

911 S 2.0

EN PREMIÈRE MAIN

C'est presque une histoire que nous aurions pu vous raconter voici un mois, au moment de Noël. Certaines 911 ont des histoires encore plus belles que d'autres, c'est le cas de cette 2.0 S à carbus, qui est restée entre les mains du même propriétaire pendant près de 50 ans, avant de se retrouver entre les mains d'un autre passionné. Mais vous allez voir que l'histoire est encore bien plus incroyable...

En effet, lorsque son premier propriétaire a eu cette 911, il n'avait que 16 ans ! Et celui qui vient de la racheter la destine à son fils, qui avait lui aussi 16 ans au moment où la transaction s'est faite ! Le moins qu'on puisse dire est que cette 911 entretient une sorte de continuité dans le rêve et l'extraordinaire. Sans compter que c'est au moins la troisième fois qu'elle paraît dans Flat 6. Et à chaque fois pour de très bonnes raisons ! Lorsque je suis allé la retrouver, par une grise journée de novembre, chez Patrick Pugin (Art Restoration) à Strasbourg, j'ai ressenti une belle petite émotion, comme si cette 911 S avait une forme de magie en elle. Et si on remontait le cours de l'histoire ?

MAI 68

Ce n'est pas un gag, nous sommes bien en mai 68 quand cette 911 est livrée neuve à son nouveau propriétaire. En réalité, le garage New Car, à Gentilly, un spécialiste indépendant, avait trouvé le moyen de se procurer cet exemplaire, entièrement neuf, chez Sonauto. Il l'a ensuite gardée six mois, sans la faire rouler, avant de la livrer au père de Jean, qui n'a alors que 16 ans. Un petit subterfuge qu'il nous raconte lui-même : *"Mon père souhaitait acheter une 911, mais il n'avait pas vraiment le budget pour en acheter une neuve. Il voulait une occasion, mais il était très méfiant, d'autant qu'à l'époque, les vitesses étant libres, les S étaient très sollicitées. Lui est alors venue l'idée d'acheter un modèle de démonstration. D'où cet accord monté avec le garage New Car, qui permettait à la fois à celui-ci de*

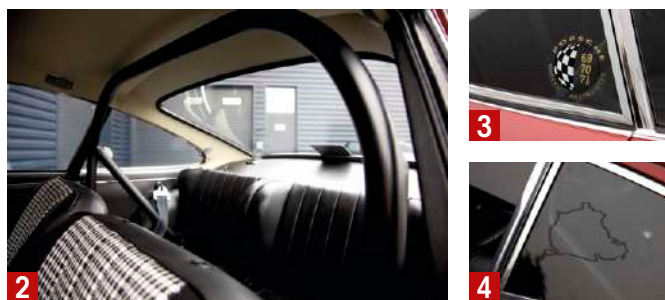
contourner l'interdiction faite à un spécialiste indépendant de vendre une Porsche neuve, et à mon père de la toucher un peu moins chère que le prix du neuf. J'avais 16 ans et demi, et cette Porsche m'était destinée !" Il faut savoir que Jean conduisait des voitures familiales depuis l'âge de 13 ans ! *"On prenait des chemins de traverse, toujours avec l'un de mes parents à côté de moi, pour ne pas se faire arrêter. Une sorte de conduite accompagnée avant l'heure. A mes 16 ans, mes parents ont voulu m'offrir une voiture, j'ai demandé une Simca 1200 S, jamais je n'aurais osé demander une Porsche ! Mais mon père a tout fait pour que ce soit une 911. Je l'ai conduite dès mes 16 ans, bien sûr pas au quotidien, mais toujours par des petites routes et sur des longs trajets. Et quand j'ai fini par avoir mon permis, j'ai pu l'utiliser bien plus librement. Et toujours sur des longs trajets, ce qui a permis d'entretenir sa longévité. A l'époque, il n'y avait pas de limitations de vitesse et j'en ai bien profité. Je me souviens d'une fois, en rentrant de la course de côte de la Faucille, je me suis fait rattraper par Bernard Darniche, dans une berlinette. On s'est suivis pendant 300 km, à 200 km/h, en toute liberté !"*

