

1968 Porsche 911 T/R FIA



En septembre 1963, Porsche présente sur le Salon de Francfort le modèle qui succède à la 356, la Porsche 901. Un an plus tard, la production en série du modèle rebaptisé peu après 911 commençait. La 911, tout d'abord produite uniquement sous la forme Coupé, disposait d'une carrosserie autoporteuse et était propulsée par un nouveau moteur 2,0 litres six cylindres à plat générant une puissance de 130 ch.

À partir de l'année-modèle 1967, la 911 fut également disponible en cabriolet « Targa », équipée d'un arceau de sécurité fixe et d'un toit pliant escamotable. À partir de l'année-modèle 1969, l'empattement a été allongé de 57 mm, ce qui permit d'accroître le confort de conduite et d'obtenir un comportement dynamique plus stable.

En outre, le premier moteur dérivé de la 911 fit son apparition sur le marché avec la 911 S. Au cours des années suivantes, les modèles présentant les désignations supplémentaires T, L et E se succédèrent.

Si depuis ses débuts en 1964, la Porsche 911 n'a jamais été jugée comme bon-marché, la situation était d'autant plus vraie dans la seconde moitié des années '60. La gamme comprenait alors la 911 avec son Flat-6 de 130 chevaux et la 912, héritant du Flat-4 de la 356 qu'elle remplace. L'écart de prix entre les 912 et 911 était important (35%). Alors les dirigeants ont eu une idée : structurer la gamme. C'est ainsi que la **911S** devient la version sportive, la **911R** le modèle ultra-sportif pour l'homologation en compétition, la **911L**, le modèle

luxueux et enfin la **911T**, une version d'entrée de gamme. Cette dernière voit le jour en 1968. Cette même année, la 911 voit son empattement allongé pour diminuer le côté survireur, qui a déjà effrayé bon nombre de conducteurs un peu trop optimistes.

LA 911T DANS LA GAMME

La Porsche 912 était considérée comme l'entrée de gamme 911. Mais pour les passionnés, le 6-cylindres est un incontournable. Alors Porsche a choisi d'intercaler un modèle entre les deux. La 912 sortait 90 chevaux, la première 911 en comptait 130 ; la 911T en offrira 110. Ajoutez à cela un équipement revu à la baisse et vous obtenez une 911 enfin accessible. Au niveau du style, la 911T a tout de ses grandes sœurs. Elle est proposée dans de multiples teintes et avec les célèbres jantes Fuchs.



UNE 911 POUR LA COMPÉTITION ?

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, de nombreuses Porsche 911 2.0 T ont été achetées pour faire de la compétition. La raison est simple : c'est une voiture simple de conception, qui peut facilement être préparée pour la piste. Déjà légère de base puisque peu équipée, elle offrait un bon rapport qualité/prix pour ce type d'utilisation. La commercialisation des 911T 2.0 litres n'aura lieu que de la fin 1967 jusqu'à 1969. Car cette année, la cylindrée passe à 2.2 litres.

Si la 911 est l'une des voitures les plus victorieuses de l'histoire, le mérite en revient en grande partie aux pilotes privés. Dans les années 1960, l'usine Porsche était tellement occupée à

construire ses propres voitures de course qu'elle n'avait que peu d'intérêt à soutenir pleinement la 911 pour la compétition.

Heureusement, les gens de Stuttgart étaient assez avisés pour reconnaître que des gens gagnaient des courses au volant de Porsche 911 même sans l'aide de l'usine. En offrant aux pilotes privés des options d'amélioration conçues par l'usine, Porsche pouvait augmenter les chances de victoire de ses clients et les chances de publicité gratuite pour l'entreprise.

À partir de 1966, avec l'arrivée de la 911S légère et performante, Porsche met à la disposition des pilotes privés des kits de rallye. Les équipes pouvaient choisir parmi une sélection de pièces de compétition disponibles directement auprès du constructeur.

Le kit Rallye standard comprend des barres antiroulis, des plaquettes de frein améliorées et même des options d'endurance telles qu'une pédale repose pied pour le pilote. Des améliorations de puissance par l'utilisation de meilleurs venturis et gicleurs pour les carburateurs et d'un échappement de course pouvaient faire passer une Porsche 911S de 160 chevaux à 175 chevaux et plus, tout cela à partir d'une cylindrée de deux litres. Dans l'optique du rallye, des éléments de protection tels que des pare-pierres étaient également disponibles. Grâce à ces améliorations, il n'est pas surprenant qu'en 1967, la Porsche 911 enregistre une série de victoires sur toute la planète aux mains de coureurs privés.



