

“Je suis une légende...”



Photos: J.-P. RONZEL

Des lignes tendues, qui contrastaient terriblement avec les rondeurs de la 356. Il fallut s'y habituer !

162

Comment un essayeur pourrait-il prétendre effectuer un tour d'horizon des voitures les plus importantes de ces quarante dernières années sans citer la Porsche 911 ? Certes, les dernières versions de la 911 sont encore au catalogue de la firme de Stuttgart mais, tout comme la Range Rover qui se trouve dans le même cas, la voiture allemande est indissociable de la vie automobile mondiale, cela depuis 1964. Il fallait donc en parler !... Pourtant, la succession de la 356 était difficile à prendre, ne serait-ce que sur le plan esthétique. L'oeil était tellement habitué aux formes arrondies, à peine affinées dans le détail depuis la fin de la guerre, que le profil plus net et plus sobre de la 911 fut relativement mal accueilli par la majorité, dont moi-même, je le reconnais bien humblement. Après avoir fait brièvement connaissance avec la 911 sur le circuit d'Hockenheim courant 66, il me fallut attendre l'été 67 pour prendre vraiment possession d'une voiture pour le banc d'essai de l'AJ. Il s'agissait

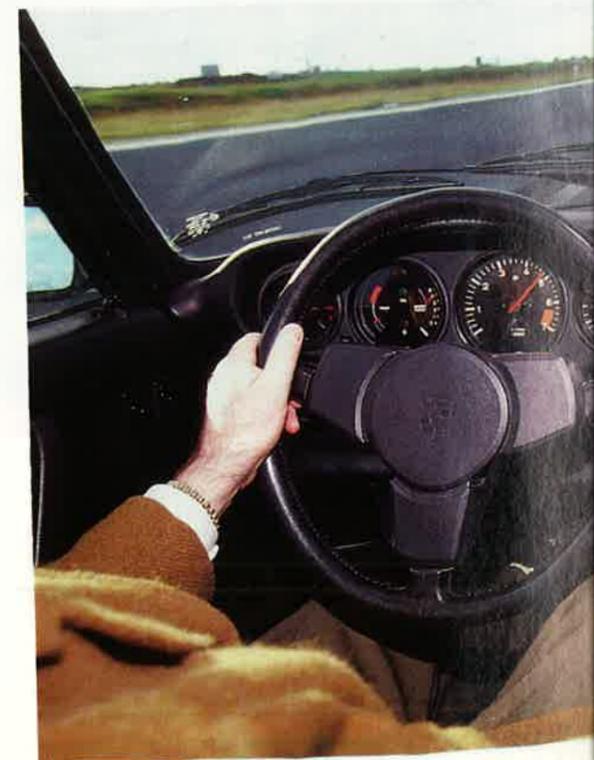
d'une 911 S —elle s'appela en premier lieu 901 mais changea très vite de patronyme en raison des protestations de Peugeot qui avait déposé tous les nombres à trois chiffres comportant un zéro au centre— et, elle paraissait aujourd'hui étonnamment grêle et timide. En premier lieu, la 911 S était littéralement perchée sur d'étroits pneumatiques 165/15 dont une 205 évoluée ne voudrait plus de

Un monsieur en caleçon et fixe-chaussettes

nos jours. J'ai eu dernièrement l'occasion d'apercevoir en Californie une 911 S "dans son jus" et je dois dire qu'elle donnait vraiment l'impression d'un monsieur se promenant en caleçon et en fixe-chaussettes. De plus, pour abriter les larges enveloppes qui sont aujourd'hui de mise, les ailes ont été progressivement enflées, au point que la caisse d'origine ressemble à la silhouette d'une adolescente encore mal sortie de l'enfance. En Europe, et plus spécialement en France, il est bien difficile de découvrir une 911 S dans son état d'origine —si un propriétaire veut bien se manifester...— car, à mesure que la voiture évoluait sur le plan carrosserie, d'adroits adaptateurs se sont attachés à satisfaire les fantasmes des milliers d'amateurs insuffisamment argentés pour s'offrir la "dernière" Porsche mais néanmoins soucieux d'en imposer... au moins à l'arrêt. De la sorte, on dénombre aujourd'hui au long des trottoirs parisiens des dizaines et des dizaines de fausses Carrera, de simili



