

Sur les traces du « Monte »

20/01/2024 Sa victoire au Rallye Monte Carlo de 1968 est considérée comme le premier grand titre remporté par la Porsche 911. Aujourd'hui, on retrouve dans la Carrera T le pur style de la 911 T de l'époque. Un « road trip » de rallye rétro avec tente de toit.

Le quartier du port de Monaco, ce tout petit mais célèbre pays de la Côte d'Azur, mesure moins de 0,5 km². En son temps, le prince Charles III fit de nécessité vertu : le nouveau « Monte-Carlo » devrait devenir un lieu de repos et de villégiature pour la grande noblesse européenne. Depuis 1848, les oliviers et autres caroubiers n'apportaient plus de revenus, les communes agricoles voisines de Roquebrune-Cap-Martin et Menton préféraient être à nouveau rattachées à la France. Le prince Albert 1er, fils de Charles, eut alors l'initiative de créer une épreuve automobile, destinée à attirer encore davantage la jet-set sur le territoire monégasque, notamment en hiver.

Une vingtaine de concurrents répondirent finalement à l'appel d'Albert et c'est ainsi que le fameux Rallye Monte Carlo vit le jour en janvier 1911. Depuis, ce rallye, ainsi que le Grand Prix organisé à partir des années 1950, ont largement contribué à l'image de marque élitiste du sport automobile. À la fois luxueux et minuscule, Monte Carlo réunissait deux fois par an le top du top du sport automobile mondial. Un espace exigu qui est donc devenu synonyme de prestige : en termes d'image de marque, sa

course de formule 1 n'a rien à envier aux 24 Heures du Mans et à l'Indy 500. Son rallye bénéficie même d'une position unique, si l'on considère que le Paris–Dakar, en tant que rallye-raid, appartient à une autre catégorie.

En 1965, le Rallye Monte Carlo avait déjà un fort impact publicitaire. Cette année-là, la neige et le verglas en firent un défi semé d'embûches. Depuis toujours, équipes et pilotes craignent avant tout la « glace noire » du parcours : du verglas qui, en raison de la faible formation de bulles d'air, devient ça et là transparent sur l'asphalte sombre. Deux ans après la présentation de la 911, Porsche souhaitait attirer l'attention sur son nouveau modèle et obtint un succès d'estime dans les montagnes qui surplombent la ville côtière. Herbert Linge et son copilote Peter Falk finirent cinquièmes au classement, un résultat absolument sensationnel.

T comme Touche-à-tout

Après trois titres de champion d'Europe qui avaient suscité peu d'attention et une presque victoire au Rallye Monte Carlo, ce n'est qu'en 1968 qu'arriva enfin la consécration : avec 76 secondes d'avance, Vic Elford et David Stone, au bord de leur 911 T, remportèrent la première vraie victoire prestigieuse de la 911. À la deuxième place : Pauli Toivonen et Martti Tiukkanen, également sur Porsche 911 T. Elford, dès lors surnommé « Quick Vic », résumait alors en ces termes les talents de la sportive de Zuffenhausen : « C'est la seule voiture capable d'affronter toutes les circonstances possibles. Neige, verglas, asphalte, montée, descente, vitesse rapide ou lente : la 911 résiste à toute épreuve. »

Depuis, un demi-siècle s'est écoulé. La Porsche 911 en est actuellement à sa huitième génération. A-t-elle perdu au fil du temps ses qualités de rallye en s'adaptant de plus en plus aux courses de circuit ? Ou bien maîtrise-t-elle toujours aussi bien les étroites routes en lacets des Alpes-Maritimes ?

Dès 1968, la 911 T marquait la gamme par son style puriste. Les pilotes ambitieux appréciaient son équipement épuré et le faible poids de 1020 kg qui en résulte. Le modèle de série atteignait 110 chevaux ; ce n'est que pour « Quick Vic » que le département de course fit grimper le moteur Boxer à 180 ch. Dans son ensemble, la 911 T séduisait grâce à son extraordinaire maniabilité. Elle était réputée pour sa réactivité, son agilité et sa tenue de route. Autant de qualités idéales pour le Rallye Monte Carlo.

En 2024, la 911 existe encore accompagnée de la lettre T, un T comme Touring : la 911 Carrera T, car tel est son nom complet, allie le Boxer trois litres six cylindres de la 911 Carrera à un réglage optimisé de châssis résolument sportif, un blocage mécanique du différentiel arrière et des roues arrière directrices en option. La boîte de vitesses est une boîte à double embrayage Porsche Doppelkupplung. Pour qui préfère le travail manuel, il existe également une version de boîte manuelle. Comme à l'époque d'Elfort et compagnie. Bien entendu, et reprenant le credo de l'époque, seules les roues arrière sont entraînées.

