

Studio

Et si on prenait l'R ?

Point d'essai, et encore moins de comparatif dans ce reportage essentiellement photographique, qui va nous permettre d'admirer deux magnifiques 911 R : l'originale, celle de 1967, et la 991, de 2016. Avec deux particularités : elles sont toutes les deux en couleur ivoire, et elles appartiennent au même collectionneur !

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : CHRISTOPHE GASCO



A voir une 911 R de 1967 dans sa collection, c'est déjà exceptionnel. Mais avoir, en plus, la version 991 relève de la rareté absolue, que seul le musée Porsche peut sans doute égaler aujourd'hui. Johan, collectionneur belge dont nous vous avons parlé à plusieurs reprises dans nos colonnes, entre autres une visite complète de sa collection dans notre numéro 314, est de ceux qui aiment à relever ce genre de défi impossible : la vraie, celle d'origine, il la possède depuis 13 ans, nous vous l'avions même déjà présentée dans notre numéro 201. On pourrait dire que le plus dur était fait, puisque Porsche recense officiellement 23 exemplaires (19 plus 4 voitures d'essai-prototypes). Les spécialistes préfèrent dire qu'il y en eut 24 (séquence de 20 numéros de châssis, plus quatre prototypes). Ne lui restait plus qu'à commander la dernière version, ce qui ne lui fut pas trop difficile, tant il avait totale légitimité à pouvoir le faire. Et puis là, on parle de 991 exemplaires... Il a sûrement été bien plus difficile d'obtenir la couleur identique au modèle d'origine, ivoire

(light ivory exactement, code 6804 B), mais pour Johan, rien n'est impossible, et de fait, un certain nombre de 991 R ont été livrées dans des couleurs exclusives. Mais ce qui est intéressant, c'est qu'en ayant demandé la même teinte, et la même référence, Johan a eu la surprise de voir arriver une 991 dont l'aspect est assez nettement différent de celui de la version 67. Cela ne se voit pas vraiment sur les photos, où on a l'impression, sous l'effet studio, qu'elles sont blanches toutes les deux, mais à l'œil nu, on voit nettement la différence de teinte, la 991 faisant plus crème. L'explication en est simple : la différence de matériaux utilisés, aussi bien dans les composants de la peinture, que dans la surface sur laquelle elle est posée. Le rendu est différent : j'ai personnellement pu le vérifier en mettant mon Spyder orange Gulf à côté d'une RS 2.7 de la même teinte, la différence est nette !

LE MEILLEUR DES DEUX MONDES

Nous n'allons pas ici vous raconter à nouveau l'histoire de ces deux 911 R, elle a été faite à plusieurs reprises, y compris récemment. Pour ce qui est de la version d'origine, celle de 67, je vous invite à reprendre le gros sujet

réalisé dans notre numéro 350, avec l'essai et l'historique de la version avec laquelle Gérard Larrousse remporta le Tour de France et le Tour de Corse en 1969. Vous y saurez tout de cette merveilleuse et mythique 911 R. Quant à la 991, vous pouvez aussi vous reporter à nos essais des numéros 307 et 332. Non, le but du jour est d'abord et avant tout de vous offrir une belle séance photos en studio de ces deux merveilles, mettant ainsi encore mieux en valeur leurs formes et leurs détails. Ce sera aussi l'occasion de vous raconter à nouveau l'histoire de cet étonnant exemplaire qui a littéralement fait le tour du monde. Et puis, bien sûr, c'est le moment de se poser un peu et de revenir, avec un peu de recul, sur la filiation directe entre ces deux 911 qui portent la même lettre magique. En posant d'abord la question : pourquoi est-elle si mythique, cette 911 R ? Pour plusieurs raisons : d'abord, ce fut la première 911 à être réellement pensée pour la course. Avant elle, on avait juste fait rouler des 911 de route, à peine modifiées pour courir. Cette fois, il s'agissait de tout autre chose : allègement maximum (230 kilos gagnés par rapport à une S, pourtant déjà pas bien lourde, soit autour des 800 kg !), →



1



2



3



4



5

1. Le bouclier avant, avec ses larges entrées d'air grillagées, est identique à celui des 991 GT3 phase 1. / 2. Les feux ne sont pas creusés, c'est bien une 991 phase 1. / 3. Freins céramique de série. / 4. Le moteur est invisible, mais signé : le flat 6 atmo de 4 litres sort 500 ch. / 5. Seule la grille arrière évoque la 911 R originelle.

