

1968 Porsche 907 usine

Nous sommes le 19 mai 1968, pour les 1000 Km du Nürburgring, sixième manche du Championnat du Monde des Marques. L'affrontement entre Ford et Porsche est à son comble : les Porsche 907 se sont imposées aux 24 Heures de Daytona et aux 12 Heures de Sebring devant les grosses GT40, qui ont rattrapé leur retard en s'adjugeant la victoire à Monza, Brands Hatch, Spa et Watkins Glen. A la Targa Florio, Porsche a repris le dessus avec la victoire de la 907 d'Elford-Maglioli.

Pour en découdre au Nürburgring, l'usine Porsche aligne deux 907 (2 litres) et deux 908 (3 litres). Au départ, la Porsche 908 de Siffert-Elford prend rapidement le commandement, suivie par la Ford GT40 d'Ickx-Hawkins. Derrière, les Porsche 907 de Herrmann-Stommelen et Neerpasch-Buzzetta sont en embuscade. A la faveur de ravitaillements moins fréquents, la Ford de Ickx occupe brièvement la tête, mais Siffert reprend le dessus, immédiatement suivi de la 907 de Herrmann-Stommelen. Neerpasch (au volant 907-031, la voiture que nous présentons) perd du temps car, frisant la panne d'essence, il revient au stand au ralenti mais conserve sa quatrième place. Il s'est mis à pleuvoir : à bord de la Ford, l'Australien Paul Hawkins qui a remplacé Ickx est moins à l'aise que le pilote belge et l'équipage Neerpasch-Buzetta en profite pour remonter son retard. Pourra-t-il arracher la troisième place à la Ford ? John Wyer, patron de l'équipe Ford, sent le vent tourner et demande à Ickx de reprendre le volant pour défendre sa position. A l'arrivée, Porsche triomphe avec une 908 et une 907 aux deux premières places. La 907-031 de Neerpasch-Buzzetta est quatrième, devant plusieurs Alfa Romeo et la Ford GT40 de Hobbs-Redman. Terminant à moins de 5 mn derrière la Ford, peut-être serait-elle arrivée troisième sans son incident de panne d'essence...

C'est cette même voiture que nous mettons en vente, châssis 907-031, et cette quatrième place lors d'une des épreuves les plus difficiles du monde en dit long sur ses qualités dynamiques et d'endurance : avec son moteur 2,2 litres elle a pu faire jeu égal avec une machine dotée d'un V8 de 5 litres. Cette Porsche 907-031, l'avant dernière 907 construite, est sortie des ateliers de Zuffenhausen un mois avant la course, les dernières mises au point étant effectuées en mai 1968,

Après le glorieux résultat du Nürburgring, la voiture est révisée et l'usine Porsche décide de s'en séparer. Un certificat daté du 10 janvier 1969 et portant la signature de Ferdinand Piëch indique la cession de la Porsche 907-031 à Alejandro Soler-Roig, à Barcelone. Né en 1932, celui-ci est un excellent pilote privé espagnol qui a commencé sa carrière en 1958 au volant d'une Porsche 356. En 1968, il a pris part aux 24 Heures du Mans avec une 907 longue queue (n°907-005) et, malgré un abandon sur panne de distribution, la voiture l'a convaincu puisqu'il en a acheté un exemplaire.

Avec cette Porsche 907-031, il participe en 1969 à plusieurs épreuves du Championnat du Monde avec Rudi Lins, son coéquipier. Sous les couleurs de l'écurie Escuderia Nacional CS, la saison commence par un malheureux accrochage aux 24 Heures de Daytona où la Porsche, surprise par un nuage de fumée provoqué par l'explosion du moteur d'une Jaguar, est prise dans un carambolage impliquant plusieurs protagonistes. Mais, après avoir été renvoyée à l'usine pour réparation, l'équipage espagnol se reprend dès l'épreuve suivante,

les 12 Heures de Sebring. Le plateau est prestigieux, plusieurs Porsche 908 côtoyant les Ferrari 312 P, Lola-Chevrolet, Alfa 33 et Ford GT40. La 907 est 16e aux essais mais, grâce à une course régulière et à la faveur des abandons, elle signe une magnifique quatrième place, premier équipage privé derrière les équipes usine !

