



1965 PORSCHE 911 2.0L in FIA Specs

Peu de sportives se sont montrées aussi polyvalentes que l'éternelle 911 de Porsche, un modèle qui, dans les 50 dernières années, s'est montré capable d'être une véritable grand tourisme aussi bien qu'une voiture de rallye ou de circuit. « Classique moderne » s'il en est, la 911 avait été dévoilée au Salon de Francfort 1963 sous le nom de 901, mais, peu après le début de sa mise en production, en 1964, était devenue 911, suite à une plainte de Peugeot qui avait déposé l'utilisation du zéro central pour ses modèles. L'architecture à moteur en porte-à-faux arrière de sa devancière 356 était reconduite, mais la 911 faisait appel à une structure monocoque pour sa construction et abandonnait la suspension d'origine Volkswagen de la 356 en faveur d'un système McPherson à jambe de suspension et à bras longitudinal tiré, plus moderne. Dans sa première mouture, le six cylindres à plat Porsche à simple arbre à cames en tête, refroidi par air, de 1991 cm³ développait 130 ch.

Lorsque Porsche a commencé à étudier les moyens d'améliorer son modèle à succès 356 au milieu des années 1950, il est rapidement apparu qu'une simple évolution ne suffirait pas. Les changements potentiels apportés à la 356 sont tels qu'un modèle entièrement nouveau doit être développé. La nouvelle Porsche offrirait plus d'espace aux occupants, ainsi qu'un espace de rangement suffisant pour un ensemble de clubs de golf. Le niveau de performance du nouveau modèle devait atteindre celui de la 356 Carrera 2, tout en conservant le raffinement de la 356 "normale". Le schéma de base de la plate-forme doit être conservé, de même que la silhouette bien connue de Porsche.

Ferdinand, le fils aîné de Ferry Porsche, est responsable de la conception, développant le châssis et la carrosserie, tandis que son cousin, Ferdinand Piëch, développe le flat-six refroidi par air.

Les premières publicités de la nouvelle voiture déclaraient : " ... concevoir et construire - presque sans compromis - la voiture ultime pour aller d'un point à un autre de la manière la plus rapide, la plus sûre et la plus agréable possible ". La 911 est nouvelle dans ses moindres détails, mais elle est indéniablement une Porsche.

Grâce à Ferdinand Piëch, la 901/911 fut dès l'origine conçue comme une voiture de course. Ceci est particulièrement net en ce qui concerne la conception du moteur avec son carter sec et ses carburateurs Solex à débordement, deux techniques issues de la compétition destinées à rendre le fonctionnement du moteur peu sensible à la force centrifuge. Les carbus overflow devaient malheureusement se révéler mal adaptés à un usage routier.



Dès 1964, l'usine avait équipé dix 904 du six cylindres de la 911 et les avait baptisées 906 (qui est le préfixe de leur numéro de châssis). Ce qui avait créé une confusion avec la 906 Carrera 6. On préféra donc les nommer 904/6. Ces 904-906 permirent de tester le moteur 901 en vue de son usage en compétition sur la 911. Comme son fonctionnement semble satisfaisant, il est décidé de ne plus attendre et d'engager une 904/6 lors de la 49ème Targa Florio. La course est remportée par une Ferrari 275 P2. Les Italiens font bien de savourer cette victoire car les cinq prochaines éditions seront remportées par des Porsche. La seconde place revient à un Spyder 904 Kanguruh huit cylindres suivi d'une 904/6 (Maglioli-Linge) à moteur 901. C'est la première

apparition en course du six cylindres de la 911 dans une version poussée à 210 cv à 8.000 tours (moteur 901/20). Au cours de l'année, ce moteur va présenter une fiabilité remarquable. Le feu vert est donc donné pour la création d'une version sportive du 901 destinée à la 911 S.
La 911: une berline?