« LA 991 N'A PAS DU TOUT JOUÉ LA CARTE DE L'ALLÈGEMENT, ELLE S'EST JUSTE CONTENTÉE D'ÊTRE UNE GT3 SANS AILERON ARRIÈRE, DISPONIBLE UNIQUEMENT EN BOÎTE MANUELLE. »



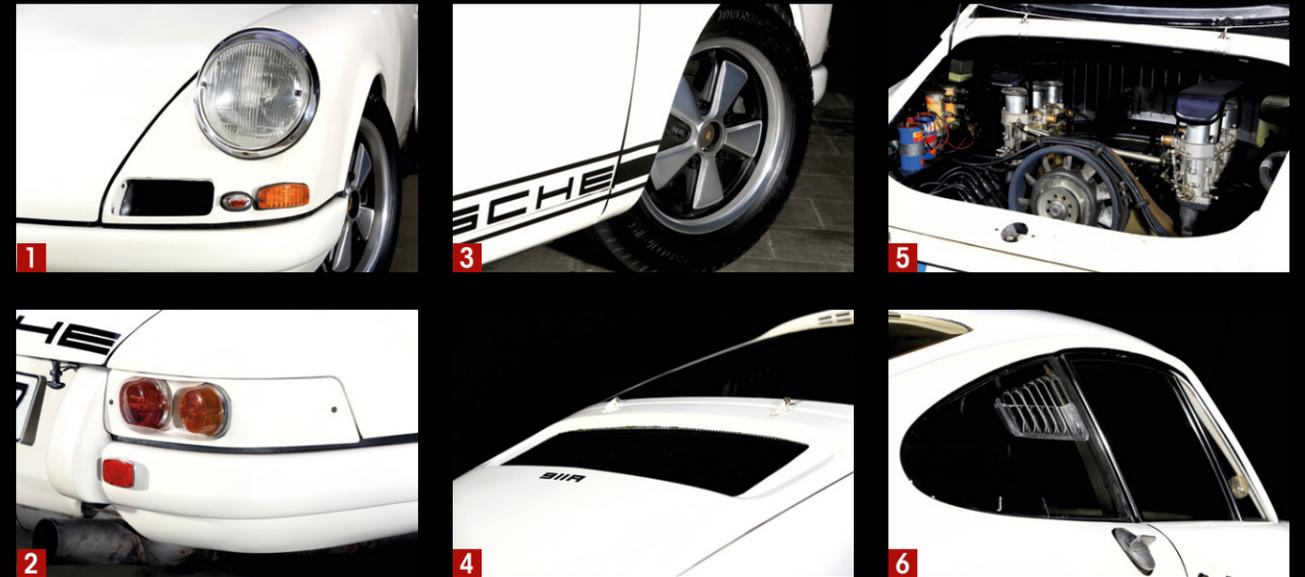
« LA SELLERIE PEPITA ÉVOQUE
UN PASSÉ PRESQUE PLUS
LUXUEUX QU'IL NE L'ÉTAIT »

châssis très affûté, et surtout, un moteur de folie sous le capot, rien moins que celui de la 906, avec 210 ch à la clé. Le tout parfaitement adapté pour disputer des épreuves routières. Ce qui est paradoxal, c'est que son palmarès n'a rien d'éblouissant, si ce ne sont les victoires de Gérard Larrousse et quelques exploits style marathon de la route ou la série de records décrochés à Monza. En fait, aussi exceptionnelle soit-elle, la R était mal née, difficile à homologuer dans la plupart des championnats internationaux, et surtout très (trop) chère. Pour la plupart des pilotes amateurs, il valait mieux une bonne 911 S, ou, mieux encore, une 904 ou une 906. C'est ce qui explique pourquoi il s'en est si peu construit... et qu'elle est devenue à ce point légendaire. Car à la fois très rare et très performante, comme une sorte de bijou précieux inaccessible. Les années ont passé, et la R est restée dans l'ombre de l'histoire, mais une ombre dans laquelle sont forgées les légendes. Lorsque, au salon de Genève 2016, Porsche présenta la 991 R, ce fut le coup de feu immédiat, presque surprenant, presque trop.

Pour les plus fins observateurs, il était même difficile d'analyser objectivement un tel phénomène, car la vraie 911 R était finalement peu connue de bien des porschistes. Alors pourquoi cette soudaine précipitation ? Tout simplement parce que, contrairement à son aînée, la 991 R est arrivée pile au bon moment. Ou au plus mauvais moment, selon le côté où on se place. Souvenez-vous de cette flambée des prix, de ce mouvement spéculatif incontrôlé qui fit au final plus de tort que de bien : on était en plein dedans, et en voyant cette série limitée, ce fut la ruée des investisseurs, des flaireurs de bons plans, et, heureusement aussi, d'une bonne part de passionnés. Du coup, les 991 exemplaires ont très vite été vendus. Cinq ans plus tard, que reste-t-il de la filiation directe entre ces deux Porsche ? Une appellation, avant tout, et tout le prestige qui va autour. Ce qui est déjà pas mal. La vraie 911 R était, nous l'avons vu, une 911 radicale, faite pour la course, mais immatriculable. Sans qu'on puisse imaginer d'en faire sa voiture de tous les jours. La 991 n'a pas du tout joué la carte de l'allége-

