sa valeur ? A savoir les phares, clignotants et compteurs, notamment ? Honnêtement non, cela ne présente pas d'intérêt, d'autant plus que si le contrôleur technique fait bien son boulot, il vous recalera pour éléments non conformes. Rien ne vous empêche, cependant, si vous aimez les phares Hella américains, de les démonter avant le passage technique et de les remonter après, mais chut, que cela reste entre nous...

En revanche, pour en revenir aux 2.4 T, dans le contexte actuel, il est très intéressant de préserver l'injection mécanique pour les 72, et la K-Jetronic pour les mi-73. Cela leur donne une vraie originalité, un vrai cachet, sans même compter sur le fait que votre T américaine marchera mieux encore qu'une européenne. En revanche, vous pourrez retirer tous les dépolisseurs inutilisés, ou les climatiseurs d'un autre âge, cela ne changera rien à la valeur de votre modèle. Sur un plan historique, il peut également être intéressant d'avoir une 911 2.0 de 1968 avec les finitions de S, réservées aux USA, on en voit peu souvent.

Et pour terminer, une question avec laquelle nous aurions pu commencer : comment sait-on qu'une 911 est d'origine américaine, si elle a été totalement européanisée... Si c'est une 68, une 72 ou une 73, pas de soucis, elles ont des numéros de châssis spécifiques. Mais pour les autres millésimes, ce sera plus compliqué. Soit par le type/moteur, souvent différent, soit en demandant chez Porsche France la configuration du modèle à sa sortie d'usine...



1



2

que l'osmose ne se fasse pas. Ici, avec cette 911 qualifiée de "bon état", on pourrait donc s'attendre à être confronté à l'un de ces problèmes. Il n'en sera rien! Au contraire! Boîte 901 au mieux de sa forme, pédale de freins bien ferme (même trop, elle ne permet pas de faire le talon-pointe), moteur sonnait comme à ses plus beaux jours, trains parfaitement en phase, tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes. Du coup, la balade se transforme en véritable partie de plaisir, tous les ingrédients liés au roulage d'une ancienne se retrouvant réunis : le son du flat six, les bonnes odeurs de vieux cuir et d'huile chaude, une conduite hors du temps, que

du bonheur... A part des bruits d'air liés à des joints encore d'origine, donc plus très frais, cette 2.2 T américaine nous a vraiment fait le coup du charme. D'autant plus que, côté conduite, le fait qu'elle soit américaine ne change absolument rien au plaisir, puisque les moteurs étaient identiques des deux côtés de l'Atlantique. Alors on roule, on trace, on enroule et on fait sa trace. C'est bon. Vraiment bon. Bien sûr, quand on aime être scotché au siège, les 125 ch du flat six à carbus ne vont pas forcément vous transcender, mais l'essentiel n'est pas là. Tout est dans l'ambiance : voyage dans le temps, quand tu nous tiens...

Et puis, il y a ce comportement, toujours aussi excellent, étonnant et amusant. Les anciennes se conduisent beaucoup plus à l'accélérateur que les modernes. A cette époque, dès l'inscription dans le virage, il fallait accélérer pour poser l'auto sur ses trains. C'est toujours vrai aujourd'hui, bien sûr, mais en 1970, c'était encore plus indispensable. Transferts de charge sur l'avant, on enroule en stabilisant l'auto avec l'accélérateur, et ça passe. "Vite". Proprement. Avec du roulis, mais sans quitter la trajectoire. Ce qu'appréciaient beaucoup, à juste titre, les fans d'anciennes, c'est



3



4



5



6

- 1 Rouler, rouler et rouler encore : le plaisir est là, identique à celui d'une 2.2 T européenne
- 2 La boîte 901 vit ses dernières années, mais quand elle est en très bon état, comme ici, elle reste très efficace !
- 3 Ces ceintures sont d'origine, sans enrrouleur
- 4 A l'avant, le bloc est entièrement orange. C'est une autre spécificité
- 5 C'est qu'il devait faire chaud, en Californie, pour s'imposer une telle clim !
- 6 Cette plaque a été ajoutée pour l'homologation européenne

FLAT6 CHRONOS	911 2.4 T USA Injection méca	911 2.4 T Targa	911 2.4 E Targa	911 2.4 S	911 2.2 T Targa	911 2.0 E Targa
Puissance	140 ch	130 ch	165 ch	190 ch	125 ch	140 ch
Rapport Poids/Puissance	7,50 kg	8,46 kg	6,66 kg	5,52 kg	8,56 kg	7,64 kg
Jantes	15"	15"	15"	15"	14"	14"
Température extérieure	15°	17°	21°	15-20°	15-20°	10-15°
Reprise 80 à 120 en 5 ^{ème}	11"511	12"642	9"360	13"707	12"921	11"059
Reprise 80 à 120 en 4 ^{ème}	7"516	8"465	6"630	8"511	9"290	7"983
Reprise 80 à 120 en 3 ^{ème}	5"648	6"133	4"762	5"937	7"111	6"983
80 à 150	12"178	12"742	9"652	10"462	14"232	12"255
100 à 200	29"048	-----	23"606	23"001	-----	-----

Et les caisses G ?

Si ce guide porte essentiellement sur les oldtimers, ne manquons pas l'occasion d'évoquer ce qui s'est passé pour les caisses G en version américaine. Extérieurement, dès le millésime 74, tous les modèles ont bien sûr eu droit aux mêmes pare-chocs à soufflets que les européennes. Les amortisseurs de pare-chocs étaient de série, et on notera qu'elles sont réglées plus hautes. Sans rentrer dans tous les détails, il faut savoir que sur le millésime 74, les américains n'ont pas eu droit à une vraie version Carrera. On retrouve la 911 normale de 150 ch, puis une S et une Carrera, mais les différences se jouent au niveau de la finition, la puissance de 175 ch étant identique pour les deux modèles. En 1975, la 150 disparaît, ne restant plus que les 911 S et Carrera, qui descendent cette fois à 165 ch, sauf en Californie, où elle ne sort plus que 160 ch ! Idem en 1976, mais l'appellation Carrera disparaît, laissant la place à la seule S. Cela sera reconduit au millésime 77, la Californie ayant de nouveau droit aux 165

ch. On aura donc compris que les américains n'ont pas plus eu droit aux Carrera 3.0 qu'aux Carrera 2.7. Lorsque la 911 SC apparaît au millésime 78, les USA récupèrent la même version 180 ch que l'Europe. Sauf qu'ils y resteront jusqu'en 1983 inclus, ne suivant pas les gains de puissance à 188 et 204 ch. Quant aux 3.2, toutes les versions américaines seront catalysées, ce qui donne 207 ch pour les boîtes 915, et 217 ch pour les boîtes G50. En ce qui concerne les Turbo, il faut retenir que lorsque l'Europe avait la 3 litres de 260 ch, l'Amérique n'en avait que 245. Puis, avec le lancement de la 3,3 litres de 300 ch, ils en ont d'abord eu 265, avant que le modèle soit purement et simplement retiré du catalogue au millésime 80, pour réapparaître au millésime 86, en catalysée, avec 282 ch. Pour résumer, autant les 911 Classic américaines sont tout à fait dignes d'intérêt jusque 1973, autant elles en perdent à partir de 1974. Si, par exemple, vous trouvez une Carrera 2.7 américaine, vous saurez que ce n'en est pas une !



cette faculté qu'elles ont à transmettre du plaisir sans avoir besoin de rouler à des vitesses folles. Particulièrement appréciable par les temps qui courent. Autre réflexion récurrente, quand on roule en ancienne : celle de s'imaginer en 1970, en train de doubler un Berliet, un Saviem et un Unic d'une seule traite, tout en faisant le freinage à une 404. On devait vraiment être le roi de la route, à cette époque ! Quel talent, cette 911... A vous donner l'envie de faire un magazine rien que sur elle, tiens ! Quoi, c'est déjà fait ? Depuis plus de 23 ans? Ah bon, on ne me dit rien à moi, non plus... Bilan de cette balade, nous sommes revenus, Christophe et moi, totalement emballés, au point qu'on aurait eu 40 000 €, là, tout de suite, on serait repartis avec ! Et même un peu moins, car Patrick propose un prix en l'état, telle qu'elle est aujourd'hui, et un prix avec tous les petits défauts refaits. Et franchement, si c'était la bonne idée ? Quand la caisse et la mécanique sont saines, quelle importance qu'il manque un vide-poche, que les joints soient fatigués, et que des détails sont à refaire ? Tentant, vraiment tentant, surtout quand on sait qu'en plus de se faire plaisir, on place aussi son argent. Le parfait état est-il si indispensable ? Il devient de toutes façons inaccessible pour la plupart d'entre nous, alors dépêchons-nous de craquer, tant qu'il est encore temps...