En 1968, les 911 T préalablement classées en Voitures de Tourisme rejoignent les 911 S en Groupe 3 (GT de Série). En capitalisant sur les succès spectaculaires obtenus par sa 911 R, Porsche se décide à proposer à ses clients « rallymen » ou « pistards » une version de la 911 T

bénéficiant en standard d'un poids plus léger que celui de la 911 S (– 52 kg) et encore allégé par l'abandon de tous les isolants acoustiques (-25kg) et un choix complet d'éléments de carrosserie ou d'équipements de rallye en option qui avaient été homologués sur la 911 R. Bien qu'officiellement appelée 911 T à des fins d'homologation, la voiture de course améliorée était communément appelée 911 T/R. et pour la rendre plus compétitive, la voiture est dépourvue de tout insonorisant, ce qui réduit le poids total de 25 kg supplémentaires.



Les clients avaient le choix entre deux spécifications de moteur. Le premier est le six cylindres à plat de 160 ch qui équipe la 911 S de route. Le type 901/22, monté à l'origine sur les voitures de course 906, est nettement plus puissant. Parmi les différences par rapport au moteur de série, on note l'utilisation d'un allumage à double étincelle. Pour assurer un refroidissement supplémentaire du moteur, un refroidisseur d'huile séparé a été monté dans le passage de roue avant droit. Un volant moteur plus léger, un embrayage plus puissant et un différentiel à glissement limité faisaient également partie de l'équipement, tandis que différents rapports de vitesse étaient également disponibles.

Le pack compétition était disponible au prix de 5 150 DM et l'on pense qu'environ 35 voitures ont été mises à niveau en fonction des spécifications T/R. Conduites exclusivement par des pilotes privés, ces voitures ont connu un succès remarquable, remportant de nombreuses victoires dans la catégorie Groupe 3 lors des épreuves du Championnat du monde. Erwin Kremer, Rolf Kelleners et Willy Kauhsen ont également piloté une 911 T/R pour remporter la victoire aux 24 heures de Spa.

La Porsche 911 marque les esprits au Rallye Monte-Carlo en 1968. L'équipe Vic Elford/David Stone remporte la victoire au classement général, tandis que Pauli Toivonen/Martti Tiukkanen se classe deuxième. Porsche réitère sa victoire au Rallye Monte-Carlo en 1969 et en 1970, ce qui renforce considérablement l'héritage de la première 911.

Le développement de la 911 se poursuit et, pour la saison 1969, Porsche lance le modèle S/T, équipé d'une version plus puissante du moteur à six cylindres à plat de 2,3 litres.



Notre voiture a été construite dans le parfait esprit des préparations clients de l'époque. Le propriétaire a pris le soin d'assembler une évocation exacte des nombreuses Porsche 911 T/R qui couraient en 1968. En 2012 il achète à un collectionneur français une Porsche 911T MY 1968 qui a été livrée neuve par Sonauto (distributeur français de l'époque) en septembre 1967 avec le code couleur 6809 "Tangerine". A partir de cette date il confie l'intégralité du chantier à Historic Automobile Racing, spécialiste reconnu des Porsche de rallye à Chaneins (France). L'important dossier accompagnant la voiture montre la qualité du travail réalisé tant sur la coque que sur le moteur et les trains roulants. A la suite d'un décapage complet la structure est renforcée et repeinte dans une teinte emblématique en période : Light Ivory.

Pour le moteur c'est l'option la plus sportive qui est retenue : un bloc en alliage léger et double allumage semblable aux moteurs des prototypes 906. Ainsi montée la voiture participera indifféremment à des rallyes dont le Tour Auto, mais aussi des courses sur circuit comme Le Mans Classic où la voiture sera engagée dans le plateau Porsche. Fraichement révisée la voiture est vendue avec un PTH FIA valide, ses accessoires de course à jour : prête à reprendre

le chemin des spéciales du prochain Tour Auto par exemple. Un lot de pièces accompagne la voiture notamment une boîte longue pour Le Mans, 4 jantes, des transmissions et des accessoires divers.



In September 1963, Porsche presented the successor to the 356, the Porsche 901, at the Frankfurt Motor Show. A year later, series production of the model, soon renamed the 911, began. The 911, initially produced only as a coupe, had a self-supporting body and was powered by a new 2.0-litre flat-six engine producing 130 bhp.