Lors des 6 Heures de Brands Hatch, la voiture est contrainte à l'abandon mais au mois de juin, lors de l'épreuve de Jarama du Championnat d'Espagne, Alejandro Soler-Roig remporte la victoire devant une Ford GT40 et une autre Porsche 907.

Après avoir reçu une 908/3 en 1969 et commandé auprès de l'usine une Porsche 917 l'année suivante, Soler-Roig ne se sert plus de la Porsche 907-031. Elle est cédée en 1970 à l'écurie Wicky Racing Team. André Wicky est un pilote suisse qui a fait ses premières armes à la course de côte d'Ollon-Villars en 1956 au volant d'une Triumph TR3 et qui prendra 10 fois le départ des 24 Heures du Mans, entre 1960 et 1974. En 1966 et 1967, il s'est distingué à bord d'une Porsche 906 et, avec la 907-031 de Wicky Racing, il participe à une vingtaine de courses de la saison 1970 (en laissant parfois le volant à d'autres, comme Gérard Larrousse au Trophée Paul Ricard). Pour les saisons 1970, 1971 et 1972, Wicky Racing continue à faire courir la voiture entre les mains de différents pilotes, dont le plus régulier est Peter Mattli. #907-031 participe aux 24 Heures du Mans 1970 sous le numéro de course 61, pilotée par Wicky lui-même et Jean-Pierre Hanrioud où elle abandonnera à la 17e heure. A partir de 1971, avec l'achat de sa nouvelle 908/3, André Wicky ne pilotera plus personnellement la 907 mais la confiera à des pilotes expérimentés. Comme nous l'apprend une copie du carnet de pesage provenant des archives de l'ACO, c'est en 1971 que Wicky engage 907-031 aux 24 Heures du Mans avec les pilotes Brun et Mattli. Elle court dans la catégorie Proto. Elle ne dominait en cylindrée que la Lola T212 d'Enever-Stewards. La régularité était l'objectif de ces 24 Heures pour le Team Wicky. Et cela s'avèrera payant : 14e à mi-course, notre 907, équipé du moteur 6 cylindres (moteur n°907-030) cette fois, termine à la 7e place, juste à 381 mètres derrière la Porsche lauréate en GT ! Elle est couronnée de la 1ère place en Sport Prototype et 1ère de sa classe 1601 à 2000 cm³. En 1972, elle arrivera 18e aux 24 Heures du Mans sous le numéro de course 24 (Mattli/ Bayard/ Brun). En 1972 toujours, Mattli obtient une victoire de classe aux 1000 km de Monza sous une pluie battante et avec son coéquipier Hervé Bayard. Il est formidable de remarquer que, encore quatre ans après être sortie d'usine, cette voiture pouvait encore figurer avec brio.

Après une longue carrière en course où elle aura couru aux Etats-Unis, en Afrique et en Europe, elle achèvera sa première vie au milieu de l'année 1973. Dans la deuxième moitié des années 1970, l'Ecurie Wicky Racing va vendre une partie de ses " vieilles voitures " qui ne sont plus compétitives. Les deux 910 de l'écurie sont vendues à un collectionneur américain. C'est Albert Eggs, un collectionneur Suisse de la région du Valais, qui rachète 907-031 à André Wicky.

Nous avons pu nous entretenir avec l'épouse de M. Eggs qui nous a confirmé que son mari avait aussi acheté juste après à Wicky sa 908/2 #10. Collectionneur passionné par les Porsche et les BMW de course, Albert Eggs fait restaurer la voiture avant de l'exposer dans un petit salon local à Sierre dans la région du Valais en mai 1979. La 907 étant équipée d'un six cylindres, Albert Eggs fait l'acquisition auprès de Wicky d'un type 771/1 flat-8 mais cette opération sera à l'origine d'un différend avec Wicky. C'est en 1983, qu'Albert Eggs met en vente la 907 via une annonce dans le magazine Auto Motor Sport n°17. C'est alors que la

voiture sera vendue à son propriétaire actuel : Ernst Schuster.

Pilote amateur de haut vol, Ernst Schuster a notamment participé à la saison 1986 d'endurance à bord d'une Porsche 936 C, terminant sixième au classement général des 24 Heures du Mans.

