

BROWN BOMBER :
La première des 911 de
SINGER VEHICLE DESIGN



Total

LE MAGAZINE 100% PORSCHE **911**

Nouveau moteur, direction électrique et boîte PDK de série
LA GT3 SE DÉVOILE

Tous les détails
sur la 991 de 475 ch.
La nouvelle GT3
est-elle trop
assistée ?



RUF

3.3 Turbo
et RT-35

35 ans de maestria

996 : le M96,
la réputation
d'un moteur
à la loupe



964
Vs **996**



PLUS

- Petit Le Mans
- Interview
Hans Stuck

B&B MEDIA L11811 - 1 - F: 5,95 € - RD

BELGIUM / LUXEMBOURG : 6,60€ - ESPAGNE / GRÈCE / ITALIE : 6,95€
AUTRICHE / ALLEMAGNE : 7,60€ - CANADA : 9,20 CAD - SUISSE : 8,50 CHF - MAROC : 78 MAD

**EXCLUSIVE
DRIVE**

LUXURY, SPORTS CAR AND TEST DRIVE

**Vendredi 21 et samedi 22 mars 2014
Le Mans - Circuit Bugatti**

ÉDITION 2014

Nombre de places limitées, réservez dès maintenant sur
www.exclusivedrive.fr



La Turbo S signe la toute-récente évolution de la 911. En cinquante années, cette voiture de sport est passée de la Version 2.0 à la Version 3.8, plus que doublant ses performances en restant dans des paramètres de taille et de poids relativement similaires. Une constante domine les autres : désirable en 1963, la 911 est toujours l'objet des rêves et des passions en 2013. Avec ce modèle, la société Porsche a démontré sa longévité, l'excellence de son talent et sa capacité à s'appuyer sur l'ingénierie pour traverser les crises et passer les étapes cruciales. Un résumé des qualités qui s'avèrent aujourd'hui fondamentales à nos sociétés industrielles et humaines. Dire que Porsche AG est un exemple à suivre n'est pas le propos du jour. Mais l'étude de cas est intéressante. Voilà un groupement de gens (lire l'Opinion en p.134) qui ont su maintenir le cap de la tradition tout en bousculant cette dernière. L'exercice n'est pas simple mais il est payant. Pas d'orthodoxie romantique, pas de nostalgie à exprimer. Un seul objectif, l'amélioration. Une seule façon d'y parvenir, l'innovation. Une récompense, l'excellence sur la piste et sur la route. Ce premier numéro de *Total 911*, adapté du magazine britannique du même nom, s'intéresse,

« Désirable en 1963, la 911 est toujours l'objet des rêves et des passions en 2013 »

comme le font de nombreux passionnés, à tous les âges de la 911. Au fil des pages de ce magazine, vous pourrez découvrir et retrouver des modèles qui ont parcouru les autoroutes, les autobahns et les freeways durant des décennies. Certaines ont trouvé un second souffle dans les mains de préparateurs américains. De nouvelles tendances se font jour, d'autres disparaissent. De nouvelles machines apparaissent, d'autres réapparaissent. Aucune ne disparaît vraiment. Nous nous attacherons à tout vous montrer au fil des mois et des numéros. Vous trouverez aussi d'autres éléments de l'univers Porsche, pour vivre votre passion à fond. Totalelement 911.

Bonne lecture.

NICOLAS S • Rédacteur en chef

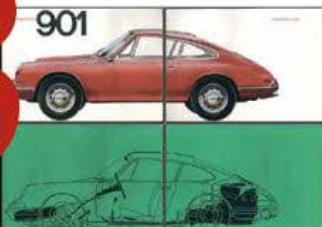
Rejoignez-nous

Ecrivez-nous pour partager votre passion, témoigner, informer.
E-mail: courrier@total911.fr



L'année
19

63



La 901 est dans une année chargée en actualité politique et technique.

A Dallas, quelques semaines après le salon de Francfort qui la dévoila au monde, le président Kennedy fut assassiné en public. Dans le Sud profond des USA, la ségrégation est puissamment à l'œuvre pour maintenir un statu quo économique au profit des blancs et au détriment des noirs. La société italienne Ducati présente l'Apollon, une machine au nom évocateur qui ne passera pas à la postérité mais qui engendrera la lignée des motos au célèbre moteur V2. Le designer Roger Tallon incarne le renouveau stylistique français tandis que la Pologne, sous le joug de l'URSS, imprime des planches de timbres-poste glorifiant la conquête spatiale soviétique... et américaine. Les couleurs de ces timbres ne sont pas sans rappeler celles du catalogue de la 901, la première des 911. A l'Est, pas encore du nouveau. Mais ça vient. Les cousins de la 901, la VW et le Kombi, débarquent au Nouveau-Monde et vont changer la donne automobile américaine de manière définitive. En France, on rêve au confort moderne, à New York, on décolle des toits en hélicoptère.

« L'unité et la diversité du vivant s'expliquent par l'évo

Cinquantenaire

Photos Porsche AG et DR

de la **911**

L'évolution de la 911 a suivi le développement des technologies, statiques et embarquées, ainsi que l'évolution de la société au travers des demandes de la clientèle. Dès 1967, elle fut disponible avec une boîte semi-automatique à 4 rapports, la « Sportomatic ». En 1969, les versions E et S adoptent le système d'injection électronique. En 1975 vient l'usage du Turbocompresseur et quelques années plus tard celui du calculateur « Motronic » MLI.0 qui préfigure la gestion centralisée du moteur par calculateur électronique embarqué. Le développement de l'informatique est aussi responsable de l'évolution de la 911, à l'usine ou le dimanche, sur les pistes. Quand, en 1998, est mise sur le marché la 911-996 avec son moteur refroidi par eau, un grand frisson parcourt le monde des Porscheistes. Défiant la tradition, la société Porsche AG a franchi une étape, qui pour beaucoup

signifiait une coup de canif à l'ADN de la 911, une rature au contrat. Ce n'était pas le premier. Le premier schisme fondamental vint en 1989 avec la 964 et sa transmission intégrale qui a mis fin à la réputation de survieuse de la 911. La voiture des durs pouvait être conduite par sa propre belle-mère. Le temps des machos à pantalon « pattes d'eph' », ceux qui ont assuré la pérennité de la voiture de sport, a pris fin avec la 911 à quatre roues motrices. Une étape sociologique fut franchie avec cette génération-là. Qui ose dire désormais que les 911 sont des voitures d'hommes ? En modifiant les caractéristiques historiques de son modèle-phare, la firme allemande a redéfini les contours de plusieurs choses la concernant. Son image publique est toujours sportive mais plus sophistiquée. Sa gamme élargie bénéficie de la nouvelle image. Son marché captif s'est agrandi et génère une flotte de véhicules de seconde main plus importante qu'auparavant, permettant une accession moins coûteuse à l'univers 911.

50 années séparent ces deux images. À gauche le prototype de la 911, la 901-1. À droite, la 911-991. Il aura fallu moins de temps pour que la passagère, à gauche, prenne le volant, à droite. Mais c'est là un beau témoignage de l'évolution de la 911 et ... de celle des mœurs de la société humaine. Et automobiliste.



2013



lution, et le moteur de l'évolution adaptative est la sélection naturelle. »

Charles Darwin (*De l'origine des espèces*. 1859)

Chez Porsche, où la philosophie conceptuelle est demeurée cohérente au fil des ans, la théorie darwinienne est parfaitement illustrée dans l'évolution de la 911. La 911 descend de la T7 qui descend de la 356 qui descend de la Type 64 qui descend de la Volkswagen qui descend de la KdF-Wagen... Repartant dans l'autre sens, il est désormais tenu comme acquis que la génération suivante de 911 à sortir des usines de Zuffenhausen sera mieux adaptée à son environnement sinon supérieure à la génération précédente.

Aussi, les caractéristiques de l'environnement automobile se sont simplifiées au cours des décennies tandis que la gamme des 911 s'est spécialisée dans l'expression de ses gènes. Trois forces sont à l'œuvre dont la concurrence, les performances, le marché (largement américain...), trois forces qui parfois s'opposent à la stratégie de l'entreprise allemande mais qui lui ont permis d'évoluer, ces cinquante dernières années. C'est un système quasi biologique où les marges d'erreur peuvent s'amenuiser en phase avec la spécialisation des espèces. La 911 est née athlète et ses performances sont telles. La grande force de l'équipe Porsche est d'avoir toujours su développer des athlètes polyvalentes ou des super-athlètes mais qui toutes portent les mêmes gènes.

Ferry Porsche, son concepteur, avait décrit à posteriori les qualités de la 911 : « La 911 est la seule voiture avec laquelle on peut participer à un safari africain avant de disputer les 24 Heures du Mans, puis se rendre au théâtre et, enfin,

circuler dans les rues de New York. » Pas la même 911, certes, mais on peut, plus que jamais, tout faire en 911. La branche des moteurs à l'avant Porsche est désormais éteinte. Elle n'a pas dominé celle des moteurs à l'arrière que l'on croyait pourtant incapable d'affronter l'épreuve du temps. D'autres branches de la famille ont vu le jour et sont aujourd'hui en expansion. Elles ont surpris à leur naissance et surprennent autant par leur vigueur. De l'aveu des dirigeants de Porsche AG, chacune de ces familles portent en elles une partie des gènes de la 911. C'est à la fois un hommage rendu à la fondatrice et l'expression d'une grande sagesse entrepreneuriale. Dans chaque machine qui porte le badge aux couleurs du Wuttemberg bat le cœur de la 911. La 911 qui, durant ces cinquante dernières années, a créé sa légende qu'elle a transformée en mythe. Avec le concours bienveillant des générations de passionnés dont vous faites partie. Pour Porsche comme pour nous tous, la 911 c'est vraiment une histoire de famille.

911 50
50 Jahre Porsche 911 – Tradition Zukunft

**Le musée Porsche célébrera
en outre l'anniversaire
« 50 Jahre Porsche 911 »**

(à traduire par « 50 ans de Porsche 911 ») avec une grande exposition spéciale qui se tiendra du 4 juin au 29 septembre 2013 et reviendra sur l'histoire et le développement de la « Onze ». L'éditeur maison « Edition Porsche Museum » publiera également au printemps un ouvrage anniversaire intitulé *911x911*.

Sommaire

A silver Porsche Cayman is parked on a dirt path. In the background, there is a concrete bridge with multiple spans and support pillars. The car is positioned in the middle ground, facing slightly to the left. The foreground shows some wooden posts and a body of water. The sky is clear and blue.

30

991 à vendre
avec vue sur la baie

N°1

Juillet-Août 2013

Rubriques

- 08 **Shopping**
Pour elle et lui
- 12 **News**
- 18 **Nouveautés**
Les autres Porsche

Sujets

- 20 **911 GT3 Révolution**
La nouvelle 991 GT3
- 30 **TechArt 991**
- 38 **35 ans de Ruf turbos**
- 46 **Ruf CTR2 Sport**
- 54 **964 contre 996**
- 64 **A la défense du M96**
- 70 **Le Guide**
997 Carrera 4S
- 78 **Magnus Walker**
STR 2.1972
- 94 **Brown Bomber**
- 102 **Moving up**
- 110 **Time Travellers**
Old Timer Nürburgring 2012
- 116 **Racing Cars n°1:**
La 911R
- 120 **Interview**
Hans-Joachim Stuck
- 124 **Petit Le Mans, USA**
- 128 **Une collection parfaite**
- 134 **Opinion**
- 135 **Porsche Design Fashion Collection**
- 138 **Concession**
Centre Porsche Clermont-Ferrand
- 142 **Vivre la Légende**
Vos témoignages



20



38

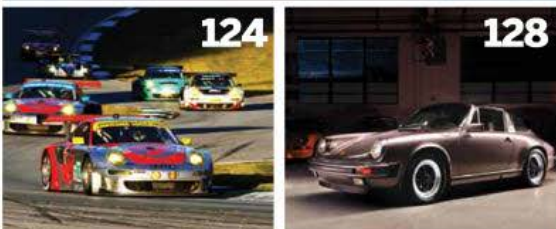


54

64



78



124

128

La bande-son

du numéro

ROB DICKINSON

FRESH WINE FOR THE HORSES

Pour ce numéro 1, nous avons sélectionné l'album de Rob Dickinson "Fresh wine for the horses". Mélodies riches et tranquilles, sonorités folk, balades acoustiques pour 4 roues composent cet album. Rob Dickinson, le patron de Singer Design Vehicle, est également un musicien. On peut retrouver les fruits de son autre passion, la 911, dans les pages de ce numéro avec l'article Brown Bomber. Dans la chanson *The Night*, on entend une voiture ? une moto ? qui s'éloigne... Il y en a pour tous les goûts.

Certes, le bruit du flat 6 est suffisamment envoûtant pour qu'il suffise à régaler les oreilles de son pilote. Mais la route est parfois comme un film et quoi de mieux qu'une bande-son ?

LE STYLE POUR **ELLE** ET **LUI**

L'esprit du Golfe

En attendant le retour de Porsche aux 24H du Mans 2014, voilà quelques objets sympas pour se remettre dans l'esprit des 70's quand Gulf affichait sa marque et ses couleurs sur la 917. Avec Steve McQueen au volant.



■ Les boutons de manchettes. **190 €** ■ Le porte-clés. **175 €** ■ Le sac polochon en nylon noir et bande Gulf. **85 €** ■ La housse de protection tablette et laptop en nylon noir et bande Gulf à fermeture étanche : pour modèle 11 pouces et tablette. **35 €** ; pour modèle 13 pouces. **45 €** et 15 pouces. **49 €**.

www.gulf-continentalracing.com/fr/

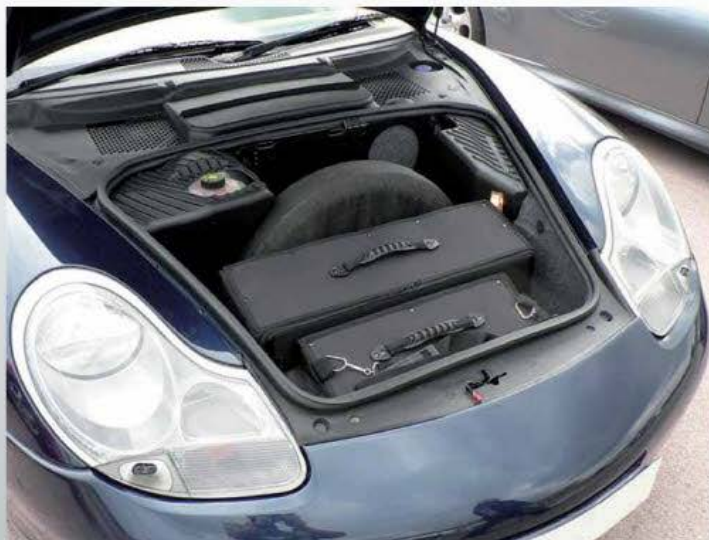
Super chrono



Présentée au Salon de Genève 2013, la montre Manual Earth Special Edition TECHART réalisée par la société Armin Strom est une aventure hors-ligue du célèbre préparateur allemand. C'est une grande première dans le monde de l'orfèvrerie mais la philosophie de TECHART est présente dans cette série limitée. Animée par un mécanisme de 112 pièces montées sur 20 rubis, la face de la montre présente ses rouages et affiche un cadran décentré. Le bracelet est en cuir de crocodile avec une sous-face orange.

TECHART Armin Strom.
12 760 €

www.techart.de



Un jeu ajusté

Voilà deux jeux de bagages aussi ajustés que possible aux gabarits des 996 et 997. Pas de perte de place pour ces valises disponibles en plusieurs couleurs, burgundy, rouge, british racing green, bleu pâle, bleu marine, noir ou gris. Faites sur mesure en Angleterre et disponibles sous 6 à 8 semaines. Et à l'arrière de la 996, les valises profilées prennent une petite place pour un volume maximum. Ingénieurs. Contactez la boutique pour l'expédition en France.

www.retroclassicarparts.com

STYLE POUR **LUI**

Porsche Design Sport

Porsche Design Sport est la ligne de vêtements de sport de luxe née de la collaboration entre la marque Adidas et Porsche Design. Initialement lancée en 2006, la collection Porsche Design Sport marie l'excellence de la fabrication à un style raffiné pour les hommes élégants qui apprécient la marque

Porsche et son style de vie. La gamme utilise les technologies les plus avancées de l'industrie de concert avec des matériaux exclusifs de luxe, montés dans le soin du détail et d'une fabrication sans défauts. La collection Porsche Design Sport est disponible dans plus de 250 magasins Porsche Design à travers le monde, dans les Adidas Concept Stores, et dans les grands magasins haut de gamme et points de vente exclusifs.

www.adidas.fr/porsche_design_sport



Pour l'été 2013, la collection propose ces vêtements sophistiqués et légers

- Ceinture Hook 150 €
- Core Cargo Short 140 €
- Chaussure Formation ELSw 290 €
- Chaussure Run ECR 260 €



Porsche AG

Les nouvelles
de la firme



Porsche booste ses ventes en Avril 2013

En dépit de la crise, Porsche AG a enregistré un bon début de printemps : en avril plus de 15 200 clients dans le monde ont été ravis de prendre livraison de leur nouvelle voiture de sport. Cela équivaut à une augmentation de 21% par rapport à avril 2012. Au cours des quatre premiers mois de l'année, le

fabricant de voitures de sport a livré 52 241 véhicules - un cinquième de plus que durant la même période l'an dernier. « Avec nos produits populaires partout sur la planète et des ventes qui se répartissent mieux à l'international, nous avons pu générer de la croissance en Avril », a souligné Bernhard Maier, membre du Conseil exécutif des Ventes et du Marketing de la société Dr. Ing h.c. F. Porsche AG. « Néanmoins, nous surveillons très attentivement les fluctuations du marché et nous continuons à faire preuve de prudence. »

La demande continue d'être forte: Porsche a réalisé une croissance en Avril dans chaque région. Le modèle qui montre la voie ce mois-ci est une fois de plus le Cayenne: 7.536 des SUV ont été remis aux clients - un quart de plus en comparaison avec la même période l'an dernier. La 911 de la génération actuelle gagne deux nouveaux membres de la famille en septembre, la 911 Turbo et la 911 Turbo S. Jusqu'à présent cette année, les ventes de la voiture de sport emblématique dépassent déjà 10.000 exemplaires. Depuis 1963, le nombre total de 911 produites est de plus de 840.000 voitures - deux tiers d'entre elles roulent encore sur les routes du monde entier.

Plaquettes colorées

EBC Brakes est connu pour la qualité de ses composants de freins et ses garnitures Bluestuff et Yellowstuff, aux supports colorés et supportant des frictions élevées. Sa série sans graphite développée en 2012, la EBC Redstuff produit moins de poussières et supporte des pressions et des frictions supérieures (900°) pour un usage routier intensif. Aujourd'hui, EBC propose des garnitures réservées au circuit, les Orangestuff. Elles sont plus agressives et mordantes pour un freinage supérieur. EBC Redstuff

Disponibles chez Orea, www.passionautofrance.com ou à www.automotostop.com



100 000 Panameras sur les routes du monde



La 100 000^e Panamera est sortie de la chaîne à Leipzig. La décision qui, en 2009, a conduit à un tel succès est aujourd'hui à l'honneur de Porsche. La gageure de produire une voiture de sports à 4 portes s'est transformée en une aventure aux nombreux rebondissements. « Dans 120 pays autour du globe, les conducteurs de Panamera sont au volant d'une voiture "Made in Leipzig" qui porte bien haut les couleurs et la qualité de notre marque » affirme fièrement Siegfried Bülow, Président du Conseil d'Administration de Porsche Leipzig GmbH. Le véhicule, développé à Weissach et construit à Leipzig illustre parfaitement la qualité de la coordination entre les différents sites de la société Porsche.

La nouvelle aventure Panamera, la Panamera S E-Hybrid est pionnière dans sa catégorie des véhicules de luxe. Personnalisable à souhait avec 1500 combinaisons de couleurs, elle demeure une Gran Turismo, accélère de 0 à 100 km/h en juste 5,5 secondes et atteint la vitesse de 270 km/h... en consommant 4,4 l de carburant en moyenne de conduite routière. Voir page 18.

Wolfgang Porsche a également célébré son anniversaire



Né une vingtaine d'années avant la présentation de la 901 au IAA de Francfort en 1963, Wolfgang Porsche, président du Conseil de Surveillance du olding Porsche et de Porsche A.G. vient de célébrer son 70^e anniversaire, le 10 mai. Petit-fils de Ferdinand Porsche et fils de Ferry Porsche, le fondateur de la marque automobile de voitures de sports, le Dr Wolfgang Porsche (doctorat en International Business en 1973) est le représentant de la famille fondatrice au sein des affaires du groupe qui porte son nom. Ce faisant, il apporte une forme de continuité historique à l'entreprise qui a su traverser les siècles avec succès.

Participant à la stratégie du groupe durant les 35 dernières années avant de prendre la tête du Conseil de Surveillance, Wolfgang Porsche a un parcours professionnel aussi éclectique que le sont ses passions. Diplômé de chaudronnerie et de business, passionné de voitures et propriétaires d'une ferme laitière bio, c'est un grand chasseur et un fin collectionneur de voitures anciennes. Importateur des motos Yamaha dans les années 1970 en Autriche, il a également travaillé pour Daimler-Benz AG à Stuttgart.

Nous lui disons avec un peu de retard: « Alles Gute zum Geburtstag, Herr Doktor! »

Motorsport

Actualités
du sport
automobile



3 cm de moins pour la 993

Ces ressorts progressifs pré-contraints autorisent une garde au sol plus basse de 30 mm sur votre 993. Le centre de gravité plus bas ne dégrade en rien le confort et permet un meilleur contrôle de la voiture tout en lui conférant une allure plus sportive. Disponible en boutiques de pièces performance. Eibach Pro-Kit www.eibach.com



Un pot Titanesque Quicksilver Titan

La société propose un nouveau système d'échappements Titan (en titane) pour les 997 Gen 2 Turbo, GT2 and GT2 RS. D'un poids réduit de moitié (2,7 kg) et avec un son plus envoûtant dans les hauts régimes (+8-10db), ces échappements se montent sur les supports d'origine et permettent de conserver le catalyseur. Fabriqués à la main. Garantis 25 ans. www.quicksilverexhausts.com

Mille Miglia en 356

Hans Joachim Stuck aura encore représenté Porsche, cette fois dans l'édition 2013 de la Mille Miglia, la course historique des 1600 kilomètres entre Brescia et Rome. Deux voitures ont été engagées, une 550 Spyder et un coupé 356. La légende des 24 Heures du Mans, au volant de la 356 de 1954, connue également sous le nom de «Knickscheibe» (pare-brise couché), terminera à la 119^e place. La météo, instable, aura marqué l'épreuve de 2013 et c'est souvent sous des trombes d'eau que les participants de cette course historique auront vaillamment combattu tant les éléments que les autres pilotes. L'Argentin Juan Tonconogy et son co-pilote Guillermo Beriss au volant d'une Bugatti Type 40 de 1927 remportent l'édition de cette année.



Festival Goodwood

Le Festival of Speed de Goodwood (GB) qui se tiendra du 12 au 14 juillet mettra la Porsche 911 à l'honneur à l'occasion du 50^e anniversaire de la voiture de sports la plus populaire du monde. Afin de marquer l'événement, une sculpture inspirée de la 911 sera présentée devant Goodwood House. Une parade de modèles des 7 générations de la 911, de route et de course, se déroulera 2 fois par jour durant ce week-end estival sur la piste de course de côte de Goodwood. La Porsche 911 a fait partie intégrale des éditions du Festival de ces 20 dernières années, que se soit en action sur la piste ou au repos dans le cadre du concours «Style et Luxe» sponsorisé par Cartier. Cette année encore, le programme sera très complet et comprendra de nombreux rendez-vous: la célèbre course de côte, des expositions de véhicules, le Michelin Supercar Run, une présentation de motos de course, des exhibitions aériennes, etc. Tickets et informations disponibles sur: www.goodwood.co.uk

Batterie super-light Ballistic Evo 2.

Les batteries de Ballistic Performance Components en Lithium-Ion sont plus petites, plus légères, plus puissantes et possèdent une durée de vie 2 fois supérieure aux batteries au plomb. Conçues et fabriquées aux USA, leur poids plume est de 1,6 kg et elles sont opérationnelles de -18° à 60°. www.racecarbattery.co.uk



Des amortisseurs hi-tech contrôlés par iPhone



La société allemande KW automotive a développé une solution pour agir sur le comportement routier des 991 par programmation électronique au moyen d'une application iPhone. Cette innovation remplace le Porsche Active Suspension Management (PASM) et l'optionnel Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) et autorise l'ajustement indépendant de la suspension. 3 modes de conduites «Comfort», «Sport» et «Sport+» sont proposés ainsi que 5 configurations individuelles d'amortissements programmables par iPhone et que l'on peut partager par e-mail. Le système KW DDC ECU coilover kit nécessite un module W-LAN pour fonctionner. www.kwsuspensions.com



Porsche Mobil 1 Supercup



Première sortie de la course pour la nouvelle 911 GT3 Cup et Sébastien Loeb.

À l'ouverture de la saison de la Porsche Mobil 1 Supercup, le 12 mai à Barcelone, les fans de sports mécaniques ont eu le plaisir d'assister à la première course de la nouvelle Porsche 911 GT3 Cup et à l'apparition de Sébastien Loeb, neuf fois champion du Monde de Rallye. Le Français a conduit la Porsche d'usine dans la légendaire livrée Martini Racing. Martini est le nouveau partenaire pour les événements VIP de Porsche Motorsport. «La concurrence dans la coupe des meilleures marques du monde est un défi très spécial pour moi», dit Sébastien Loeb qui, avec 78 victoires en Championnat de Monde de Rallye, est sans doute le plus grand sportif automobile d'aujourd'hui.

La Porsche 911 GT3 Cup de 460 ch est la version compétition de la nouvelle 911 GT3 (type 991) et est basé sur la septième génération de la 911. Cette saison, la 911 Cup est conduite par onze équipes de huit pays dédiées à la Porsche Mobil 1 Supercup, un rendez-vous régulier dans le calendrier du sport automobile mondial depuis 1993. Huit événements avec un total de neuf courses composent le calendrier Porsche Mobil 1 Supercup 2013. Le Britannique Sean Edwards a gagné la première course de la saison suivi à 7.346 secondes par le Danois Nicki Thiim.

Michael Ammermüller (Allemagne) est monté sur la troisième marche du podium.

Sébastien Loeb a failli de peu se retrouver dans le peloton des dix premiers mais n'a ravi que la 11ème place. Il est clair qu'il faudra quelque temps au champion pour maîtriser la conduite en pack, une formule à laquelle le champion de rallye est peu habitué. Connaissant l'homme, la saison risque d'être passionnante.