A l'époque des débuts en compétition de la 911, il était encore possible d'engager les voitures identiques propulsées par les moteurs différents dans des catégories différentes. Bien sûr, cela nécessitait les discussions avec les officiels de la FIA.

Heureusement Porsche pouvait compter sur l'habileté diplomatique de Huschke von Hanstein pour obtenir l'homologation des 911 et 911L en Groupe 2 (voitures de tourisme) et des 911T et 911S en Grand Tourisme (Groupe 3). Même une 911T allégée et motorisée comme une 911S est homologuée en GT au poids de 923 kg à sec.

Cette tolérance de la FIA s'explique en partie par le fait que les premières 911 de compétition étaient très proches des modèles de série, tout au moins jusqu'à la Série A. Les seules modifications touchaient la hauteur de caisse et les réglages des barres de torsion. Quant aux boîtes de vitesses, elles pouvaient recevoir des rapports adaptés à toutes les sortes de compétition.



Au point de vue du règlement, Porsche bénéficia donc, une fois n'est pas coutume, d'un avantage indiscutable dû à ce que la FIA considérait la 911 comme une berline à deux portes (en anglais: sedan) ce qui lui permit même de participer à certaines courses où les voitures sportives étaient interdites. Les retombées commerciales furent nulles car les victoires obtenues étaient considérées par le public comme injustes, les 911 étant à l'évidence des GT.

Le seul inconvénient était que, en Groupe 2 (Tourisme) et en Groupe 3 (GT), les 911 ne pouvaient bénéficier d'aucune augmentation de cylindrée au-dessus de 2 litres. Bien sûr, les 911 engagées en Classe Prototype pouvaient avoir des moteurs d'une cylindrée augmentée dans les limites prévues par le règlement.

Si l'augmentation de cylindrée était interdite, on pouvait bien sûr accroître la puissance. Pour cela, Porsche avait obtenu l'homologation de «kits». Pour les 911 et 911L, ils permettaient d'atteindre aisément les 160 cv. Le moteur portait alors le nom de «Rallye» ou 2000R. Pour les 911T et S, l'usine fournissait un moteur identique à celui des Carrera 6 mais sans le double allumage. On pouvait même obtenir une version encore plus poussée (avec des bielles en titane) qui était réservée aux 911T de compétition.



Rallye de Monte-Carlo 1965 :

Cette année, à la surprise générale, une 904 termine à la deuxième place au général du 34ème Rallye de Monte-Carlo. Elle est pilotée par Böhringer (hôtelier dans le privé et ex-coureur Mercedes) avec Wütherich (le mécanicien de James Dean) comme copilote. La voiture victorieuse est une Mini Cooper bien mieux adaptée aux terribles conditions hivernales régnant cette année 1965 et personne ne prévoit qu'un jour les Porsche pourraient battre les Mini. Tout comme personne ne remarque la participation à ce rallye d'une 911, la cinquantième 911 sortie des chaînes de Zuffenhausen dont c'est le baptême du feu en compétition. Pilotée par Herbert Linge, pilote d'usine extrêmement expérimenté, et l'ingénieur Peter Falk, elle termine à une étonnante cinquième place au classement général et deuxième de sa classe.

Saison 1965:

La participation des Porsche aux autres manches du Championnat Européen des Rallyes se solde par un échec. Il faut d'ailleurs reconnaître que Huschke von Hanstein ne considère pas que ce soit une activité qui mérite de grands efforts financiers. Même lorsque les rallyes seront devenus une spécialité Porsche, ce sera avec des moyens dérisoires par rapport à ceux consacrés aux prototypes. Il est vrai que la publicité faite à Porsche par les résultats des prototypes 917 rejetera un peu dans l'ombre les victoires en rallye des petites 911. Il faudra toute la force de persuasion et le talent de Vic Elford pour que Huschke von Hanstein admette qu'il y a là une opportunité à ne pas rater.