From the 1967 model year, the 911 was also available as a 'Targa' cabriolet, equipped with a fixed roll bar and a folding, retractable roof. From the 1969 model year onwards, the wheelbase was lengthened by 57 mm, resulting in greater driving comfort and more stable dynamic behaviour.

In addition, the first engine derived from the 911 made its appearance on the market with the 911 S. Over the following years, models with the additional designations T, L and E followed in quick succession.

Since its debut in 1964, the Porsche 911 has never been considered to be cheap, but this was even more true in the second half of the 1960s. The range then included the 911 with its 130bhp Flat-6 and the 912, which inherited the Flat-4 from the 356 it replaced. The price difference between the 912 and 911 was significant (35%). The Porsche management had an idea: structure the range. The 911S became the sports version, the 911R the ultra-sporty model for competition homologation, the 911L the luxury model and finally the 911T, an entry-level

version. The latter was launched in 1968. That same year, the 911's wheelbase was lengthened to reduce the oversteer factor that had already scared off a number of over-optimistic drivers.

THE 911T IN THE RANGE

The Porsche 912 was considered the entry-level model in the 911 range. But for enthusiasts, the 6-cylinder is a must. Porsche chose to insert a model between the two. The 912 had 90 bhp, the first 911 had 130 bhp and the 911T will have 110 bhp. Add to that a lower level of equipment and you have a 911 that is finally affordable. In terms of styling, the 911T has everything its big sisters have. It is available in a wide range of colours and with the famous Fuchs wheels.



A 911 FOR RACING?

Contrary to what you might think, many Porsche 911 2.0 T were bought for racing. The reason is simple: it's a simple car by design, which can easily be prepared for the track. Already light from the outset because it was lightly equipped, it offered good value for money for this type of use. The 2.0-litre 911Ts only went on sale from the end of 1967 until 1969. That year, the engine capacity was increased to 2.2 litres.

While the 911 is one of the winningest cars in history, privateers deserve much of the credit. The Porsche factory was so busy building its purpose-built racers during the 1960s that they had little interest in fully backing the 911 for competition.

Fortunately, those in Stuttgart were savvy enough to recognize that people were winning races in Porsche 911s even without factory help. By giving privateers some factory-conceived upgrade options, Porsche could increase the odds of victory for their customers and the chances of free publicity for the company.

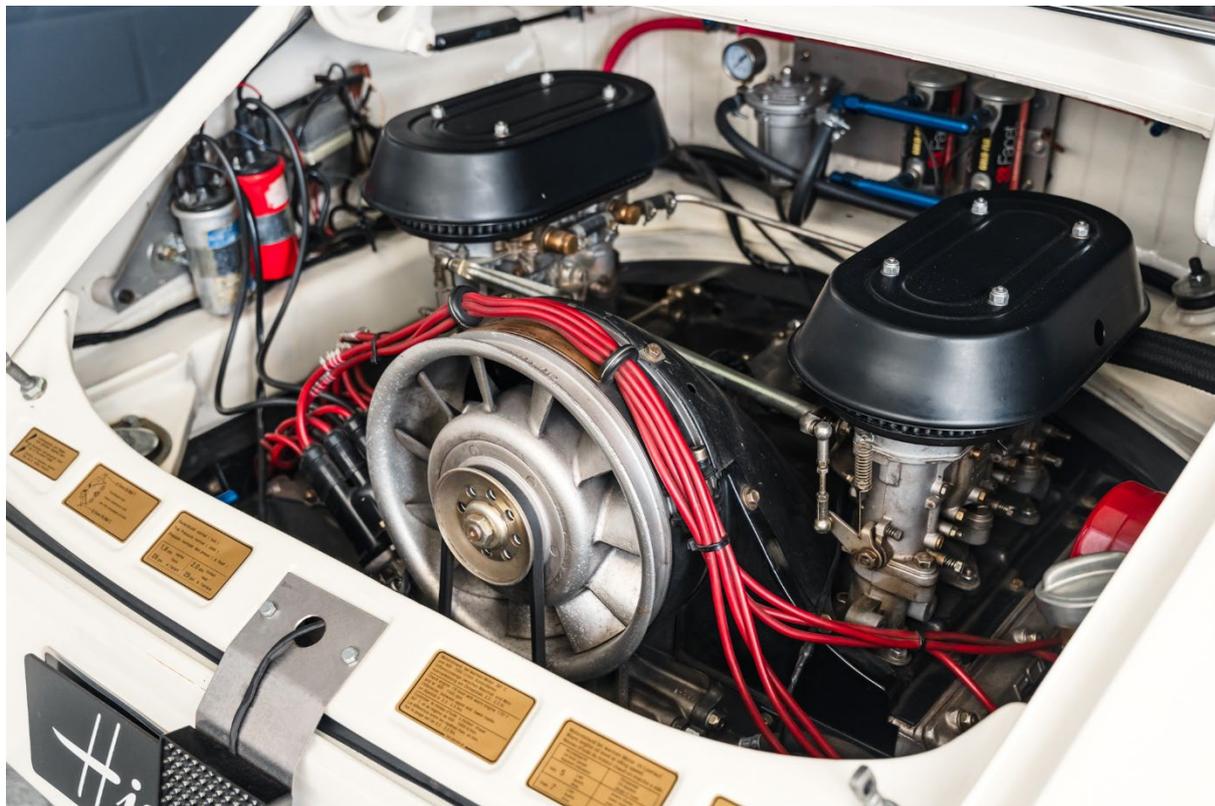
Starting in 1966 with the arrival of the lightweight, performance-tuned 911S, Porsche made Rally Kit packages available for aspiring privateer racers. Teams could pick and choose from a selection of competition parts available straight from the manufacturer.