Die Action an der Monte Carlo findet auf den Bergstrassen im Hinterland statt. Bei Dunkelheit, Schnee und Regen entscheidet gutes Handling nicht nur über Sieg und Niederlage, sondern auch über

Ankommen oder Abfliegen. Aber schon im Getümmel des fürstlichen Stadtstaats glänzt der Carrera T mit seiner Benutzerfreundlichkeit: DerDruckpunkt der Kupplung sitzt am rechten Fleck, die Gänge schalten sich knackig, aber geschmeidig, alles geht uns mühelos von der Hand. In der Enge bleibt der Elfer übersichtlich, bietet trotz seiner Kompaktheit genügend Stauraum– ohne die optionale Rückbank umso mehr. Was uns gelegen kommt, denn wir wollen campen auf unserem Retro-Rallye-Roadtrip.

Une course aux virages avec lit de toit

Avouons-le, la tente de toit Tequipment disponible depuis 2022 en tant qu'accessoire Porsche officiel réduit à néant l'avantage que présente la T en matière de poids. Certes, notre exemplaire vert python surmonte un toit en carbone, mais cela ne parvient pas à compenser la différence de poids. Néanmoins, notre T avec tente de toit ne pèse qu'environ 20 kg de plus qu'une 911 Carrera à boîte Porsche Doppelkupplung sans tente de toit. Le toit en carbone et l'absence de banquette arrière, mais aussi le verre léger et l'isolation réduite contribuent à alléger le véhicule.

Nous quittons la ville, mais les rues restent étroites et compliquées. La montée du célèbre col de Turini nous remplit de respect. La chaussée y a été littéralement creusée dans la roche, elle borde comme une frange étroite le flanc de la montagne. Le roc, menaçant, saillit du côté gauche. Du côté droit, un mur atteint la hauteur des roues. Au-delà du mur, le précipice.

À partir d'ici, un virage succède à l'autre, la vue est rarement dégagée, on ne sait pas ce qui nous attend au prochain tournant : crevasses, chutes de pierres, circulation en sens inverse. Sans compter que pendant les rallyes, les pilotes ont parfois affaire à des spectateurs téméraires, ainsi qu'à la « glace noire » précitée, à condition que la neige ne recouvre pas entièrement le sol.

Donc, seul un véhicule bien équilibré peut établir un rapport de confiance entre la piste et les passagers. Ce qui s'annonçait déjà en ville se trouve confirmé ici : son réglage résolument sportif simplifie le travail manuel et rend le modèle T facile à contrôler. Comme les grands pilotes, nous freinons du pied gauche, dosant ainsi exactement les changements d'appui en fonction de nos besoins. L'avantage : nous pouvons, en cas d'urgence, freiner encore plus rapidement. De temps à autre, en entrant dans les virages, nous maintenons un peu plus longtemps la pression sur la pédale, ce qui nous permet de braquer l'essieu avant avec encore davantage d'adhérence.

Arrivés au milieu du virage, nous accélérons peu à peu. L'arrière se pose et, sous le poids du Boxer, incorpore les Pirellis à l'asphalte. C'est avant tout le système de direction qui donne une sensation de lien étroit et immédiat. Il est suffisamment souple pour ne pas rendre difficile le travail du pilote tout en offrant suffisamment de résistance pour lui faire sentir au bout des doigts l'état de la chaussée. Une chose importante dans les rallyes, ceux-ci ayant lieu sur différents types de terrains.

La prochaine fois en janvier !

Bien entendu, lors de notre excursion, nous ne pouvons nous faire qu'une petite idée de ce rallye mythique. Mais nous comprenons très bien ce qu'Elford voulait dire lorsqu'il faisait les louanges de la 911 et de sa polyvalence. « La 911 résiste à toute épreuve » : ses paroles nous reviennent à notre retour, alors que nous dressons notre campement au pied du légendaire Turini. Certainement qu'à l'époque, il ne songeait pas à une tente de toit et à du matériel de camping.

Tandis que les derniers rayons du soleil disparaissent entre les montagnes, nous nous imaginons les bolides du rallye surgissant au détour d'un virage. Et oui, nous aurions dû venir en janvier ! De préférence pour la « Nuit des longs couteaux », comme on appelle la dernière étape du rallye. Et nous nous demandons ce que « Quick Vic » penserait de la Carrera T. Nous donnerions beaucoup pour le voir maintenant passer en trombe devant nous.

Info

Texte: Philipp Aeberli

Photos: David Künzler

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Consumption data

911 Carrera T (Modèle précédent)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel

Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr_CH/2024/history/auf-den-spuren-der-monte-35035.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/dc66ce17-5d09-43d2-9ab9-8ba925fd9a7d.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart