



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 un 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, à la suite d'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 Pièch, 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 carburateurs 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 rejette 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 évènement 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 novembre 1965 nous retrouvons notre 911 en 2010 entre les mains de Majid FEHRESTI aux USA, 302909 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 est acquise par son précédent propriétaire en 2011 et rapatriée en Europe dans l'optique de la préparer pour la 2.0L Cup by Peter Auto.

Il confie la coque au réputé spécialiste de Porsche RSC en Belgique pour la restauration de la coque. C'est MATTER qui installe un arceau soudé, la mécanique est quant à elle confiée au célèbre préparateur de moteurs Porsche : RUGEN. De nombreuses pièces sont issues du développement de grands préparateurs THUTILL, ALBINS en Australie, Art Wheels etc...

Engagée tant au Tour Auto, qu'en 2.0L cup, la voiture a bénéficié d'une révision complète du moteur par RUGEN et a peu roulé depuis. Le moteur délivre 200CV. C'est par notre biais que l'actuel propriétaire s'en porte acquéreur il y a deux ans, il l'engagera en 2.0L cup by Peter Auto, entre autres. Son programme prenant une autre orientation pour 2026, c'est l'opportunité pour un nouveau propriétaire de prendre la suite. 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, de deux jeux de jantes supplémentaires, d'un beau dossier confirmant que l'entretien de la voiture n'a fait l'objet d'aucune restriction de

dépenses, et de toutes les photos de sa reconstruction coque à nu. C'est une opportunité rare d'acquérir une superbe Porsche 911 de course de 1965 ! Eligible au Tour Auto, au Mans Classic au Modena aux 6H de Spa... « to name a few » et surtout au très relevé championnat monotype 2.0L Cup.

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 savour 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:

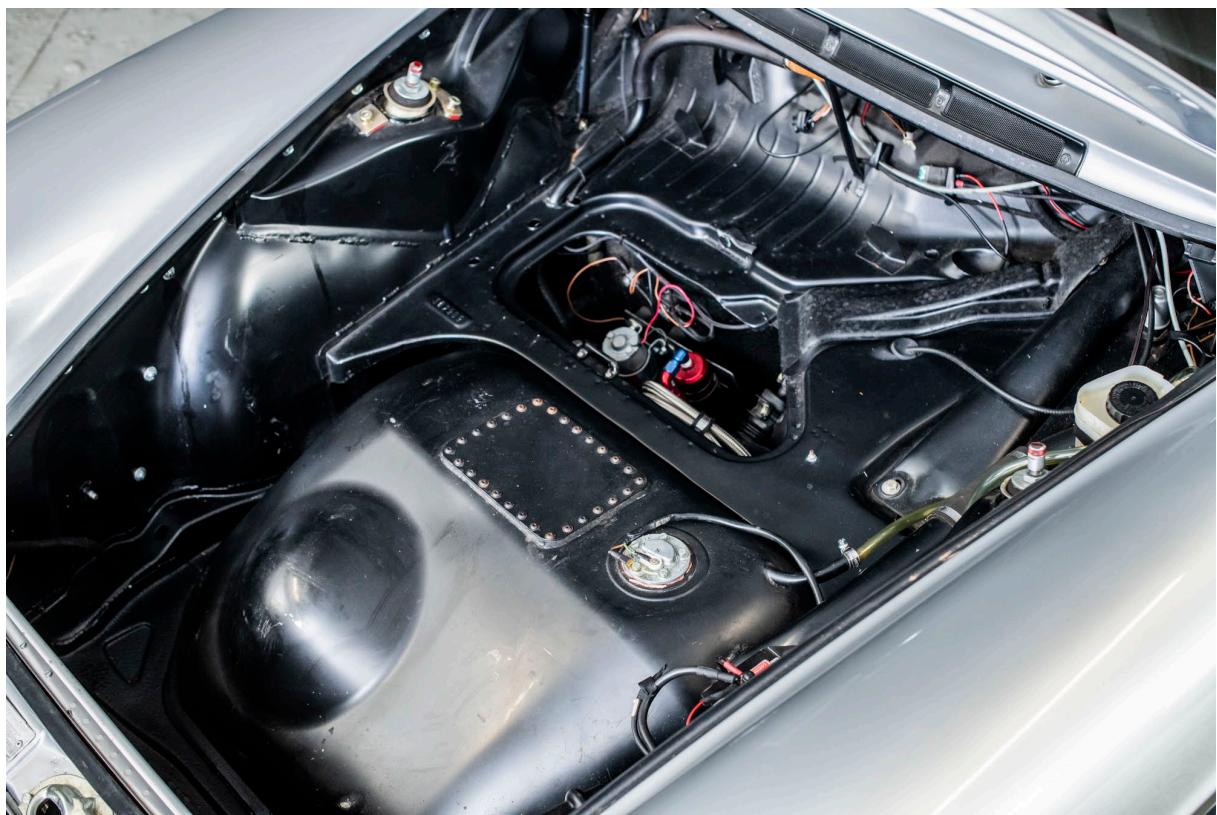
Porsche's participation in the other rounds of the European Rally Championship was a failure. It must be said that Huschke von Hanstein did not consider this to be an activity worthy of great financial effort. Even when rallying becomes a Porsche specialty, it will be with derisory

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:

Delivered new in November 1965, we find our 911 in 2010 in the hands of Majid FEHRESTI in the USA. 302909 is one of the first left-hand-drive 911s (the chassis numbering sequence begins with number 300001). It is one of the first short-wheelbase models, one of the most popular types among the historic rally racing siblings.

The car was acquired by its current owner in 2011 and sent to Europe with a view to preparing it for the 2.0L Cup by Peter Auto.

He entrusted the restoration of the hull to the renowned Porsche specialist RSC in Belgium, with MATTER installing a welded roll bar, while the engine were entrusted to the famous Porsche

engine builder RUGEN. Numerous parts were developed by the great tuners THUTILL, ALBINS in Australia, Art Wheels etc...

Entered in both the Tour Auto and the 2.0L Cup, the car has undergone a complete engine overhaul by RUGEN and has seen little use since. The engine delivers 200 hp. The current owner purchased it through us two years ago and entered it in the 2.0L Cup by Peter Auto, among other events. With his program taking a different direction for 2026, this is an opportunity for a new owner to take over. The car is now ready to race with up-to-date safety features and its FIA PTH. It will be delivered with all its original parts removed during preparation, two additional sets of wheels, a beautiful file confirming that no expense was spared in maintaining the car, and all the photos of its bare chassis reconstruction. This is a rare opportunity to acquire a superb 1965 Porsche 911 racing car! Eligible for the Tour Auto, Le Mans Classic, Modena, the 6 Hours of Spa... to name a few, and above all the highly competitive 2.0L Cup one-make championship.