- 1 Où l'on observe l'énorme système de clim logé sous le tableau de bord !
- 2 La clim a également entraîné la présence d'un radiateur supplémentaire. Quand tout cela sera démonté, que de poids gagné !
- 3 Chic, une vraie roue de secours...
- 4 S'acheter une 911 Classic à un budget raisonnable, c'est encore possible, mais pour combien de temps ?
- 5 Le numéro de châssis se lit dans le compartiment avant, à côté du réservoir, et sur le montant intérieur de pare-brise. C'est une particularité des modèles américains
- 6 Il est assez rare de trouver encore des exemplaires américains avec cette étiquette, d'origine, dans l'intérieur de porte
- 7 Sur les T, les Fuchs étaient en option



» Numéros de châssis

Nous ne publions ici les numéros de châssis qu'à partir du millésime 68. Auparavant, ils n'étaient pas spécifiques au marché américain.

Millésime 1968
 911 L : 11805001 à 11805449
 911 L Targa : 11855001 à 11855134
 911 Coupé : 11835001 à 11835742
 911 Targa : 11880001 à 11880268
 911 S : 11850001 à 11850442

Millésime 1969 à 1971
 non spécifiques au marché US

Millésime 1972
 911 T coupé : 9112100001 à 2931
 911 T Targa : 9112110001 à 1821
 E et S non spécifiques

Millésime 1973
 911 T coupé : 9113100001 à 3444
 911 T Targa : 911 3110001 à 2302
 E et S non spécifiques

» Numéros de moteurs

Selon les millésimes et les versions, certains numéros de type moteur peuvent être différents. Nous répertorions ici les numéros spécifiques au marché US.

Millésime 1968
 911 2.0 et L : 901/14
 911 L Sporto : 901/17

Millésime 1969
 911 T : 901/16
 911 T Sporto : 901/19

Millésimes 1970 et 71
 911 T : 911/07
 911 T Sporto : 911/08

Millésime 1972
 911 T : 911/51
 911 T Sporto : 911/61

Millésime 1973
 911 T injection méca : 911/51
 911 T sporto injection méca : 911/61
 911 T K-Jetronic : 911/91
 911 T Sporto K-Jetronic : 911/96

En Bref

► Trois 911 T différentes en 73

Si vous avez bien lu et bien compris l'historique des 911 Classic américaines, vous aurez donc réalisé qu'on peut trouver trois types différents de 911 T sur le millésime 73. L'europpéenne à carbus, l'américaine à injection mécanique, et l'américaine à injection K-Jetronic. Pour l'anecdote, sachez qu'il y a quelques mois, Bernard Jubin (RMS à Vannes) avait les trois versions dans son garage, ce qui est plutôt rarissime ! A noter que les versions injection ont aussi été commercialisées au Canada, en Australie et au Japon.

► Essai d'époque

Il n'y a bien sûr aucun d'essai d'époque d'une 911 américaine dans la presse francophone de l'époque. Ces versions ne concernaient pas l'Europe, et on peut même dire que les porochistes d'alors en ignoraient jusqu'à l'existence. Ce n'est que plus tard qu'elles sont revenues en import chez nous.

► Tout en anglais

On ne sera pas surpris d'apprendre que tout est écrit en anglais, à l'intérieur. Mais en y réfléchissant bien, on réalise que le simple fait que tout soit écrit est déjà typiquement américain en soi ! Montez dans une 911 européenne, vous aurez très peu d'indications écrites. Dans une américaine, pour obéir au principe de précaution cher à ce pays, on informe sur tout, y compris sur les commandes de chauffage... qui n'en sont pas plus efficaces pour autant !

► Sportomatic

Un grand nombre de 911 américaines a été commercialisé avec la boîte Sportomatic. On dit qu'une 911 sur quatre livrée là-bas aurait reçu cette boîte !

► Avis du propriétaire

Il n'y en aura exceptionnellement pas pour ce guide d'achat, le propriétaire de cette 2.2 T n'ayant quasiment jamais roulé avec.

► Numéros apparents

Dès le millésime 70 (c'est le cas ici), les 911 américaines ont reçu le numéro de châssis sur le montant gauche, à l'intérieur du pare-brise. Il n'y avait pas de plaque sous le capot, au-dessus du pare-chocs, comme chez nous. En revanche, on retrouve bien sûr le numéro gravé sur la caisse, à côté du réservoir d'essence.

► En avance

Un bip qui retentit lorsqu'on a oublié d'attacher sa ceinture ? Cette invention vient des américains. Les 911 en ont été équipées dès le millésime 72, mais uniquement là-bas.