Porsche Mobil 1 Supercup SAISON 2013

- 12/05. **Grand Prix d'Espagne**,
Barcelone
- 26/05. **Grand Prix de Monaco**,
Monte Carlo
- 30/06. **Grand Prix d'Angleterre**,
Silverstone
- 07/07. **Grand Prix d'Allemagne**,
Nürburgring
- 28/07. **Grand Prix de Hongrie**,
Budapest
- 25/08. **Grand Prix de Belgique**,
Spa-Francorchamps
- 08/09. **Grand Prix d'Italie**,
Monza
- 03/11. **Grand Prix de Abu Dhabi**,
Abu Dhabi



Romain Dumas, un pilote qui avance

Le jeune français de l'équipe Manthey Racing n'a pas joué de chance depuis le début de la saison 2013. Le week-end du 4 mai, dans le 2ème round de la saison WEC 2013, la meilleure nouvelle Porsche 911 RSR pilotée par le team Manthey Racing en classe GTE-Pro a terminé en cinquième place aux 6 Heures du circuit de Spa-Francorchamps. La course qui est considérée comme la dernière répétition avant les 24 Heures du Mans, assistait à la deuxième sortie publique de la 991 RSR. L'équipe de la voiture n° 92 aurait mérité de se placer sur le podium, la voiture de sécurité ayant contraint les pilotes à baisser le rythme, et perdant l'avantage au profit du leader qui avait déjà ravitaillé. Romain Dumas est convaincu du potentiel de la RSR : «Notre voiture se comportait parfaitement. Nous n'étions peut-être pas en position de l'emporter mais si n'y avait pas eu le drapeau jaune, nous aurions pris une des places du podium».

Le 20 mai, c'est avec une pluie battante et du brouillard qui ont contraint le directeur de piste à interrompre durant plus de 9 heures la formidable course des 24 Heures du Nürburgring que la 911 GT3 RSR de l'équipe de Manthey a emporté la septième place. Pourtant placée en deuxième position après le départ à 17h, la 911 jaune de Timo Bernhard, Marc Lieb et Romain Dumas a perdu son leadership sur un mauvais choix de pneus à la reprise de course et a subi une avarie de boîte qui lui a coûté 3 tours. Les équipes privées ont pris la main avant de remporter la course.

On le voit, les circonstances sont parfois de nature capricieuse. La saison des courses ne fait que commencer et le jeune Français a d'autres occasions de prouver son talent au sein de l'équipe Porsche. À commencer par le Mans en juillet de cette année. Et en 2014 au volant du prototype LMP1 avec Timo Bernhard pour le grand retour de Porsche sur le circuit mancheau.

On pourra retrouver Romain Dumas dans le prochain numéro pour une présentation de sa récente course de côte de Pikes Peak, aux USA.



La nouvelle 991

Par **Thomas Schenk**
Photos **Porsche AG**



La nouvelle est tombée le 3 mai dernier, la vénérable 911 Turbo était de retour. La génération 991 ne déroge pas à la règle et propose aux amateurs un concentré de ce que Porsche fait de plus exclusif, tant sur le plan du raffinement que sur le plan technologique.

Attardons-nous tout d'abord sur quelques chiffres. La 991 Turbo voit sa puissance portée à 520ch au régime maximal de 6500 tours/min (contre 500ch auparavant), et même 560ch à 6750 tours/min pour la Turbo S. Porsche met comme toujours l'accent sur les technologies de pointe embarquées par cette nouvelle mouture : sa majesté Turbo sera donc équipée de roues arrières directrices ayant un angle de rotation maximal de 3°. Ce qui aura pour effet de rendre l'auto nettement plus agile et facile à piloter. Le constructeur annonce également des performances plus qu'honorables : 0 à 100 km/h en 3.4S et 315 km/h en pointe pour la Turbo, 0 à 100 km/h en 3.1S et 318 km/h en pointe pour la Turbo S. Soulignons le fait que la Carrera GT abattait le 0 à 100 en 3.8 secondes, c'est dire à quel point la Turbo S repousse les limites. Bien d'autres chiffres pourraient être évoqués mais les nouveautés sont, à mon sens, ailleurs.

Les deux Turbo sortent en même temps

La première, et non des moindres, n'aura sans doute échappé à personne : la Turbo et la Turbo S sont, pour la première fois dans l'histoire de la marque, lancées en même temps. Les puristes s'en offusqueront probablement, mais ce n'est

que le résultat de la plus évidente logique. En effet, depuis 1984, l'appellation Turbo S fut réservée aux éditions limitées de la Turbo, plus puissantes, mieux équipées, plus exclusives. Elles faisaient souvent office de chant du cygne de chaque génération de Turbo, et ce jusqu'à la 996 Turbo S qui mit fin à la tradition des éditions limitées. Enfin, bien que lancée tardivement, la 997 Turbo S embarquait son habituel lot d'équipements supplémentaires, mais mettait véritablement fin à la notion, même officieuse, d'édition limitée. Présentée certes comme une bonne affaire dans la mesure où elle embarquait un lot considérable d'équipements à un tarif légèrement avantageux, elle fut néanmoins produite en un nombre conséquent d'exemplaires. De fait, l'étape suivante consistait à présenter les Turbo et Turbo S simultanément, tout comme Porsche a l'habitude de présenter les Carrera et Carrera S lors d'une même présentation presse. Je ne vois aucune raison de m'offusquer d'une telle décision. Les éditions limitées sont souvent une opportunité pour Porsche de présenter de nouvelles idées ou de réintroduire certains équipements afin de jauger la réaction des amateurs, l'étape suivante étant de répliquer le processus à plus grande échelle si l'édition limitée



Turbo



« La nouvelle 991 Turbo est allée puiser dans son passé des valeurs sûres et des arguments percutants »

a connu le succès. L'aileron en queue de canard relancé avec la Sport Classic est désormais une option figurant dans le catalogue. Et lorsque l'on voit l'euphorie qu'a suscitée la 997 Speedster, je ne serai pas surpris le moins du monde lorsque Porsche lancera la 991 Speedster. Cela pour dire que la Turbo S en grande série n'est pas une hérésie, mais la suite logique de l'histoire.

La Turbo S, référence absolue des 911 ?

Et force est de l'admettre, quel coup de force de l'équipe en charge du marketing ! Analysons un instant le phénomène similaire avec la gamme Carrera. Je ne possède pas le chiffre exact, mais près de 70% des 911 vendues dans la gamme « classique » sont des Carrera S ou des Carrera 4S, c'est-à-dire celles équipées du plus gros moteur. Vendues plus chères, donc plus rentables. Et devinez qui est en passe de devenir la nouvelle référence absolue de la gamme 911 ? La Turbo S, bien entendu, et je ne serais pas surpris que 70% des Turbo vendues soient à l'avenir des Turbo S. Et une fois de plus, plus chères donc plus rentables. Porsche a encore réussi à développer sa gamme en créant une nouvelle référence absolue, et que les puristes se rassurent, le constructeur trouvera toujours une excellente occasion de présenter une édition limitée en hommage à tel ou tel modèle. Laissez-moi vous proposer une édition hommage à la Carrera Turbo RSR, gonflée

à 600ch, allégée d'une trentaine de kilos et parée d'une robe grise à la livrée Martini Racing, même si cela conviendrait mieux à la GT2...

Mais les petites fées du marketing ne se sont pas arrêtées en si bon chemin. Il leur est venu une autre idée qui devrait, celle-ci, faire chavirer le petit cœur des porschistes. La 991 Turbo marque le grand retour des ailes arrière ultra larges ! C'était une tradition depuis la toute première 911 Turbo 3.0 en 1975, la Turbo arborait des ailes arrière considérablement élargies, lui conférant une agressivité stylistique qui fit une partie de la réputation de la Turbo. Or, depuis la génération 996, ces ailes élargies se firent plus discrètes, du fait d'une meilleure intégration à la carrosserie. Ainsi, la 997 Turbo se voyait élargie de près de 44 mm par rapport à une 997 Carrera, soit la même largeur qu'une Carrera 4, en toute discrétion. Qu'en est-il cette fois-ci ? La 991 Carrera 4 est toujours élargie de 44 mm par rapport à la 991 Carrera. Quant à la Turbo, ses hanches s'élargissent de 28 mm supplémentaires, signant de fait le retour du style monstrueux - au sens noble du terme - de la Turbo. Voilà un argument qui saura convaincre les porschistes !

Les bonnes fées du marketing

La nouvelle 991 Turbo est allée puiser dans son passé des valeurs sûres et des arguments percutants, faisant d'elle, plus que jamais, une

référence stylistique et mécanique. Les bonnes fées du marketing se sont penchées longuement sur son berceau, lui garantissant une brillante destinée commerciale, à la hauteur de sa légende. La Turbo est donc une enfant bien née. Toujours plus performante, toujours plus raffinée, toujours plus exclusive, elle est promise à un grand succès commercial. Est-ce pour autant que la Turbo se limite à un simple cas d'école de marketing ? Assurément, non.

Car la Turbo se doit également d'être le fleuron technologique de la gamme, et chaque génération a apporté son lot de nouveautés techniques remarquables. La 997 Turbo première du nom fit parler d'elle grâce à ses Turbos à Géométrie Variable (le fameux VTG), permettant une plus grande facilité d'utilisation quel que soit le régime moteur. La seconde inaugura les supports dynamiques de moteur, permettant de limiter les mouvements du moteur dans les virages et garantissant une plus grande stabilité de l'auto. La grande nouveauté que la nouvelle Turbo a l'honneur d'être, c'est le système Porsche Active Aerodynamics (appelé PAA). Rien de bien fascinant au premier abord. En effet, ayant d'abord jeté un regard distrait aux nouvelles caractéristiques de cette nouvelle mouture, je suis même passé à côté de cette nouveauté, jusqu'à ce que je me décide à regarder la vidéo de lancement de la Turbo. Ce fut à ce moment que se produisit l'effet waouh. Qu'y avait-il de si fascinant ? Eh bien, la nouvelle Turbo, grâce à ce nouveau système, est équipée d'un aileron rétractable à l'arrière, mais également d'un levre rétractable à l'avant de l'auto, dissimulée à l'arrêt sous le bouclier avant. En somme, la 991 Turbo sera équipée d'un petit aileron rétractable à l'arrière, et surtout d'un petit aileron rétractable à l'avant. Et ça, c'est vraiment trop cool ! A n'en pas douter, la levre avant rétractable est LE détail qui tue. Dans les faits, le PAA est donc constitué de ces deux appendices aérodynamiques fonctionnant en simultané, avec trois positions différentes. La première, « Start », permet une conduite en ville ou au ralenti, les deux appendices sont donc repliés. La deuxième, « Speed », voit les deux ailerons se déployer partiellement à partir de 120 km/h, correspondant peu ou prou à une conduite sur autoroute ; le but étant d'accroître la stabilité de l'auto et de réduire sa résistance à l'air. Enfin, la dernière position baptisée « Performance » est destinée à une utilisation à très haute vitesse ou sur circuit, où l'auto réclamera un maximum de stabilité. A cet effet, les deux appendices aérodynamiques sont



« La Turbo S incarne le couronnement de la gamme 911. La plus puissante, la plus rapide. »

Spécifications

911 Turbo (2013)

Moteur

Cylindrée: 3,8 litres

Compression: 9,8:1

Puissance : 520 ch à 6.000-6.500tr/min (Turbo S – 560 ch à 6.500-6.750tr/min)

Couple maximum: 660Nm (Turbo S – 700Nm)

Transmission : Sept rapports automatiques PDK avec PTM

Suspension

Avant : MacPherson; bras longitudinaux et amortisseurs; ressorts cylindriques avec cartouche interne

Arrière: Bras multiples; amortisseurs; ressorts cylindriques avec cartouche interne; roues arrière actives directionnelles

Roues & pneus

J20-pouces en alliage devant et derrière, écrou central sur la Turbo S

Dimensions

Longueur: 4 506 mm

Largeur : 1 808 mm

Poids: 1.595kg (*S 1.605kg)

Performance

0-100 km/h : 3,4 sec, 3,2 sec dans la Sport Plus. (Turbo S – 3,1 sec)

Vitesse maxi : 318 km/h

complètement déployés : l'aileron arrière s'incline de 15 degrés supplémentaires, tandis que la lèvre avant laisse alors apparaître le sigle « Turbo », ou « Turbo S » selon le modèle. La reine des autoroutes promet d'être indétrônable.

Opinions et sentences mêlées

Parfaite la nouvelle 911 Turbo ? Quasiment. Car sur sa copie parfaite, il y a néanmoins une petite tache d'encre. En l'occurrence, la Turbo S souffre d'un petit raté. En effet, la 911 Turbo S a toujours été l'occasion de faire de la Turbo une sorte de Super Turbo, avec un style à couper le souffle, comme les 930 Turbo S Slantnose de 1984 cherchant à évoquer la déjà mythique 935, ou encore la 993 Turbo S, plus menaçante encore avec ses ouïes latérales et son aileron bi-plan. La 996 Turbo S s'était convertie à la discrétion en ne proposant comme véritable signe distinctif que des jantes peintes en Argent GT métallisé. Quant à la 997 Turbo S, elle semblait enterrer définitivement l'ère des petits détails qui transfiguraient la Turbo S. Tout au plus proposait elle en série des jantes à écrou central, mais dont la Turbo conventionnelle pouvait bénéficier en option.

Et cette fois-ci, rien ne change... La Turbo S aura une nouvelle fois le privilège des jantes à écrou central, ainsi que des freins PCCB (Porsche Ceramic Composite Brakes) en carbone-céramique de série, mais l'ensemble de

ces équipements sera bien entendu disponible en option sur la Turbo. Lorsque l'on voit à quel point la GT3 RS se démarque de sa petite sœur GT3, il y a tout de même de quoi être un peu déçu. D'aucuns objecteront que contrairement à la GT3, la Turbo n'incarne pas le délire, mais la majesté, la force tranquille, ce qui implique la discrétion. Cela est vrai, mais Turbo S signifie tout de même « Turbo gonflée aux amphétamines », la modestie n'est donc pas de mise.

Chère équipe...

Chère équipe en charge du marketing, c'est à vous que ce dernier paragraphe s'adresse en particulier. La Turbo S incarne le couronnement de la gamme 911. La plus puissante, la plus rapide. Le roi est toujours reconnaissable à la couronne qu'il porte, afin de ne pas être confondu avec un prince de second rang. La Turbo S se doit de transfigurer la 911 Turbo, et ce grâce à quelques petits signes distinctifs. Alors n'hésitez pas, pour la prochaine génération, à la doter d'ouïes latérales et d'un appendice aérodynamique avant en carbone, offrez-lui un logo « S » peint sur le bas de chaque flanc, et poussez même la folie jusqu'à la parer de légères extensions d'ailerons avant. De menus détails qui permettront à la Turbo S, enfin, de montrer les dents.

Retrouvez les chroniques de Thomas Schenk sur <http://906chronicles.com/> et sur Facebook

Total High Tech

le meilleur de l'électronique embarquée pour votre 911 !

Par **Alexandre Boillod-Cerneux**
Photos **DR**



Parrot Asteroid Smart

Ajoutez des services connectés à votre autoradio

Spécialiste du Bluetooth, Parrot présente un nouvel appareil révolutionnaire pour apporter des services Internet dans votre 911. Le système Asteroid Tablet se compose d'un écran tactile de 5 pouces à fixer sur le tableau de bord, d'un boîtier électronique à connecter sur l'autoradio d'origine et d'une commande au volant. Fonctionnant sous Android, ce système multimédia apporte un contrôle iPod/iPhone, le Bluetooth pour la téléphonie, la lecture de supports USB et SD pour la musique, et surtout de nombreuses applications. Pour se connecter au Net, l'Asteroid Smart peut utiliser une clé 3G ou la 3G de votre Smartphone. Les applications offrent un GPS, et de nombreux services en temps réel (information routière, parking, stations services, météo, Webradios, navigateur Internet, lecture des e-mails, etc. ...).
Infos : www.parrot.com/fr

Prix conseillé :
349 €

ABC Multimedia Systems CM-063RA

Un GPS parfaitement intégré



Les Porsche 911 n'ont pas le GPS, particulièrement les anciens modèles. Utiliser un navigateur portable est contraignant : installation et attente de démarrage à chaque départ, retrait à chaque stationnement, câble allume-cigare ... Voici un nouveau système qui solutionne toutes ces contraintes. Ce rétroviseur multimédia se monte à la place de celui d'origine, sur la fixation d'origine et tout son câblage est dissimulé. La partie gauche du rétro comporte un miroir classique de rétrovision, tandis que la partie droite reçoit un écran tactile de 4,3 pouces. Ce système possède un GPS avec cartographie européenne et TMC, un lecteur audio/vidéo via son lecteur SD, le Bluetooth avec téléchargement du répertoire téléphonique, et même une entrée pour caméra de recul. Grâce à son alimentation stabilisée, il est asservi à la clé de contact et démarre instantanément en mode GPS, lorsque l'on met la voiture en route. Autre gros avantage, la cartographie du GPS est parfaitement dans le champ de vision du conducteur, ainsi le conducteur se fait guider visuellement et oralement sans quitter la route des yeux.

Prix conseillé : **499 €**

www.facebook.com/abcmultimediasystems

Focal iBus 2.1

Améliorer le son facilement dans votre 911

Votre 911 n'a pas le système hi-fi haut de gamme, et le son manque de dynamisme et de grave ! Focal, grande marque française de hi-fi, a une solution simple pour améliorer le musicalité dans votre 911, et sans se lancer dans un montage compliqué. L'iBus 2.1 est un caisson de grave extraplat, que l'on peut glisser sous un siège ou par terre derrière un siège avant, puisque l'on monte rarement des passagers arrière dans une 911. Ce caisson intègre un subwoofer de 20 cm avec une amplification 75 Watts pour le grave, et un ampli 2 canaux de 2x55 Watts RMS pour les haut-parleurs avant. Ainsi, l'iBus 2.1 apportera une écoute plus dynamique que l'autoradio d'origine et surtout un meilleur rendement dans le grave. Grâce au faisceau fourni par Focal, ce système hi-fi est compatible avec l'autoradio d'origine. Une petite commande déportée permet de contrôler le niveau de grave en fonction de la musique écoutée. Un système très bien pensé pour se faire plaisir avec la vraie musique en voiture !

Prix conseillé : **389 €**

www.focal.com



Gefir OBD2 WiFi

Tout savoir sur votre moteur

Les ordinateurs de bord des voitures fournissent peu d'informations sur la mécanique d'une voiture, et pourtant sur une sportive, de nombreuses données sont importantes, surtout en usage intensif ! Depuis 2003 environ, toutes les voitures possèdent une prise diagnostique OBD2. L'interface WiFi Gefir se branche sur cette prise, et communique sans fil avec un iPhone. Grâce à une application comme Dash Command, on peut tout savoir sur sa mécanique : les codes erreur, les consommations de carburant, la température moteur, mais aussi celle du turbo, la pression d'huile, la vitesse, le débit d'air, ... bref, comme un vrai ordinateur pour voiture de course, ON SAIT TOUT SUR SON MOTEUR. Le système est très accessible et facile à utiliser. Pour ceux qui font du circuit, on peut même enregistrer ses « courses » pour voir si on améliore son temps au tour !

Prix conseillé : **499 €**

www.facebook.com/abcmultimediasystems

DAS DVBT M44

la TNT à votre autoradio

Beaucoup de Porsche 911 disposent d'un autoradio avec écran vidéo et GPS en plus des fonctions classiques comme la lecture CD, le Bluetooth ou la radio. Mais cet autoradio multimédia fait l'impasse sur les distractions vidéo. DASDVBT est une marque italienne spécialisée dans les tuners TNT. Le M44 a la particularité de pouvoir se brancher sur la source d'origine par fibre optique, via un câble spécifique pour Porsche. Ainsi, on ne fait aucune modification sur sa 911 pour ajouter la TNT. Le tuner TNT diffuse son image sur l'écran d'origine et peut être contrôlé par la commande au volant d'origine. Ce tuner haut de gamme utilise 4 antennes de pare-brise pour une réception parfaite, peut même diffuser les télépayantes comme Canal+ via son slot pour carte d'abonnement TV.

Prix conseillé : **934 €**

www.davicomellectronics.com

Le BOXSTER S. Grand cru 2013

Plus que jamais cette année, les modèles sportifs de la gamme Porsche semblent se mettre en ordre de marche derrière la 911, le vaisseau amiral de la flotte. Tant en performances qu'en lignes. Les nouveaux Boxster sont plus affirmés dans leurs traits et reprennent des éléments de vocabulaire graphique que l'on a découvert au fil des ans sur la grande sœur. Typés, musclés et séduisants, d'une finition exemplaire, les Boxster de la cuvée 2013 sont les grands gagnants sur le marché des cabriolets 2-places.



315 ch (232 kW) à 6 700 tr/min
0-100 km/h en 5,1 s
Vitesse maximale 279 km/h

Cycle mixte : 8,8 l/100 km*
Emission CO2 : 206 g/km*
Prix : 62 000 euros

Panamera GTS. Un chausson de 2 tonnes

Les performances de la GTS manquaient à la gamme, entre Panamera S et Panamera Turbo. Avec cette nouvelle déclinaison de la 4 portes sportive, c'est chose faite. Le confort de la berline de luxe n'est pas altéré au profit d'un intérieur typé sport et surtout, d'un surcroît de puissance. Le V8 atmosphérique délivre 430 ch à 6.700 trs/mn, distribués par



la boîte PDK 7-rapports qui gère la consommation au plus près. Sur la route, la suspension PASM et les options d'assistance à la tenue de route (PDCC et PTV) viennent compléter les qualités du châssis Sport et l'agrément de conduite. Avec sa voie arrière élargie de 5 mm, c'est un chausson en peau de panthère. Qui rugit dans les tours (zone rouge à 7.000 trs/mn!)

430 ch (316 kW) à 6.700 tr/min
0-100 km/h en 4,5 s
Vitesse maximale 282 km/h

Cycle mixte : 10,9 l/100 km*
Emission CO2 : 256 g/km*
Prix : 124 000 euros

CAYENNE S Diesel. Croisière de luxe

Le Cayenne S V8 Diesel est propulsé par un moteur étonnamment silencieux. En effet, la firme de Zuffenhausen a travaillé sur la réduction des bruits caractéristiques des claquements en rafale des moteurs diesel. La cartographie d'injection de ce bi-turbo TDI est revue et des silencieux spécifiques offrent un grondement



mélodieux. Souple et coupleux (850 Nm de 2.000 à 2.750 tr/mn) sa sobriété est renforcée par l'apport du système Stop&Start. Livré en jantes de 18 pouces, il peut être équipé de jantes qui vont jusqu'à 21 pouces. L'intérieur à la tonalité sportive (5 cadrans font face aux conducteurs...) propose une grande capacité d'emport grâce à la modularité de sa banquette arrière. Et si ses performances sont très légèrement inférieures à celle de la BMW X5 M50d, son autonomie, son confort et son prix lui offrent de sérieux atouts face à la concurrence.

430 ch (316 kW) à 6.700 tr/min
0-100 km/h en 4,5 s
Vitesse maximale 282 km/h

Cycle mixte : 10,9 l/100 km*
Emission CO2 : 256 g/km*
Prix : 124 000 euros



Une nouvelle race de CAYMAN



TECHART a posé sa touche personnelle sur le nouveau Cayman. Le saurien, déjà relooké dans sa nouvelle version devient irrésistible avec l'habillage que lui a taillé sur mesure le préparateur allemand de Leonberg. Le kit complet comprend le spoiler avant, les rétroviseurs bi-tons titane, les ailettes d'entrée d'air, le spoiler arrière en deux couleurs également, le diffuseur, les sorties de pots chromés noirs. On remarquera les superbes roues TECHART Formula III de 21 pouces et les étriers de freins orange. L'intérieur est également revu avec des éléments de portes, de sol, de fonds de compteurs et de contrôle. Avec ce kit, le coupé 2013 monte d'un cran en agressivité et en sportivité.

911 GT3



OPINION

Simon Lenton de Dove House Motor Co

« Avec de nouveaux moteur, transmission, carrosserie et châssis, la nouvelle 911 GT3 sera sans aucun doute une très bonne voiture. La PDK est une boîte de vitesses plus technique, plus rapide qu'une boîte manuelle, mais combien de puristes préféreraient plutôt une GT3 manuelle? D'autant que la boîte PDK est plus lourde, ce qui va sûrement contre l'éthique GT3. »

REVOLUTION

Un nouveau moteur à injection directe, une direction assistée électrique et pas de boîte manuelle : la nouvelle GT3 va t'elle trop loin ?

Par Richard Aucock
Photos Porsche AG



Plus de Mezger. Plus de boîte manuelle. Plus de direction hydraulique. Des gadgets. Une taille plus importante. Moins de consommation. Dire que la nouvelle 991 GT3 911 jette défi aux irréductibles puristes Porsche est un sous-entendu. À première vue, la nouvelle version n'aura pas la réputation de la plus pure de tous les 911GT3, mais creusez un peu et il n'y a pas que des mauvaises nouvelles. La nouvelle 991 GT3 produit 475 ch, à 9 000 tr/min et est de dix secondes plus rapide que l'ancienne sur le tour du Nürburgring. En dépit des protestations des puristes, Porsche clairement a fait quelque chose ici. Détails.

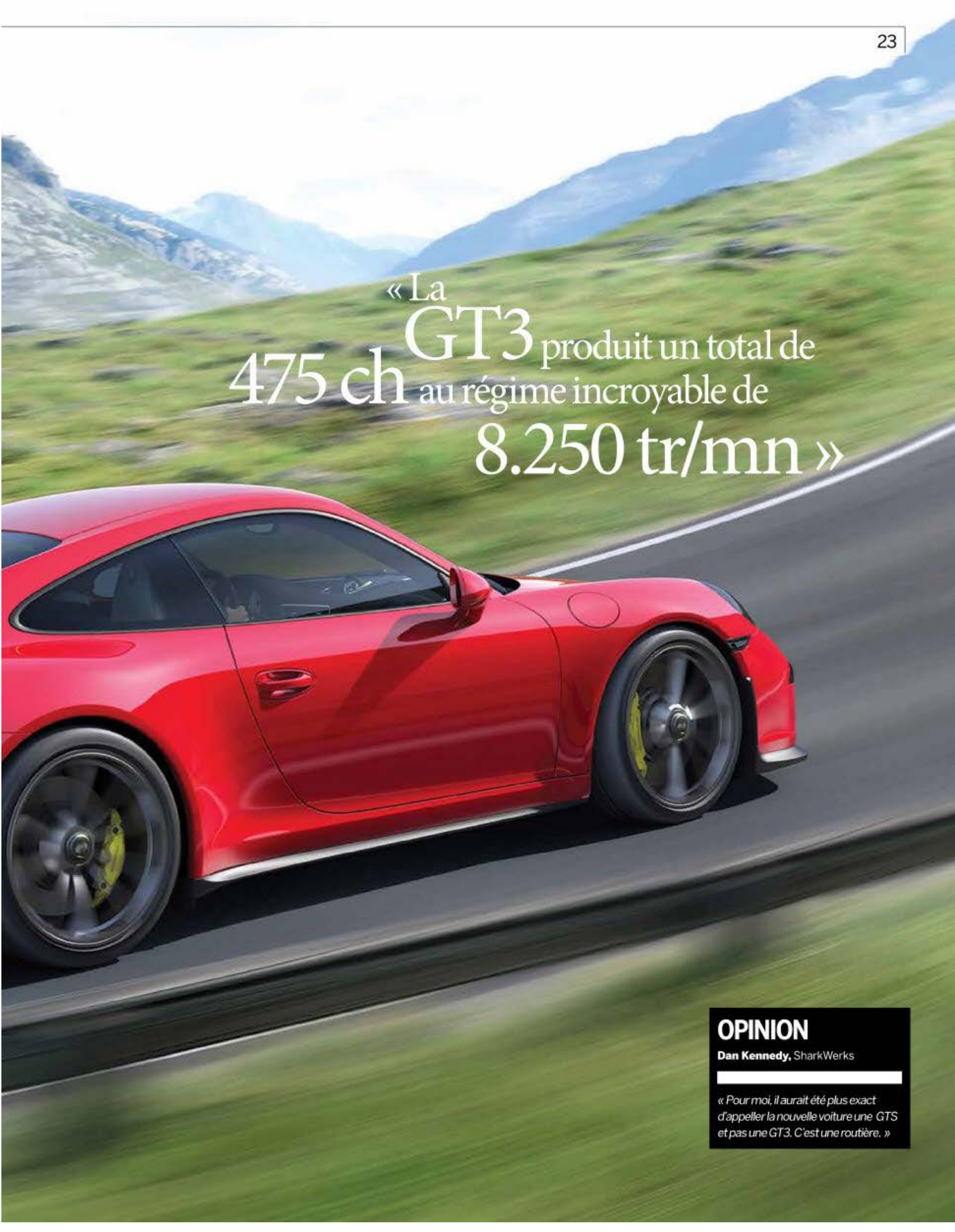
Le GT3 a été dévoilé à la veille du l'Automobile de Genève 2013. Ses technologies nouvelles ont été défendues par les pontes de Stuttgart en rang serrés pour marteler le message de la maison. C'est très bien, Porsche, mais une chose domine les premières réactions parmi la presse automobile et des experts : pourquoi la boîte PDK uniquement ? En fait, ce n'était pas une simple boîte PDK, nous a assuré Porsche. Elle a eu ses composantes mécaniques et sa technologie de contrôle « largement revue », a des volants et des engrenages qui l'allègent de deux kilos et elle offre un choix de sélection manuelle ou automatique. La sélection manuelle est soit par palettes au volant ou par le levier de vitesses avec la configuration « correcte », en avant pour rétrograder.