A L'ARRÊT, AVANT LE RENOUVEAU

1973 est l'année-charnière, celle du premier choc pétrolier et des premières limitations de vitesse. Année noire pour les automobilistes, et le début d'une longue période de privations de libertés... Jean se met à moins rouler, et elle reste même pendant une période de 7 ans sans jamais vraiment rouler, sauf à faire tourner un peu le moteur. *"Je ne pensais pas la garder si longtemps, mais d'une part, c'était →*



un cadeau de mes parents, ce qui lui donnait une vraie valeur sentimentale, d'autre part je me suis marié et j'ai eu des enfants, donc pas spécialement l'envie d'acheter une autre Porsche, et pour terminer, je n'ai jamais trop aimé les caisses G. Donc je n'ai pas eu envie de la remplacer. Elle était conservée dans un garage chauffé, je l'entretenais régulièrement, tout allait bien. Et puis un jour, j'ai découvert le club Porsche de France, et cela a tout changé ! J'ai ressorti la 911, je l'ai un peu rabaissée, et pendant quatre ans, j'ai fait toutes les sorties du club, en amenant l'auto sur plateau. Je me suis régalé, mais au bout d'un moment, j'en avais un peu marre d'avoir tout le temps l'œil dans mes rétros pour surveiller les Porsche plus puissantes. J'ai arrêté le club, et depuis, je vais régulièrement rouler sur des grands circuits comme Spa et le Nürburgring, en indépendant, pour me faire plaisir." Je peux en témoigner, jusqu'à il y a encore peu de temps, Jean venait régulièrement rouler aux Porsche Francorchamps Days, entre autres. Sans hésiter à vraiment exploiter le plein potentiel de sa 911 S et de ses 160 ch. "C'est une vraie voiture de sport, je l'ai toujours utilisée en tant que telle !" N'hésitant pas à cultiver l'art de la glisse, ce qui est plutôt rare quand on roule en ancienne. Mais la sienne, il la connaissait tellement bien... Nous vous avons présenté cette 911 et son propriétaire une première fois, dans notre numéro 12 (il y avait même une photo en couverture), puis elle a servi de support à notre guide d'achat sur ce modèle, dans notre numéro 142. Jean a changé deux fois d'embrayage, mais jamais ouvert le moteur. Juste la distribution refaite une fois, les joints de carbus, et les synchros de boîte. Combien de km a-t-elle parcourus entre ses mains ? Difficile à dire, car il n'a jamais été un maniaque de la comptabilité kilométrique. "J'aurais pu te donner le kilométrage avec plus de précision si le compteur ne m'avait pas lâché à une époque. Comme je n'avais alors aucune in-



tention de la vendre, je ne m'en suis pas soucié pendant un temps, et j'ai roulé sans compteur kilométrique. Mais je pense qu'elle doit avoir autour des 150 000 km. Ce qui est peu pour une auto de 1968, mais je ne l'ai jamais utilisée au quotidien, uniquement en loisirs."

1. Le moteur a été entièrement refait, et les 160 chevaux sonnent à merveille ! / 2. Cet arceau a été monté d'origine par Porsche / 3. Autocollant d'époque. / 4. Le tracé du Nürburgring est présent sur une des vitres, parce qu'elle y a réellement roulé, plusieurs fois ! / 5. L'intérieur est un habile mélange de neuf et d'ancien subtilement conservé. / 6 911 S rouge polo, toute première génération, le Classic des Classics !