Collectionneur aussi bien d'horlogerie que d'automobile, il est particulièrement exigeant et sélectif sur la provenance et l'état des bijoux de sa collection à une époque où la plupart des collectionneurs étaient loin d'avoir des critères aussi rigoureux. Fasciné par l'histoire de l'épreuve mancelle, il décide de constituer une collection de GT et de prototype Porsche les plus emblématiques avec l'idée de pouvoir les utiliser. La 917 lui paraissant trop lourde et complexe il porte son choix sur les prototypes huit cylindre avec notamment 907-031. Avec la 907, il n'est plus question de compétition "moderne", mais de participer aux courses historiques et comme pour ses montres, il décide au milieu des années 1990 de confier la voiture aux meilleures spécialistes du modèle. Pour ce faire, l'ensemble châssis/carrosserie/trains roulants est confié à Butch Dennison, restaurateur américain de la région de Seattle connu pour ses travaux sur des machines de compétition de premier plan. La carrosserie en fibre de verre est restaurée par Robert Hatchman, de l'atelier Autocraft dans l'Oregon, spécialiste des prototypes Porsche de cette époque. Quant au moteur, numéro 907-022, 8 cylindres, ce sont Gustav Nietzsche et Valentin Schaffer qui s'en chargent. Ce dernier, surnommé "Turbo-Valentin", est un ancien ingénieur Porsche et le premier un ancien mécano de la marque. Les travaux s'étalent sur quatre ans, de 1991 à 1995, ce qui permet à la voiture de prendre part au Tour Auto Historique en avril 1995. C'est le début d'une deuxième carrière en historique, sur un rythme évidemment plus modéré, avec notamment une participation au Mans Classic.

Rappelons que la 907 a marqué chez Porsche un tournant important. Lancé pour les 24 Heures du Mans 1967, le modèle ne visait plus seulement les victoires de catégorie que ne comptaient plus les 906 et 910 (appelée 906/10 par l'usine), mais le classement général lors des épreuves du Championnat du Monde d'Endurance. Par exemple, pour se donner les meilleures chances, Ferdinand Piëch a décidé de faire passer le poste de pilotage à droite, position plus favorable sur les circuits. Les premières 907 étaient en configuration "longue queue" (LH, Langheck), avec un moteur 6-cylindres 2 litres, et le modèle était bien né puisqu'il a terminé cinquième aux 24 Heures du Mans 1967 à plus de 200 km/h de moyenne, derrière les Ford 7 litres et Ferrari 4 litres. L'année suivante, Porsche a profité du changement de règlement qui limitait à 3 litres la cylindrée des Prototypes et à 5 litres celle des Sport, écartant les GT40 Mk II et les Ferrari P4. Prêtes dès le début de la saison, les 907 dotées cette fois d'un 8-cylindres 2,2 litres plus puissant (280 ch) se sont emparées des trois premières places aux 24 Heures de Daytona. Il n'y avait plus qu'un pas pour que la 907 évolue en 908, en réalésant le 8-cylindres à 3 litres. Après s'être incliné de justesse derrière Ford pour le titre mondial 1968, Porsche l'a remporté pour la première fois en 1969, grâce à la 908. Ainsi, la 907 est le premier pas vers une domination qui s'est poursuivie en 1971 et 1972 avec la 917.

En tout, 21 exemplaires de Porsche 907 ont vu le jour : six en 1967 et quinze en 1968. Les douze derniers présentaient une configuration courte, plus polyvalente. En 1968, le modèle a signé trois victoires de championnat au classement général : 24 Heures de Daytona, 12

Heures de Sebring et Targa Florio.

La voiture de la vente, avec son historique limpide et reconnu, avant-dernière produite (le dernier numéro de la série est 907-032), est née en version courte et moteur 8-cylindres 2,2 litres 270 ch. Elle est accompagnée d'un dossier historique comportant les détails de son histoire complète, un récapitulatif de ses résultats, de la copie des carnets de pesage des 24H00 du Mans 1970, 1971 et 1972 provenant des archives de l'ACO, ainsi que des copies de documents provenant de l'usine Porsche et décrivant les réglages de cette 907-031 pour sa première course au Nürburgring. Avec son nez jaune, elle apparaît aussi sur une photo prise en 1968 à l'usine de Zuffenhausen dans un groupe de 911, en compagnie de Ferry Porsche, Ferdinand Piëch, Peter Porsche et Butzi Porsche.