Tout cela est bien beau, mais ce n'est pas suffisant pour les puristes. Aussi Porsche dévoile son As : « palettes au neutre ». Tirez sur les deux palettes ensemble et les embrayages PDK sont ouverts, arrêtant le flux de puissance qui va du moteur à la transmission. Lâchez les et l'embrayage se ferme rapidement. Cette option est là pour mater le sous-virage, estime Porsche, mais permet également au conducteur de déstabiliser volontairement la voiture avec l'embrayage. À titre d'exemple, si vous voulez faire dériver l'arrière avec une boîte manuelle, vous pouvez débrayer, donner des gaz et faire glisser les pneus arrière en embrayant à nouveau. Vous ne pouvez pas faire cela dans une PDK normale, mais vous pouvez le faire avec la « palette au neutre » de la GT3. Vous pouvez également débrayer, grimper en tours comme vous l'entendez et puis passer le rapport. Cela rend une partie du contrôle qu'apprécient les conducteurs de pilotes de boîtes manuelles sans enlever un autre avantage de la PDK : les passages rapides.

Et avec cette GT3, Porsche parle vraiment de vitesse. La nouvelle GT3 est équipée d'une fonction « changement foudroyant », qui permet à la vitesse supérieure d'être engagée à une vitesse époustouflante. Avec des rapports sensiblement plus courts que sur la Carrera, la vitesse de pointe est atteinte en septième, tandis que le régime du moteur reste dans la plage de puissance maximale, même après la montée de rapports.

Porsche affirme qu'il n'y aura pas de boîte de vitesses manuelle à l'avenir. L'équipe de développement de la GT3 est trop petite et l'ingénierie d'une boîte manuelle n'est ni envisagée, ni autorisée. Il n'y aura jamais autre chose qu'une 991 GT3 PDK. Enervés ? Ne le soyez pas : les 911 de compétition de haut vol n'ont pas utilisé de boîtes de vitesses manuelles depuis des années - et cette voiture est une GT3, ainsi nommée pour ses liens directs avec le sport automobile.





« La
GT3 produit un total de
475 ch au régime incroyable de
8.250 tr/mn »

OPINION

Dan Kennedy, SharkWerks

« Pour moi, il aurait été plus exact d'appeler la nouvelle voiture une GTS et pas une GT3. C'est une routière. »

Le moteur auquel elle est boulonnée a également soulevé l'indignation. Il n'y a pas de « Mezger Six » parce que l'ancien moteur avait finalement atteint la fin de son potentiel de routière. Ce 3,8 litres est basé sur l'injection directe du 3,8 litres de la Carrera S, bien qu'il ne partage presque rien avec ce dernier. Il a des pistons forgés en aluminium, des bielles en titane forgées, des culasses « fondamentalement différentes » avec de plus grandes soupapes (creuses) qui travaillent dans des ports d'admission et d'échappement plus grands et des injecteurs à six trous à la place des injecteurs de vortex dans la Carrera, une pression d'injection directe de carburant qui grimpe à 200 bars et un contrôle de culbuteur de soupapes.

Garder une faible masse en action est fondamental pour la ligne rouge à 9000 tr/mn de la nouvelle GT3. C'est la seule manière de limiter le stress sur les chaînes du moteur, et c'est tellement « orienté course » que Porsche ne connaît pas d'autre voiture routière qui utilise un tel système. La lubrification est à carter sec, avec deux points d'aspiration supplémentaires à l'avant et à l'arrière du carter d'huile, pour s'assurer qu'il est bien huilé, tandis que le système de refroidissement des culasses a été revu.

Un total de 475 ch à 8.250 tr/mn combiné avec 440 Nm de couple à 6250 tr/mn donne une puissance de 125 ch au litre. C'est du sérieux, et ça aide la GT3 à plafonner à 315 km/h et effectuer un 0-à-100 en 3,5 secondes. Le moteur est aussi plus léger de 25 kg qu'auparavant, des kilos pourtant neutralisés par le poids supplémentaire de 30 kg de la boîte PDK.

Ca envoi vraiment du lourd. Et ça va s'entendre de loin, promet Porsche. Même le ralenti Mezger a été

volontairement conservé, et le bruit à 9000 tr/mn est censé être incroyable. L'ingénierie qui a été déployée ici semble être incroyable, en tout cas sur le papier. Un autre grand moteur Porsche en devenir? Nous verrons bien. Non seulement le moteur et la transmission sont tout nouveaux, mais le sont également la carrosserie et le châssis. Une autre première pour Porsche est l'introduction de la direction active des roues arrière. A la place des bras de contrôle normaux dans la suspension arrière, deux bras électromécaniques sont utilisés, braquant les roues arrière jusqu'à 1,5 degrés. Ça fonctionne en deux étapes. A une vitesse de 50 km/h ou en-dessous, le système oriente les roues arrière dans la direction opposée de l'avant. Cela réduit «virtuellement» l'empattement de la voiture d'environ 150 mm, ce qui la rend plus agile et facile à garer. Entre 50 et 80 km/h, il ne fait rien. Mais au-dessus de 80 km/h, il oriente les roues arrière dans la même direction que les roues avant. Non seulement cela signifie que les ordres de la direction sont passés beaucoup plus rapidement, mais cela aussi allonge «virtuellement» l'empattement de 500 mm, ce qui améliore la stabilité à haute vitesse. La voiture, en d'autres termes, répond plus rapidement, mais elle est aussi beaucoup plus stable, ce faisant. Porsche pense que ce système joue «un rôle déterminant» en faisant passer la GT3 plus rapidement autour du Nürburgring.

Ça n'a pas été une simple adjonction à un essieu arrière standard de Carrera. L'unité entière a été presque entièrement développée sur mesure pour la GT3, avec des supports de roues et moyeux de roues indépendants, plus un sous-châssis, des carters

latéraux et des bras forgés à partir d'un moulage d'aluminium creux. Le gain de poids ici équivalait à 3,9 kg - et l'axe est beaucoup plus solide qu'avant, en plus.

L'essieu arrière dispose également d'un gadget supplémentaire monté de façon standard - le Porsche Torque Vectoring Plus. Une fois de plus, il a été spécifiquement développé pour la GT3 et comprend un différentiel automatique de freinage commandé électroniquement qui offre la possibilité de freiner des roues arrière de manière sélective. À l'avant, il y a des roues indépendantes et des roulements et moyeux de roues élargis pour une meilleure stabilité et qu'un bras oscillant transversal nouvellement développé améliore encore. Les ressorts sont plus légers, comme le sont les cartouches : ils économisent 3 kg à eux seuls. Globalement, la nouvelle GT3 est plus basse de 30 mm par rapport à une Carrera mais, hé oui, bénéficie toujours des avantages de la suspension PASM dont sa prédécesseur a fait un si bon usage.

Oh, et la 991 GT3 n'est pas seulement de 13 % plus légère que jamais, l'utilisation extensive de l'aluminium, pour le toit et les ailes, le capot avant et les portes ainsi que des parties du plancher, contribue à améliorer la rigidité torsionnelle de 25%. Elle promet d'avoir une maniabilité exceptionnelle, que vous pouvez améliorer grâce aux réglages de hauteur, de pincement et de carrossage. Même la façon dont le moteur est suspendu a été repensée : Les supports ont été revus afin d'améliorer leur capacité à se raidir pendant la conduite, et de veiller à ce que les impulsions de masse du moteur n'affectent pas la tenue.

OPINION

Darren Anderson, RPM Technik

« Dans des incarnations précédentes, la GT3 a poussé le bouchon si loin par rapport à la Carrera que les attentes sont élevées pour la 991 GT3. Les spécifications de la fiche technique démontrent que l'aventure technologique a été explorée largement avec cette voiture qui devrait être, sans aucun doute, très rapide. »



Les ouïes latérales de la GT3 ajoute une grande touche sportive à la carrosserie plus large de 44mm.

« Le moteur pèse 25 kg de moins,
et neutralise les 30 kg
de surpoids
de la PDK »



Spécifications

**911 991 GT3
(2013)**

Moteur

Cylindrée: 3.799 cc
Compression: 12,9:1
Puissance: 475 hp
à 8.250 t/mn
Couple: 440 Nm
à 6.250 t/mn

Transmission

Boîte PDK 7 rapports avec
différentiel à glissement
limité et PVT Plus

Suspension

Avant: MacPherson et
bras transversaux, bras
longitudinaux et ressorts
cylindriques; direction
assistée électro-mécanique
Arrière: suspension à
5 bras; ressorts cylindriques
à amortisseurs intégrés;
direction arrière active

Roues & pneus

Avant: 9x20-pouces
et pneus 245/35 ZR 20
Arrière: 12x20-pouces
et pneus 305/30 ZR 20

Dimensions

Longueur: 4.545 mm
largeur: 1.852 mm
Poids: 1.430 kg

Performances

0-100 km/h: 3,5 secs
Top speed: 314 km/h

Dans le pur style GT3,
l'habitacle est orienté
vers la conduite sportive.
La boîte PDK détonne
au premier regard.



Les roues sont plus grandes d'un pouce : des jantes de 20 pouces désormais, mesurant neuf pouces de large et chaussées en 245/35 à l'avant et de 12 pouces de large avec de pneus de 305/30 à l'arrière. Parce que les roues sont forgées en aluminium forgé, Porsche soutient qu'elles pèsent moins que sur l'ancienne GT3, en dépit des dimensions supplémentaires.

Les amateurs seront également ravis de remarquer le système d'écrou central. Cependant, ils sont moins heureux avec le système de direction assistée électro-hydraulique. A propos de ce sujet qui va fâcher beaucoup, Porsche semble soucieux de ne pas rentrer dans le détail ici, laissant entendre que le système a été révisé plus fondamentalement que ce que la mention de « spécialement développé pour le 911 » suggère.

Avec de nombreux changements mécaniques, qu'en est-il de l'esthétique ? Poursuivant la tradition de sur-mesure à l'avant et l'arrière, la 991 GT3 est plus large de 44 mm à l'arrière, avec une grande aile arrière qui remplace le spoiler électrique. C'est ici que l'admission d'air est logée et utilise la force qui s'engouffre pour augmenter la pression dans le collecteur d'admission. En jetant un œil vers le fond, on trouve un système d'échappement qui a été largement remanié. Il dispose de deux silencieux interchangeables à l'avant et un silencieux arrière commun, ainsi que deux sorties d'échappement central. La pression de l'échappement peut être réduite pour stimuler le couple à hauteur de 25 Nm supplémentaires entre 3000 et 4000 tours.

Porsche n'a pas oublié l'avant : le tablier avant est spécifique à la GT3, avec un becquet qui s'avance et des prises d'admission d'air plus larges. Les pleins phares à LED sont en option, et le tablier noir mat super-bas peut éviter les surfaces inégales sol grâce à un système de levage de l'essieu avant.

Les petits détails font le look. La finition mate pour la section aérodynamique inférieure rend la 991 plus compacte visuellement tandis que les spoilers ajoutent un effet de menace. La sortie d'air reste la marque de la GT3, et les caractéristiques aérodynamiques spécifiques se poursuivent à la poupe, où les surfaces inférieures du châssis augmentent l'effet du diffuseur. Porsche affirme que les appuis dynamiques sont positifs aux essieux avant et arrière.

Les pré-commandes sont disponibles, mais les clients ne seront pas en mesure de mettre cette nouvelle machine au banc d'essai avant septembre. Cela pourrait être une bonne chose : la 991 GT3 coûtera environ 139.000 euros, les sièges sport en Alcantara et cuir, la climatisation, les phares bi-xénon et le système audio sont inclus. Le Pack Club Sport est une option gratuite : le demi-arceau arrière, les ceintures de sécurité multi-points, le pré-équipement du coupe-circuit et l'extincteur en font partie. L'arceau avant et le coupe-batterie se commandent séparément.

Certes, les spécifications sur le papier en ont pris quelques-uns par surprise et a laissé les autres dans le doute, mais la confiance affichée par ses responsables nous a intrigué et laissé plein d'espoir d'assister à la naissance d'une autre machine légendaire. Wait and see. ☐

**VOTRE
OPINION**
team@total911.fr
Que pensez-vous
de la GT3?
Faites-le nous
savoir par mail.

FAQ'S SUR LA 991 GT3

• Si la nouvelle GT3 est en boîte PDK, est-ce qu'une option manuelle sera offerte?

Non. Lors du lancement officiel de la 991 GT3, Porsche s'est empressé de souligner qu'il n'y aura pas d'option manuelle sur la voiture dans le futur.

• Est-ce la même PDK qui équipe les modèles 991 Carrera?

Non. La PDK sur la nouvelle GT3 a été « largement revue » de sorte qu'elle peut être conduite comme une boîte de vitesses manuelle séquentielle. Le conducteur peut aussi passer les rapports à l'aide du levier sélecteur, montant en tirant le levier et rétrogradant en le poussant.

• Pourquoi le célèbre « Mezger Six » a pris sa retraite ?

Porsche croit que le moteur Mezger a exploité son potentiel maximal avec la GT3. La nouvelle injection directe augmente la prise de tours, et ajoute un vernis sportif aux performances de la voiture.

• Quand puis-je en conduire une ?

Les pré-commandes sont prises maintenant, avec les premières livraisons de la nouvelle GT3 attendues au mois de septembre en France.

VERDICT TOTAL 911

Ce qu'on aime:

- Les roues arrière actives
- La transmission PDK améliorée
- Le limiteur de tours à 9.000

Ce qui doit nous convaincre:

- La direction électrique
- Le dessin nouveau du moteur



« Une réaction a dominé
parmi les réactions de la motoring
presse et des experts :
zéro choix : la PDK ! »



Best of the rest

Non loin de la nouvelle Porsche GT3, quelques remarquables 911 ont fait leurs début en public à Genève 2013...



Haut: Vedette des préparateurs dans le salon 2013, TechArt présentait sa 991 Carrera 4S verte et noire – peinte en hommage aux 911 des Seventies. La métamorphose complète comprend des échappements centraux de style RSR et un spoiler avant qui diminue le lift de 5kg à 225 km/h. Gauche et droite: Gemballa a mis à jour sa GT Cabrio, avec des ajouts subtils de carbone dont le spoiler arrière et des touches à l'avant. Les roues forgées de 21 pouces GForged One ont désormais une finition à facettes et sont plus légères que les modèles d'usine. En bas à gauche: Ruf apporte l'ancien et le nouveau à Genève, y compris la propre 901 de Alois et les RT35S avec l'aile arrière revue. En bas à droite: La nouvelle GT3 Cup de Porsche.



N°1 - Juillet-Août 2013 - 5,95 €

Total

LE MAGAZINE 100% PORSCHE **911**

Nouveau moteur, direction électrique et boîte PDK de série
LA GT3 SE DÉVOILE

Tous les détails
sur la 991 de 475 ch.
La nouvelle GT3
est-elle trop
assistée ?

RUF
3.3 Turbo
et RT-35

35 ans de maestria

996 : le M96,
la réputation
d'un moteur
à la loupe



964
Vs **996**

PLUS
• Don Le Mo
• Interview
Harry Stak

B&B L 11811 - I - F: 5,95 € 40

ABONNEMENT ETRANGER : nous consulter

DÉCOUVERTE

1 an - 6 n^{os}

29€*

AU LIEU DE ~~3570€~~

- ➡ Recevez votre magazine directement dans votre boîte aux lettres
- ➡ Ne manquez pas un seul numéro
- ➡ Ne payez que 29€ et faites une économie de 6,70€ par rapport au prix en kiosque

Abonnez-vous
en ligne sur
www.webabo.fr/
Total-911

BULLETIN D'ABONNEMENT à renvoyer à : **ABOMARQUE TOTAL911**

CS 63656 - 31036 TOULOUSE CEDEX 1 - Tél. 05 34 56 35 60 - E-mail : bbmedia@abomarque.fr

☐ **Oui**, je m'abonne à **Total 911** pour 1 an, soit 6 numéros pour **29 €** au lieu de ~~35,70 €*~~

Mon adresse

Nom Prénom

Adresse

..... Ville

Code postal

--	--	--	--	--

 Tél E-mail

Je règle par

☐ Chèque bancaire ou postal à l'ordre de **B&Bmedia**☐ Carte bancaire

_____ Expire fin _____

Expire fin

Notez les 3 derniers chiffres du numéro inscrit au dos de votre carte.

Date et signature (obligatoire) :

* Offre d'abonnement valable pour tout nouvel abonnement. Tarif France métropolitaine. Dom Tom et Etranger frais d'affranchissement en sus. Votre abonnement débutera avec le prochain numéro à paraître sauf incident de paiement. Vous pouvez acquérir chaque numéro de Total 91 au prix de 5,95 € (frais d'affranchissement en sus). En application de l'article 27 de la loi 78-17 du 06/01/1978, vous avez un droit de consultation et de rectification des informations qui vous sont demandées pour le traitement de votre abonnement. Vous pouvez vous opposer à ce que vos coordonnées soient cédées à nos partenaires sur simple demande.

[illegible]

991 perfection

Sur la côte Ouest des Etats-Unis, nous avons essayé
une interprétation personnelle et impeccable
du Kit Aéro de TechArt monté par SharkWerks sur
la dernière 911 Carrera S

Par John Glynn Photos James Lipman





Dans un ralenti parfait, la 991 grise agathe Aérokitée par TechArt attend ma présence sur le parking de SharkWerks. Je ne le nie pas, c'est un moment passionnant :

d'autres préparateurs à travers le monde ont sorti leurs kits pour la nouvelle Porsche 911, mais peu d'entre eux m'ont incité à faire un vol de 10 000 kilomètres jusqu'en Californie pour en examiner un.

Les critiques que j'ai lues à ce jour sur la nouvelle 991 ont toutes été positives, comme elles devraient l'être, étant donné les sommes d'argent que Porsche a investi dedans. Aujourd'hui construite principalement d'aluminium, la 991 dispose d'une voie avant plus large, d'un empattement plus long et d'un arrière plus généreux, rendus encore plus évidents par la comparaison avec une 997 GT3 RS, à côté dans l'atelier. Au premier regard la 991 me rappelle les commentaires de mes confrères de la presse automobiles : « *L'intimité de la 911 ancienne est perdue, mais le bruit de la route diminue considérablement à l'intérieur, tandis que l'aspect fonctionnel et le confort sont meilleurs* ». Cependant, c'est exactement pour ça que je suis ici : je savoure ma première expérience dans une 991, et suis impatient de voir le résultat du projet SharkWerks / TechArt projet.

Si vous aimez les consoles centrales, vous allez adorer cette voiture. Une large forme plate triangulaire émerge du tableau de bord et court entre les sièges jusqu'à l'arrière. Au milieu à l'avant on trouve le gros levier argenté de la boîte PDK. Les 911 automatiques ont toujours été un défi : mettre un convertisseur de couple entre le volant-moteur et les roues arrière n'a jamais été une solution d'avenir. PDK a abandonné le tambour de fluide et utilise à la place une paire d'embrayages à bain d'huile, comme sur une moto. Un embrayage tourne sur la vitesse en prise tandis que l'autre présélectionne la prochaine, de façon presque imperceptible. La boîte PDK sur la 997 ne m'a pas convaincu, mais Porsche affirme que celle-ci est la meilleure de toutes. Nous sommes sur le point de le découvrir.

J'engage la voiture sur les boulevards californiens idylliques. La première vitesse dure quelques secondes avant que ne se sélectionne la seconde, puis la troisième. Si la boîte était manuelle, j'en serais toujours à une vitesse inférieure, voire deux. C'est de cette manière que la boîte PDK fait économiser du carburant. M'arrêtant aux feux pour tourner à gauche, je suis en troisième. À ma droite se trouve un 38 tonnes, qui tourne également à gauche. Je veux passer devant lui pour ne pas me faire bloquer par son mouvement de remorque. Les feux passent au vert et les autres voitures s'éloignent rapidement. Tout comme la Panamera, cette PDK 991 a besoin que l'on appuie fort sur l'accélérateur pour la faire décoller. Dans la seconde ou deux qu'il me faut pour le réaliser, le camion prend de l'avance et commence son virage. La remorque s'approche du côté de ma voiture, tandis que la Porsche trouve son punch et nous projette tout à coup devant. Cette manœuvre éclair met un sourire sur mon visage : c'est une

Specification

Techart 991 Carrera S (2012)

Moteur

Cylindrée: 3.800cm³

Compression: 12.5:1

Puissance maximum:
400 ch

Couple maximum: 440 Nm
à 5 600 tr/mn

Suspension

Avant: d'origine avec MacPherson et ressorts TechArt

Arrière: Multi-bras avec ressorts TechArt

Roues & pneus

Avant: Jantes 20-pouces forgées TechArt formula III et pneus Pirelli PZero 245/35 R20.

Arrière: Jantes 20-pouces forgées TechArt formula III et pneus Pirelli PZero 295/35 R20.

Freins

Avant: Double circuit avec séparation des circuits avant et arrière.

Arrière: Idem

Dimensions

Longueur: 4 491mm

Largeur: 1 808mm

Poids: 1 470kg

Performances

0-100 km/h: 4,6 secondes

Top speed: 282,5 km/h



La longue plateforme de la 991 concourt à la grande stabilité de conduite et à la bonne répartition des masses.

« La Carrera S
Gris Agathe
 a été la première conversion **TechArt**
 d'Amérique du Nord »



Un nouveau
 pédalier et un
 volant différent
 sont les uniques
 modifications de
 l'intérieur...



...le reste
 demeurant dans
 son raffinement
 d'origine.



Le volant à la
 base carrée
 est la pièce
 maitresse de
 l'habitacle.

voiture pleine de surprises. Nous nous dirigeons vers Dumbarton Bridge, l'un des huit ponts enjambant la baie de San Francisco. Situé sur le bord d'une réserve naturelle, Dumbarton offre des petites routes calmes et une vue sur la baie à en mourir. Pour rejoindre le pont depuis Fremont il y a une petite distance à faire sur l'autoroute : une chose à laquelle cette 991 ferait mieux de s'habituer.

« Le propriétaire a déjà utilisé nos services par le passé et connaît bien notre travail », dit mon passager, Alex Ross, le patron de SharkWerks à propos de cette 991 grise agathe. « Celle-ci est sa voiture de tous les jours, mais il a voulu la rendre un peu plus personnelle, d'où les pièces TechArt. La voiture a été commandée et livrée au concessionnaire local, et nous avons monté le kit avant même qu'il en prenne possession. »

Les amateurs de Porsche ne sont généralement pas connus pour leur amour du tuning. À l'exception des spécialistes emblématiques comme Alois Ruf et Olaf Manthey ou les Frères Alméras, les préparateurs ne sont pas populaires dans une majorité de conducteurs qui souhaitent « garder en état d'origine », une attitude souvent due à un manque de connaissances.

Fondée en 1987 près de Weissach, TechArt est un constructeur automobile reconnu depuis de nombreuses années, et ses kits de carrosserie suivent les principes de conception de haute qualité, tant dans l'ingénierie que dans la construction.



Le moteur de 400 ch de la Carrera S n'a pas été modifié.



Le feu stop central a été repositionné pour s'adapter à l'aile arrière Aerokit.



Le Dumbarton Bridge de San Francisco fournit une piste d'essai parfaite ainsi qu'une excellente toile de fond.



la 911 ». Je ne peux être que d'accord: A l'arrêt, la voiture est spectaculaire.

Le spoiler avant en deux parties avec séparateur s'intègre sans rupture dans le tablier avant enveloppant. TechArt affirme que sa composition « réduit optiquement la distance entre la voiture et le tarmac, et met l'accent sur la confiance en soi et la force ». Les Aerowings dans les prises d'air soulignent joliment le choix des deux prises d'air frontales tandis que la couleur assortie des tours de phares, des enjoliveurs de jets de pare-brise et des garnitures de rétroviseurs complètent la transformation.

En bas de caisse, les jupes latérales sont en PU-RIM. Elles sont vissées directement sur le châssis avec de l'accastillage « usine » et un élément d'appui supplémentaire inférieur est ajouté qui donne un look plus agressif. Les essais en soufflerie ont joué leur rôle : les nouvelles moulures latérales montrent des effets de turbulence réduits sur les côtés. Le pare-chocs arrière reçoit également une aide aérodynamique, avec un diffuseur central de chaleur assorti à la couleur de la voiture.

Un coup d'œil à ce spoiler arrière TechArt de Type II avec son bord de fuite intégré suggère que plus de forces d'appui pourraient être disponibles. En effet, c'est le cas. Travaillant en tandem avec le spoiler aéro avant, l'ensemble génère une force d'appui supplémentaire de 17,5 kg à vitesse de croisière. En allant plus vite, l'appui augmente: TechArt revendique un total de 76 kg supplémentaires d'appuis verticaux quand la 991 atteint sa vitesse de pointe.

« Nous sommes distributeurs TechArt en Californie depuis des années, nous savons comment fonctionnent leurs produits », déclare Alex. « Sur l'autoroute, vous pouvez sentir la différence entre la voiture d'origine et celle-ci. Effectuer le montage correctement est essentiel, et la récompense est la qualité du résultat. Nous prenons tout notre temps pour faire le travail sur ces voitures. Les inserts de calandre donnent à la voiture une attitude vraiment sympa, mais il y a une bonne quantité de modifications qui doivent être faites. De plus, à l'avant est fixée une lèvre multicouche de Type I: un assemblage complexe lorsqu'il est monté pour la première fois. L'aile arrière Type II arbore un bon nombre de pièces préalables à la pose. Vous pouvez faire la monte en deux positions: haute et basse. Après le montage de la base, vous choisissez la hauteur des montants et vous remplacez le troisième feu stop. Ensuite, on pose le diffuseur de chaleur, et on finit par les embouts d'échappement TechArt. « La suspension 991 est tout à fait différente de celle de la 997 Phase 2 avec laquelle nous sommes si familiers, mais les nouveaux ressorts sont relativement faciles à monter. Ils ne changent pas l'excellente qualité du châssis, mais ils améliorent et abaissent le centre de gravité. Une fois que la suspension a été modifiée, nous avons monté les roues forgées de type II, avec des TPMS installés en usine. Un gain de poids de 2 kg par angle à l'avant et presque 3 kg par angle à l'arrière réduit le poids »

« SharkWerks offre deux choix de kits Aéro: usine ou TechArt », explique Alex. « Nous ne nous occupons pas d'autres kit, la plupart d'entre eux sont faits en carton, voire pire. Les kits TechArt sont de haute qualité et fonctionnels: les écopes de freins et pièces aérodynamiques fonctionnent vraiment ».