Turbo, avec spoilers, ailerons (énormes de préférence), jantes, pneus, ailes élargies, tout cela dissimulant parfois des mécaniques à bout de souffle, voire des caisses pliées puis dépliées avec un art plus ou moins consommé. Sortant de la 356, j'avoue que, tout comme dans le cas de la Jaguar E, la surprise fut pour moi plutôt joyeuse. Une meilleure tenue de trajectoire, une position de conduite plus agréable, en deux mots une voiture plus moderne. Sous le capot arrière,



on découvr
refroidi pa
accouplé à
alésage de
1 991 cm³
rendez co
puissance
couple ma
Ah, on éta
première
seraient e
l'égal de l
1 080 kg
qu'aujour
en pointe
étant cou
étaient ex
Bien sûr,
pour regr
demeure
miraculeu
et des ph
l'essentie
d'une bo
Et puis l'
grande p
contradic
le risque
la voiture
une lége
moteur c
souvent,
grossiss
une extr
les reins
Et puis c
est deve
qu'elle s
puissan
plus pou
dizaines
lesquels

légende..."



astaient
s de la

mier lieu
onyme en
ot qui
rois
ntre- et,
ment

ralement
s 165/15
plus de

en

tes

nos jours. J'ai eu dernièrement l'occasion d'apercevoir en Californie une 911 S "dans son jus" et je dois dire qu'elle donnait vraiment l'impression d'un monsieur se promenant en caleçon et en fixe-chaussettes. De plus, pour abriter les larges enveloppes qui sont aujourd'hui de mise, les ailes ont été progressivement enflées, au point que la caisse d'origine ressemble à la silhouette d'une adolescente encore mal sortie de l'enfance.

En Europe, et plus spécialement en France, il est bien difficile de découvrir une 911 S dans son état d'origine - si un propriétaire veut bien se manifester... - car, à mesure que la voiture évoluait sur le plan carrosserie, d'adroits adaptateurs se sont attachés à satisfaire les fantasmes des milliers d'amateurs insuffisamment argentés pour s'offrir la "dernière" Porsche mais néanmoins soucieux d'en imposer... au moins à l'arrêt.

De la sorte, on dénombre aujourd'hui au long des trottoirs parisiens des dizaines et des dizaines de fausses Carrera, de simili



Turbo, avec spoilers, ailerons (énormes de préférence), jantes, pneus, ailes élargies, tout cela dissimulant parfois des mécaniques à bout de souffle, voire des caisses pliées puis dépliées avec un art plus ou moins consommé. Sortant de la 356, j'avoue que, tout comme dans le cas de la Jaguar E, la surprise fut pour moi plutôt joyeuse. Une meilleure tenue de trajectoire, une position de conduite plus agréable, en deux mots une voiture plus moderne. Sous le capot arrière,

on découvrait le premier six cylindres à plat refroidi par air et turbine conçu par Stuttgart, accouplé à une boîte cinq vitesses. Avec un alésage de 80 mm et une course de 66, ce 1 991 cm³ - une Porsche 2 litres, vous vous rendez compte ? - développait la coquette puissance de 160 ch à 6 600 tr/mn, avec un couple maximal de 18,2 mkg à 5 200 tr/mn. Ah, on était bien loin des 22 ch au litre de la première VW et les 80 ch/litre de la 911 S seraient encore au top-niveau aujourd'hui, à l'égal de la M3 BMW ! La voiture pesait 1 080 kg sur la bascule - 300 kg de moins qu'aujourd'hui - et elle atteignait 212 km/h en pointe, les 1 000 mètres départ arrêté étant couverts en 30 s 2/5èmes. Ces chiffres étaient exceptionnels pour l'époque. Bien sûr, il ne fallait pas chercher très loin pour regretter une direction instable - elle le demeurera jusqu'à l'apparition de la miraculeuse Carrera 4 -, un pédalier bizarre et des phares peu puissants mais, pour l'essentiel, la 911 était une voiture de sport d'une bonne homogénéité.