6

CHANGEMENT DE MAIN

Je n'imaginai pas que Jean vendrait un jour sa 911 S. Lui non plus, sans doute. Et puis, autour de l'année 2016, l'envie lui a pris de s'en séparer. Il est toujours resté discret sur ses motivations, et je n'ai jamais cherché à en savoir plus. Il souhaitait la vendre, point. Mais pas n'importe où, pas à n'importe qui. Et c'est là que l'histoire prend une dimension encore plus étonnante. A la fois pour ne pas avoir affaire à des acheteurs trop envahissants, mais tout en souhaitant la savoir en de bonnes mains, il décide de la revendre à Patrick Pugin (Art Restoration). A l'époque, Jean m'avait dit : "Au moins je suis tranquille, je sais qu'il va en prendre soin et qu'il saura la vendre à la bonne personne. A la limite, je préfère ne pas savoir à qui." Mais au final, Jean le saura et en sera ravi. Car Patrick Pugin a effectivement trouvé la bonne personne. Il a dans ses clients un certain Rémy, en train de monter une petite collection de 911 Classic, et c'est à lui qu'il propose la 911 S de Jean. Faisons maintenant intervenir le nouveau propriétaire, Rémy : "Quand Patrick m'a contacté pour me parler de cette 911 S, j'ai tout de suite craqué ! Tout passionné ne peut que craquer quand on tombe sur une auto comme celle-ci ! Première main, très bien entretenue, authentique, et surtout, ce qui m'a particulièrement séduit, c'est l'idée que le premier propriétaire l'ait eue pour ses 16 ans, offerte par ses parents. En 2016, mon fils avait 16 ans, et comme nous entretenons ensemble une grande passion pour les Porsche, j'ai eu envie de reproduire l'histoire, en lui offrant à mon tour cette 911 S, afin qu'elle reparte pour une seconde vie !" Quand on y pense, l'histoire est incroyable ! La probabilité qu'une Porsche soit offerte à un jeune de 16 ans est déjà très faible, mais deux fois dans la vie d'une même voiture, on est à la limite de la quatrième dimension ! Sauf que son fils ne va pas en prendre possession tout de suite. Elle est loin l'époque où un ado pouvait rouler sans permis en 911. Même en conduite accompagnée, cela n'aurait pas été faisable. Et de toutes façons, il a de suite souhaité entamer une restauration complète, mais en respectant l'authenticité de cette 911 S, comme nous allons le voir. →

DOSSIER FLAT 6
911 S 2.0 "160 ch"
La reine de la route...
DOSSIER: TOUT SAVOIR
Pour acheter votre 911 2.0S "160 ch"

RETROUVAILLES
 C'est donc la troisième fois que cette 2.0 S apparaît dans Flat 6. La première était dans notre numéro 12, en février 1992. Nous étions déjà étonnés, à l'époque, de voir que cette 2.0 S était en première main, et avions présenté l'auto ainsi que son propriétaire. Puis, dans notre numéro 142, en décembre 2002, nous avons choisi la même 2.0 S pour illustrer le guide d'achat sur cette version. Aujourd'hui, nous vous parlons de sa seconde vie. A quand la prochaine parution ?

FLAT6 Magazine
 N°12
COMPARATIF PNEUS
 911 2.0 S - 2.2 T - 2.0 R
 JAMES DEAN
 TECHNIQUE - ESSAIS - NOUVEAUTES



1

RESTAURATION

Rémy missionne en effet Patrick Pugin pour entamer cette restauration. Il aurait pu la garder "dans son jus", mais tel n'était pas son souhait : "Puisqu'elle redémarre une seconde vie avec mon fils au volant, je voulais qu'elle soit à nouveau comme neuve. Histoire aussi de fêter ses 50 ans !" Et comme il n'y avait pas d'urgence particulière, Patrick Pugin a donc démarré un gros chantier autour de la 911 S rouge polo. "Elle était en très bon état par rapport à son âge, nous raconte Patrick, on sentait l'auto qui avait vécu, tout en étant soignée. Avec une bonne révision, elle aurait pu repartir telle quelle. Je suis en tout cas rarement tombé sur une 911 S 2.0 en première main, c'est très rare. Nous avons donc lancé une restauration complète, en respectant toute la base. Le cahier des charges était de garder le plus possible de pièces d'origine, afin de conserver sa patine, et tout ce qui en fait la moelle. Par exemple, une grande partie de l'intérieur, les vitres, les entourages de vitres, entre autres,

ont été conservés. En revanche, nous avons entièrement démonté la carrosserie, qui a été décapée, et sur laquelle nous avons supprimé tous les petits points de rouille. Elle a reçu un traitement par cataphorèse, il a fallu faire des petites réparations, car elle avait légèrement touché. Nous l'avons bien sûr repeinte dans sa teinte d'origine, le rouge polo. Et les jantes sont toujours celles d'origine, elles ont juste été restaurées par nos soins. Le moteur, lui, a été refait à neuf, tout comme la boîte, en gardant le débattement court. Trains roulants, freins, circuit électrique, tout a été refait à neuf là aussi. Au final, c'est un vrai gros chantier, mais c'est un bonheur de travailler pour quelqu'un qui l'achète sur le long terme, et avec une vraie histoire, vécue et à venir !"