Le volant en est un excellent exemple. Puisque l'on compte sur lui pour ramener la 991 modifiée à la maison, léser sur sa qualité n'a aucun sens et TechArt n'a pas épargné ses efforts. Un examen attentif montre les belles finitions manuelles sur le volant faites par quelqu'un qui s'y connaît vraiment dans sa partie. Les kits TechArt sont disponibles pour tous les modèles Porsche. Les pièces aérodynamiques sont développées en soufflerie, et testées avant leur mise sur le marché. Une fois approuvées, les pièces de carrosserie sont fabriquées en polyuréthane RIM, garantissant une reproduction parfaite et une durabilité qui préserve l'intégrité de la pièce d'origine. Ces normes de fabrication élevées qualifient TechArt pour la certification ISO 9001 et l'approbation de la TÜV.

Pour ce client, le choix s'arrêtait à TechArt. La Carrera S gris agathe est la première conversion TechArt en Amérique du Nord et dispose d'un Aérokit Phase I complet comprenant l'aileron de type II, les roues forgées de type III, ce volant ainsi qu'un kit de ressort de suspensions.

La publicité Aérokit de TechArt proclame: « Le Aérokit Type I souligne l'attitude sportive de la 911 sous tous les angles. Typiquement TechArt, sa distinction subtile est sans équivoque. Dans le même temps, il conserve décentement l'inimitable ligne de



La sortie d'échappement TechArt ajoute une touche de classe supplémentaire.

Les pneus Pirelli PZero affichent clairement le caractère de la voiture.



L'aileron de l'Aerokit est une pièce maîtresse de la conversion ArTech

non suspendu, ce qui est si important pour la tenue de route ».

A l'intérieur, les seuls changements sont ceux des pédales et du volant. Je commence à apprécier ce volant TechArt à base plate en Alcantara. N'ayant pas encore piloté une 991 standard, je suis attentif à faire la différence entre les sensations qui proviennent spécifiquement de ce volant et celle qui viennent de la route en général.

Après avoir passé ce camion, le trafic de l'heure du déjeuner à travers San Francisco est bien espacé. La bretelle de sortie est devant sur la droite, aussi je change rapidement de voie pour m'y engager. Aucun préparateur n'ayant encore réussi à communiquer avec l'ECU, la cartographie moteur n'est pas modifiée mais le moteur délivre sa puissance jovialement au travers de la boîte PDK plus affûtée.

Quoique que la Californie aie des routes cahoteuses, la 991 s'en moque. Le PZero de Pirelli est le pneu de choix: 245/35 R20 à l'avant et 295/30 R20 derrière. La voie avant élargie apporte une facilité de conduite, même avec roues de 20 pouces. Une 997 avec une monte semblable serait plus difficile à maîtriser.

« Nous avons utilisé les mêmes jantes légères Formule III de 20 pouces sur notre 997S PDK de développement en 2009, explique Alex. Ils fonctionnent très bien sur la 991. Les roues sont disponibles de 19 pouces à 22 pouces, avec un choix de quatre finitions: celui-ci est Argent Sterling, et les options sont bi-couleur Anthracite, Burnished Gloss ou couleur carrosserie. Ils font aussi une roue à

papillon central pour les voitures équipées de façon appropriée ».

Les roues de 20 pouces s'adaptent à la 996 Turbo et à la GT2, à toutes les 997 et 991. Pour l'anecdote, un commentateur sur Instagram qui tournait en ridicule les « roues de rappeurs bling-bling inutiles » a été vite réduit au silence lorsqu'ont été soulignées la qualité de la fabrication forgée et la réduction du poids non suspendu.

La 991 se sort honorablement du trafic autoroutier et des nids de poules. C'est un bon véhicule quotidien avec le siège bébé dans le dos du chauffeur. Le confort est très bon, la cabine est calme et la voiture exige peu de son conducteur. Ce n'est donc pas étonnant de trouver des premiers propriétaires de 911 dans la file d'attente des clients de SharkWerks.

Tandis que notre photographe, Jamie, shoote ses images finales, le soleil se couche derrière les collines et nous nous dirigeons vers Porsche de Fremont pour y déposer la voiture pour l'entretien. Sur le carrelage de l'atelier, entourée de Panamera, elle est soudainement mise en valeur dans son contexte familial. Avec sa peinture gris foncé et ses grandes roues, la voiture vaut effectivement son pesant d'or. Alex rend les clés, nous sautons dans ma voiture de location et en route pour un repas de sushis.

Jusqu'à cette journée en compagnie de la 991 Carrera S, je ne m'étais pas penché avec grand intérêt sur le plus récent ajout à la gamme 911. La 991 est plus légère, plus rapide et plus belle, mais les services marketing de la marque ont mis

l'accent sur le confort et la tranquillité, dans le but d'accroître les ventes. Personne n'a jamais vendu plus de crème glacée en y ajoutant du piment: la vanille est ce qui se vend le mieux, c'est un fait avéré. Pourtant, rajouter de la « vanille » n'est pas mon idée de la meilleure stratégie en matière de 911. La 991 d'origine est un peu plus « goût vanille », si vous voulez, avec moins de ces traits de caractère typiques de la 911 historique. En fan loyal, j'aimerais que ces traits subsistent au fil des modèles. Problème: même si les puristes donnent une grande valeur à ces traits génétiques particuliers, ils font maintenant partie de l'histoire ancienne. Nos 911 préférées ont déjà été construites et nous ne sommes peut-être pas les clients pour cette 991.

Porsche a besoin de vendre plus de 911 et doit construire une voiture plus simple, moins typée. C'est, de loin, le cas et cette étonnante Carrera S en est l'exemple parfait. Ce splendide kit TechArt apporte performances et individualité sans rien retirer du plaisir de conduite ou de la valeur que cette 991 possède déjà en abondance. Les gens de TechArt ont su peaufiner ce qu'il fallait peaufiner et ne pas toucher à ce qui n'en avait pas besoin. Maintenant, si cette Aérokitée vous tente, vous savez à qui vous adresser.

Contact

• SharkWerks: www.SharkWerks.com
• TechArt: www.techart.de



ABONNEMENT

CINQUANTENAIRE 50 PORSCHE 911 • 7 GÉNÉRATIONS DE PUR PLAISIR
N°1 - Juillet-Août 2013 - 5,95 €

Total
LE MAGAZINE 100% PORSCHE 911

BROWN BOMBER:
La première des 911 de
SINGER VEHICLE DESIGN



Nouveau moteur, direction électrique et boîte PDK de série
LA GT3 SE DÉVOILE



Tous les détails
sur la 991 de 475 ch.
La nouvelle GT3
est-elle trop
assistée ?

RUF
3.3 Turbo
et RT-35

35 ans de maestria

996 : le **M96**,
la réputation
d'un moteur
à la loupe



964
Vs **996**



PLUS
• Test Le Mans
• Interview
Hans Stuck



FIDÉLITÉ

2 ans - 12 n°s

53 €*

AU LIEU DE 71,40 €

- ⇒ Recevez votre magazine directement dans votre boîte aux lettres
- ⇒ Ne manquez pas un seul numéro
- ⇒ Ne payez que 53€ et faites une économie de 18,40€ par rapport au prix en kiosque

Abonnez-vous
en ligne sur
www.webabo.fr/
Total-911

ABONNEMENT ETRANGER : nous consulter.

BULLETIN D'ABONNEMENT à renvoyer à : ABOMARQUE TOTAL911
CS 63656 - 31036 TOULOUSE CEDEX 1 - Tél. 05 34 56 35 60 - E-mail : bbmedia@abomarque.fr

☐ **Oui**, je m'abonne à **Total 911** pour 2 ans, soit 12 numéros pour **53 €** au lieu de ~~71,40 €*~~

Mon adresse

Nom Prénom
Adresse
..... Ville
Code postal Tél E-mail

Je règle par

☐ Chèque bancaire ou postal à l'ordre de **B&Bmedia**

☐ Carte bancaire



..... Expire fin
.....

Noter les 3 derniers
chiffres du numéro inscrit
au dos de votre carte

Date et signature (obligatoire) :

* Offre d'abonnement valable pour tout nouvel abonnement. Tarif France métropolitaine. Don Tim et Etranger frais d'affranchissement en sus. Votre abonnement débute avec le prochain numéro à paraître sauf incident de paiement. Vous pouvez acquiescer chaque numéro de Total 911 au prix de 5,95 € (frais d'affranchissement en sus). En application de l'article 27 de la loi 78-17 du 06/01/1978, vous avez un droit de consultation et de rectification des informations qui vous sont demandées pour le traitement de votre abonnement. Vous pouvez vous opposer à ce que vos coordonnées soient cédées à nos partenaires sur simple demande.



35 ans de la **RUF**® *Turbo*

Avant et maintenant : Alois Ruf a invité Total 911 à comparer sa Turbo 3.3 de 1977 à la nouvelle RT-35. Dont acte.

Par Johnny Tipler
Photos Jochen Frozenspeed



Voilà une paire de 911 Turbo, couleur Oak Green, mais très différentes en apparence et en maniabilité. Elles ont 35 ans d'écart, sont séparées par 13 générations de fabuleuses Porsche et Alois Ruf m'a gentiment invité dans ses locaux de Pfaffenhausen pour les conduire toutes deux. Cela ne peut signifier qu'une chose : Ruf célèbre les 35 ans de son emblématique Turbo.

La Turbo 3.3 L de 1977 était sans nul doute extraordinaire en son temps, avec ses 303 ch en comparaison des 260 ch de la 930, un chiffre qui semblait

déjà impressionnant à l'époque, tandis que la Carrera 2.7 « de base » en proposait 210. Une clé du succès de Ruf a toujours été d'avoir une longueur d'avance sur Zuffenhausen, en sondant les niches de marché que Porsche n'a soit, pas perçu, ou bien choisi d'ignorer. La Ruf 3.3 L Turbo est l'exemple de cela – des nouveaux pistons et cylindres qui font passer la cylindrée de 3.0 à 3.3 litres (3,243 cc, par opposition aux 3,299 cc de la 930 disponible à partir de 1978).

Et plus encore : de l'avis d'Alois, la 930, avec sa boîte quatre vitesses, n'avait pas la souplesse nécessaire pour permettre au moteur turbo de développer son

potentiel, aussi en dotant la Ruf 3.3 L de 43 ch de plus, il a aussi ajouté un rapport supplémentaire. À l'époque, Porsche affirmait que quatre vitesses étaient tout à fait satisfaisantes pour la 930, car il avait été considéré qu'elle passerait la plupart de son temps sur l'autoroute où les quatre rapports seraient plus que suffisants. Alois n'étant pas d'accord, il a construit la boîte de vitesse Ruf à cinq rapports en partant d'une 915 avec la certitude que les carters seraient assez résistants, après avoir démontré qu'ils pouvaient survivre aux épreuves et aux tribulations des 24 Heures du Mans. Il a donc adapté la boîte de vitesse à cinq rapports aux caractéristiques élevées





Les commandes typiques des Seventies sont mises en valeur par la garniture verte de l'habitacle



Le centre des jantes larges aux voiles polies de chez Fuchs est aux couleurs de la voiture

« Alois Ruf a devancé les boucliers intégrés de la 964 d'une décennie »



LA Turbo 3.3 offre plus que la 930 car elle propose un moteur plus gros, cinq vitesses et des ajouts de carrosserie

du moteur et à sa nouvelle courbe de couple de 412Nm à 4000 t/mn. C'était tout un exploit à l'époque, un exploit qui inaugure d'ailleurs une joute durable avec le constructeur.

Sur la 3.3 L, la suspension à barre de torsion a été abaissée, des amortisseurs à gaz Bilstein installés, et les freins sont des disques ventilés avec des étriers à deux pistons. Visuellement, la Turbo 3.3 L se distingue par ses pare-chocs moulés, avec des prises d'air à l'avant en lieu et place des feux, tandis que le becquet arrière est comme un aileron course IROC, faisant saillie largement au-delà de la carrosserie. Elle est dotée de jantes de 16 pouces Fuchs polies et à large voile, de sept pouces à l'avant et huit à l'arrière, et il y a un écusson inhabituel « Ruf Styling » sur le capot moteur - une signature que l'Alois

tenait à promouvoir à l'époque. Comme l'Audi quattro Ur avec sa lettre q en caractère minuscule, la turbo Ruf de 3.3 évite aussi le T majuscule - en fait, Ruf était de trois ans en avance sur la quattro, à cet égard.

Basée sur le nouveau modèle, la RT-35 a devancé le constructeur, tout comme son ancêtre dans le sens où il s'agit d'une voiture turbo basée sur la 991, que Zuffenhausen n'offre pas encore. Ainsi, Alois est encore une fois à l'avant-garde, ici. La RT-35 est la sixième incarnation de ses modèles bi-turbo (sur un total de 13 générations de Ruf, dont cinq sont à moteurs atmosphériques), et le flat six de 3.8 litres développe 630 ch à 7500 t/mn avec un couple de 825Nm à un tranquille 3.000 t/mn. Les assistances à la conduite comprennent un ABS Bosch, un système antipatinage,

un différentiel à glissement limité et une gestion électronique de stabilité - l'ensemble d'excellente facture, comme on peut s'en douter.

Cela peut paraître surprenant, compte tenu de la taille et de l'excellence de la production de Ruf, les bâtiments du préparateur se trouvent dans une assez petite enclave en périphérie de Pfaffenhausen. Le showroom, les bureaux et les ateliers principaux sont d'un côté de terre-plein central orné d'une fontaine miniature de style Bellagio, tandis que la concession Porsche Ruf et les ateliers pour les modèles classiques sont de l'autre côté. Les locaux, pourtant habitués à voir des machines Ruf, ne peuvent s'empêcher de tourner la tête et regarder quand une 911 part en essai sur route. Ils sont sur le point de se dévisser la tête, une fois encore.



La RT-35 présente une certaine modernité par rapport à son ancêtre, la 3.3 Turbo



Les roues à 5 batons de la dernière Ruf sont freinées par des étriers à 6 pistons



« Comme son ancêtre, la RT-35 précède la chaîne de montage Porsche avec son châssis turbo »



La RT-35 incorpore des astuces aérodynamiques dans son design, dont un spoiler avant et un diffuseur arrière

Présence et aisance

Maintenant, c'est mon tour de prendre le volant, et nous sortons de Pfaffenhausen pour essayer les deux voitures 'anniversaire' sur les routes secondaires souabes. Il y a peu de circulation en dehors de machines agricoles occasionnelles, et nous traversons un délicieux décor automnal de brumes tourbillonnantes et de feuilles jaunies - un délice pour peintre impressionniste. Je suis au volant de la RT-35, une immense capsule de hautes performances, majestueuse et impressionnante. Il y a tellement de puissance qui ne demande qu'à être libérée: une pichenette sur la pédale d'accélérateur et elle bondit, tandis que la boîte PDK émet de petits sons métalliques, la direction s'ajustant à chaque type de virage rencontré - et il y a des montées et des descentes magnifiques

dans la région de l'Allgäu. Et, peu importe si la route est secondaire ou communale, toutes les surfaces d'asphalte sont bonnes à prendre.

Je roule derrière la 3.3 L Turbo et c'est un régal pour les yeux - ces 930 ont une croupe fluide qui rejoint harmonieusement le pare-chocs Ruf intégré à la carrosserie. Tout comme Ruf a devancé Porsche avec la boîte de vitesses à cinq rapports et la puissance élevée du turbo, il a supprimé le pare-chocs à soufflets en caoutchouc et monté le style de pare-chocs qui ornera la 964, mais avec une décennie d'avance. D'énormes sorties d'échappement apparaissent de chaque côté du silencieux sous la jupe arrière, et il y a une énorme « queue de baleine ». L'empattement apparaît plus large que celui d'une 930 d'origine, et

l'antenne de la radio est plantée à l'avant du toit.

Echangeant de voitures avec l'un des techniciens Ruf pour le voyage de retour, je suis en mesure d'étudier la RT-35 et d'évaluer les améliorations esthétiques que Ruf a apportées à la 991 Carrera 2 d'origine. La RT-35 est une œuvre d'art d'un genre différent - une GT moderne dans le vrai sens du terme. De deux pouces plus large que la 991 elle impose sa présence, et on ne peut nier que c'est une création plus majestueuse et impérieuse que le modèle standard.

C'est une transformation importante, le travail de peinture seul prenant quelques 220 heures. La partie arrière du pavillon s'achemine en coin et rappelle un autre chef-d'œuvre, la Citroën SM, avant d'être terminée par un becquet en queue de canard, court et trapu. ➡



La RT-35 conserve ses aménagements confortables et affiche le levier de la boîte PDK

La console centrale porte le levier de boîte à 5 rapports et le rack de K7 audios d'époque

L'ailleron « queue de baleine » de style IROC s'étend bien au-delà de la poupe de la voiture

L'ailleron arrière court est une solution subtile pour terminer la poupe.



Deux 911 Oak Green, 35 ans d'écart : 2 exemples remarquables de la production RUF

Les conduits de refroidissement des échangeurs des turbos sont insérés dans le haut des ailes arrière, comme sur la RUF RT-12S, et contrairement aux 996 et 997 Turbo d'usine. Les bas de caisse et la jupe avant sont également caractéristiques de l'arbre généalogique RUF, éloignant la voiture encore plus loin - esthétiquement parlant - d'une Porsche normale.

Quant aux impressions de conduite, en dépit du fait que la technologie de la turbocompression a amené un énorme gain de performances en modifiant sensiblement l'agrément de conduite de la 911, c'est le reste du véhicule qui a le plus évolué et de façon spectaculaire depuis 35 ans. La 3.3i Turbo est rapide, accélère fortement à partir de 2500 t/mn, et je suis incapable de discerner le

« trou » du turbo qui a marqué les premières 930. RUF cite 5,1 secondes pour le 0 à 100 km/h, avec une vitesse max supérieure à 260 km/h. Elle enroule régulièrement les virages, pourtant je modère ma vitesse parce que l'accélération est impressionnante tandis que les freins sont adéquats à défaut d'être rassurants.

Je n'ai pas de telles réserves au sujet de la RT-35, avec ses étriers à 6 pistons et ses pneus Michelin en 245/30 ZR 20 et 305/30 ZR 20. C'est une voiture excitante, en particulier sur les douces collines qui offrent de formidables opportunités pour appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur. La RT-35 est donnée pour un bon 336 km/h et s'envole vers les 100 km/h en trois secondes. Elle possède une aura de solidité massive, et

elle est enivrante à enrouler dans les virages rapides, les courbes ouvertes, en visant le sommet des côtes avec mon pied droit qui presse l'accélérateur. Si j'y étais obligé, c'est celle que je ramènerais à la maison - elle exprime plus de personnalité que les 991 standard, même si bien sûr il n'y pas encore de 991 Turbo pour faire une vraie comparaison.

Evolution

Alors, comment ces deux icônes s'intègrent dans le panthéon RUF ? Depuis près de 40 ans, Alois RUF crée des Porsche stéréotypées. Son premier effort a été basé sur une 911 Carrera RS 3.0, lancée en 1975, suivie d'une 911 SCR, une année plus tard. Qui était équipée d'un



Origines & Débuts

La fondation de Ruf et sa continuité par Alois

Ruf Automobile GmbH a été fondée en 1939 par le père de Alois Ruf, Alois Ruf Senior, qui a ouvert le garage Auto Ruf dans la petite ville agricole de Pfaffenhausen dans la région bavaroise de l'Allemagne du Sud. Une station-service a été ajoutée en 1949 et, de façon rassurante, les bâtiments sont les mêmes aujourd'hui, même si ils se sont multipliés. La société a fait l'entretien de sa première Porsche en 1963 et Alois Jr, âgé de 13 ans, a attrapé le virus. Ironie du sort, compte tenu des produits de haute performance qui sortent des locaux aujourd'hui, une des spécialités de Ruf dans les années cinquante était la diminution de cylindrée sur les «Coccinelles», jusqu'à 0,7 litre, un procédé qui trouvait grâce aux yeux de clients à petits portes-monnaie dans cette période austère de l'après-guerre.

À la mort de son père en 1974, Alois a pris le contrôle de l'entreprise, et produit l'année suivante sa première voiture, basée sur une 911 Carrera RS 3.0. Intrigué par l'intérêt renouvelé pour la suralimenté, il a commencé à expérimenter avec cette technique. Deux ans plus tard, il dévoila la Ruf Turbo 3.3 avec son moteur réalisé et sa boîte à cinq vitesses.



Il y a beaucoup d'activité dans les grands locaux de Ruf où (à gauche) les techniciens sont en charge de la finition de chaque modèle produit, tandis que ceux qui sont dans l'atelier (ci-dessus) honorent la réputation des moteurs Ruf. Des modèles modernes sont en exposition dans la grande salle du bâtiment, tandis que (en haut) Alois Ruf présente les célèbres CTR et CTR-2 (Voir l'article dans ce numéro).

L'arrière du pavillon de la RT-35 est modelé en coin et s'achève avec un petit alleron élégant en «queue de canard»

Les quadruples pots d'échappement émergent par paires de chaque côté du diffuseur arrière

Le logo moderne affiche le statut de constructeur indépendant

La prise d'air d'intercooler est dans l'aile arrière - signe distinctif des Turbos Ruf

moteur de 3.2 litres, en opposition au moteur 3.0 litres, alors disponible dans la 911 standard mais aux capacités restreintes. Une tendance commençait déjà à émerger. Notre voiture à l'essai, le 3.3 Turbo, est apparue en 1977, et en 1981, Ruf a mis sur le marché une boîte cinq pour la 930 Turbo, modèle disponible avec seulement quatre rapports jusqu'en 1988, tandis que la Targa Ruf SCR était construite avec une barre anti-torsion positionnée entre le pied de pare-brise et l'arc Targa. Cette année-là, le statut de constructeur automobile fut attribué à Ruf et la première voiture à porter un numéro de châssis de la marque Ruf fut le turbo de 3,4 litres Ruf BTR, construit à la main en 1983, offrant 374 ch et disponible en carrosserie Turbo ou étroite.



A partir de 1985, des roues spéciales de 17 pouces avec des pneus Dunlop Speedline Denloc furent disponibles sur les voitures Ruf, après avoir été développées pour la 959. La pièce de résistance de chez Ruf, le Yellow Bird (l'Oiseau Jaune), fit son premier vol en 1987. Appelée CTR, son moteur est le double-turbo de 3,4 litres développant 469 ch et monté dans une 911 à carrosserie étroite. C'était la première Ruf bi-turbo – un modèle que Porsche n'a pas offert avant 1995 avec la 993 Turbo. La Yellow Bird a assis définitivement l'excellente réputation de Ruf dans le monde des voitures de sport exceptionnelles : le magazine américain *Road & Track* a effectué un test de conduite sur la piste d'usine de VW Eira Leissen, et la Yellow Bird dans les mains du pilote d'essai Stefan Roser a atteint la vitesse maximale 342 km/h, une vitesse qu'aucune des supercars de Lamborghini, Mercedes AMG ou Porsche – même avec sa 959 – ne pouvait approcher. Ce n'est pas un hasard si Ruf a reçu la certification de constructeur automobile par la US Environmental Protection Agency et le Ministère américain des Transports cette même année, en 1987. Conduisez la Yellow Bird aujourd'hui, et ça reste une expérience brutale et toujours rapide.

Une transmission à six vitesses a été offerte un an plus tard avec les modèles BTR et CTR, et le moteur simple turbo de 408 ch de la BTR III fut désormais livré avec une carte électronique Motronic. L'arrivée de la Ruf 964 Turbo a permis d'exploiter un gain de puissance supplémentaire, la version BR développant 360 ch – 40 ch de plus que le modèle standard. Une nouvelle paire de moteurs turbo est devenue disponible en 1993 : le 3.8 L BTR de 415 ch et le CTR de 370 ch, basée sur la 964 à double allumage. En partenariat avec Fichtel & Sachs, Ruf a offert le système d'embrayage semi-automatique électronique EKS.

La BTR 2 basée sur la 993 de 1994 était équipée d'un moteur turbo de 3.6 litres, d'un aileron arrière de 964 et de prises d'air avant élargies. Deux ans plus tard, la CTR-2 fut dévoilée, freinée par des disques en carbone, avec des jantes de 19 pouces et balançant 520 ch pour une vitesse maximale de 338 km/h. Il y a aussi une version Sport légère, qui préfigurait la Turbo R, basée également sur la 993, qui hébergeait un flat-six twin-turbos de 490 ch.

Les récents développement comprennent la 3400S basée sur le Boxster de 1999, la première Ruf à refroidissement par eau et le 3600S qui suivit. Il y a aussi une Ruf Targa pour les durs à cuire, les amateurs de cheveux dans le vent. Le Coupé RT-12 S est une voiture extraordinaire, avec toutes les commodités d'un véhicule de luxe et qui délivre plus de performance qu'une GT 2. Mais le top du top est la CTR 3, une supercar à moteur central dans laquelle j'ai dépassé les 320 km/h dans la ligne droite du circuit d'essais de Bruntingthorpe, l'année dernière. La carrosserie de la CTR 3 corps est entièrement en fibres de carbone, avec un sous-chassis arrière qui contient un système de suspension suspendu sophistiqué, et des innovations comme les freins en céramique et un système de roues à fixation centrale, tandis que la version Clubsport est à extensions d'ailes en fibre de carbone. Le moteur est le 3.8 litres six à plat, équipé du turbo KKK, ses entrailles revues et corrigées,



L'environnement douillet de l'habitacle distille une atmosphère de confiance et de sécurité



avec un vilebrequin différent, des bielles et arbres à cames en titane. La boîte à six vitesses aux spécifications Ruf est fabriquée par le spécialiste allemand Hurr, qui a produit des transmissions pour le Spyder de course Porsche LMP2 RS.

Il y a quelque mois, Ruf a présenté le RGT 8, un moteur V8 sophistiqué, conçu et construit en interne et monté sur les coupés Ruf 997 et 991. Étonnamment, le V8 de 4,5 litres est plus léger que le moteur flat six, et développe 550 ch à 8000 tours/mn en atmosphérique, et il y a assez d'espace dans le compartiment moteur pour une paire de turbocompresseurs.

Alois est un vrai visionnaire et en avance encore une fois avec son Coupé eRUF électrique et la Targa Greenster. Les deux voitures ont le caractère d'une

Porsche, malgré le poids des batteries et présentent des niveaux de performance de type GT1. Il a également créé trois centrales hydro-électriques sur les rivières avoisinantes pour alimenter les villages locaux.

