

Guide d'achat : Porsche 993 X51

30 pages de
Porsche classic

FLAT6
Magazine
Le 1^{er} Mensuel de la Porsche

FLAT6 *Magazine*

Numéro 264 • Février 2013

Le 1^{er} Mensuel de la Porsche depuis 22 ans

Anticrise 10 bonnes raisons de rouler en Porsche !



Essai : Porsche 991 S X51

- Interview : Porsche Classic à Vélizy
- Carnet de voyage : 8000 km en 964 Cabriolet Turbo Look
- Le point sur les problèmes moteurs des 996 et 997

M 01983 - 264 - F: 5,95 €



France 5,95 € - RM, Lux, Ab, Ess, Porteur 5,95 €
CAD: 10,75 \$ - CH: 9,50 ₣ - D.O.M. 7,20 €



20



34



54



42



72



96

Abonnez-vous
en page 173

Grilles annonces
en page 126



104

FLAT6
Magazine

Sommaire

N°264 - Février 2013

www.flat6mag.com

- 6 News-infos-actualité
- 12 Chronique : Jürgen Barth
- 14 Le billet du vieux porschiste
- 16 Vu sur le net
- 18 De Caumont
- 20 Essai : 991 S X51
- 30 Complément d'essai : 991 S / 4S
- 34 Enquête :
10 bonnes raisons de tourner le dos
à la crise en roulant en Porsche !
- 42 Guide d'achat : 993 X51
- 54 Haut en couleurs :
En vert et contre tout !
- 64 Carnet de voyage :
8000 km en 964 Cab Turblook
- 72 Souvenirs : 993 GT2 Klasen
- 80 Technique : Le point sur les
problèmes des moteurs de 996 et
997 phase 1
- 84 Miniatures
- 86 Courrier des lecteurs
- 89 Chronique : Romain Dumas
- 91 **FLAT6 Classic**
 - 94 - Rétrospective : L'année 1998
 - 96 - Interview :
Département Classic Wélizy
 - 104 - Essai/récit :
La 911 S éthiopienne
 - 112 - Histoire :
Max Hoffman et Porsche aux USA
- 118 Il était une fois chez Porsche
- 122 La cote Flat six
- 176 Complétez votre collection
- 178 150 numéros plus tôt

La 911 S éthiopienne !





NOUS VOUS AVONS DÉJÀ PARLÉ PLUSIEURS FOIS DE JOHAN, COLLECTIONNEUR BELGE TOUJOURS À L'AFFÛT DE MODÈLES ORIGINAUX. DEUX FOIS PAR AN, IL VIENT FAIRE ROULER UNE PARTIE DE SA COLLECTION SUR LE STADIUM D'ABBEVILLE. ET LA DERNIÈRE FOIS, IL A SORTI CETTE ÉTONNANTE 911 S 2.0, QUI A VÉCU UNE BONNE PARTIE DE SA CARRIÈRE EN ETHIOPIE. UNE HISTOIRE ÉTONNANTE, ACCOMPAGNÉE D'UN PETIT ESSAI.



«UNE FOIS QU'IL A JETÉ SON DÉVOTU SUR UN MODÈLE, IL VA AU BOUT DU BOUT DE CE QU'IL EST POSSIBLE DE FAIRE»

Johan fait partie de ce qu'on pourrait appeler les collectionneurs maniaques. Quand il choisit une Porsche, c'est souvent sur un coup de cœur. Mais une fois qu'il a jeté son dévolu sur un modèle, il va au bout du bout de ce qu'il est possible de faire. D'un côté, en remettant l'auto en parfait état de marche (car sa collection se doit d'être entièrement roulante), ensuite en puisant un maximum d'informations sur le modèle en question. Quand il s'agit d'une 3.0 RSR ayant disputé des courses en Europe, la tâche est (relativement) facile, mais quand on trouve, comme ici, une 911 S ayant couru en Éthiopie, c'est beaucoup plus compliqué ! On peut cependant compter sur lui pour faire le maximum de ce qu'il est humainement possible de faire. Il faut le voir regarder une photo floue en noir et blanc, à la loupe, en essayant de comprendre quel est le

petit autocollant, là, sur la vitre arrière droite, afin qu'il puisse le reproduire. Il veut du 100% authentique, et, si possible, de l'insolite. Johan fait incontestablement partie de ces sauveurs du patrimoine Porsche, indispensables et précieux !