► Mystères

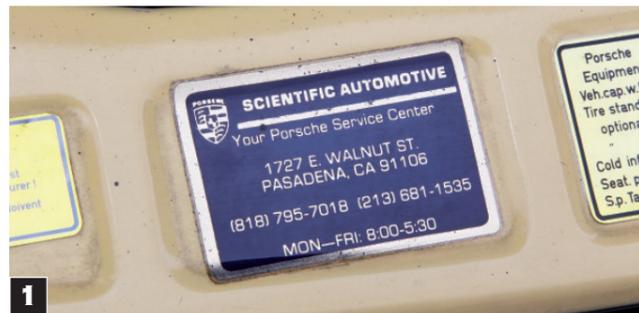
Ne soyez pas étonnés, si vous tombez sur une 911 américaine, de trouver des bizarreries, ou des détails qui ne figureraient dans aucun livre. Non seulement il pouvait y avoir des spécificités par états, mais en plus, des accessoires pouvaient être livrés indépendamment pour le marché américain. Par exemple, sur la 2.2 T ici présente, l'énorme système de climatisation a été rajouté ultérieurement à la livraison. On ne sait rien, en revanche, des sièges tels qu'ils sont actuellement (refaits par on ne sait qui on ne sait quand), ni de l'étonnant rétro rectangulaire bombé...

► Autre mystère

Comme indiqué par ailleurs, au millésime 68, Porsche a été obligé de supprimer provisoirement la S de son catalogue pour le marché américain. Ne proposant juste qu'une normale, de 130 ch, avec finition de S. Pourtant, quand on observe la liste des numéros de châssis, il y aurait bien eu, cette année là, 473 Porsche 911 S coupé produites. Un mystère toujours non élucidé à ce jour !

► 911 T/E

C'est une appellation non officielle qui a tendance à se répandre de plus en plus. Elle est censée définir les 911 T 2.4 américaines, dotées de l'injection.



1

1 Elle vient de Californie, ce qui est toujours bon pour la carrosserie

2

2 A une époque, on importait régulièrement des 911 américaines. C'est moins vrai aujourd'hui, sauf recherche de modèles très spécifiques