Mais revenons à nos turbos « anniversaire » : elles sont comme le lait et le fromage, comme on peut s'y attendre de la part de deux modèles séparés par trois décennies et demie. Ce qu'elles partagent, cependant, c'est un caractère d'automobiles de leurs générations respectives, complété par la marque de fabrique de Ruf qui assure un apport audacieux, d'originalité haut de gamme. La 3.3 Turbo est intemporelle, et nous pourrions affirmer sans crainte la même chose de la RT-35 dans 35 ans.

Toutes deux sont de bons investissements, mais il n'y a pas de comparaison en raison de la rareté des 3.3 Turbo.

35 ans
de la
RUF
Turbo



La 3.3i Turbo et la nouvelle RT-35 dans la cour du showroom RUF de Pfaffenhausen



Le tissu écossais et le cuir vert sont typiques d'époque, mais la position de conduite est moins rassurante que dans la RT-35

En 1977, le prix d'achat était de 98.000 marks allemands, tandis que la RT-35 est aujourd'hui à 249 000 euros - deux prix de supercars - mais ce qui les rassemble est la très haute qualité de fabrication. La RT-35 est sans aucun doute taillée pour la distance mais parfaitement utilisable au quotidien. D'un autre côté, la 3.3 Turbo vous renvoie dans les années Soixante-dix, et c'est très bien pour une sortie, mais elle est trop exigeante en utilisation fréquente dans le contexte moderne. Avec l'une comme avec l'autre, Alois Ruf a toujours été à la pointe de la technologie. Le sport automobile - y compris Porsche - a adopté les turbos au cours des années soixante-dix, et la F1 est en passe de revoir l'induction forcée en 2014. Pour Ruf, la suralimentation est un mode de vie qui, 35 ans plus tard, n'a jamais disparu. □

En charge de la puissance

Alois Ruf explique les principes de suralimentation

Le patron explique pourquoi il a commencé à utiliser la suralimentation, comment le procédé fonctionne et pourquoi il croit que c'est la meilleure méthode de refroidissement actuellement disponible ...

Comment avez-vous entendu parler de suralimentation ?

Par l'expérimentation et l'apprentissage. En 1974 nous avons fait des essais avec des turbos faits maison et beaucoup d'erreurs très coûteuses. Personne n'avait la moindre expérience ou vraiment compris comment fonctionnaient les turbos. C'était une suite d'essais et d'erreurs. Nous avons eu une voiture qui fonctionnait à l'été 74, et on a tous été surpris de voir comment elle fonctionnait bien. La puissance était incroyable.

Mais est-ce que Garrett et KKK (Kühnle, Kopp & Kausch) faisaient des turbos à l'époque ?

Oui, et la première voiture turbo de production a été la BMW 2002 Turbo. Porsche a suivi un an plus tard avec le 930 en fin d'année 1974.

Pouvez-vous nous parler du procédé de suralimentation, s'il vous plaît ?

L'air frais que le moteur reçoit arrive par l'entrée d'air sur le toit de la CTR-3. Il passe au filtre à air, à partir duquel un tube amène l'air au turbocompresseur, il est poussé par les tours du turbo - qui tourne à quelque chose comme 90.000 tours par minute - puis l'air comprimé va à l'échangeur de chaleur, qui est l'intercooler. De là, il va au boîtier des papillons, puis dans l'admission, où il atteint les chambres de combustion à 0,8 bar au-dessus de la pression atmosphérique.

D'un point de vue espace, est-il difficile de monter deux turbos dans une baie moteur de 911 ?

Ils ne sont pas dans le compartiment moteur, ils sont situés très bas, de chaque côté du moteur. Le turbo est séparé du moteur pour éviter la chaleur et l'air d'admission doit être aussi frais que possible pour une bonne combustion. Il faut également prendre garde de ne pas chauffer l'air avec la chaleur de rayonnement des turbocompresseurs, qui sont brûlants parce qu'ils font partie du système d'échappement.

Comment pouvez-vous les refroidir, alors ?

Vous refroidissez l'air comprimé. L'air pré-comprimé du turbocompresseur est chauffé par la compression, et c'est le travail de l'intercooler de refroidir l'air d'admission. L'air de l'intercooler est capté par

La première rencontre de Alois Ruf avec la suralimentation par turbo a eu lieu en 1974



le boîtier de filtre à air, et passe à travers le côté froid. L'air turbocomprimé devient chaud, et la température monte à 100 degrés, de sorte que vous devez le refroidir à peut-être 35 degrés, puis l'air passe dans la chambre de combustion.

Comment les intercoolers sont-ils arrivés ?

La suralimentation était déjà en usage dans les avions dans les années vingt. L'histoire raconte qu'un moteur était à l'essai sur un banc et qu'un mécanicien a brûlé sa main sur l'air d'admission. Il a pensé que cela ne devait pas être bon pour le moteur et il a commencé à expérimenter avec les intercoolers. Les premières voitures turbo n'en avaient pas - BMW n'en avait pas, Porsche n'en avait pas - tout ça est arrivé plus tard.

Mais on savait qu'il fallait un intercooler ...

Oui, mais l'intercooler est un conteneur qui retient une certaine quantité d'air, et chaque fois que vous accélérez le turbocompresseur doit tourner et amener l'air sous pression jusqu'à ce qu'il arrive dans les chambres, ce qui crée un retard. On a dû trouver une façon de raccourcir les tubes et diminuer la capacité volumétrique de l'échangeur. Un intercooler peut être meilleur en termes de performances, mais pire en termes de retard, donc vous devez l'optimiser. Le bi-turbo était la solution idéale, car le trajet de l'air d'admission qui vient du compresseur doit être aussi court que possible.

Quels sont les avantages et les inconvénients du turbo par rapport à un compresseur ?

Le turbocompresseur est plus intéressant parce que c'est de l'énergie qui est générée par l'échappement. C'est donc un système plus efficace. Pour nous, la turbocompression a toujours été l'option privilégiée pour augmenter les performances.

Vol *De haut*

Par **Iain Curry**
Photos **Jeremy Cliff**

La Ruf Yellowbird CTR a surpris le monde des supercars en 1987, une tradition qui heureusement s'est poursuivie en 1997 avec la toute première Ruf CTR2 Sport. Fournie avec pedigree de course et homologation routière.



RUF CTR2 SPORT

MOTEUR : 3,6 litres à six cylindres avec bielles en titane Porsche Motorsport, deux turbocompresseurs Ruf KKK produisant un couple maximal à 5000 tours par minute, double intercooler air-air monté à l'extérieur du compartiment moteur, un système de refroidissement des échangeurs à jets d'eau et ventilateurs assisté par ordinateur, un circuit d'huile avec carter à sec, radiateurs d'huile sous pression à ventilateur commandés par thermostat et monté à l'avant de la voiture, filtre à air BMC Pod, et carte électronique Motronic Bosch

TRANSMISSION : Boîte Ruf manuelle à six vitesses avec engrenages courts adaptés à la courbe de couple du moteur Ruf, volant moteur léger Motorsport, cardans Ruf

CHASSIS : Jantes magnésium 11x18 pouces (avant) et 13x18 pouces (arrière) BBS légères en trois parties chaussées de pneus slicks Michelin Pilot SX Racing. Suspension indépendante entièrement réglable à l'avant et à l'arrière utilisant des amortisseurs Öhlins Motorsport avec joints universels sphériques sur les bras et essieux arrière multi-bras, barre anti-roulis à l'avant et barre anti-roulis arrière réglable. Disques de frein Ruf/Brembo 380 mm (avant) et 320 mm (arrière) ventilés et percés, étriers avant et arrière Ruf à quatre pistons, système ABS Porsche Motorsport, double circuit hydraulique de freinage avec servofrein

EXTERIEUR : Pare-chocs avant et arrière Ruf CTR2 Sport en Kevlar avec prises d'air en ouïes de requin, extension d'ailes avant, jupes latérales, extension d'ailes arrière, capot moteur à prise d'air et double aileron, capot avant en fibre de carbone et les portes, aileron arrière multi-fonctions réglable sur le deuxième aileron, spoiler avant amovible, gouttières supprimées, montants de pavillon lissés, peinture jaune Ruf Yellowbird.

INTERIEUR : Arceau Ruf intégré avec barres de portes renforcées et filets homologués FIA et Pikes Peak, sièges de course Recaro avec harnais Simpson à cinq points, intérieur dépourvu de course, intérieurs de porte allégés, volant de course Ruf, jauge et tachymètre Ruf VDO, tapis CTR2 Sport personnalisé.



Pour ceux d'entre vous qui ont grandi dans la fin des années quatre-vingts, il n'y a jamais eu meilleure période si vous étiez un passionné de voitures performantes. Sur les murs, les posters de Countach et des affiches de Testarossa, et vite punaisées ces reproductions sur papier glacé de Ferrari F40 ou de Porsche 959. Nous avions admiré ces constructeurs de voitures exotiques toute notre vie, et nous avons aimé la façon dont leurs nouvelles supercars s'affrontaient pour la suprématie des 320 km/h. S'ensuivaient les chamailleries pour nommer la plus rapide - jusqu'à ce que l'un des gars ait osé suggérer que la plus rapide du monde a été construite par quelqu'un dont nous n'avions jamais entendu parler. Ruf? Cela ne sonne pas comme le nom d'une voiture. Le garçon qui prononçait ce nom a été bousculé et noyé sous les cris de Ferrari! Lamborghini! Porsche!

Il avait pourtant raison. Lorsque le magazine américain hautement respecté *Road & Track* a publié son sujet sur « les voitures les plus rapides du monde » dans son édition de juillet 1987, la Ruf CTR, la célèbre Yellowbird (l'Oiseau Jaune), a pris la couronne de la voiture de production la plus rapide avec une vitesse de 338 km/h confirmée. La presse a repris l'histoire sur toute la planète, prenant rapidement note de ce fabricant allemand inconnu qui était en train de transformer les 911 Turbos en supercars extraordinaires.

Puis d'une mauvaise K7 VHS émergea une Ruf Yellowbird CTR que nous vîmes déchirer le Nürburgring avec plus de drift et de fumée de pneus que nous ayons jamais aperçu de la part d'une voiture de production, conduite par un gars en jeans, t-shirt et sans casque. En l'espace d'une nuit, les amateurs de voitures étaient déjà en train de raconter des histoires à propos de Yellowbirds aperçus dans leurs rues. Finies les exotiques italiennes - nous voulions des RUF.

Pour ceux qui se souviennent de ces moments, tout modèle Ruf est accueilli avec un respect empreint de nostalgie et une bonne dose de fantasme. En voir une, peinte de cette couleur jaune, fait battre le cœur plus vite encore. Pour finir par découvrir un pedigree de sport automobile derrière cette apparence de voiture de course qui arbore des plaques de routière, et c'est le genre de Ruf qui ramène cette excitation enfantine longuement réprimée chez des hommes mûrs qui devraient être plus sages.

Mais comment ne pas craquer pour ce qui doit être l'ultime 993 Turbo - dans cette couleur, avec cet écusson Ruf? C'est l'un des 16 modèles CTR2 Sport produits, une voiture qui a été introduite en 1997, un an seulement après que Ruf ait dévoilé le successeur de la CTR Yellowbird, la CTR2. Mais la glorieuse Yellowbird que l'on voit ici a été la toute

première - le proto - qui s'est illustrée en sport automobile dans les mains de son propriétaire américain, Steve Beddor. Pourtant, elle est toujours restée immatriculée, un choix idéal pour illustrer la polyvalence Ruf et rendre les chiffres de la CTR2 Sport encore plus époustouflants.

Le 3,6 litres Ruf aux turbocompresseurs KKK développe 702 ch à 7300 tr/mn au banc. La CTR2 « de base » avec ses 520bhp se vante d'un 0-100 kmh en 3,8 secondes et une vitesse de pointe de 342 km/h, alors vous pouvez imaginer le potentiel du Sport. Mais curieusement, les modèles Sport ont été réglés différemment. Grâce aux efforts de Steve Beddor quand il s'est agi de convaincre le Alois Ruf de construire la CTR2 Sport, une meilleure tenue de route et une accélération plus franche ont pris le dessus sur la recherche de la vitesse maximale. En d'autres termes, une configuration idéale pour le succès en sport automobile.

“ Comment ne pas craquer pour ce qui est l'ultime 993 Turbo ? ”

C'est en 1994 que Steve Beddor, le propriétaire de cette CTR2 Sport, a commencé à travailler pour Alois Ruf comme chef du marketing et des relations publiques pour Ruf aux Etats-Unis. « J'ai élaboré un plan de campagne pour la CTR, un plan en trois événements: le One lap of America, la course de côte de Pikes Peak et celle de Virginia City », dit Steve. Comme prévu, la CTR s'est bien comportée dans les trois, et a eu une bonne presse dans les magazines automobiles. Steve a axé la stratégie de communication vers les acheteurs potentiels de Ruf. Bientôt, la Ruf a été vue dans le *Robb Report* (deux tiers des milliardaires du monde entier s'y abonnent), le magazine *Forbes* et en première page du *Wall Street Journal*.

Avec l'expérience de Steve en sport automobile qui inclut la course sur glace dans le Minnesota, les campagnes avec le Club Porsche local et le Club Audi Quattro (avec une Quattro Sport 4WD Groupe B de rallye, rien de moins), ses compétences et sa volonté ont convaincu Alois Ruf qu'une version Sport de la nouvelle CTR2 était viable. « La CTR2 était, et reste encore une voiture de sport élégante épurée et magnifique », dit Steve. « Et comme toutes les voitures Ruf, en dépit de sa

vitesse de pointe de 342 km/h, elle a été sous-estimée à cause de sa carrosserie étroite. Alois parle de son concept du "loup déguisé en brebis". » Pourtant, même dès 1995, Steve a été le porteur d'un concept différent : plutôt d'un « loup aux coudées franches », ainsi qu'il le dit. « Voilà l'idée, explique-t-il. C'est un exploit incroyable pour une voiture d'aller à 342 km/h, et pour ce faire un concepteur doit faire certains compromis. Il faut tenir compte des considérations aérodynamiques, d'où la carrosserie et les pneus étroits, ainsi qu'une plus grande démultiplication de la transmission. J'ai proposé à Alois d'imaginer le potentiel de performance de la CTR2 une fois que l'on ne se soucie plus de vitesse maximale. Il pourrait alors explorer les limites de tenue de route virages limites avec une chausse plus large qui offre un meilleur contact et une accélération encore plus franche avec des rapports plus courts ».

Pas franchement emballé au départ, Alois a fini par se laisser convaincre par Steve, et a réfléchi à l'idée. Alois avait besoin que la voiture soit homogène - comme une Ruf -, mais les ailes avant plus larges ne sont pas typiques du style

préférée de l'entreprise. En jouant sur l'histoire de Porsche, Steve a peut-être fait pencher la balance.

« Je suis convaincu que l'utilisation "d'ouies" pour les ailes avant a vendu le concept à Alois, dit Steve. Il a une très grande appréciation et une passion pour les anciens modèles Porsche, et le fait de rendre hommage aux "ouies de requin" des 934/935 de

course l'a conquis. Il a donné le feu vert pour la construction du modèle Xtreme - comme je l'avais appelé -, plus tard appelé la CTR2 Sport ». Ce fut une excellente nouvelle pour les amateurs de Ruf. Il est surréaliste de voir une plaque d'immatriculation du Minnesota sur la croupe bodybuidée surmontée d'un aileron de la Ruf, et on imagine aisément le choc qu'elle doit donner aux autres usagers de la route tandis qu'elle « aboie » sur les routes locales. Ses pare-chocs, ses extension d'ailes et son capot moteur sont en Kevlar, ses portes et son capot avant sont en fibres de carbone, tandis que le spoiler avant amovible et l'énorme aile arrière jumelées ne sont guère typique d'une routière. Cela explique sans doute pourquoi la chose est si désirable, avec le concours, bien sûr, de cette peinture Yellowbird si emblématique.

Mais Steve l'utilise-t-il comme une routière, ou bien l'immatriculation est-elle seulement symbolique? « Vous voulez rire? », s'exclame Steve. N'aimeriez-vous pas la conduire sur route si vous le pouviez? Certes, elle est faite pour la piste de course, mais on peut également la sortir pour le fun ». L'intérieur est dépouillé, mais pas jusqu'à un degré ridicule, car elle conserve le tapis, le tableau de bord et la console centrale. Il ya des baquets Recaro avec le harnais cinq points, des portes allégées et un volant de course, avec un arceau de sécurité intégré Ruf homologué FIA et Pikes Peak.

La CTR2 : Alois Ruf l'appelle
« son loup dans une peau
d'agneau »



« Alois, en plaisantant, appelait ma voiture "le modèle économique", car il n'y a pas d'air conditionné, de fenêtres électriques, de radio, ou de toit ouvrant », Steve poursuit. « J'aime mon modèle économique. Et en parlant de l'économie, grâce à la boîte à six vitesses, je fais du 7,9 l/100 kms sur l'autoroute. Oh, mais du 8,4 l/100 kms sur piste ».

Donc, nous voyons un peu l'anatomie de ce coureur routier. La CTR2 classique a démarré avec 529 ch grâce au système de gestion du moteur TAGtronic, tandis que la Sport de Steve a reçu un système Motronic qui produit 589 ch. Son moteur de 993 bi-turbo de 3,6 litres a été ensuite équipé de bielles en titane, et le moteur Ruf reconstruit pour dépasser la barrière des 700 ch. « Le résultat a été incroyable, rappelle Steve. Le couple maximal est de 779 Nm à 5000 tr/mn et reste à 779 Nm à 6000 tr/mn. Tout d'abord, ça fait beaucoup de couple. Ensuite, c'est une courbe de couple particulièrement plate ». Steve explique l'accélération de la voiture comme étant semblable à celle d'une moto, les petits bi-

turbos modifiés par Ruf réagissant instantanément. L'accélération est facilitée par le choix de Steve pour des rapports de boîte qu'il a testé longuement sur les pistes de course de l'Amérique. « La boîte de vitesses standard de la CTR2 Sport est plus courte que celle de la CTR2 de record à six vitesses, mais je voulais que la mienne soit encore plus courte, et ça marche très fort, dit-il. Cette configuration qui permet au conducteur de toujours être dans la crête de puissance et de couple s'exprime en vitesse et en plaisir ».

Le refroidissement du moteur est assuré par deux intercoolers air-air montés à « cheval » à l'extérieur du compartiment moteur et l'aile géante arrière a une longue prise d'air sur son bord d'attaque habilement qui amène diriger le flux dans les échangeurs. Au dessus de chaque intercooler il y a des jets de pulvérisation qui se déclenchent à plein gaz et à plus de 5.000 tours par minute et qui de dirigeant une fine brume sur les intercoolers, tandis que les réservoirs d'eau sont positionnés dans le nez pour s'assurer qu'il n'y a pas d'excédent de poids sur

l'arrière. Tout cela est très efficace, et renforcé par des ventilateurs qui poussent de l'air au travers des intercoolers. Considérant les prouesses de la voiture, il n'y a jamais trop de refroidissement.

Plaque d'immatriculation ou pas, c'est une voiture de course sérieuse. De jantes BBS de 18 pouces remplissent les puits de roues avec des pneus avant et arrière de 11 pouces et 13 pouces, et les freins se composent d'un ensemble Brembo et d'un module de contrôle ABS Porsche Motorsport. La suspension Öhlins Motorsport est entièrement réglable, Steve préférant les ressorts souples « pour maximiser l'adhérence » couplé avec des barres anti-roulis raides « pour la rapidité et le contrôle du transfert de poids latéral en virage ». Il n'est pas étonnant que cette voiture a remporté 40% des courses dans des races dans lesquelles elle a été engagée.

En 1997, la stratégie de marketing choisie par Steve pour promouvoir la CTR2 Sport a été de l'amener sur les événements automobiles sportifs ➡

« L'accélération
est comparable à celle
d'une moto de sport »





Les deux turbos de la Ruf s'emballent instantanément et l'accélération est aidée par les rapports courts, plus courts que sur la CRT2





La plaque d'immatriculation est incongrue sur la croupe musclée de la Ruf au double aileron

« C'est l'une des plus brutales et Sauvages Ruf et 911, à la fois voiture de route et de course car »



à travers les USA. « Nous avons voulu rivaliser avec les autres voitures dans les courses de clubs et historiques pour démontrer que les performances d'une Ruf de rue sont égales à celles des voitures de course », dit Steve. Ce propos a été illustré de façon encore plus claire lorsque Steve a conduit (et non pas remorqué) sa CTR2 Sport à la course de côte de Pikes Peak Hill en 1997. En règle générale, la voiture utilise une configuration de propulsion pour la piste, mais pour les routes de gravier du Pikes, Ruf a fourni une boîte super-courte à cinq vitesses et un système de transmission intégrale d'une 964.

Dans un contexte qui rassemblait des voitures de course dédiées au genre, Steve a volé vers le haut de la montagne plus rapidement que de tout le monde lors des qualifications dans la division Open. Il a terminé deuxième au classement général cette

année-là, avec son frère David dans une voiture jumelle finissant quatrième. Ayant prouvé son point de façon spectaculaire, la CTR2 Sport de Steve a gagné la course de côte de Virginia City, plus rapide encore que la Pikes, et ce, trois ans de suite, battant deux fois le record de vitesse de grimpe, et toutes courses de côtes combinées, grimpant 41 podiums sur 54 courses - dans une routière...

Depuis lors, la CTR2 Sport a terrorisé les voitures de route et de course à travers les États-Unis, Steve affichant ses exploits sur YouTube sous le nom d'utilisateur «YellowbirdCTR». Jetez-y un œil et passez une heure excellente à regarder Steve dans sa routière Ruf mettre des vents à des Porsche 962 et des Ferrari 333SP. Et mettez le volume à fond. « Les pilotes viennent à notre stand pour voir la Ruf et s'exclamer devant ses performances. D'ailleurs, quand

certaines personnes voient les images d'une voiture de route battre ces voitures de courses, ils sont même parfois hostiles à ce qu'ils voient ».

Toute critique dirigée vers la Yellowbird serait insensée, cependant. Elle est ce qu'elle est : une des plus brutales et efficaces voitures Ruf et 911, à la fois en routière et en course, un vrai dragon, une illustration fumante de ce que Ruf peut réaliser avec une Porsche 911. Et pour les anciens écoliers qui se souviennent de la première fois où le mot Ruf est entré dans notre vocabulaire d'école et qui ont encore le fantasme de posséder une Yellowbird, la CTR2 Sport de Steve est maintenant en vente chez les experts Ruf de Performance RAC (www.raceperformance.com) au Texas. Le prix? 229.900 \$. Quelqu'un d'autre vient de mettre sa maison en vente ? ●



964 ou 996

Par Richard Aucock
Photos Max Earey

La première Porsche : quelle est la meilleure ?

En ce moment, il existe un choix intéressant dans le monde des Porsche abordables. Pour 20.000 euros, le budget minimum recommandé pour tout premier propriétaire de Porsche, ce choix présente deux options : la 964 et la 996. Si la 996 connaît une reprise d'intérêt depuis une pause démeritée, la 964 a perdu de la valeur depuis quelque temps. À l'heure actuelle, elles se retrouvent sur un pied d'égalité. Aussi quel est le meilleur achat ?





Les pièges de chacune

Tout d'abord, les pièges : la 964 et la 996 ont une réputation. Pour la 964, c'est la complexité mécanique, ce qui accentue la possibilité que les propriétaires précédents aient fait sauter des étapes de l'entretien pour économiser, menaçant ainsi les portefeuilles des propriétaires suivants. Il est primordial d'étudier les carnets et les factures dans les moindres détails, et de se concentrer très attentivement au cours d'un essai sur route (de longue durée) afin d'évaluer la santé de la 964

en question. En apparence, d'inoffensifs bruits peuvent vous coûter plus cher à réparer que vous ne l'imaginez.

Avec la 996, c'est plus ciblé : pannes d'arbres intermédiaires, fuites de joints de transmission et, oui, casse de moteur. Il ya des contrôles à effectuer et des solutions abordables qui peuvent être trouvées pour les deux premiers points, tandis que le dernier touche surtout les moteurs de 3,4 litres construits entre 1998 et 2000. Le 3,6 litres de la voiture d'essai (2003) sera

probablement impeccable, et la plupart des 3,4 litres sur la route sont susceptibles d'être de même, parce que le moteur a soit été remplacé ou si bien rodé et traité qu'il est peu probable qu'il casse. Malgré cela, il y a des contrôles importants que vous devez faire, avec une vérification complète de l'état de l'intérieur et de la santé des nombreuses commandes électriques. La 996 est dotée de nombreuses fonctions - assurez-vous que toutes ces fonctionnalités marchent.



« La 996 est bourrée d'options – assurez-vous qu'elles fonctionnent »

Acheter quelle version ?

La 964 qui a fait les gros titres lors de son lancement était la Carrera 4. Première transmission intégrale Porsche grand public, c'était une configuration à quatre roues motrices dérivée de la 959. Ce fut une belle réponse à la « célèbre » tenue de route Porsche, mais les critiques émettaient encore des grognements à propos du sous-virage. La vérité a été largement démontrée par ailleurs mais pour beaucoup le plaisir fut retrouvé lorsque la Carrera 2 à propulsion fut lancée quelques mois plus tard.

Il n'y a pas de telles différences pour la 996, bien sûr. Mécaniquement moins complexe, mais technologiquement plus avancée, la transmission intégrale quatre roues signifiait en fin de compte que la Carrera 4 était presque aussi agréable à conduire que la Carrera standard.

La 996 était si sophistiquée, même en configuration propulsion, qu'il n'y avait pas besoin de quatre roues motrices pour fournir une marge de sécurité pour ceux qui ne savent pas comment conduire une 911.

Appréciée pour sa simplicité, la Carrera est restée le choix numéro un. Pour les acheteurs, le fait que dans la 964 comme dans la 996, la propulsion soit moins compliquée que chez leurs sœurs à transmission intégrale, est aussi un facteur à considérer.

La 996 est connue pour avoir des bugs dans la transmission et la 964 est mécaniquement trop complexe : aussi il est préférable dans les deux cas de ne pas avoir la complication supplémentaire de la transmission de la puissance aux roues avant.





Le grand volant et l'énorme compte-tours compensent la déception du pédalier décentré et de la boîte molle

964 : Quoi vérifier ?

■ Entretien trop léger ■ Corrosion ■ Fatigue des composants



Grâce à ses gros pare-chocs en polycarbonate bumpers, la 964 n'a pas l'air trop datée



Style

La 964 est le dernier modèle à arborer le profil classique : la 993, qui suivit, a incliné les phares vers l'arrière, lissé les détails autant que possible et a commencé l'évolution vers la 996. Mais la 964 ne semble toujours pas datée grâce à ses gros pare-chocs avant et arrière en polycarbonate. A nos yeux, elle se classe parmi les plus belles Porsche, en particulier dans sa forme Carrera, plus simple et élégante.

Les détails aérodynamiques, qui vont des pare-chocs à un châssis plat, sont extrêmement efficaces, également. En dépit des apparences, la 964 est en fait plus aérodynamique que la 993. C'est le genre de détail satisfaisant qui contribue à valoriser la 964 aux yeux du nombre en diminution d'observateurs qui sont tièdes à son égard, ces mêmes personnes qui aussi peuvent froncer les sourcils devant la 996. La toute nouvelle 911 est toujours difficile pour Porsche, et le modèle de 1998 a trouvé ses critiques comme les autres avant elle.