The standard Rally Kit provided anti-roll bars, upgraded brake pads and even endurance-minded options like a dead pedal for the driver. Power enhancements in the form of better venturis and jets for the carburetors and a racing exhaust could bump a 160-horsepower stock Porsche 911S to 175 Hp and beyond—all from two liters of displacement. With rally in mind, protective items like stone guards were also available. Thanks to these tweaks, it's no surprise that in 1967 the Porsche 911 recorded a slew of victories all over the planet in the hands of privateer racers.



In 1968, the 911 T as well as the 911 S were reclassified from the Touring Car category to Group 3 (Stock GT). Using the lessons learned with the mythical R, Porsche decided to offer a more radical version of its 911 T. The T was the obvious choice, as its body was already 52kg lighter than the S equivalent. Although officially referred to as a 911 T for homologation purposes, the upgraded racer was commonly known as the 911 T/R and to make it more competition-

oriented, the car was stripped out of any kind of sound deadening, reducing the total weight by a further 25kg.



Customers had a choice of two engine specifications. The first was the 160 bhp flat six as fitted in the 911 S road car. Altogether more potent was the Type 901/22 as originally fitted in the 906 sports racers. Among the differences compared to the production engine was the use of twin-spark ignition. To provide additional engine cooling, a separate oil-cooler was mounted in the front right wheel well. A lighter flywheel, a stronger clutch and a limited slip differential was also part of the package, while different gear ratios were also available.

The competition package was available for DM 5,150 and it is believed that around 35 cars were upgraded to T/R specification. Campaigned exclusively by privateers, the cars were remarkably successful, scoring many Group 3 class wins in World Championship rounds. Erwin Kremer, Rolf Kelleners and Willy Kauhsen also piloted a 911 T/R to an outright win in the Spa 24 Hours.

The Porsche 911 hit the jackpot at the Rallye Monte Carlo in 1968. The team of Vic Elford/David Stone captured the overall victory, and Pauli Toivonen/Martti Tiukkanen placed second overall. Porsche would repeat the overall win at the Monte in 1969 and 1970, adding considerably to the legacy of the early 911.

Development of the 911 continued and for the 1969 season, Porsche introduced the S/T model powered by a larger, 2.3-litre version of the flat six engine.

Our car was built in the perfect spirit of the private customer preparations of the time. The owner took care to assemble an exact replica of the many Porsche 911 T/Rs that raced in 1968. In 2012 he bought a 1968 Porsche 911T MY from a French collector, which was delivered to Sonauto (Porsche's French distributor) in September 1967 with color code 6809 'Tangerine'. From that date onwards, he entrusted the entire job to Historic Automobile Racing, a recognized specialist in rally Porsches based in Chaneins (France). The extensive file accompanying the car shows the quality of the work carried out on the body, engine and running gear. Following a complete stripping, the structure was reinforced and repainted in an emblematic color for the period: Light Ivory.

For the engine, the sportiest option was chosen: a light block with dual ignition, similar to the engines used in the 906 prototypes. Assembled in this way, the car will take part in rallies such as the Tour Auto, as well as circuit races such as Le Mans Classic, where it will be entered on the Porsche grid. Freshly serviced, the car is sold with a valid FIA PTH and its racing accessories up to date: ready to take on the special stages of the next Tour Auto, for example. The car comes with a set of parts, including a long gearbox for Le Mans, 4 wheels, transmissions and various accessories.