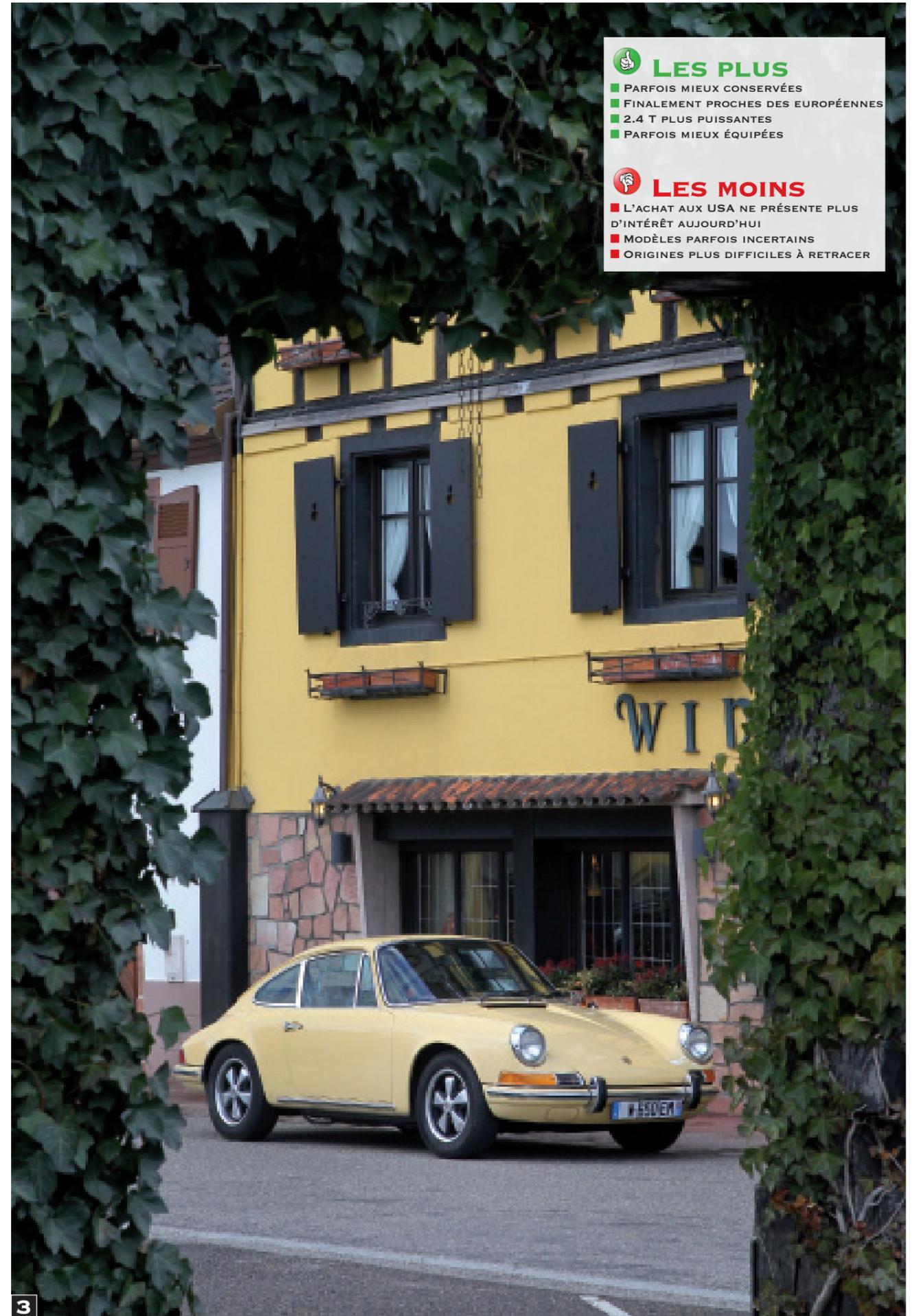


A propos de la Carrera 3.2 cabriolet G50

Le mois dernier, notre guide d'achat était consacré au cabriolet Carrera 3.2 G50, dans lequel nous n'avions pas trouvé d'essai d'époque. Mais dans la série "nos lecteurs sont formidables", l'un d'eux a déniché un petit bout d'essai dans l'Auto Journal d'août 1989. Y étaient passés en revue, plusieurs cabriolets grand luxe, dont trois Porsche : le cabrio G50, le Speedster et la 944 S2. Un grand merci à Fabrice Martel, pour nous avoir envoyé cet essai ! Mille excuses à son auteur, nous n'avons pas sa signature ! Le cabrio G50 avait droit à une page, intitulée "De très beaux restes". Voici ce qu'on en disait :

"Coincé en quelque sorte entre le Speedster 911 et le cabriolet 944 S2, la Carrera 911 décapotable peut-elle encore faire bonne figure ? Je serai relativement tenté de répondre par la négative car, bien que la carrosserie m'ait semblé avoir progressé depuis mon précédent essai sur le double plan de la rigidité et de la tenue de route, elle ne me paraît pas susceptible de lutter à armes égales avec le Speedster (tout au moins avec sa version Turblook) et moins encore avec le cabriolet 944 S2 dont les qualités routières sont très supérieures. Tout comme le Speedster, le cabriolet Carrera souffre d'une direction beaucoup trop lourde, qui nuit autant à l'agrément qu'à la sûreté de conduite à grande vitesse. La suspension est également de qualité inférieure à ce que l'on trouve chez la concurrence et même chez Porsche, dans les gammes 944 et 928. Cela étant, il est possible que l'apparition prochaine de la nouvelle Carrera 2 modifie considérablement les données du problème... Côté capote, celle-ci est à commande électrique automatique et se manœuvre extrêmement rapidement, sans la moindre difficulté. Toutefois, la capote repliée ne s'escamote pas entièrement dans la carrosserie, contrairement au Speedster, cela au détriment de la visibilité arrière dans les manœuvres". Vient déjà l'heure de conclure : *"Littéralement passée au laminoir du temps qui passe par la 944 S2 et, pire, par le Speedster (on n'est jamais trahi que par les siens), la Carrera 911 exhibe un peu piteusement un pare-brise trop haut ainsi qu'une capote proéminente qui nuit à la visibilité vers l'arrière. Quant au comportement, il n'a que peu évolué..."*

Dur, non ? Et amusant, avec le recul... Mais en même temps, cette prise en mains signée d'un magazine généraliste démontre bien qu'en 1989, la 3.2 avait vraiment atteint ses limites...



3

LES PLUS

- PARFOIS MIEUX CONSERVÉES
- FINALEMENT PROCHES DES EUROPÉENNES
- 2.4 T PLUS PUISSANTES
- PARFOIS MIEUX ÉQUIPÉES

LES MOINS

- L'ACHAT AUX USA NE PRÉSENTE PLUS D'INTÉRÊT AUJOURD'HUI
- MODÈLES PARFOIS INCERTAINS
- ORIGINES PLUS DIFFICILES À RETRACER