Ce sont les ressemblances avec le Boxster déjà lancé qui étaient à la base des plus grandes critiques. Porsche l'a reconnu implicitement en modifiant progressivement la face avant, mais dans une perspective historique, il y a quelque chose de rassurant à propos du look clean de ce modèle dessiné



La 964 a une longueur d'avance sur la qualité de construction





Les similarités avec le Boxster sont à l'origine du dédain de nombreux puristes pour la 996

par Pinky Lai. L'expérience nous a appris à repérer les différences subtiles entre la 996 et le Boxster, et à les apprécier comme le designer le souhaite : les affirmations bruyantes de différences comme avec les phares de Turbo qui ont suivis ne sont pas nécessaires.

La 996 demeure étonnamment contemporaine, même aujourd'hui (aidée, bien sûr, par les phares évolués de ce modèle 2003). C'est un dessin qui a 14 ans, mais ne fait pas son âge. L'évolution jusqu'à la 991 d'aujourd'hui aide certainement, mais c'est quand même la démonstration d'un truisme rassurant : un bon dessin résiste à l'épreuve du temps.

Une bonne qualité de construction aussi, et c'est là que la 964 a une longueur d'avance. On peut s'en rendre compte au premier coup d'œil à la qualité de l'intérieur : en dépit de la cohérence technique, le choix des matériaux de la 996 ne résiste tout simplement pas à l'examen comparatif avec ceux de la 964. Il y a une certaine satisfaction à tirer de ce sentiment d'impénétrabilité de la 964 que l'on ne retrouve pas dans la 996, plus moderne. Certes, on trouve évidemment des curiosités ergonomiques qui peuvent refroidir les débutants, mais c'est le choix le plus gratifiant si vous avez prévu d'en faire votre Porsche. Si seulement elle avait la fonctionnalité, les gadgets et la facilité d'utilisation de la 996.

996 : Quoi vérifier ?

■ Intérieurs usés ■ Fumées ■ Joints de transmission qui fuient



Les matériaux utilisés pour la 996 sont de moindre qualité que sur la 964



La première 911 de chaque génération est souvent mal accueillie. La 996 a eu son lot de critiques

« Vous freinez bien plus tôt dans la 964 »

Test Car 964

Coupé C2 de 1990, boîte de vitesses manuelle
Moteur et suspension standard
192.000 kms, réflexion complète à 176.000 kms
Jantes Carrera Cup
Freins RS
Pas de sièges arrière

Aux volants

Même par les standards d'aujourd'hui, la 996 reste une voiture remarquablement sophistiquée et amusante à conduire. Elle n'est pas aussi brutale qu'une Porsche classique, mais presque aussi contemporaine dans les sensations qu'une récente. Elle est, de fait, une vraie Porsche, sans nul doute.

Le moteur domine - le moteur de 3,6 litres est un vrai petit bijou. Il pas tout à fait aussi doux que le précédent 3,4 litres, mais nous coupons les cheveux en quatre : il monte librement en régime, est magnifiquement onctueux et possède une nature régulière de machine à coudre. Il est certes refroidi à l'eau mais surmontez ce changement idéologique et vous apprécierez le bon moteur qu'il est.

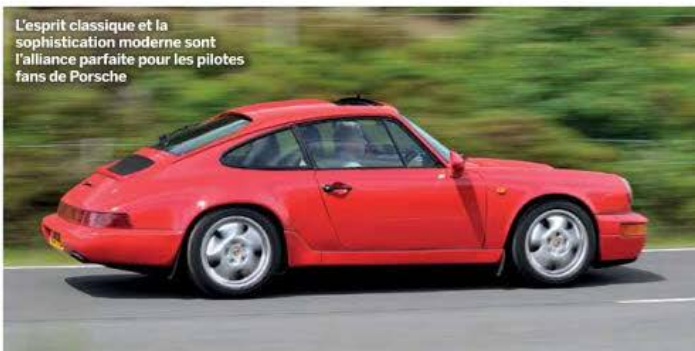
Bien que l'on apprécie le grognement à bas régime, il donne le meilleur de lui-même dans les tours - performances et récompense sonore. La boîte de vitesses précise et la pédale d'embrayage normalement positionnée permettent aux débutants d'être à l'aise au volant et les mains plus expérimentées reçoivent une récompense interactive de la part de la transmission. Pour les uns comme pour les autres, garder le moteur en régime élevé n'est pas un problème. Et quel rendement quand il est poussé ! (la puissance maxi se situe à 6800 tr/min). Dans une ère de puissantes 911, il est facile d'oublier la rapidité d'une 996 Carrera. Les statistiques affichent « seulement » 320 ch quand la 911 de base d'aujourd'hui débute avec 350 ch, mais c'est largement suffisant pour d'authentiques

performances signées Porsche.

Même si elle n'est pas aussi brute que la 964 et n'offre pas un sentiment de conception classique comme cette dernière, la 996 impressionne par sa tenue de route. Les compétences du châssis sont mises en évidence par la stabilité qu'il affiche dans toutes les situations de conduite et dans la confiance qu'il instille dans le pilote qui n'hésite pas à pousser sur l'accélérateur. Le moteur peut être largement utilisé et dans une réelle confiance parce que le contrôle fondamental de la voiture est particulièrement développé. Vous pouvez appuyer sur la pédale comme aucun conducteur débutant ne saurait rêver dans une Porsche classique, et tirer une grande satisfaction de la réponse de la direction et du contrôle général de la voiture.



L'esprit classique et la sophistication moderne sont l'alliance parfaite pour les pilotes fans de Porsche





Test Car 996

Carrera 2 Coupé de 2003, boîte de vitesses manuelle
75.000 kms
Roues Carrera de 18 pouces en alliage
Couleur Argent arctique
Phares au xénon
Porsche Stability Management
Système (PSM)
Ordinateur de bord
Intérieur cuir complet noir
Ciel de toit en Alcantara
Sièges chauffants
Aide au parking arrière
Climatisation

Face à cela, la 964 paraît plus âgée. En l'espace de quelques kilomètres sur la route, ses déficiences liées à l'âge sont clairement téléphonées. Il s'agit davantage de pilotage, pilotage qui nécessite un temps d'acclimatation, d'autant plus que, quand il s'agit de la voiture de quelqu'un et que les routes ne sont pas familières, il y a un petit clignotant rouge dans votre tête qui vous remet à l'esprit quelques inquiétudes au sujet de la légendaire « délicate » tenue de route Porsche.

Conduisez-la correctement et ne vous inquiétez pas. Bien sûr, la 964 sautille et dodeline plus que ne le fait la 996, ne peut pas être traitée avec la même souplesse du bout des doigts et vous amène à plus de concentration quand vous appuyez sur les pédales décalées, quand vous maniez cette boîte de vitesses

légèrement molle et ce volant saillant. À certains égards, le mélange de sensations classiques et de sophistication moderne fait de cette Carrera 2 le choix idéal pour de plus en plus de fans de Porsche. Pour certains l'essieu arrière à bras multiple de la 993 multi-bras est même allé un peu trop loin. La 996 est en fait l'équilibre idéal entre les générations.

Le merveilleux moteur 3,6 litres est un vrai musicien. Dès le premier tour de clé du démarreur, il est évident qu'il sera plus présent lors du voyage que celui de la 996. Le refroidissement par air implique une sonorité plus importante, et sa pure effervescence tient à vous assurer qu'il est là plutôt deux fois qu'une, tandis que les tours montent sur l'énorme compte-tours central. Mais finalement pas aussi rapidement qu'avec la 996. Il est livré avec

250 ch, et un surprenant gros poids à vide de 1 350 kg mais, en dépit du brio du moteur de la 996, la 996 est plus conséquente en termes de sensations. Le bruit, à lui seul, suffirait à influencer votre choix.

Il y a un domaine, cependant, où une voiture tranche nettement sur l'autre : le confort. La 964 est notoirement raide et dure sur les mauvais revêtements - un problème qui prend de l'ampleur au fil du temps. La 996 est sportive, certes, mais avec beaucoup plus de stabilité et de la sophistication dans la manière avec laquelle elle gère les nids de poule, les joints de route dilatés et les surfaces complexes. Vous devrez freiner beaucoup plus tôt dans la 964 que dans la 996. Des facteurs à prendre en compte sauf si vous cherchez les sensations Porsche classiques.



Avec la 996, les « nids de poule » sont survolés et les virages s'enroulent en douceur

Appréciation et dépréciation

Deux courbes à la baisse sont à l'œuvre ici. La 964, cependant, a arrêté la partie descendante de sa course, et se maintient fermement dans le vent. La 996 n'a tout simplement pas eu le temps d'en faire autant.

Ce n'est que ces dernières années que la cote de la 964 a vraiment commencé à se stabiliser. Une explication pour sa chute tient à la dynamique du marché des voitures d'occasion, quand le tri s'effectue entre les modèles usés et ceux en bon état, la rareté faisant grimper la cote. La 964 a été marquée par les inquiétudes des futurs acheteurs sur sa complexité et ses coûts de son fonctionnement. L'entretien monstrueux et les factures élevées ont chassé les propriétaires éventuels vers d'autres modèles. Finalement, la réalité est venue contredire ces inquiétudes et a aidé la cote de la gamme 964 à se renforcer.

La 996 n'en est pas encore là. Si vous regardez vraiment, c'est la 911 que l'on peut trouver en

dessous des 17.000 euros. Les valeurs vont commencer à se durcir un jour, mais elles n'en sont pas encore là, ce qui en fait la voiture avec le plus de potentiel de retour sur investissement.

Bien sûr, une grande raison derrière la faiblesse relative sur le marché de l'occasion de la 996 est la conséquence de tous les discours sur les casses d'arbres intermédiaires, les fuites de transmissions et autres préoccupations que Porsche connaît désormais et répare facilement, mais c'est le genre de bruits qui peuvent se propager sur des forums internet et refroidir les acheteurs potentiels. Le remplacement de la 993 a aussi été une décision difficile qui a conduit à des comparaisons injustes à l'époque, demeurées dans les mémoires. Il ne faut pas longtemps avant que les clichés s'effacent, cependant, et la 996 sera appréciée à juste titre. Et quand cela arrivera, la 964 va aussi commencer à grimper. Soyez rapide.

En résumé

La 964 est une merveilleuse voiture à conduire. Comment sa réputation auprès de certains a pu être salie reste un mystère. Dotée d'un moteur omniprésent et d'un caractère de 911 classique saupoudré d'une pincée de convivialité moderne, c'est une voiture qui offre un grand potentiel de surprise et de joie. Si vous voulez une vraie 911 à chérir et conserver, c'est sans aucun doute le meilleur achat, un point c'est tout.

Mais la meilleure affaire des deux est la 996. Certains peuvent encore être hésitants quant à son statut comparé à une «vraie» 911 (à air), mais les performances sur route devraient surmonter cet obstacle. Grâce à son moteur doux, et sa facilité d'utilisation, la 996 possède un attrait inattendu et la capacité de vous en donner plus pour votre argent sans vous coûter une fortune en entretien.

En première Porsche, le 964 offrira la vraie expérience 911, montrant les origines de la voiture et pointant du doigt les développements ultérieurs. Mais la 996 vous donnera davantage de ce que Porsche est devenu aujourd'hui tout en faisant référence au passé, sans mentionner que vous en aurez plus votre argent, car la gamme attend toujours la montée en cote. N'attendez pas que celle-ci grimpe. □



LE MEILLEUR DE LA FORMULE 1

SOUVENIRS DE MONACO » INTERVIEW MIKA HÄKKINEN



LA LEÇON DU MAÎTRE

Petit cours de
pilotage avec
Alain Prost



Dossier Flèches d'Argent

POURQUOI MERCEDES VA GAGNER (OU PAS...)

"Nous n'avons plus
d'excuses" Toto Wolff

PLUS

ROSS BRAWN PARLE

"Je n'ai pas tenu mes
promesses" admet-il

CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES ET F1

Il faut apprendre des
échecs du passé...

EN TESTS AVEC HAMILTON

"J'ai les pieds
en feu, moi !"

ROSBERG VOUS RÉPOND

"Nous sommes tous
les deux numéro un..."



TECHNIQUE Tout savoir sur les freins des F1

N° 172 - 5,60 €
Juin 2013

BOB
MEDIA



L 19828 - 1725 - F: 5,60 € - RD

MENSUEL EN VENTE DANS TOUS LES KIOSQUES

À LA DÉFENSE DU MOTEUR M96

Le M96 peut souffrir d'une mauvaise presse sur Internet, mais cela ne doit pas gâcher votre plaisir de posséder une 996. Voici comment faire face aux problèmes les plus connus ...

Par Joel Newman Photos de Hartech

Il y a eu beaucoup de débats sur le premier moteur à refroidissement à eau de Porsche, le M96, de nombreux observateurs affirmant que le 3,4 litres est fondamentalement et intrinsèquement faible. D'autres sont même allés jusqu'à dire sur les forums qu'ils n'auraient jamais imaginé d'acheter une de ces 911 à « problèmes », affirmant qu'elles sont des bombes à retardement destinées à casser.

Après avoir demandé l'aide de Hartech, l'un des meilleurs experts en réparations de moteurs Porsche du Royaume-Uni, nous avons décidé de disséquer le mythe. Y a-t-il quelque vérité dans ces horribles histoires, et faut-il éviter les premières 996 - ou bien s'agit-il de rumeurs ? Dans l'ensemble, la plupart des 996, y compris le 3,4 litres et de 3,6 litres,

fonctionnent parfaitement bien. Beaucoup d'entre elles ont enregistré des kilométrages élevés, mais un taux de pannes moteur de près de cinq pour cent a mis en évidence les points faibles de la première Porsche refroidie par eau. Le M96 a acquis la réputation d'un moteur potentiellement fragile qui, en raison de sa nouvelle conception, peut se révéler cher à réparer.

Toutefois, le directeur technique de Hartech, un ancien concepteur de moteurs GP de renommée internationale, a passé plusieurs mois de recherches sur le M96 (et même plus tard le moteur M97 moteur disponible sur les premières 99) et a découvert que les problèmes rencontrés ne signifient pas nécessairement une issue catastrophique pour la voiture et pour le propriétaire. ➡



Le premier moteur de 911 à refroidissement liquide a connu le succès de manière générale mais des problèmes récurrents ont contribué à faire chuter les prix de la 996



«Le M96 a acquis la
réputation d'un moteur potentiellement
fragile qui, en raison de sa conception, peut se révéler
cher à réparer»



Échec de l'IMS

La nouvelle conception du moteur de la 996 signifiait qu'il y aurait moins d'opérations d'usinage et de pièces à réaliser, transporter et assembler, afin de réduire les coûts généraux. Mais comme dans la plupart des productions de masse, la conception génère des réparations plus coûteuses à effectuer.

L'un des problèmes les plus signalés est la casse possible de l'IMS, l'arbre intermédiaire, un système d'entraînement par chaîne qui réduit la vitesse d'arbre à cames sans avoir besoin d'énormes pignons sur les extrémités d'arbre à cames. Il fonctionne à deux tiers de la vitesse du vilebrequin, ce qui est idéal pour entraîner une pompe à huile - ce qui est le cas, ici.

Une des extrémités est en acier massif qui tourne dans un trou dans le carter en aluminium, et ne pose aucun problème. L'autre extrémité comporte un roulement à billes rempli de graisse qui est scellé sur les deux côtés, ce qui peut amener des problèmes. En effet, bien que les spécifications du roulement soient bonnes, de minuscules particules de métal arrachées durant le fonctionnement du roulement ne peuvent pas s'échapper, se mélangeant avec la graisse elle-même et finissant par former une pâte fine abrasive.

En l'absence de débit d'huile de refroidissement, le roulement chauffe et se dilate. Si les tolérances



L'arbre IMS d'origine, plus faible, à gauche est remplacé par la version Hartech à droite, qui a supprimé les points de cassure.

sont trop serrées, cela fatigue le carter jusqu'à ce qu'il se fracture - ou alors use les billes jusqu'à ce qu'elles cassent en détruisant la cage du roulement, après quoi les débris circulent dans le moteur et peuvent rayer les cylindres, endommager une chaîne ou plier des soupapes.

En outre, l'arbre a deux rainures usinées dans le diamètre déjà faible, ce qui crée une contrainte supplémentaire. Porsche a rapidement traité la question dans les modèles suivants, en remplaçant le roulement double par un roulement simple mais plus grand. Le problème de la tige est demeuré avec ses problèmes de boîte de roulements scellée.

Toutefois, Hartech propose une mesure préventive pour mettre un terme à la défaillance de l'IMS en supprimant les joints d'étanchéité et en posant un roulement approprié sur un arbre plus costaud et dépourvu de faiblesses d'usinage. Cela peut paraître comme un job coûteux par simple prévention, mais cela peut être fait à l'occasion d'un changement d'embrayage lors de l'achat d'une 996 pas chère.



Avant : la casse de l'IMS entraîne la circulation de débris dans le moteur



Après : Hartech peut réparer et prévenir la casse de l'IMS en utilisant un axe plus solide et en changeant le roulement

Fissures de chemises et de culasses

Un autre sujet favori des forum sur le M96 est la faiblesse du cylindre, qui est susceptible de fissurer.

Le M96 (et même le M97) utilise le Lokasil, un traitement de surface métallique composite coulé dans le bloc, en tant que matériau de chemise de cylindre. Le Lokasil serait formidable si le matériau environnant était assez fort et le bloc-cylindres était suffisamment refroidi.

Malheureusement, parce qu'elles sont ainsi affaiblies, les chemises peuvent s'ovaliser jusqu'au serrage ou jusqu'à la casse.

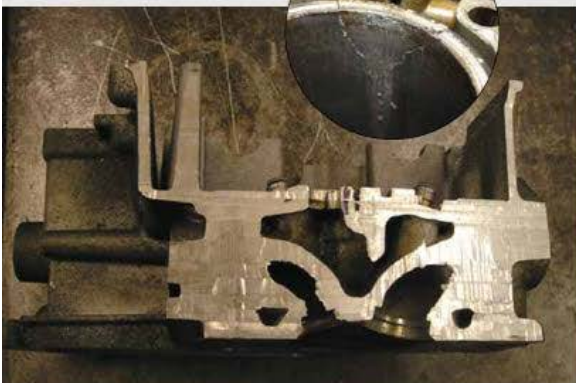


Incidentement, les moteurs 2.5, 2.7 des Boxster et des Boxster S de 3,2 litres ont des blocs plus solides que celui de la 996 ce qui amène cette dernière à être étant plus sujette à des défaillances, qui se prouvent généralement en haut des cylindres et à partir d'environ 70.000 kilomètres d'usage.

La malchance que cela se produise sur votre 996 est sans aucun doute faible, mais si votre moteur souffre d'un cylindre fissuré ou serré, Hartech peut réparer les dégâts en posant un cerclage qui non seulement empêchent l'apparition de fissures, mais qui stabilise également la chemise comme

dans les moteurs Turbos, GT3 et Gen2.

Mis à part la déformation ou les fissures des chemises, il a été également signalé des problèmes avec des fissures de culasses. Quand une culasse est coulée, l'épaisseur de l'aluminium entre l'extérieur et l'intérieur de celle-ci dépend de la conception du moule. Pour une raison inconnue, tant sur les moteurs M96 que M97 il y a un endroit où la paroi devient soudainement très mince, tout près de l'emplacement de la bougie. Quand le moteur commence à se réchauffer, l'intérieur de la culasse se dilate en premier, puis c'est au tour du liquide de



Une dissection de la culasse (photo de gauche) montre les points faibles susceptibles de se fissurer (en haut à gauche). Un problème largement dû à la fabrication, mis en évidence (photo de droite) par le bloc d'une Boxster S sur le côté droit de la photo, tandis que le bloc à gauche de l'image montre un bloc de 996, aux parois de cylindre plus minces et plus faibles.



Comme toute 911, la 996 à moteur M96 durera longtemps si l'entretien est effectué rigoureusement.

refroidissement et, enfin, les faces extérieures. Il en résulte des taux différentiels de dilatation qui mettent les pièces à rude épreuve pour aboutir finalement à la formation d'une fissure de fatigue. Selon Hartech, celle-ci apparaît toujours entre le conduit d'huile sous haute pression et celui du liquide de refroidissement qui est sous une pression moindre.

Ensuite, l'huile coule dans le liquide de refroidissement sous pression, créant un mélange de boue affreuse qui est finalement expulsé par le circuit, entraînant des surchauffes locales à

l'intérieur du moteur et un grippage du piston possible.

Ce qui est rassurant, c'est qu'on peut éviter ces problèmes avec un style de conduite adapté : les voitures qui ont été conduites trop rapidement avant une bonne chauffe et celles qui ont été utilisées pour de courts trajets auront une vie plus courte. Celles réchauffées de façon régulière et conduites pour de longs trajets à vitesse constante dureront plus longtemps. L'entretien devrait éviter ce danger, mais, bien sûr, les culasses peuvent être réparées ou remplacées – mais c'est un coût. ➡

« Le cylindre du M96 est perçu comme manquant de solidité, ce qui le rend particulièrement sensible à la fissuration »



Hartech règle le problème en alésant le bloc (à gauche) et en installant une nouvelle chemise (au milieu). Des anneaux intermédiaires peuvent également être montés (à droite) pour stabiliser les chemises en Lokasil quand les chemises ovalisées ont été reformées.

Rayures sur les chemises et serrage

Les causes de serrage habituelles sont une différence de température entre la chemise en Lokasil et un cylindre trop chaud, ou bien la dégradation de l'huile lorsque que la circulation du liquide de refroidissement a été modifiée en posant un joint de culasse inadapté.

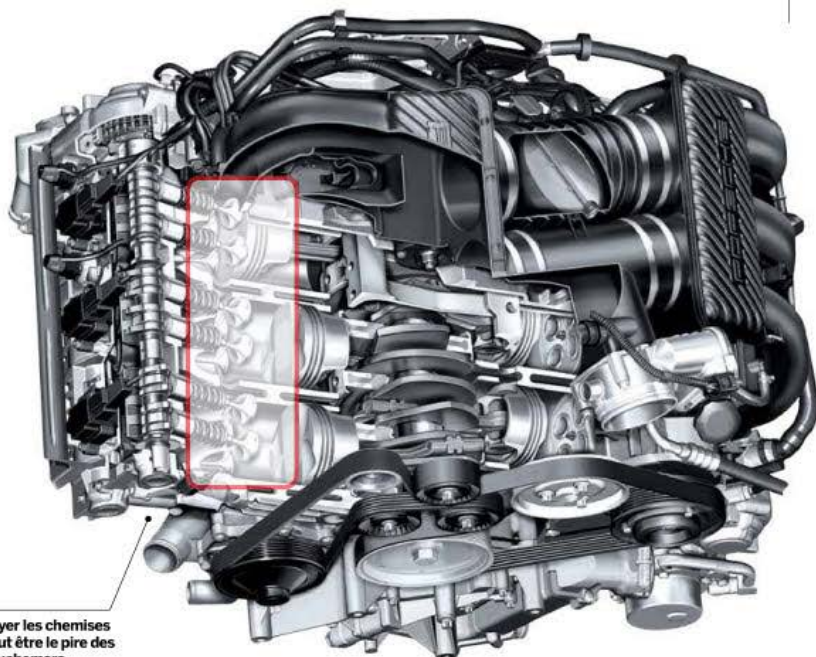
De manière inhabituelle, 10 % seulement du fluide de refroidissement est dirigé dans le bloc, tandis que 90 pour 100 passe directement dans la culasse, diminuant ainsi la vitesse de refroidissement du bloc et favorisant une température élevée. Cela signifie que sur les cylindres 4-5-6, une face d'appui du piston est plus chaude que l'autre, d'où le problème.

Le Lokasil a des particules de silicium durs intégrés dans sa matrice, et peut endommager les pistons si le film d'huile est trop mince ou trop chaud. Il semblerait que Lokasil ne peut retenir les cristaux de silicium aussi bien ainsi que le fait l'Alusil, et comme ils se détachent, ils peuvent endommager la surface de la chemise et exposer de nouveaux cristaux tranchants à la face du piston.

Les premiers pistons avaient un revêtement ferreux qui tenait, mais était impopulaire en raison de problèmes de coûts de fabrication et d'impact environnemental. Les pistons ont ensuite reçu un revêtement de surface sérigraphié qui ne dure pas aussi longtemps avant de s'écailler ou de s'user. Une fois que cela se produit, comme expliqué précédemment, les cristaux de silicium Lokasil accrochent le piston. ION remarquera que Porsche a équipé les versions GT et Turbo, plus puissantes, avec un traitement au Nikasil sur des cylindres en alu, tandis que les moteurs Gen2, moins problématiques, sont revenus au traitement à Alusil, qui résiste mieux à la perte de cristaux de silicium en surface.

Hartech a développé une solution, en élargissant le passage de refroidissement et en installant un calorstat basse température. Une fois endommagés, les chemises sont remplacées ou ré-arrondies et renforcées - même si la solution à long terme est de remplacer les chemises avec des chemises traitées au Nikasil.

La marge entre la bonne santé du moteur et des rayures aux chemises des cylindres étant si étroite, tout ce qui pourra abaisser la température de fonctionnement et augmenter la viscosité de l'huile aidera les pistons à survivre plus longtemps.



Rayer les chemises peut être le pire des cauchemars



Conclusion

A lors qu'est-ce que cela implique pour les propriétaires actuels et futurs des premières 996? Tout d'abord, nous pouvons tous pousser un soupir de soulagement collectif. La plupart des taux de casse vus sur les forums internet sont au-dessus de la réalité. L'estimation raisonnable étant de cinq pour cent de casse pour un type de moteur (jusqu'à 200.000 kms), vous verrez que les premiers moteurs à refroidissement liquide

de Porsche ne sont ni plus ni moins efficaces que ceux d'autres fabricants. N'oubliez pas que nous comparons ces moteurs aux magnifiques pièces de machinerie que l'on trouvait dans les premières générations de 911, des chefs-d'œuvre d'ingénierie presque indestructibles, mais qui ont failli mettre un terme précoce à l'existence de Porsche et arrêté le développement de nouvelles voitures. Avec le prix des 996 au plus bas, il n'y a pas de meilleur moment pour acheter moins cher et devenir propriétaire d'une 911 et, même en tenant compte

de la faible possibilité que quelque chose puisse mal tourner, une voiture à 20.000 euros vous donne beaucoup de 911 pour votre argent. Et tant que vous n'avez pas une défaillance des roulements de l'arbre IMS, cela ne coûtera pas cher. Vous pouvez également vous assurer que l'IMS ne cassera pas pour environ 1 000 euros. Est-ce que cela fait de la 996 le meilleur rapport qualité-performances-prix actuellement ? Je pense que oui, et je viens d'acheter une 3,4 litres avec 150 000 kms au compteur pour le prouver! ▢

N°1 - Juillet-Août 2013 - 5,95 €

Total

LE MAGAZINE 100% PORSCHE **911**

Nouveau moteur, direction électrique et boîte PDK de série
LA GT3 SE DÉVOILE

Tous les détails
sur la 991 de 475 ch
La nouvelle GT3
est-elle trop
assistée ?