Et puis l'évolution commença, dictée en grande partie par les exigences souvent contradictoires du marché américain, avec le risque incessant de dénaturer l'esprit de la voiture. Comment la 911 est-elle devenue une légende ? D'abord en raison de son moteur qui, contrairement à ce qui arrive souvent, s'est bonifié à mesure qu'il grossissait en cylindrée, au point de devenir une extraordinaire machine à pousser dans les reins.

Et puis cette silhouette, gracile à l'origine, est devenue de plus en plus mâle à mesure qu'elle se voyait malaxée au nom de la puissance grandissante... Il n'en fallait pas plus pour faire saliver de par le monde des dizaines de milliers d'amateurs, pour lesquels le plaisir d'entendre le flap-flap du

PORSCHE 911 S

- **Moteur:** Puissance fiscale 11 CV. Cylindrée 1 991 cm³. 6 cylindres à plat opposés 80 x 66. Deux carburateurs inversés triple corps. Refroidissement à air pulsé par turbine. Allumage par distributeur et bobine. Contenance du réservoir 62 litres. Soupapes en tête commandées par culbuteurs. Un arbre à cames en tête par rangée de cylindres, commandé par chaîne. Rapport volumétrique 9,8. Puissance maximale 160 ch à 6 600 tr/mn. Couple maximal 18,2 mkg à 5 200 tr/mn.
- **Transmission:** Roues arrière motrices. Boîte de vitesses à 5 rapports synchronisés. Levier de commande au plancher.
- **Châssis, suspension:** Caisse autoporteuse. Suspension avant à roues indépendantes par triangles inférieurs et barres de torsion longitudinales. Suspension arrière par bras articulés et barres de torsion transversales. Barres stabilisatrices à l'AV et à l'AR.
- **Freins:** A disques ventilés. Frein à main mécanique à l'arrière par tambour complémentaire.
- **Direction:** A crémaillère.
- **Pneumatiques:** 165 x 15.
- **Carrosserie:** En tôle d'acier. Poids en ordre de marche 1 080 kg.
- **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 1 845 cm³. Puissance au litre 80,3 ch. Rapport poids/puissance 6,7 kg/ch.



Aujourd'hui encore, la planche de bord de la 911 est considérée par les fanatiques de la voiture comme une réussite exemplaire.



flat-six se muer en une clameur stridente à partir de 5 000 tr/mn – juste le temps d'un démarrage au feu rouge – équivalait à la dégustation d'un armagnac hors d'âge, cela avant d'arrêter la merveille et de s'écarter de quelques mètres pour mieux l'admirer... Pour cette cohorte d'inconditionnels, le temps s'est arrêté de tourner il y a belle lurette. La 911 a eu beau vieillir, ses rivales ont pu la surpasser en tenue de route, en freinage, en direction, en suspension, en insonorisation, la double magie du moteur et de la silhouette a suffi à préserver la légende !

Face aux exigences administratives internationales grandissantes, l'usine tenta d'ailleurs d'abandonner progressivement une voiture difficile à construire (le crash-test avec un moteur arrière...). La 928 fut créée puis la 924 mais rien n'y fit. Les clients voulaient toujours de la 911 et, face à un tel entêtement, les techniciens de Weissach finirent par relever le défi. Aujourd'hui, la Carrera 4 est née, visuellement semblable à l'éternelle 911 mais techniquement très différente, avec tous les défauts de l'ancêtre mués en qualités... Et la prochaine Carrera 2

Toujours aussi soigneusement dissimulé, le moteur ne nécessite plus d'interventions aussi fréquentes que naguère.

LA COTE DE L'EXPERT

On ne compte plus les versions de la plus célèbre des Porsche. Certaines sont recherchées pour leur rareté ou leur passé sportif et d'autres pour leur fiabilité légendaire. Mais attention, les 911 affichent souvent un kilométrage très important. Les versions sont donc nombreuses et sur le marché de la collection les cotes peuvent aller de un à dix...