24 heures du Mans 1966 :

Encore un événement historique qui passe inaperçu: la première participation d'une 911 au Mans. C'est une 911S pratiquement d'origine, millésime 1965 (châssis 303.355), qui est engagée en catégorie GT (SOUS le n° 35) par Jacques Dewez. Pilotée par Kerguen et «Franc» (Dewez), elle termine quatorzième au classement à la distance et douzième à l'indice de performance à la moyenne de 159 km/h.

A la fin de la course, elle est mise en vente et repart comme elle était arrivée, par la route.

Notre voiture :

Livrée neuve en décembre 1965 à Porsche Cars Northwest, Inc, Beaverton, Oregon, U.S.A., en Polo Rot (code peinture : 6602) avec intérieur en similicuir noir, 302943 est une des premières 911 à conduite à gauche (la séquence de numérotation des châssis commence au numéro

300001). Elle fait partie des premiers modèles à empattement court, l'un des types les plus appréciés au sein de la fratrie des pilotes de rallye historiques.

La voiture n'a eu que trois propriétaires avant d'être acquise par l'actuel. Elle est restée chez son premier propriétaire jusqu'en 1999 et a été stockée pendant les 18 dernières années de cette période, soit un kilométrage estimé à 25 000 miles seulement.

En 2000, elle a été vendue à son deuxième propriétaire, Kevin Thomas Stensrud, dans le Minnesota (États-Unis), qui l'a faite repeindre dans sa couleur d'origine, le Rouge Polo. Puis en 2006, le moteur (son moteur d'origine de 2,0 litres n° 902965) a été entièrement reconstruit et rafraîchi, en restant équipé de ses carburateurs Solex d'origine et de sa boîte de vitesses.



Voici son rapport dans le dossier de la voiture : *"Lorsque j'ai acheté la 302943, elle affichait environ 25 000 miles. Le propriétaire m'a dit que c'était le kilométrage réel. La voiture avait été achetée à l'origine dans l'Oregon par le père du propriétaire. L'état de la voiture au moment où je l'ai achetée m'a amené à penser que le kilométrage était réel. »*

Le réputé spécialiste de Porsche Maxted-Page & Prill acquiert la voiture auprès du second propriétaire en 2007 et l'importe au Royaume-Uni avant de la vendre au collectionneur Didier Denat en 2008. Elle a ensuite été entièrement préparée pour la course dans les spécifications FIA correctes et dans un premier temps entretenue par Maxted-Page. Elle prend ensuite la direction de l'atelier suisse de Marc De Siebenthal où, sans restriction de dépenses pendant de nombreuses années, elle prend le départ de nombreux rallyes et courses : Tour d'Espagne, Tour Auto, Le Mans Classic et le réputé très compétitif championnat 2.0L Cup de Peter Auto. Elle est à nouveau entièrement restaurée fin 2018 pour la saison 2019.

Elle est cédée fin 2019 par notre intermédiaire à son actuel propriétaire. Malheureusement la saison 2020 est annulée pour cause de Covid.....

Récemment remise en piste au Mans Classic 2022, la voiture revient d'une reconstruction complète du moteur et de la boîte de vitesse avec zéro heure par l'atelier expérimenté Mecacomponents de Marc de Siebenthal. La voiture est aujourd'hui prête à courir avec la sécurité à jour et son PTH FIA. Elle sera livrée avec toutes ses pièces d'origine déposées lors de la préparation, un beau dossier confirmant que l'entretien de la voiture n'a fait l'objet d'aucune restriction de dépenses. C'est une opportunité rare d'être le 5ème propriétaire d'une superbe Porsche 911 de course de 1965!