964 Vs **996**

PLUS
• Don't Lie Me
• Interview
Harris Strakos

ABONNEMENT ETRANGER : nous consulter

DÉCOUVERTE

1 an - 6 n^{os}

29€*

AU LIEU DE ~~3570€~~

- Recevez votre magazine directement dans votre boîte aux lettres
- Ne manquez pas un seul numéro
- Ne payez que 29€ et faites une économie de 6,70€ par rapport au prix en kiosque

Abonnez-vous
en ligne sur
www.webabo.fr/
Total-911

BULLETIN D'ABONNEMENT à renvoyer à : **ABOMARQUE TOTAL911**

CS 63656 - 31036 TOULOUSE CEDEX 1 - Tél. 05 34 56 35 60 - E-mail : bbmedia@abomarque.fr

☐ **Oui**, je m'abonne à **Total 911** pour 1 an, soit 6 numéros pour **29 €** au lieu de ~~35,70 €*~~

Mon adresse

Nom Prénom

Adresse

..... Ville

Code postal

--	--	--	--	--

 Tél E-mail

Je règle par

☐ Chèque bancaire ou postal à l'ordre de **B&Bmedia**☐ Carte bancaire ☐ ☐ ☐

Notez les 3 derniers chiffres du numéro inscrit au dos de votre carte.

Date et signature (obligatoire) :

* Offre d'abonnement valable pour tout nouvel abonné. Tarif France métropolitaine. Don Tom et Etranger frais d'affranchissement en sus. Votre abonnement débutera avec le prochain numéro à paraître sauf incident de paiement. Vous pouvez acquiescer chaque numéro de l'Etat 91 au prix de 5,95 € (frais d'affranchissement en sus). En application de l'article 27 de la loi 78-17 du 06/01/1978, vous avez un droit de consultation et de rectification des informations qui vous sont demandées pour le traitement de votre abonnement. Vous pouvez vous opposer à ce que vos coordonnées soient cédées à nos partenaires sur simple demande.

1011 WT

997 CARRERA



Des jantes
en alliages
élégantes
couvrent
les disques
de 330 mm
ventilés

“ LA CARRERA 4S EST
ARRIVÉE AVEC LA MISE
SUR LE MARCHÉ DE LA 993

”

4S

L'amélioration est un principe, et la 997 Carrera 4S est l'exemple de cette tradition de développement permanente chez Porsche

Par Andrew Krok Photos Dan Pullen

Les 997 Gen2 ont reçu une nouvelle face avant avec des LED latérales fixées au-dessus des entrées d'air plus larges que sur la Gen1



Specifications

997 Carrera 4S (2006)

Moteur

Cylindrée : flat six 3.8-litres
atmosphérique refroidi par eau

Compression : 12.5:1

Puissance max. : 385 ch à 6,500tr/mn

Couple max. : 420Nm à 4,400tr/mn

Transmission : Six-rapports manuels ou sept-rapports Porsche Doppelkupplung double embrayage

Suspension

Avant : Triangles inférieurs et cartouches MacPherson avec amortisseurs et ressorts; barre antiroulis

Arrière : Multi-bras et amortisseur avec ressort; barre antiroulis

Jantes & pneus

Avant : alliage 8x19-pouces, pneus 235/35/ZR19

Arrière : alliage 11x19-pouces, pneus 305/30/ZR19

Dimensions

Longueur : 4,427mm

Largeur : 1,852mm

Poids : 1 555 kg (Plus 30kg pour la PDK)

Performances

0-100km/h : 4.5 secondes (manuelle), 4.3 secondes (PDK)

Top speed : 296 km/h (manuelle), 293 km/h (PDK)

Nous connaissons tous l'histoire du lièvre et de la tortue, mais quand il s'agit de voitures, la lenteur et la régularité ne feront pas gagner beaucoup de courses. Aussi Porsche a naturellement choisi le chemin opposé, comme en témoigne l'évolution progressive de la Carrera 4S. La première Carrera AWD est arrivée avec la génération 964 et a été la première 964 mise sur le marché. Elle a emprunté son système quatre roues motrices à trois différentiels à la 959, et a commencé sa marche inéluctable vers le 21^{ème} siècle avec l'introduction de la direction assistée et de l'ABS.

La première Carrera 4S a suivi avec l'introduction de la 993, en proposant un système de transmission intégrale à bain d'huile. Le 4S s'est différenciée de ses frères et sœurs non-S en adoptant la carrosserie Turbo qui incluait les ailes élargies, les disques de freins et les étriers rouges. Cette variation s'est avérée être un modèle efficace, et en tant que telle la tradition s'est poursuivie avec la 996 qui a également emprunté la carrosserie large, les freins et la suspension de la Turbo. Tous les

efforts antérieurs de Carrera 4S de Porsche ont abouti à la conception de la 997 Carrera 4S, qui est apparue en Novembre 2005 au prix de vente de 93,200 \$ - une augmentation de 2,700 \$ sur la variante à propulsion. La Carrera de base utilisait en grande partie le même moteur que la 996, mais pour la S, Porsche a sorti une nouvelle offre de 3.6 litres, délivrant jusqu'à 355 ch et 400Nm de couple.

Le viscosoupleur du système quatre roues motrices pouvait distribuer entre 5 et 40 pour cent du couple aux roues avant. Afin d'adapter la transmission à la partie avant de la 997, Porsche a fait plusieurs ajustements : la cloison pare-feu a été déplacée vers l'avant, la roue de secours a été retirée en faveur d'un kit de réparation et la forme du compartiment à bagages a été modifiée. En outre, le réservoir de carburant a été repensé pour être réparti de chaque côté de l'arbre de transmission, même si cela nécessitait l'ajout d'une deuxième pompe à carburant pour faire face à la nouvelle configuration. En dépit de ces changements, le système de traction intégrale n'a ajouté qu'un total de 55 kg à la voiture.

De plus, Porsche a introduit le système Porsche Stability Management (Active PASM). Il s'agit d'un système de contrôle électronique de la suspension qui ajuste les réponses de chaque roue en fonction des conditions routières, permettant au conducteur de choisir entre les modes « Sport », et « Normal » pour une conduite plus confortable.

Contrairement aux générations précédentes, les performances du Cabriolet ont été augmentées par rapport à celles du Coupé. C'est dû, en partie, au choix de Porsche de développer le modèle Cabriolet en premier, le Coupé venant ensuite.

La Targa 4S est une autre amélioration de la ligne Carrera 4S arrivée avec la 997. Elle était un peu plus lente en raison de son important toit ouvrant en verre, mais reprenait les améliorations de la C4S standard.

Esthétiquement parlant, il n'y a que de légères différences entre les C4S et les C2S. Les sorties d'échappement doubles de C2S ont été remplacées sur les C4S par deux sorties à quatre orifices et les ailes de la 4S ont été élargies de 44 mm. La 997 Carrera ➔

C4S HISTOIRE

1986

La 959 est la première Porsche à avoir une transmission à quatre roues motrices, une technologie qui passe ensuite à la 911.

1989

La première version d'usine quatre-roues motrices de la 911 arrive sur le marché, et la Carrera 4 est le premier modèle de 964 disponible.

1995

Porsche revêt sa AWD, et remplace le différentiel central par un visco-coupleur, éliminant du poids et améliorant la tenue de route.

1996

La première Carrera 4S arrive sur le marché, en partageant la carrosserie et les freins de la Turbo, mais en conservant le moteur atmosphérique.

1999

Contrairement à la 964 et à la 993, la 996 refroidie à eau a fait ses débuts en version propulsion. Les modèles à quatre roues motrices viendront plus tard.

2005

Avec l'introduction de la 997 est venue la version Targa pour la Carrera 4S, qui avait à la fois la transmission intégrale et un toit ouvrant en verre.

POINT DE VUE DU SPÉCIALISTE

La Carrera 4S est une voiture fantastique et la carrosserie Turbo lui confère une grande présence physique. La chose la plus importante est d'acheter la bonne voiture à la bonne personne. L'état et l'entretien sont déterminants dans l'achat d'une Carrera 4S d'occasion.

Jamie Tyler, Paragon Porsche





Des sorties de pots
à 4 embouts ont été
montées sur les 997
Carrera 4S



“

TOUTES CES SOLUTIONS
MÉCANIQUES SE REJOINDRONT
POUR CRÉER UNE CARRERA 4S
QUI SORTIRA DU LOT

”

4S étant plus large que la 996 Turbo, cette démarche introduit le modèle Turbo de la génération 997. Comme toujours, les options étaient abondantes, avec une grande variété de formes et de fonctions, comme le kit de freins en céramique - indispensable pour lutter contre l'échauffement des freins. Toutes ces solutions mécaniques se rejoindront pour créer une Carrera 4S qui sortira du lot. Elle sera la première 911 à transmission intégrale à être plus rapide autour de la Nordschleife que ses sœurs à propulsion, réussissant à battre les Carrera 2S de deux secondes, une performance en partie due à son CX de 0,29. En bref, en partant d'une Carrera 4 standard, la Carrera 4S s'est transformée en un véhicule formidable. Pouvait-il y avoir mieux ? Eh bien, quand le modèle 2009 est sorti, Porsche a décidé de nous montrer précisément comment on pouvait encore trouver de la place pour des améliorations.

Porsche n'a jamais été une marque à se reposer sur ses lauriers. Ses ingénieurs sont constamment à la recherche de nouvelles idées pour donner une longueur d'avance à leurs voitures. Il était donc logique que leur 997.2 présenterait les développements technologiques les plus récents et les plus intéressants.

Concernant l'esthétique, la 997 Gen2 a reçu un pare-chocs avant redessiné doté de plus grandes prises d'air. Juste au-dessus, on trouve des nouveaux blocs optiques, avec une configuration à double projecteur HID en option. La 997 Gen2 est montée dans le train LED, avec l'ajout de LED aux quatre coins, des clignotants à LED et une nouvelle forme de feux arrière à LED. Le système PCM a également reçu une mise à jour et la suspension est dotée des derniers développements. Enfin, dans un mouvement qui rappelle les versions précédentes, la C4S reçoit une bande réfléchissante distinctive

Le dessin du tableau de bord 997 est une amélioration esthétique notable par rapport aux incarnations précédentes, et conserve le tableau de bord à cinq compteurs caractéristique de la 911





EN LIGNE DIRECTE

En 2008, Porsche a présenté la 997 Gen2 (la 997.2), qui présentait un certain nombre d'améliorations importantes. La plus importante d'entre elles est la nouvelle injection directe. L'injection directe a marqué de nombreux points ces dernières années, et pour de bonnes raisons. En changeant l'emplacement de l'injecteur de carburants dans la pipe d'admission, la précision de l'injection est augmentée, ce qui permet un meilleur contrôle des émissions et d'efficacité.

La puissance du nouveau moteur de 3.8 litres des 997 Carrera 4S Gen2 est augmentée de 30 ch (pour 385 ch) tout en réduisant la consommation de carburant jusqu'à 13 pour 100 et les émissions de CO2 de 15,4 pour 100.



La 997 Gen2 avait bien plus qu'un simple lifting



L'intérieur de la 997 est plus petit que celui, plus tard, de la 991, mais le luxe règne en maître néanmoins



CONSEILS D'ACHAT

Même si les maladies du moteur des premières 997 sont moins nombreuses que sur les 996, il est utile de jeter un œil attentif sur les carnets de toute voiture d'occasion ainsi que de se renseigner sur la fréquence de son utilisation. Lorsque vous cherchez à acheter une 997 Carrera 4S, vérifiez ce qui suit :

- Boîte : la version à deux pédales de la Gen1 est équipée de la vieille boîte Tiptronic et non pas du nouveau PDK dans la Gen2.

- Moteur : le nouveau moteur à injection directe de la Gen2 élimine bon nombre des problèmes de la Gen1.

- Esthétique : si vous aimez le côté vintage, le Gen2 4S réintroduit la bande réfléchissante rouge entre les feux arrière de la voiture.

- IMS : les modèles 2005 sont les plus sensibles aux problèmes d'IMS. Des améliorations sont introduites en 2006.

- Pré-achat : mettez la voiture sur un pont élévateur pour une inspection pré-achat afin de vérifier s'il y a des fuites d'huile - un autre problème commun.

entre les feux arrière, qui la différencie des modèles à propulsion. Des freins à quatre pistons « Big Red » de Porsche sont en monte standard sur les nouvelles C4S, et agrippent des disques massifs de 13 pouces ajourés et ventilés.

Cependant, trois changements importants sont venus modifier les spécifications des C4S. La première et sans doute la plus importante mise à jour est venue avec le nouveau moteur. Remplaçant le 3.6 litres, c'est un flat-six de 3.8 litres à injection directe avec un nouveau système d'échappement sport Porsche (PSE) qui est monté dans la C4S. En changeant la position de l'injecteur de carburant dans le flux d'air, la puissance de sortie de la C4S bondit à 385 ch et le couple atteint 420Nm. En outre, les émissions de carbone ont diminué et la consommation de carburant a été améliorée de façon significative.

Une autre mise à niveau technologique importante est la suppression de la transmission automatique Tiptronic S. Avec le Doppelkupplung (PDK), la transmission à double embrayage, Porsche décide de s'inscrire dans la norme de l'époque quand les transmissions automatiques performantes sont remplacées par des transmissions manuelles automatisées encore plus performantes. Avec ce qui est essentiellement deux transmissions en une, le PDK a pris le rendement des C4S et l'a métaphoriquement suralimenté. Dans chaque test, le PDK a éclipsé les traditionnelles manuelles grâce au temps de passage de ses six vitesses rapides comme l'éclair. En fait, les nouvelles Carrera 4S passent de 0 à 100 km/h en 4,3 secondes - une amélioration de 2 dixièmes de seconde par rapport à leurs équivalentes à trois pédales. Cependant, la vitesse maximale de la C4S PDK plafonne à 293 km/h - 3 km de moins qu'avec la boîte manuelle. C'est assez impressionnant, compte tenu du surpoids de 30kg. En outre, le PDK offre un réglage Sports Plus réglage qui permet les passages de rapports plus rapides.

L'amélioration définitive de la 997 C4S Gen2 est venue avec le remaniement de la transmission AWD. Le système à bain d'huile a été remplacé par le système électronique dynamique Porsche Traction Management (PTM). Il s'agit d'un système de traction intégrale active qui contrôle électroniquement l'embrayage multi-disques, et comprend deux nouveaux systèmes : le différentiel de freinage automatique (ABD), et le régulateur anti-dérive (ASR).

Le nouveau système de PTM est capable d'envoyer presque toute l'énergie du moteur sur chaque essieu, en donnant à la C4S un niveau inégalé d'adhérence. La puissance est distribuée par l'intermédiaire de l'embrayage électronique, qui est surveillé en permanence pour obtenir des temps de réponse ultrarapides. Le système prend en compte une variété de facteurs, y compris l'angle de braquage, la vitesse de la roue et l'accélération latérale / longitudinale.

La puissance du nouveau moteur de 3.8 litres des 997 Gen2 Carrera 4S est augmentée de 30 ch (pour 385 ch) tout en réduisant la consommation de carburant jusqu'à 13% et les émissions de CO2 de 15,4 %.



« J'EN AI UNE »

« J'ai échangé une 996 Targa pour ma Carrera 4S, et je n'ai pas regardé en arrière depuis. Elle est tellement plus belle, et le design du tableau de bord est beaucoup plus joli. En outre, la carrosserie plus large m'a conquis. L'adhérence est impressionnante, et vous pouvez littéralement voler d'un virage à l'autre, et passer les ronds-points et autres virages serrés sans s'inquiéter de l'arrière. Dans l'ensemble, c'est un véhicule sublime, et je suis déjà en train d'économiser pour la prochaine incarnation de la 4S. »

Maxie Islam

De son côté, le différentiel de freinage automatique de la Porsche se met en service dès que les roues commencent à tourner. L'ABD va freiner individuellement les roues de la Carrera en se basant sur la roue qui offre le plus haut taux de glissement. Le but est d'intervenir en une fraction de seconde pour garder la voiture dans la bonne direction. Le système ASR travaille en collaboration avec la BAD en adaptant la puissance du moteur au véhicule afin de créer une grande stabilité latérale.

Dans l'ensemble, les deux versions de la 997 Carrera 4S présentent de sérieuses améliorations sur les générations qui les précèdent, améliorations qui s'unissent pour constituer de sérieuses concurrentes à quatre roues motrices que ce soit dans la rue ou sur un circuit. □



LA NOUVELLE LEGENDE

Total 911 rentre dans les détails
de la nouvelle 911 de Magnus Walker,
la STR II.

Par
Maurice van den Tillaard





Dans la tradition Magnus, on trouve des poignées de porte allégées et le capot moteur à fentes. Il y a même le sticker Urban Outlaw, la marque de Magnus



Quiconque a déjà restauré ou construit une voiture sait, ô, combien il faut attendre avant que le projet presque achevé puisse être sorti du garage pour un premier essai sur route.

Certaines versions peuvent prendre des années de revers et de soins apportés aux détails, mais le sentiment d'arriver aux termes d'un projet reste le même. Avec Magnus Walker, nous savons que les choses peuvent aller très vite quand il s'agit de construire des 911 personnalisées. Sa dernière création lui a pris plus de temps que prévu, cependant. D'autres projets l'ont occupé

au cours de la phase finale de ce deuxième projet de STR '72, aussi la construction a pris plusieurs mois de retard - mais nous avons été en mesure de photographier la STR II après le premier run de Magnus dans Downtown Los Angeles.

Après avoir terminé sa première STR (une fusion de ST et R) qu'il a vendue en France, Magnus a débuté cette construction il y a un peu plus d'un an en 2012 avec une base de 911T de 1972, matching numbers et non-roulante trouvée sur eBay. La voiture ressemblait à une réplique de Turbo ou de RSR inachevée, peinte en noir et équipée d'horribles élargisseurs d'ailes en fibre de verre

« turbo-esque » qui étaient grossièrement fixés à la carrosserie. La voiture était en Californie depuis longtemps et était exempte de rouille.

Dans les mains de Magnus, les attributs Turbo et RSR ont vite disparu. Magnus a aussi sorti le moteur d'origine à injection mécanique, l'a remis, et s'est mis au travail du métal avec le gourou du genre, Frank Turner.

Mais avant de commencer le travail, il a fallu descendre la voiture de la remorque sur laquelle elle était arrivée de la région de Sacramento. Sans clé de contact et le volant bloqué avec les roues braquées...



Magnus a toujours aimé les modèles de 1972 et a gardé la voiture pendant environ neuf mois avant de commencer à construire sa deuxième 911 STR avec elle. Chaque fois qu'il aperçoit un châssis long « Frankensteinisé » en réplique Turbo, il considère que c'est une base parfaite pour une 911 de style ST. La 1972 que vous voyez ici était peinte à l'origine en Bleu Gemini, une couleur qui a influencé les choix de Magnus.

Sa première STR de 1972 était très similaire en carrosserie, mais était équipée d'un 2.7 RS à injection mécanique. Cette fois-ci, Magnus a pris avec un 3.2 l à course courte monté sur des carters

de 3.0 SC. Des similarités avec la première STR peuvent être observées sur châssis et la suspension, mais le projet n°2 a quelque peu évolué, devenant une voiture plus performante que la première.

Bien sûr, le STR II possède la « Magnus Touch », comme les clignotants avant intégrés, fenêtres en plexi, le capot moteur à fentes, les clignotants arrière de 911 R et les poignées de porte allégées. Tous ces éléments peuvent être observés non seulement sur la première STR, mais aussi sur sa 911 R de 1968 pour laquelle Magnus est également connu. Pour Magnus, la STR II est une évolution de ces deux voitures, et son meilleur projet à ce

jour. « Esthétiquement, elle ressemble à une voiture relativement d'époque, mais équipée de tas de trucs custom », explique Magnus de sa « street fighter » qu'on peut également conduire sur circuit.

Au cours de l'année de la construction, Magnus a travaillé avec Frank et le mécanicien Phil Slate, Frank faisant tout le travail d'extension des ailes. Après avoir retiré les horribles morceaux de fibre de verre, il a utilisé, à l'arrière, des extensions de Turbo modifiées qui sont roulées sur les bas pour se débarrasser du méplat typique qu'on trouve sur les anciennes ailes des 911 Turbo. À l'avant se trouvent des extensions d'ailes arrière de SC qui



Le volant Raid à logo Porsche et le levier de style 917 ajoutent une belle touche dans l'habitacle de 1972



Les sièges de rallye Recaro viennent de la S de 1967 de Magnus

Spécifications

STR II (1972)

Moteur

Porsche 3.2-litre course-courte unit; pistons JE 98 x 70.4 9.5/1; allumage simple bougie; arbre à cames à haute levée Mod S, bielle d'usine avec boulons ARP; ressorts de soupapes titane AASCO; soupapes chromées; collecteur 1-5/8 M&K, silencieux deux sorties; injection mécanique; pipes alésées à 46mm (haut) et 41mm (bas); corps de papillons alésés à 41mm; pompe injection de E 1969 recalibrée pour une 3.2; pompe à huile externe; solénoïd et thermostat retirés; circuits d'huile externes Elephant Racing; radiateur d'huile Carrera à l'avant

Transmission : boîte 915 avec LSD; sélecteur J-west

Suspension

Barres anti-roulis Tarett; carrossage du train avant Tarrett; silencieux-blocs moteur et boîte Wevo; barre de torsion quick-change Elephant Racing 22 & 29mm; supports de ressorts ajustables; amortisseurs Bilstein sport

Jantes & pneus

Group 4 Campagnolo replica, 8x15-pouces devant et 10x15-pouces derrière; slicks Hoosier, 225/50/15 devant et 275/50/15 derrière

Freins

Devant, étriers Turbo; derrière, étriers type-M; garnitures Porterfield

ont simplement été retournées : l'avant droite vient de l'arrière gauche d'une 911 SC et vice versa. Les arcs et les bords ont tous deux été retravaillés, et les larges pneus Hoosier remplissent superbement les puits de roues.

Le truc quand on construit une ST, selon Magnus, c'est que personne ne vous dira jamais que vos ailes ont le mauvais profil ou le mauvais évaseement : « Lorsque l'on regarde des photos d'époque de la STS Kremer des années 1970, on voit que, au fil des ans, elles se transformèrent en monstres super-large. Il n'y en a pas deux identiques ». C'est exactement ce que Magnus aime

en construisant les ST : « Elles n'ont pas vraiment besoin d'être précises comme un clone de RS, par exemple, une voiture homologuée. La ST n'a jamais été ce genre de voiture », dit-il.

Comme nous le mentionnions plus tôt, le bleu Gemini était la couleur d'origine de cette 911. Après avoir retiré la peinture noire couchée par-dessus, Magnus s'est posé des questions sur la couleur de la STR II. Il a opté pour un système à trois couleurs, du bleu et deux autres dont l'orange, une de ses couleurs préférées. Une caractéristique notable du système tricolore, c'est qu'il apporte une belle touche d'époque, que l'on trouve sur les

Porsche de rallye et de course des années 1960 et 1970. Magnus a déjà posé des bandes sur le capot moteur et le coffre d'autres voitures, et de son point de vue, combinées avec le pare-chocs de couleur orange, ça donne un look racé et unique.

Ce qui démarque cette voiture de la plupart des autres, ce sont les jantes réplique Campagnolo 8X10 pouces anodisées or, que Magnus a commandé à Groupe 4 Wheels en Angleterre. Elles vont bien avec le lettrage doré sur les bas de caisse et le capot moteur, réalisés par le Werk Crew de Bob Tilton. Sa première STR avait des jantes Minilites mais cette fois Magnus ne voulait prendre ni des

«Les roues Campagnolo
se trouvent
normalement sur une
Lamborghini Miura»



Minilites, ni des Fuchs montées sur les ST. Les Campagnolos, que l'on trouve normalement sur une Lamborghini Miura, une DeTomaso Pantera ou une Lancia Stratos, ajoutent ce petit « plus » vintage Seventies.

Aaron Burnham de Rennworks à Camarillo a construit le 3.2 l à course courte. C'est un moteur à 1 bougie par cylindre qui marche au sans-plomb et produit 275 ch au banc. Combiné avec le faible poids de la voiture, cela donne une bonne poussée - la voiture pèse 996 kg, avec 40 l d'essence à bord. Si on ne tient pas compte des pare-chocs en fibre de verre, c'est assez léger pour une voiture en

acier. La boîte est une 915 reconstruite par Marty Mehterian de l'équipe VDS, basé à Van Nuys, près de chez Magnus. Les carters ont été sablés, et la transmission semble, tout comme le moteur, complètement neuve. Le châssis de la voiture est tout aussi impressionnant. Tout, depuis l'avant vers l'arrière est neuf ou rénové. La suspension comprend une foule de pièces Elephant and Tarett, apportant au conducteur un sentiment de sécurité important quand le pied est au plancher. Ne vous y méprenez pas, cette voiture est une grande source de plaisir sur les routes tortueuses ainsi que Magnus est heureux de le démontrer, à l'occasion de cet article.

La 911 a une belle allure agressive. Au moment d'écrire ces lignes, Magnus est occupé à régler les réglages de hauteur de caisse - et tenter de combiner look et tenue de route.

À l'intérieur, Magnus a mis les Recaro rallye de sa 911 S de 1967. Le premier volant a été un Nardi, changé pour un Racemark / Raid noir. Bien sûr, la voiture est équipée d'un arceau classique et une ceinture Schroth à quatre points, que Magnus a également utilisé sur sa célèbre R de 1968. Le pommeau du levier de vitesse est une réplique d'une 917 TRE Motorsports, ce qui nous amène à la pédale d'accélérateur D-Zug entièrement



«Esthétiquement, elle ressemble à une voiture relativement d'époque, mais équipée de tas de trucs custom»



POURQUOI 1972?

1972 a longtemps été l'année de production préférée des 911 Magnus et voici pourquoi : « C'est la seule année où Porsche a mis le remplissage d'huile sur le panneau de custode, que les gens ont souvent confondu avec un bouchon de carburant. C'est également la première année de la boîte 915 et du 2.4 litres. C'est une voiture que je cherche en permanence. » Le fait est que la STR II est sa sixième 911 de 1972. Histoire de prouver sa préférence pour cette année-là.

réglable façon 917 - une très belle pièce qui aide à faire de parfait talons - pointes en rétrogradant. Les descentes de boîtes sont effectuées au moyen d'un levier Rennshifter J-West, qui passe les vitesses comme dans du beurre. A noter également l'horloge Heuer : il n'y a pas de cache de type RS, mais à la place, une vraie montre de tableau de bord d'époque et qui fonctionne parfaitement.

Magnus a incontestablement mis dans le mille avec sa deuxième STR 1972. Construit avec un

objectif, cette 911 est une voiture de pilote, a une excellente tenue de route et est délicieusement séduisante - c'est sans doute son meilleur projet. Étant donné la popularité de la voiture, pourrait-elle être la deuxième d'une longue série de STR pour Magnus? « Eh bien, on est toujours en évolution et on souhaite avoir fait ceci ou cela, et tout ce que j'ai regretté de ne pas avoir fait pour la première STR, je l'ai mis en place sur celle-ci. C'est celle dont je suis le plus fier jusqu'à présent », dit-il.