Très bien entretenue depuis sa restauration totale, elle fait partie de la formidable saga qui a porté Porsche au plus haut niveau de la course automobile. Avec son magnifique palmarès et sa 4e place au Nürburgring, elle a inscrit son nom sur la longue épopée du sport automobile. En tant que telle, elle est éligible aux plus beaux événements historiques de la planète, où elle sera évidemment remarquée. Cette 907 est une pièce exceptionnelle ; nul doute que le prochain propriétaire de cette valeureuse machine connaîtra une immense émotion au moment d'en prendre le volant.

Palmarès 907 #031

19.05.1968 Nürburgring 1000 km, Neerpasch / Buzzetta, #4, 4th overall

02.02.1969 Daytona 24 Hours, Soler-Roig / Lins, #58, DNF

22.03.1969 Sebring 12 Hours, Soler-Roig / Lins #44, 4th overall

25.05.1969 Montseny hillclimb, Soler-Roig, #98, 4th overall, 1st in class

01.06.1969 La Bastida hillclimb, Soler-Roig, #3, 1st overall

15.06.1969 Jarama Prueba 15 de Junio, Soler-Roig, #61, 1st overall

26.10.1969 Jarama 6 Hours, de Bagration / Tramont, #7, DNF

01.03.1970 Jarama Copa Alfil, Wicky, #74, 5th overall

30.03.1970 Nogaro Coupes des Pâques, Rouveyran, #193, 2nd overall

12.04.1970 Le Mans Test, Rouveyran / Wicky, #62, 6th overall

19.04.1970 Paul Ricard Trophée International, Larrousse, #6, DNF

25.04.1970 Monza 1000km, Wicky / Cabral, #53, 15th overall, 1st in class

24.05.1970 Montlhéry Grand Prix de Paris, Wicky, #16, 6th overall

31.05.1970 Nürburgring 1000 km, Wicky / Cabral, #29, 9th overall, 1st in class

14.06.1970 Le Mans 24 Hours, Wicky / Hanrioud, #61, DNF

05.07.1970 Hockenheim Südwest-Pokal, Wicky, #27, 6th overall

30.08.1970 Urcy hillclimb, Wicky, #47

06.09.1970 Nürburgring 500 km, Wicky, #4, DNF

18.10.1970 Montlhéry 1000 km, Wicky / Rouveyran, #19, DNF

08.11.1970 Casablanca Circuit de la Corniche, Wicky, #2, 2nd overall

18.04.1971 Le Mans Test, Mattli / Brun / Meier, #51, 11th overall

13.06.1971 Le Mans 24 Hours, Mattli / Brun, #49, 7th overall, 1st in class

08.08.1971 Oberhallau hillclimb, Mattli, #35, 3rd in class

15.08.1971 Niederstetten Hohenlohner Flugplatzrennen, Mattli, #181, 1st in class

25.09.1971 Mosen-Schwarzenbach hillclimb, Brun, #9, 1st overall
10.10.1971 Monthéry Coupes du Salon 'Garal', #20, 5th overall
24.10.1971 Casablanca Circuit de la Corniche, Cohen-Olivar, #2, NC
11.03.1972 Collonges sprint, Wicky, #37, 1st overall
19.03.1972 Le Mans Test, Cohen-Olivar, #24, 12 overall
25.04.1972 Monza 1000 km, Mattli / Bayard, #35, 4th overall, 1st in class
30.04.1972 Monts du Jura hillclimb, Bernard Bugnon, #193, 2nd in class
07.05.1972 Payerne slalom, Wicky, #54, 1st in class
14.05.1972 Monthéry Coupes de Vitesse, Aeschlimann, #22, 7th overall
11.06.1972 Le Mans 24 Hours, Mattli / Bayard / Brun, #24, 18th overall, 2nd in class
18.06.1972 Sion slalom, Wicky, 2nd in class
22.10.1972 Dijon-Prenois Swiss races, Carron, #21, 1st in class
01.04.1973 Ampus hillclimb Draguignan, de Libran
22.04.1973 Dijon-Prenois FRC-Ostermeeting Degoumois, #30, 3rd in class