Few sports cars have proven as versatile as Porsche's timeless 911, a model that has proven itself capable of being a true grand tourer as well as a rally and circuit car over the past 50 years. A "modern classic" if ever there was one, the 911 was unveiled at the 1963 Frankfurt Motor Show as the 901, but shortly after it went into production in 1964 became the 911, following a complaint from Peugeot, which had filed a complaint about the use of the central zero for its models. The rear overhung engine architecture of its 356 predecessor was retained, but the 911 used a monocoque structure for its construction and abandoned the Volkswagen-derived suspension of the 356 in favor of a more modern strut and trailing arm McPherson system. In its first incarnation, Porsche's 1991cc air-cooled, single overhead cam flat six developed 130 bhp.

When Porsche began to look at ways to improve its successful 356 model in the mid-1950s, it quickly became apparent that a simple evolution would not be enough. The potential changes

to the 356 were such that an entirely new model had to be developed. The new Porsche would offer more space for occupants, as well as sufficient storage space for a set of golf clubs. The performance level of the new model was to match that of the 356 Carrera 2, while retaining the refinement of the 'normal' 356. The basic platform layout was to be retained, as well as the familiar Porsche silhouette.

Ferdinand, Ferry Porsche's eldest son, was responsible for the design, developing the chassis and bodywork, while his cousin, Ferdinand Piëch, developed the air-cooled flat-six. The first advertisements for the new car stated: "... to design and build - almost without compromise - the ultimate car for getting from one point to another in the fastest, safest and most enjoyable way possible." The 911 is new in every detail, but it is undeniably a Porsche.

Thanks to Ferdinand Piëch, the 901/911 was designed as a racing car from the beginning. This is particularly clear in the engine design with its dry sump and overflow Solex carburetors, both of which were developed in racing to make the engine run more smoothly. The overflow carburetors were unfortunately to prove unsuitable for road use.



As early as 1964, the factory had equipped ten 904s with the six-cylinder 911 and named them 906s (which is the prefix of their chassis number). This led to confusion with the 906 Carrera 6, so the name 904/6 was preferred. These 904-906s were used to test the 901 engine for competition use in the 911. As it seemed to work well, it was decided not to wait any longer and to enter a 904/6 in the 49th Targa Florio. The race was won by a Ferrari 275 P2. The Italians did well to savor this victory, because the next five editions were won by Porsches. Second place went to an eight-cylinder Spyder 904 Kanguruh followed by a 904/6 (Maglioli-Linge) with a 901

engine. This was the first race appearance of the six-cylinder 911 in a version boosted to 210 hp at 8,000 rpm (901/20 engine). During the course of the year, this engine proved to be remarkably reliable. The green light was therefore given for the creation of a sports version of the 901 for the 911 S.



The 911, a sedan?

At the time of the 911's racing debut, it was still possible to enter identical cars powered by different engines in different classes. Of course, this required discussions with FIA officials. Fortunately, Porsche could count on the diplomatic skills of Huschke von Hanstein to obtain homologation for the 11 and 911L in Group 2 (touring cars) and the 911T and 911S in Grand Touring (Group 3). Even a lightweight, unbroken 911T like a 911S is approved as a GT car with a dry weight of 923 kg.

The reason for the FIA's tolerance is that the first competition 911s were very similar to the production models, at least until the A-series. The only changes were in ride height and torsion bar settings. The gearboxes could be fitted with gears suitable for all kinds of competition. From the point of view of the regulations, Porsche had an unquestionable advantage because the FIA considered the 911 to be a sedan, which even allowed it to take part in certain races where sports cars were forbidden. The commercial benefits were nil as the public considered the victories to be unfair, as the 911s were obviously GTs.

The only drawback was that in Group 2 (Touring) and Group 3 (GT), the 911s could not benefit from any increase in engine capacity above 2 liter. Of course, the 911s entered in the Prototype Class could have engines with increased displacement within the limits of the regulations.

If the increase in displacement was forbidden, it was of course possible to increase the power. For this purpose, Porsche had obtained the approval of "kits". For the 911 and 911L, they made it possible to easily reach 160 hp. The engine was then called "Rallye" or 2000R. For the 911T and S, the factory supplied an engine identical to that of the Carrera 6, but without the dual ignition. An even more advanced version (with titanium connecting rods) was available, which was reserved for the 911T racing cars.

Rallye de Monte-Carlo 1965 :

This year, to everyone's surprise, a 904 finished second overall in the 34th Monte Carlo Rally. It was driven by Böhringer (a private hotelier and former Mercedes racer) with Wütherich (James Dean's mechanic) as co-driver. The winning car was a Mini Cooper, much better suited to the terrible winter conditions of 1965, and no one foresaw that Porsches would ever beat the Mini. Just as no one noticed the participation of a 911, the fiftieth 911 to come off the Zuffenhausen production line, whose baptism of fire in competition was the first of its kind. Driven by the extremely experienced factory driver Herbert Linge and engineer Peter Falk, it finished an astonishing fifth overall and second in class.



Season 1965:

Porsche's participation in the other rounds of the European Rally Championship was a failure. It must be said that Huschke von Hanstein did not consider this to be an activity worthy of great financial effort. Even when rallying becomes a Porsche specialty, it will be with derisory means compared to those devoted to prototypes. It is true that the publicity given to Porsche

by the results of the 917 prototypes will somewhat overshadow the rally victories of the small 911. It took all the persuasion and talent of Vic Elford to get Huschke von Hanstein to admit that this was an opportunity not to be missed.

24 Hours of Le Mans 1966:

Another historic event that goes unnoticed: the first participation of a 911 at Le Mans. It was a virtually original 911S, 1965 model (chassis 303.355), which was entered in the GT category (under number 35) by Jacques Dewez. Driven by Kerguen and "Franc" (Dewez), it finished fourteenth in the distance classification and twelfth in the performance index at an average speed of 159 km/h.

At the end of the race, it was put up for sale and left as it had arrived, by road.



Our car:

Supplied new in December 1965 to Porsche Cars Northwest, Inc, Beaverton, Oregon, U.S.A. finished in Polo Red (paint code: 6602) with black leatherette interior, the car has had just three owners prior to the actual one. The car remained with its first owner until 1999 and was left in storage for the last 18 years of this period, believed to have covered just 25,000 miles.

In 2000, it was sold to its second owner Kevin Thomas STENSRUD in Minnesota U.S.A. who commissioned a bare metal re-paint in its correct original color of Polo Red. Then in 2006, the engine (its original 2.0 liter engine no: 902965) was fully rebuilt and refreshed and remains fitted with its correct original Solex carburetors and gearbox.

Here is his report in the car file: "When I bought 302943 it showed approximately 25,000 miles. The owner told me that this was the actual mileage. The owner's father had originally bought

Historic Cars - www.historiccars.fr

cars@historiccars.fr

Gael Regent : +33626486171 – Guillaume Le Metayer : +33662119473

the car in Oregon. The condition of the car as I bought it led me to believe that the mileage was actual. »

The renowned Porsche specialist Maxted-Page & Prill acquired the car from the second owner in 2007 and imported it to the UK before selling it to collector Didier Denat in 2008. The car was then fully prepared for racing to the correct FIA specification and initially maintained by Maxted-Page. It has then been moved to Marc De Siebenthal's Swiss workshop where, for many years, it took part in numerous rallies and races: Tour of Spain, Tour Auto, Le Mans Classic and the highly competitive Peter Auto 2.0L Cup. The car was completely restored again at the end of 2018 for the 2019 season.

We traded the car at the end of 2019, but unfortunately the 2020 season was canceled due to Covid restrictions.

Recently back on track at le Mans Classic 2022, the car had just received a full engine and gearbox rebuilt with zero hours by the experienced Mecacomponents workshop of Marc de Siebenthal. Today the car is ready to race with security up to date and FIA HTP. It will be delivered with all its original parts taken off during the race preparation, a lovely file confirming its no expense restriction maintenance. It's a rare opportunity to be the 5th owner of a superb racing 1965 Porsche 911!