Emmenée par un Italien en Éthiopie !

Cette 911 S a été livrée neuve le 25 septembre 1967 chez un concessionnaire allemand, Schultz, à Düsseldorf. Il s'agit bien d'un sûr d'un châssis court, avec le moteur 2 litres à carburateur de 160 ch, millésime 1968. Parmi ses options, on note la présence du fameux chauffage Webasto, d'un siège Recaro sport pour le conducteur, d'une rare jauge de température extérieure, d'une antenne, et d'un essuie-glace

américain. Le 26 juin 1968, sans avoir changé de propriétaire (elle servait de modèle de démonstration), elle passe en révision, avec un kilométrage de 12 807 km. Jusque là, rien de spécialement original. C'est ensuite que les choses prennent une autre tournure. L'auto est vendue à un physicien italien, le Dr Daolio, un physicien habitant Padoue. Celui-ci est appelé, par son travail, à se rendre en Éthiopie, où il va devoir résider un certain temps. Ni une ni deux, il emmène sa 911 S dans ses bagages ! Le Docteur Daolio était à la fois un passionné, un pilote amateur, et visiblement un proche du département compétition de l'usine. Le tout avec suffisamment d'argent pour s'offrir le luxe de renvoyer l'auto à l'usine pour lui offrir une préparation moteur, comptant, entre autres, des carburateurs plus gros, une double sortie d'échappement, un remplissage d'huile dans l'axe arrière droite, et quelques aménage-



ments façon 911 R. Il s'agissait à la fois de la rendre plus performante, mais aussi adaptée aux températures élevées régnant en Ethiopie. Ainsi, des entrées d'air supplémentaires ont été pratiquées à l'avant. Elles n'auraient pas été ajoutées à l'usine, mais par un mécanicien sur place. Nino Ronzoni, ami du Dr Daolio, dispute plusieurs courses avec cette 911 S. En 1969, on décide cependant d'aller plus loin, en allégiant l'auto au maximum. Pare-chocs, portes et capots sont remplacés par des modèles plus légers, en polyester notamment. Et l'auto poursuivra ainsi sa carrière. On peut aisément imaginer la surprise des éthiopiens qui ne devaient sûrement pas être habitués à voir une 911 !

Puis vendue aux USA

Elle restera en Afrique jusqu'en 1976. Le Dr Daolio l'a en effet vendue, dès l'année 1975, à un habitant du Nebraska, aux USA. Le temps que le voyage se prépare, et elle est envoyée par bateau, le 14 juillet 1976, vers l'Amérique. Le nouveau propriétaire s'appelle John A. Morris. Il sort d'un long séjour en Ethiopie, où il s'est adonné à ses deux passions : la course automobile (sur Alfa Romeo) et la photo. Ami



- 1 Née en Allemagne, à cours en Ethiopie, s'est reposée au Texas, et revit en Belgique !
- 2 L'équipe et le pilote étaient italiens, et ça se voit !
- 3 Un seul essai-glace, cela suffit bien !
- 4 Son numéro de châssis indique bien qu'il s'agit d'une 911 S de 1968
- 5 L'intérieur est resté strictement d'origine, avec l'option Recaro Sport pour le conducteur
- 6 Les portes ont également été allégées
- 7 Ces entrées d'air frontales ont été pratiquées en Afrique, pour contrer les températures élevées
- 8 Elle a été retrouvée dans un parfait état de conservation, inutile de la restaurer !