ment, elle s'est juste contentée d'être une GT3 sans aileron arrière, disponible uniquement en boîte manuelle. Le tout enrobé avec une déco spécifique sur demande. Si on veut rester totalement objectif, l'appellation R peut être considérée comme étant un artifice. Mais on parle de Porsche, ici, donc de rêve, donc de fantasmes, donc d'un monde où l'objectivité n'a pas prise. Il suffisait juste que la mayonnaise prenne, et elle a fait plus que prendre. Même en sortant, un peu plus tard, une version Touring de la GT3 phase 2, qui aurait pu désamorcer le mythe R, il n'en a rien été. Une 991 R restera à tout jamais une 991 R, avec toute l'aura et le prestige qui vont avec. Et au fond, vous savez quoi ? C'est très bien ainsi...

11899002R
11899002R (disons 002) est le petit nom de l'exemplaire présent dans la collection de Johan. Les collectionneurs de voitures de course sont ainsi, ils appellent leurs autos par leurs numéros de châssis. En vous la présentant à nouveau aujourd'hui, nous ne résistons pas au plaisir de vous raconter →



1. On la distinguait entre autres à ses entrées d'air frontales et ses feux tout petits. / 2. Le point le plus distinctif, ce sont ces double feux à l'arrière. / 3. Jantes Fuchs en 15". / 4. Grille arrière allégée. / 5. Le flat 6 de 2 litres est une œuvre d'art : il sort 210 ch. / 6. Autre signe distinctif, les persiennes dans des vitres latérales allégées.

«LES ANNÉES ONT PASSÉ, ET LA R EST RESTÉE DANS L'OMBRE DE L'HISTOIRE, MAIS UNE OMBRE DANS LAQUELLE SONT FORGÉES LES LÉGENDES.»



« 230 KG ONT ÉTÉ GAGNÉS,
EN NE GARDANT QUE
L'ESSENTIEL »

Johan fait rouler régulièrement toutes les voitures de sa collection, ici les deux R réunies sur le stadium d'Abbeville



encore son histoire plutôt incroyable. Pourquoi incroyable ? D'abord parce que vous allez voir qu'elle a vraiment fait le tour du monde, ensuite parce que, comme souvent dans le cas d'une voiture de course historique, retrouver l'intégralité de son histoire n'est pas simple, comme nous l'explique Johan : "Il est très compliqué de retrouver l'historique de chaque 911 R car une bonne partie de leurs archives d'usine ont disparu accidentellement. On est donc obligés de recomposer des morceaux, et c'est un travail de recherches qui ne s'arrête jamais. Je vais te donner un exemple : la miennne est annoncée comme étant sortie d'usine le 6 novembre 1967. Or je sais de manière formelle qu'elle était présente pour les records de Monza qui ont eu lieu en octobre 1967. D'entrée de jeu, il y a quelque chose qui ne colle pas. Après recherches, j'ai réalisé que la plupart des 911 R étaient annoncées comme étant sorties de chaîne le même jour, le 6 novembre, ce qui est bien sûr impossible. Et j'ai fini par retrouver un autre document semblant finalement indiquer qu'elle est sortie le 18 juillet 1967." Ainsi va la vie d'un collectionneur, qui s'apparente à celui d'un historien, capable de constamment remettre en question le fruit de

ses recherches. "Même aujourd'hui, ajoute-t-il, si quelqu'un a des infos sur la miennne, qu'il n'hésite pas à le faire savoir !" Son numéro de châssis indique donc qu'elle a été la deuxième construite, mais, aux dires de Porsche,



L'identification d'un tel modèle est essentielle. Le châssis 002 correspond à la deuxième construite dans la série des modèles de production



La 991 est une série limitée à 991 exemplaires, loin des 24 exemplaires du modèle d'origine !