2.0 S, LA MEILLEURE ?

Pour Rémy, confier ce chantier à Patrick Pugin a également été un vrai bonheur : "Je suis content de participer à cette histoire, et de faire travailler de l'artisanat de qualité. Mais



2



3



4



5



6



je suis surtout très heureux d'avoir trouvé cette 911 S pour mon fils. Je suis né en 1966, et dès mon enfance, j'ai partagé cette passion des voitures avec mon père, qui a eu toutes sortes de voitures de sport, dont des Porsche. Et quand j'ai commencé à monter ma propre collection, je savais qu'il me fallait une des premières 911 S, à carbus et avec l'empattement court. Je pense encore aujourd'hui que c'est la meilleure de toutes. Je suis fasciné par le travail des ingénieurs Porsche, qui ont su faire évoluer la 911 au fil des ans en lui conservant l'essentiel. La S 2.0 est une icône, j'appelle cela une "time capsule", un véritable témoignage du temps passé. Elle a un caractère exceptionnel, elle offre un plaisir de pilotage unique, c'est vraiment une Porsche qu'on conduit, dans tous les sens du terme. Et surtout c'est la première d'une longue évolution. Celle-ci est d'autant plus unique avec son histoire, et mon fils, qui va avoir 20 ans, est maintenant impatient d'en prendre possession. Il a déjà tout programmé : quand il va venir la chercher, il va descendre en Italie vers le lac de Côme avant de partir vers Florence. Je crois que si elle pouvait parler, cette 911 nous dirait qu'elle est heureuse, vous ne croyez pas ?"

Je ne peux que confirmer, en effet ! Lors de ma venue pour la séance photos, elle était en phase de rodage. Ou plutôt en phase de roulage, comme l'explique Patrick Pugin : "Quand tu fais une restauration complète, il est important de d'abord rouler avec l'auto avant de la livrer à son propriétaire. Cela permet au moteur de bien se mettre en place, et on découvre toujours l'un ou l'autre détail qui cloche. Je préfère le découvrir moi-même, et y remédier aussitôt. Le jour où le propriétaire vient la chercher, il n'y a plus de mauvaises

surprises à attendre. Tout doit être parfait." J'ai ainsi eu le grand bonheur de pouvoir rouler avec, 17 ans après l'avoir déjà conduite pour notre guide d'achat du numéro 142 ! Cet article n'a pas pour but de vous proposer un nouvel essai de la toute première 911 S, mais je ne peux m'empêcher de vous faire partager l'immense plaisir que j'ai eu à rouler avec. D'une part, parce que ce modèle est vraiment excitant, avec son empattement court, engendrant un comportement spécifique, son timbre exceptionnel, ses carbus qui offrent une sonorité si particulière, et son ambiance à bord, unique et envoiante. D'autre part, parce que la restauration a été exécutée avec un tel soin que j'ai eu cette étrange impression de rouler à la fois dans un modèle quasi-neuf et dans son jus en même temps. Ce n'est pas pour le flatter, mais Patrick Pugin a vraiment réussi, une fois de plus, un super boulot. Le pari est gagné, et ne me demandez pas comment il a pu réussir une telle alchimie : en gardant juste quelques éléments clés, en réussissant à conserver une certaine patine, notamment à l'intérieur, mais en ayant tout refait par ailleurs, il a réussi un travail remarquable. J'aurais volontiers poursuivi la balade et traversé la France par des petites routes au volant de cette 911 S, où l'on retrouve toute l'authenticité et le plaisir des premières 911. Et quand on monte dans les tours, je vous garantis qu'elle ne fait pas du tout semblant d'accélérer, sans même parler de la boîte 901 qui fonctionne parfaitement. Bref, oui, j'ai aimé ce moment, et surtout comment ne pas être ému par la merveilleuse histoire de cette 911 S rouge polo à qui on souhaite encore tout le bonheur du monde... ●

1. Quelle incroyable et belle existence pour cette 911, une première main conservée par le premier propriétaire pendant presque 50 ans ! / 2. Caisse mise à nu, et traitement par cataphorèse. / 3. Quand on parle de restauration complète... / 4. Traitement complet de chaque pièce mécanique. / 5. Moteur entièrement refait : il n'avait jamais été ouvert et fonctionnait parfaitement ! / 6. Incroyable continuité de l'histoire : à gauche, Jean a 16 ans en 1968 quand il vient de toucher sa 911 S. A droite, en 2016, Edouard a 16 ans à son tour, et prend possession de la même 911 S !