« ON PEUT AISÉMENT IMAGINER LA SURPRISE DES ÉTHIOPIENS QUI NE DEVAIENT SÛREMENT PAS ÊTRE HABITUÉS À VOIR UNE 911 ! »

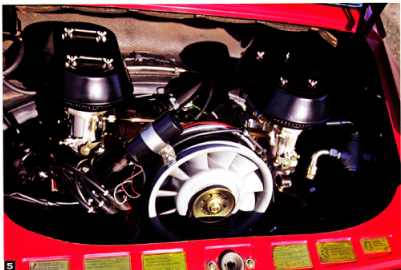
de Nino Ronzoni, il s'est porté acquéreur de la Porsche sur le sol africain avant de la ramener en Amérique. Mais pendant toutes ces années, elle a un peu souffert, la belle 911 S rouge et blanche ! Elle a même subi un léger accident à l'arrière droit, qui ne sera jamais vraiment bien réparé. Recouvert hâtivement d'une couche de "cosmoline", elle restera ainsi pour les 35 années suivantes de son existence ! Emigrant, toujours avec le même propriétaire, au Texas. Où Johan la dénicha voici quelques temps, la ramenant chez lui, en Belgique, avec seulement 104 000 km. "Quand elle est arrivée, m'explique Johan, je me suis demandé quel traitement nous allions lui donner. Soit la restaurer complètement, au risque de lui faire perdre de son authenticité. Soit la restaurer de manière "chirurgicale",

en remplaçant tous les éléments de sécurité indispensables, et les pièces qui ne pouvaient vraiment plus tenir. Mais en gardant tout le reste. C'est la solution que j'ai retenue." L'axe arrière a ainsi été refait à l'ancienne, et avec d'innombrables précautions. Mais toute la base de la voiture a bel et bien conservé sa couleur d'origine, de nombreux éléments de carrosserie n'ayant jamais été repeints ! Seuls les dessous ont été traités et repeints. Quant à l'intérieur, il est quasiment d'origine. Le moteur, et toutes les parties mécaniques, ont été entièrement révisés et refaits en partie. L'auto a été remise dans sa configuration 1969, avec des pare-chocs de ST, un capot arrière de 911 R, ainsi que les portes en poyister. Ainsi reconfigurée, la belle éthiopienne peut maintenant s'épanouir dans la collection de Johan, et se

dégourdir roues et moteur lors des sorties organisées, entre autres, à Abbeville !

Vraiment craquante

On imagine que ce qui a intéressé Johan, dans cette Porsche, c'est à la fois son parfait état de conservation et son historique original. "On est déjà content quand on trouve une 911 S des années 60 en matching number, m'explique-t-il, mais quand, en plus, elle a encore sa peinture d'origine et autant d'éléments intéressants, on ne peut que craquer ! Tu te rends compte qu'il restait même encore les traces de certains autocollants d'époque ? De plus, à ma connaissance, c'est la seule 911 S 2.0 qui a été équipée, par l'usine, d'un remplissage d'huile à l'arrière droit, comme une 911



R ! Et puis, ce qui est amusant, c'est aussi d'essayer de remonter l'histoire de l'auto. Je l'ai reconfigurée dans sa version Grand Prix d'Asmara, en 1989, et on a de bonnes traces de ce qu'elle a fait en Éthiopie, mais rien ne dit qu'elle n'a pas fait d'autres courses plus tard. Daolio engageait la voiture, pilotée par Ronzoni, mais il a ensuite fait rouler une vraie 911 R, et même une 906. On ne sait pas trop ce qu'il faisait de la 911 R en même temps. Tout cela reste à découvrir, et c'est passionnant ! En tout cas, le fait qu'elle soit restée 35 ans quasiment sans bouger, aux USA, a permis de la retrouver telle qu'elle est. La plupart de ceux qui ont connu cette auto à l'époque pensaient qu'elle n'existait plus !