la première totalement assemblée. Nous parlons bien ici des modèles de production, sachant que 4 prototypes étaient préalablement sortis, l'un d'eux réalisant une très belle performance en juillet au Mugello. Sa première sortie est à Monza, fin octobre, pour la fameuse session de records. Histoire de bien la roder, elle descend même par la route, de Stuttgart à Monza, en compagnie de 001. Mais ce n'est pas elle qui est destinée à battre les records, c'est le châssis 001. La présence de 002 est requise en tant que mulet, voire de banque de pièces au cas où. Mais 001 remplira parfaitement sa tâche, et n'aura pas besoin de cannibaliser 002. En revanche, c'est bien celle-ci qui sera utilisée par Vic Elford pour la journée presse en décembre 1967, sur le circuit d'Hockenheim. A ce titre, on pourrait presque dire qu'elle est une des plus connues, car photographiée et publiée un peu partout ! S'en suit une zone d'ombre. Globalement, on sait que 002 est restée à l'usine jusqu'en septembre 1969, servant à différents tests et évolutions diverses. Mais lesquelles ? On n'en sait rien ! Est-ce à cette époque que ses bas de caisses ont été modifiés, laissant apparaître la petite trappe ronde d'accès aux ré-

glages des barres à l'emplacement des modèles à empattement rallongé ? C'est un point qui intrigue beaucoup Johan, car c'est la question qu'on lui pose le plus souvent. Partout où il la présente, il y a toujours quelqu'un pour lui demander si c'est bien une R. Une petite explication s'impose : toutes les R ont été construites sur des modèles à châssis court, ce qui est bien le cas de 002. Mais le fait que cette petite trappe ronde se trouve au mauvais endroit sur la sienne pourrait laisser croire qu'il s'agit d'un empattement long, donc qu'elle serait fausse, ce qui n'est pas du tout le cas. Par ailleurs, dans les éléments dont dispose Johan, il sait qu'il y a eu un moment, dans cette période, sans doute en 1969, où 002 aurait été endommagée. Mais dans quelles circonstances et avec quelle ampleur, on n'en sait rien...

UNE SECONDE VIE

Sortie de chaîne avec le numéro de moteur 5080004, celui-ci ne se trouve plus dans l'auto lorsqu'elle est revendue à Mario Daolio, un italien. D'ailleurs, il n'y a plus grand-chose : lorsque l'usine Porsche lui vend cette 911 R, il n'y a plus ni moteur, ni boîte, ni sièges ! Fort heureusement pour l'histoire de 002, Mario Daolio tient à lui redonner

vie en tant que R, et pas en version modifiée. Il trouve donc, à l'usine, un autre moteur de R, numéro 5080022, une bonne boîte et les bons sièges. Ce qui lui permet d'avoir, au final, une R complète. Et il emmène le tout là où il habite, en... Éthiopie ! Cela paraît incroyable aujourd'hui, mais durant un moment, il va se servir de cette R pour une utilisation régulière, sur les routes africaines, disputant à l'occasion quelques courses avec son ami Nino Ronzoni. On la voit ainsi inscrite, le 28 décembre 1969, à une course en Eritrée ! 11 ans plus tard, Mario Daolio arrivant à l'âge de la retraite, il rentre en Italie avec sa famille, et sa 911 R ! En 1984, il est contacté par un collectionneur japonais, Jun Euda, qui souhaite lui racheter. Et finit par le faire. Direction le Japon. Il la conservera jusqu'en 2006, année où il la revend, avec une partie de sa collection, à Symbolic Motor Car Company, en Californie. Direction les USA ! Puis, en février 2007, elle est arrivée dans la collection de Johan, en Belgique. Quel parcours ! Jamais restaurée, elle est alors inspectée sous toutes ses coutures, et un gros travail de remplacement de pièces fatiguées est entrepris, en reprenant au plus près des pièces d'origine. Johan n'avait effectivement pas l'intention

de la laisser dans sa collection sans l'utiliser. Chacune de ses Porsche est censée pouvoir être embarquée dans un camion et participer à divers événements, pas en compétition, mais en exhibition. A ce titre, elles doivent toutes fonctionner parfaitement. C'est dans ce but que Johan a notamment entrepris de remplacer le bas moteur avec son carter en magnésium par un modèle plus classique en alu, conservant précieusement l'original. Depuis, 002 n'a cessé de participer à de grands événements. Parmi ses moments les plus glorieux : un roulage avec Gijs Van Lennep, double vainqueur des 24 heures du Mans, une présence au musée Porsche pour l'exposition "50 ans de 911". Et c'est aussi elle qui a été utilisée sur les photos et vidéos réalisées par Porsche pour accompagner la sortie de la 991 R. Juste retour des choses pour celle qui servit à la présentation presse de 1967. Elle a également remporté de nombreux prix dans divers concours. Et la 991 R ? Le futur lui appartient, mais elle a déjà comme titre de gloire d'avoir été utilisée en 2017 pour refaire le voyage entre Stuttgart et Monza réalisé 50 ans plus tôt avec 001 et 002. A cette occasion, c'est 001 qui a accompagné la 991 R de Johan. ●