La cote de Christian Huet : 50 000 à 400 000 F. Tendance à la stabilité.

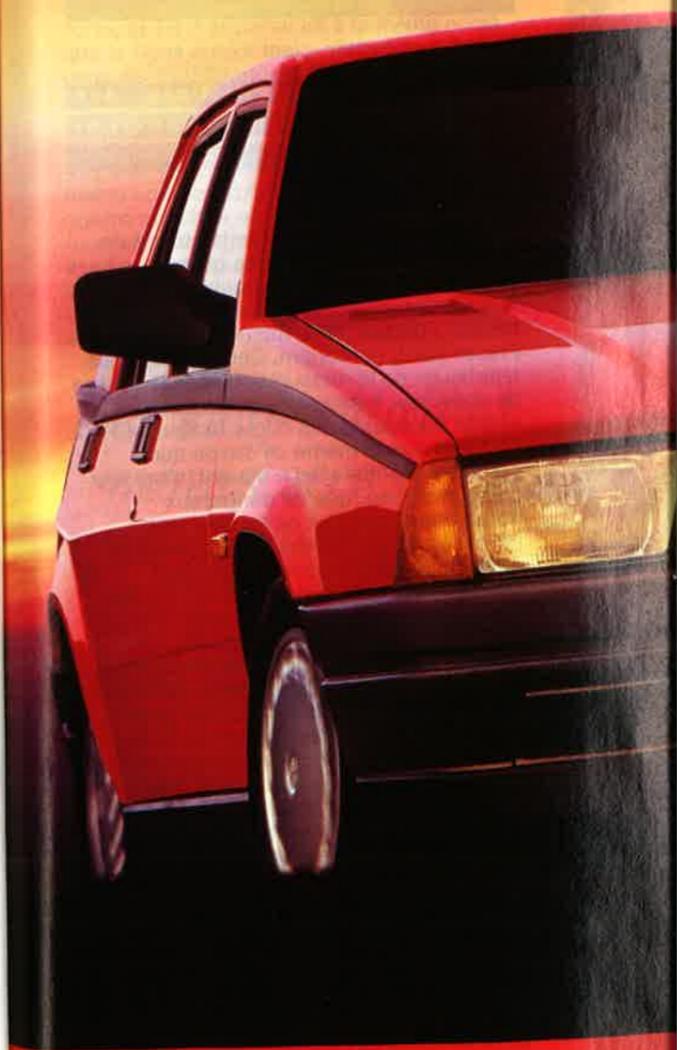
sera sans doute le digne pendant en deux roues motrices, avec quelques kilos en moins et des chevaux en plus. Ce sont ces voitures-là dont quelques demeurés voudraient interdire la construction.

164



Au fil des ans, le profil un peu gracile s'est progressivement virilisé.

ALFA 75.0



ALFA 75 1.8 ie : 122 CH* FACILES A DOMESTIQUER.

Extrême pureté de ligne, silhouette racée et sauvage. Muscles puissants et nerveux. Moteur à quatre cylindres en ligne, double arbre à cames en tête. Nouveau système d'injection électronique multipoint Motronic pour domestiquer ses 122 ch et assurer un rendement maximum pour une consommation

minimale. Hautes performances, grande souplesse d'utilisation, variateur de phase qui permet le croisement des soupapes au régime moteur. Technique gardiste. Un micro-ordinateur assure la permanence, 400 fois plus de performances que les autres. Principales fonctions de sécurité : direction assistée, freinage, consommation... Confort, tenue de route, adhérence, garantie par le système Motronic.

Pour plus de renseignements : 36.15 Alfa Romeo. *Prix clés en main tarif au 08/09/89 pour la 1.8 (3.0 V6) : 7,5 l à 90 km/h, 9,4 l à 120 km/h, 13,2 l en cycle urbain. Garanties : totale 1 an, moteur 2 ans.