L'heure est venue de m'asseoir sur le Recaro sport réservé au conducteur, et de faire quelques tours. L'essai de cette 911 R éthiopienne n'était pas à proprement parler indispensable, l'important était surtout de vous la montrer et de raconter son histoire. Mais on ne se refait pas ! Comment être blasé de conduire une Porsche, surtout quand celle-ci a une histoire aussi originale ? Chaque occasion de rouler est un plaisir, et aucun plaisir ne se refuse ! Johan m'a prévenu qu'elle nécessitait



- 1 Toutes les parties rouges correspondent bien à sa couleur d'origine, dont une grande partie n'a jamais été repeinte !
- 2 L'indicateur de température extérieure est bien d'origine !
- 3 Johan va toujours jusqu'au bout de son plaisir : le casque a été refait comme à l'époque
- 4 Capot arrière allégé, avec grille façon R
- 5 Le moteur a juste été profondément révisé, et seules quelques pièces ont été remplacées. Mais il s'agit bien de son bloc d'origine, un 2 litres sortant 160 ch à la base
- 6 La trappe à huile sur l'aile arrière droite a été faite par l'usine, comme pour une R
- 7 Tous les autocollants ont été recréés pour la configurer exactement comme elle courait en 80
- 8 L'écusson à l'avant est en autocollant



encore quelques petits réglages, les carbus Weber ayant tendance à être un peu pousés en bas des tours, mais tout va parfaitement bien se passer, il y a de la magie dans cette 911 S : une odeur très particulière, une ambiance à fond sixties, et, l'imagination aidant, un petit parfum d'Afrique...

N'ayant jamais mis les pieds en Afrique noire, je ne peux, bien sûr, que rêver ce parfum, mais l'imagination est parfois plus forte que la réalité. J'ai donc pris d'autant plus de plaisir à faire quelques tours au volant de cette 911 S éthiopienne ! Et à me régaler de son excellente santé ! Tout fonctionne en effet à la perfection, les vitesses passent facilement, le taion-pointe se fait naturellement, le moteur tourne rond, la direction tourne, les freins freinent, bref, tout va bien ! Et comme elle appartient à Johan, elle est forcément... survieuse !

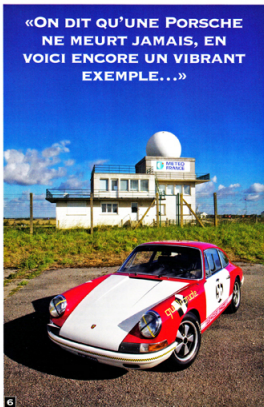
Ah oui je ne vous ai pas rappelé que Johan est un grand amateur de glisse, et qu'il demande toujours à ce que ses Porsche soient réglées très légères du train arrière, donc propices à entamer de longues glisses ! Du coup,

essayer de piloter proprement une de ses Porsche est un exercice amusant, car l'arrière s'inscrit naturellement et spontanément. Parfois trop, mais mieux vaut cela que l'inverse ! Bien sûr, ce n'est pas un vrai foudre de guerre, même si elle a sûrement un peu plus que ses 160 ch d'origine. Mais elle ronronne, elle

produit du son, elle accélère, et surtout, elle vit, délivrant de fortes doses d'émotions liées à son passé. Qui l'eût cru lorsqu'elle courait dans des courses éthiopiennes à la fin des années 60 ?

On dit qu'une Porsche ne meurt jamais, en voici encore un vibrant exemple...

- 1 Une authenticité qu'on ressent au volant !
- 2 On a poussé le luxe jusqu'à lui réattribuer des Dunlop comme elle en avait à l'époque
- 3 La double sortie de pot a été ajoutée à l'usine à la fin des années 60
- 4 C'est bien un châssis court. A cet endroit ont été retrouvées des traces des vrais autocollants d'origine !
- 5 Le compte-tours 10000 tours fait partie des accessoires rajoutés par l'usine
- 6 Restée 35 ans immobilisée, elle repart à la vie grâce à un collectionneur belge



Quelques photos d'époque, notamment au Grand Prix d'Aomara. On voit le pilote Ronconi recevoir une coupe du roi Haile Selassie