En réponse à ma question quant à savoir si il y aura jamais une STR III, Magnus se projette déjà : « Probablement, pourquoi pas? Je pourrais faire une série limitée. Avec des jeux de couleurs différentes, des voitures similaires, mais avec leurs propres touches uniques. » Magnus travaille actuellement sur deux 911 S de 1967, l'une étant un projet R et l'autre, un matching numbers rétro. Espérons que le début des travaux sur une STR III débutera juste après ... □

HORS-SÉRIE COLLECTOR



LES VOITURES LES PLUS RAPIDES DU MONDE



HORS-SÉRIE
COLLECTOR N°1
ÉTÉ 2013

LES VOITURES LES PLUS RAPIDES DU MONDE

Au volant des bolides les plus performants de la décennie



L 11183-1 H-F: 6,95 € - RD

FERRARI F12
La plus rapide des voitures de route



340 KM/H

ARIEL ATOM V8
Une tueuse de supercar



0 À 100 EN 3 SECONDES

BUGATTI VEYRON
De la puissance à l'état brut



1184 CH

Le magazine CLASSIC & SPORTS CAR a expérimenté **les sensations** que procurent une Bugatti Veyron **pilotée à la limite** ou les **accélération** **démentielles** d'une Ferrari F12, et vous donne les **impressions de conduite** d'un très grand nombre de voitures actuelles extrêmement performantes. Aujourd'hui, plus de 130 voitures immatriculées pour la route sont capables d'accélérer de 0 à 100 km/h en moins de cinq secondes, et 40 d'entre elles le font en moins de quatre secondes. De plus, on en compte 20 qui font partie du **club très fermé des «plus de 320 km/h»**. Les essayeurs de l'équipe ont piloté toutes **ces voitures étonnantes**, et vous donnent ici leurs meilleurs choix parmi les 35 les plus performantes. Ce Magazine célèbre non seulement cette **fascination** pour les accélérations et la vitesse, mais aussi pour les **prouesses techniques** qui les accompagnent.

164 PAGES / EN VENTE EN KIOSQUE

LES 25 PORSCHE

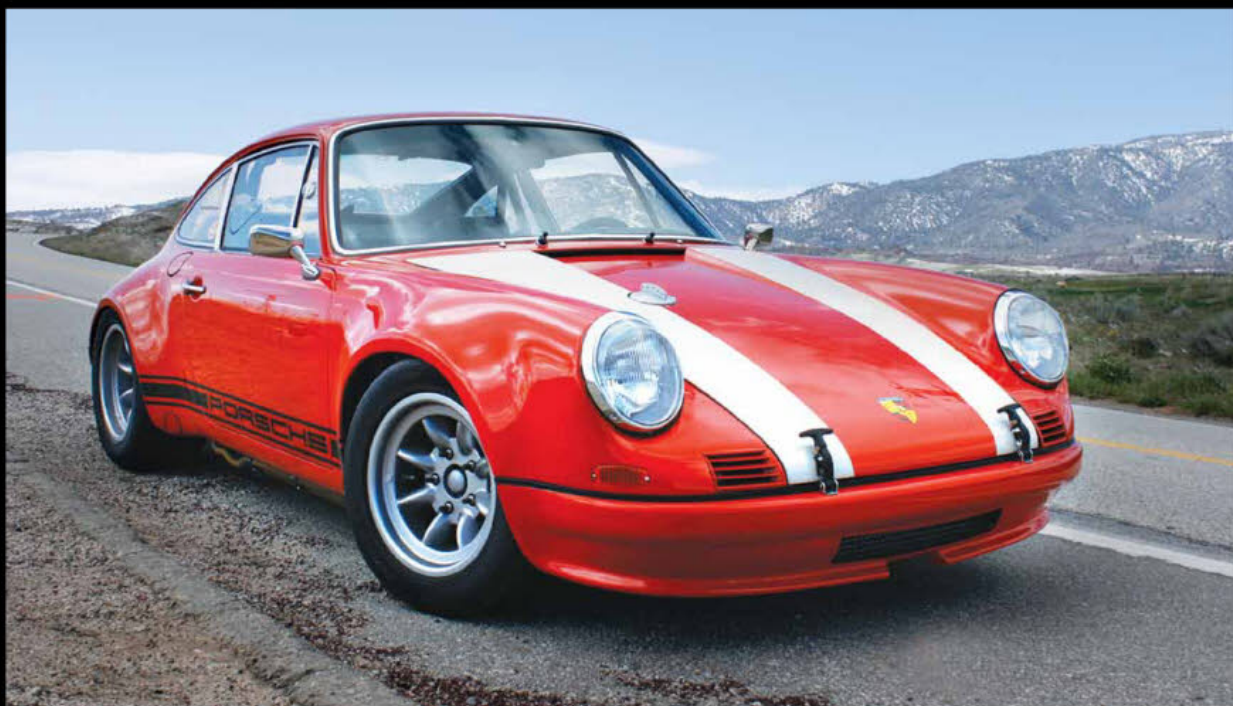


DE MAGNUS

Ses 911 ont certainement surpris le monde automobile, mais qui a inspiré le Urban Outlaw? petite revue des modèles qui ont alimenté la passion de Magnus Walker pour Porsche

Par Lee Sibley, Andrew Krok, Steve Hall et Magnus Walker

Photos par Porsche AG, Magnus Walker, Neill Watson, Singer, Steve Hall et Gemballa



Quand Magnus Walker acheta sa première Porsche 911, même lui n'aurait pu prévoir cette ascension fulgurante qui a transformé une passion en entreprise, le plaçant sous le feu des projecteurs.

Depuis lors, les travaux de Magnus ont fasciné les amateurs, chaque nouveau projet devenant

la coqueluche des aficionados et jetant un nouvel éclairage sur les préparations du genre. Nous nous sommes demandés ce qui inspire un homme qui, à son tour inspire tant d'autres ? La réponse de notre invité est d'une simplicité rafraîchissante. « J'adore la 911 », dit-il, avant d'énoncer les noms des 15 Porsches qui l'ont inspiré dans cinq de ses projets 911 les plus

célèbres à ce jour. Dans ces pages, nous avons ajouté cinq préparations d'autres grands noms de par le monde que Magnus a appréciés, formant une collection de vingt cinq 911 emblématiques dont nous pouvons tous nous inspirer pour imaginer notre 911 parfaite. Laissons Magnus expliquer pourquoi il aime tellement chacune de ces voitures...



Les Porsche parfaites de Magnus Walker



911S 1972

« À l'exception du châssis court de 1967, la S de 1972 est mon modèle de production préféré. C'est la première année où le 2.4 litres à injection mécanique a été utilisé, ainsi que le remplissage d'huile externe. »



GT1 1996

« Cette beauté à moteur central double turbo de 3.2 litres développe plus de 600 ch et a gagné au Mans à ses débuts en 1996. »



911S 1967

« C'est la première voiture performante de production Porsche. 30 ch supplémentaires donnaient un total de 160 ch et le 2.0 litres montait allégrement dans les tours. »



935 1976

« Cette légère Group 5 avec près de 600 ch tirés du 3.0 L Turbo, habillée d'une carrosserie slantnose a été conduite par de nombreuses légendes du volant. »



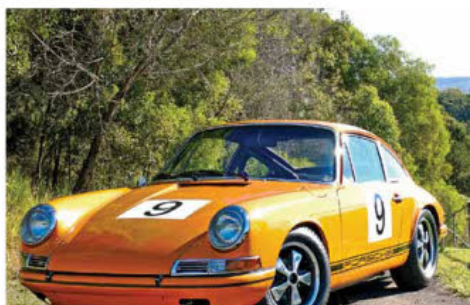
930 TURBO 1975

« Elle a des rapports trop longs, un turbo lag et des freins inadaptés, mais elle est très drôle à conduire. »



GT3 RS 4.0 2012

« La parfaite voiture route-piste, c'est sans aucun doute une future icône. Porsche m'a donné un presse-papier en piston de GT3 RS 4.0 que je garde sur mon bureau ! »



911TR 1968

« Moins connue que la R, la TR est légère et est la première GT d'usine. Puissante, agressive et unique, on ne la voit pas souvent. »



911 RSR 1973

« Seuls 49 modèles de la voiture emblématique victorieuse à Daytona ont été construits, ce qui en fait une bête rare, capable d'accélération brutales grâce à ses 300ch obtenus à partir d'un moteur de 2.8 litres. En outre, elle est magnifique à regarder de profil avec son long capot, ses Fuchs et ses pneus larges. La meilleure de la race RS ».

911R 1967

« Peut-être ma préférée des classiques, et l'inspiration pour quelques-unes de mes constructions. J'aime le remplissage externe de l'huile, le bouchon de carburant au centre du capot et les clignotants R, pour ne citer que quelques détails. Porsche a construit seulement quatre prototypes et 20 voitures de production, ce qui en fait une voiture rare. Le poids a été allégé à 821 kg, et la puissance a été montée à 210 ch à partir d'un moteur de 2.0 litres à doubles bougies.

La première victoire de la 911R a été en août 1967, quand, équipée d'une boîte automatique, la Porsche "Sportmatic", elle a remporté le Marathon de la Route du Nürburgring. La voiture a remporté l'épreuve longue de 86 heures, grâce à Hans Herrmann, Vic Elford et Jochen Neerpasch ».



930 SLANTNOSE 1989

« Adorée autant qu'elle a été détestée par les amateurs de 911, elle est l'incarnation routière de l'esprit de compétition Porsche des Seventies. »



'MONTE CARLO 1965

« Pilotée par Peter Falk et Herbert Linge, elle est victorieuse dans sa classe, cinquième au Classement Général et assoit la réputation de Porsche en rallye. »



911 ST 1970

« Les première ST tournaient avec le moteur 2.2 qui donnait environ 240 ch, leur permettant de remporter le rallye de Monte Carlo en 1970. »



911 1964

« La voiture qui a remplacé la 356, démarré la légende de la 911 et qui est devenue une icône. 232 ont été construites, 59 survivantes connues. »



934 1975/6

« Cette 911 avait des gros pneus et des ailes très larges lui donnant un drôle d'air. Elle était conduite par des gens comme Hurley Haywood et Peter Gregg. »



911 3.0 RS 1974

« La première année de s Types G, avec une queue de baleine et un moteur de 3.0 litres. 110 furent construites, et elles sont très rares. »

Les autres réalisations de Magnus Walker



930 EURO TURBO 1976

« C'est mon nouveau jouet : je suis actuellement dans une recherche de 3.0-litre Turbo 1975-1977, et ayant déjà acheté une 930 US, je ne pouvais pas laisser passer cette rare Euro-Turbo bleue Minerva avec le toit ouvrant supprimé. Les modifications sont simples mais efficaces, elle a été abaissée et des jantes Group4 PAG 15 ont été ajoutées, avec un volant vintage pour la touche personnelle. »



REPLIQUE R 1968

« C'est ma préférée parmi les châssis courts et c'est vraiment la voiture qui m'a fait connaître. C'est mon interprétation de l'emblématique R de 1967, avec quelques touches personnalisées, et est équipée du superbe 2.5i, d'un réglage de la suspension, d'une allure et d'un style unique. »



STR 1972

« Le STR de 1972 a été ma première combinaison de R et de ST. Elle était semblable à ma réplique de R 1968, avec les mêmes clignotants intégrés et les poignées de porte percées, et propulsée par un moteur de 2.7 litres à injection mécanique et un taux de compression de 9,5:1. La voiture avait beaucoup de modifications pour une meilleure tenue de route et était peinte orange et ivoire clair, avec des jantes Minilite. Elle a finalement été vendue en France, et a été le précurseur de mon nouveau STR que l'on voit dans ces pages. »



911 1965

« Une autre de mes voitures, sortie des chaînes seulement trois semaines après mon emblématique 911 de 1964. Cette voiture a plutôt un feeling vintage sport, avec les garnitures supprimées, des sièges Scheel vintage et les célèbres Fuchs. La voiture a également été abaissée et modifiée mais n'a pas été restaurée. Avec son mini moteur de 2.0 litres, elle est très amusante et pleine de caractère et c'est, bien sûr, une joie absolue de la posséder. Au niveau du look, c'est l'une de mes plus discrètes. »

STREET RACER T 1971

« C'est ma préférée de toutes : elle a été affûtée et modifiée, mais jamais restaurée. C'est ma voiture pour tous les runs, et on peut la voir en vidéo sur internet. Avec seulement 180 ch tirés d'un 2.4 litres à double bougies, ce n'est pas ma 911 la plus rapide, mais elle a une bonne tenue et elle freine bien. L'ayant achetée en 1999, c'est la voiture que j'ai depuis le plus longtemps et que l'on connaît le plus. »



D'autres 911 préparées

RUF CTR YELLOWBIRD

Peut-être la plus célèbre des Porsche modifiées à ce jour, la CTR de Ruf est l'une des rares voitures qui a battu des records aussi facilement qu'elle a gagné le cœur des amateurs de voitures.

Partant d'une 911 Carrera 3.2 l de 1987, Ruf a remplacé la plupart des panneaux de carrosserie en acier par de l'aluminium, réduisant le poids de 200 kg, tandis que les ailes ont été élargies pour accueillir les jantes Speedline. Le moteur a également reçu une cure de jeunesse, avec une augmentation de cylindrée à 3,4 litres par un alésage de cylindre. Un système amélioré Bosch Motronic d'injection de carburant couplé à un allumage à partir de Porsche 962 fournit une poussée supplémentaire. Pour couronner le tout, une configuration bi-turbo avec double intercooler a apporté une puissance de 469 ch et 553 Nm de couple. Sur commande, la voiture pouvait recevoir une préparation Ruf complète, à condition que le client fournisse sa propre 3.2.

Le nom de «Yellowbird» est en fait un surnom donné par le magazine *Road & Track* en raison de son esthétique unique, bien que le gazouillis caractéristique des valves de décharge ait aidé également la CTR à porter son nom d'oiseau. Pourtant, le bruit est le moindre des soucis quand il s'agit de maîtriser la machine.

Ses performances sont ce qui a valu à la CTR le titre de l'une des plus grandes «supervoitures» de tous les temps. Elle ne pesait que 1 150 kg, de sorte que ses statistiques étaient plutôt exceptionnelles : 0 à 100 km/h en moins de quatre secondes, et 0 à 200 km/h en un peu plus de 11 secondes - ces chiffres étaient légèrement inférieurs aux concurrentes, la Ferrari F40 et la Porsche 959, mais avec 338 km/h, la vitesse de pointe de la CTR la plaçait en tête de liste. Les lignes droites ne sont pas les seules occasions de records pour la CTR de Ruf : elle s'est avérée terriblement rapide sur circuit, également. Pendant plusieurs années, la Yellowbird a détenu le record du tour sur la Nordschleife du Nürburgring.



«Ses performances ont valu à la CTR le titre de l'une des plus grandes "supervoitures" de tous les temps»

SINGER New York

Singer Vehicle Design prend au très au sérieux les 911 refroidies par air. Tellement, en fait, que cette petite entreprise a grandi pour devenir l'un des plus respectés ateliers de restauration de 964 du monde.

Les voitures sont reconstruites à partir de panneaux de carrosserie en fibre de carbone qui s'inspirent de l'esthétique de chaque génération de 911. Les goûts des clients sont mis en évidence dans leurs véhicules individuels, avec une liste d'options aussi grande qu'un jour sans pain.

Jusqu'ici, Singer n'a livré que cinq voitures. Celle qui fait le tour de Londres cette année était destinée à un client de New York. Ce propriétaire n'a épargné aucune dépense dans la construction de sa 911 Song : le moteur est construit à la main par Cosworth aux États-Unis, et dans la version New York, il développe un impressionnant 380 ch.

Contrairement à la GT3 RS, toutefois, l'esthétique de la New York prend son inspiration dans le passé. Les sièges sont en cuir tressé, l'arceau de sécurité est

enveloppé de cuir cousu à la main et même la moquette est du type tapis berbère. Si ce n'est pas assez pour vous impressionner, le compartiment moteur doublé de cuir matelassé le fera certainement.

Autrement dit, la 911 New York de Singer est un bel exemple de ce qui arrive lorsque les esprits les plus créatifs et les plus dévoués se réunissent pour rendre hommage à la 911. Curieusement, cette voiture rentrera probablement dans la légende Porsche.



RWB PANDORA ONE

« Pandora One » est un titre plutôt convenable pour cette Rauh-Welt Begriff 964. Quand elle a été conçue, son propriétaire, Mark Arcenal, s'est envolé pour le Japon pour rencontrer Nakai-san, l'homme derrière le nom RWB. Sous peu, il était devenu le propriétaire de la première 911 RWB construite aux États-Unis.

Bien qu'elle soit immatriculée pour la route,

Mark l'a initialement destinée à être une bête de circuit. Pour cette raison, l'intérieur a été dépouillé de la plupart de ses garnitures, remplacées par un arceau, des sièges baquets Recaro, des jauges supplémentaires et plus encore. Les roues sont conçues sur mesure par Rotiform pour Pandora One, avec des énormes pneus en 315 à l'arrière.

Sa première sortie publique a été au SEMA, le grand salon professionnel de pièces automobiles des USA. Rutledge Wood de Top Gear USA l'a nommé sa voiture préférée cette année, et elle a remporté la catégorie européenne de Gran Turismo. RWB est devenu un nom connu de tous, et les affiches des 911 de Nakai-san ornent les murs de jeunes amateurs dans le monde entier.



GEMBALLA GT CABRIO

Gemballa est depuis longtemps dans le peloton de têtes des principaux préparateurs de 911, faisant les titres avec la GTR-650 et avec les diverses générations d'Avalanches. Leur nouvelle proposition, la 991 Gemballa GT Cabrio, offre plus qu'un package de charme bourgeois discret, comme l'a révélé le Salon de Genève de cette année. La voiture dispose de différents ajouts de fibre de carbone, y compris un insert important entre les feux arrière, offrant l'endroit idéal pour y placer le lettrage Gemballa, alors que le mini spoiler de carbone aide à l'efficacité aérodynamique. Des pare-chocs agressifs et des jupes latérales différencient le véhicule des autres 991, tandis qu'à l'intérieur un thème noir et blanc ajoute de l'impact visuel. Cela inclut des inserts blancs dans les sièges et des panneaux de portes finis avec le même contraste blanc, ainsi que sur la console centrale et le couvercle de boîte à gants. Des palettes de changement de rapports blanches sont placées derrière un volant Gemballa, dont les triples branches sont également terminées dans la même couleur.

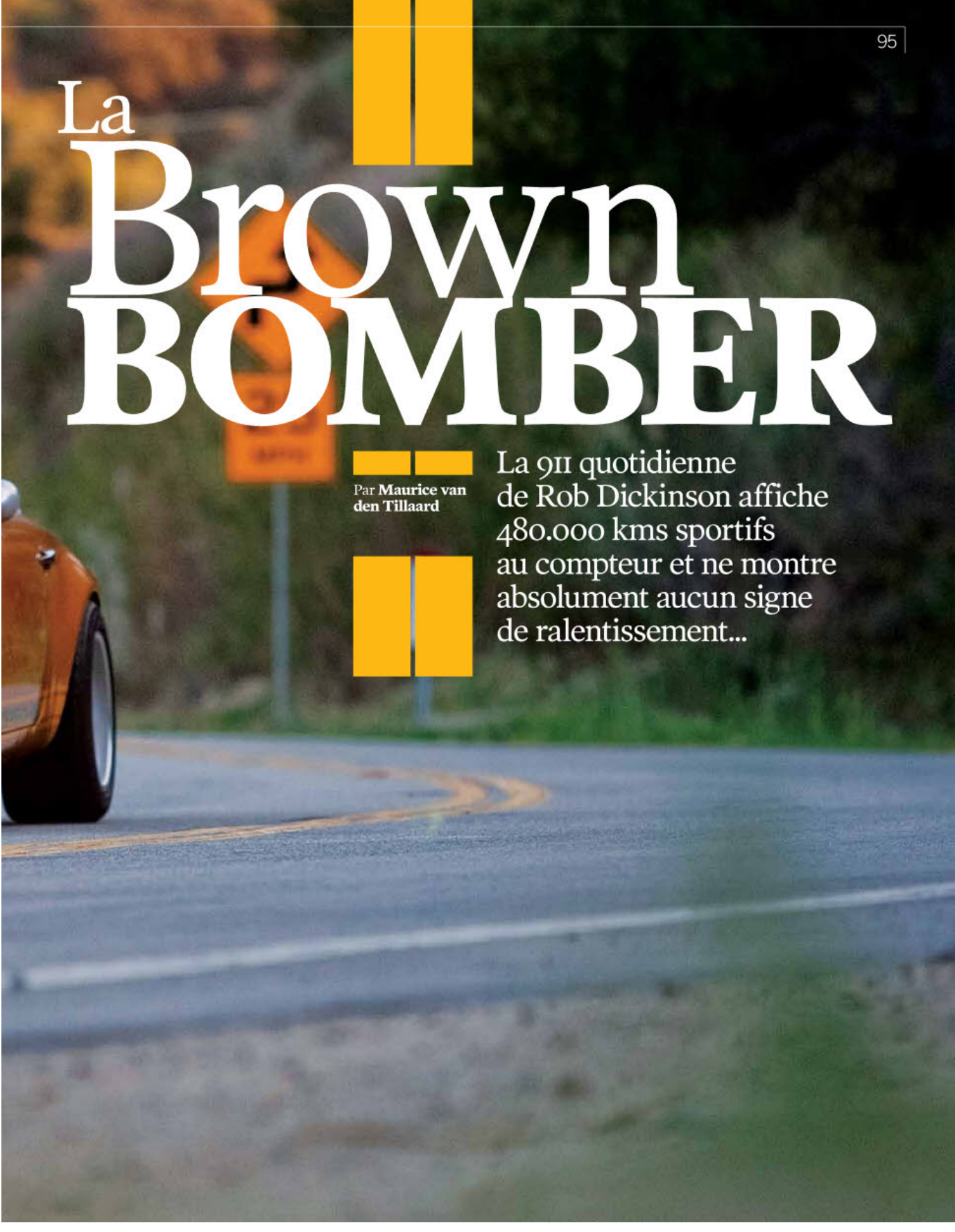
9FF GTurbo

Voilà une 911 de 1300 ch qui offre des accélérations étonnantes à s'en déformer les organes internes, et qui délivre une dose d'adrénaline comme jamais vécue dans une voiture auparavant.

Démarrant dans la vie avec une prépa 9ff pour 720 cv, la GT2 de ce propriétaire russe fut bientôt de retour à Dortmund pour qu'un deuxième moteur lui fasse atteindre la barre des quatre chiffres magiques. Il n'a pas fallu longtemps pour réaliser que la puissance de 1000 ch était excessive pour la transmission, aussi un réservoir et une transmission de 997 Turbo ont été installés avec des suspensions Bilstein et des freins en céramique. Bien parti sur la route de l'adrénaline, le propriétaire a décidé qu'il avait besoin d'encre plus de punch, et a opté pour la version full-1300 ch (un peu le même moteur que la GT9R) et une vitesse de pointe de 400 km/h. C'est peut-être la plus rapide des 911 routières sur la planète Terre. En parfaite démonstration des capacités d'une 911, c'est aussi extrême qu'il est possible de l'être.







La Brown BOMBER



Par Maurice van
den Tillaard



La 911 quotidienne
de Rob Dickinson affiche
480.000 kms sportifs
au compteur et ne montre
absolument aucun signe
de ralentissement...

Quand vient l'heure des héros méconnus, peu de voitures peuvent se prévaloir d'autant de gloire que la voiture même qui a engendré la lignée des voitures Singer de Californie. Dans le sillage des remous causés par Magnus Walker et son court-métrage, Urban Legend, la préparation originale de Porsche classiques a conquis l'attention du public dernièrement.

Il était approprié donc, quand le propriétaire de Singer Vehicle Design, Rob Dickinson nous a invités à visiter l'atelier Singer, situé à Sun Valley, en Californie, de ne pas s'arrêter aux coûteuses Song 1 et Song 2. Non, cette fois nous étions là pour parler de la voiture qui a amené Rob à créer Singer - la voiture fièrement surnommée « la Brown Bomber » par les employés de Singer Vehicle Design.

Expatrié britannique et fanatique de longue date de la 911, Rob a construit cette 911E de 1969 après l'avoir gardée intouchée pendant un certain nombre d'années, l'idée de la prendre pour créer l'ultime 911 Hot Rod étant trop bonne pour y résister.

La 911 jaune Bahama a été achetée à Hans Lapine, le fils de Tony Lapine. À l'origine une Sportomatic, la 'E' fut quelque temps la monture des week-ends de Rob, qui avait l'habitude de l'utiliser pour des sorties sur piste, ou pour se faire plaisir sur les routes de canyons et les voies désertes le dimanche matin. Peu de temps après, cependant, la voiture est devenue le véhicule quotidien de Rob, et depuis lors, a inscrit 480.000 kilomètres au compteur. Désormais traitée sans ménagement, elle est le moyen amusant de transporter Rob du point 'A' au point 'B'.

Prenant la Brown Bomber pour faire un tour dans les montagnes, Rob commence à pointer les nombreuses blessures de guerre qui racontent l'histoire de la voiture. Les marques noires sur le bas du pare-chocs avant, par exemple, proviennent d'un pneu de camion qu'un semi a perdu sur la 5, et dans lequel Rob a foncé tout droit. 25 cm plus haut, des tâches plus noires et une méchante pétouille sur le capot sont évidentes. « C'est une autre anecdote de la 5, explique Rob. Je regardais une jolie fille et je suis rentré dans la voiture devant moi... »

Continuant notre inspection, Rob poursuit : « Les sangles de capot ont été enlevées l'autre jour pour être étudiées dans l'atelier Singer, c'est pourquoi il y a du ruban adhésif noir pour le moment. » C'est la même chose pour les boutons de la radio, qui ont également été enlevés.

L'intérieur a été très dépouillé, et en regardant à l'arrière de la voiture, le pare-chocs a souffert d'un accident mineur de stationnement sur le côté droit. « Des trucs qui arrivent, explique Rob. Il y a dix ans, la qualité de fabrication de cette voiture était de très loin, inférieure à celle d'un véhicule Singer que nous produisons aujourd'hui. »

« Depuis que je l'ai, elle m'a donné
480.000 km
de délices
quotidiens »





Ci-dessus : La Brown Bomber est caractérisée par ses modifications uniques



mais c'était déjà une voiture très jolie. Ce que vous voyez à présent, c'est une 911 Hot Rod raisonnablement restaurée après presque dix ans d'utilisation quotidienne dans le trafic de Los Angeles.»

« Vous devez comprendre que Singer s'est constitué à partir de cette voiture », explique Rob.

Le fondateur de Singer a commencé à penser à cette voiture en 1997. Il a vu de plus en plus de 911 restylées en R-groupe, des voitures légères qui bondissaient sur les routes de montagne, et ça lui a donné l'idée d'utiliser une voiture de 1969 à 1971 et d'y mettre un moteur de 3,0 litres SC. Il y a 15 ans, c'était ça, la 911 modifiée idéale pour Rob, et six ans plus tard, en 2003, Rob en était le propriétaire : pesant 962 kg avec son moteur de 240 chevaux, elle ne déçoit pas du côté plaisir, non plus. Toutefois, durant cette période, il a également commencé à remarquer les premières voitures équipées de moteurs de 3.6 Variocam, et des 911 complexes, uniques, ont commencé à faire surface grâce à la nature interchangeable d'une large gamme de pièces Porsche. Des passionnés intelligents, comme une partie des R-gruppés eux-mêmes, se sont rendus aux meilleures shows Porsche du pays pour se faire construire de voitures haut de gamme, quitte à dépenser jusqu'à 175.000 dollars par voiture. Cela a donné quelques idées créatives à Rob, qui s'est inspiré de ces voitures customisées avec le vœu d'aller plus loin et optimiser chaque aspect de celles-ci.

L'objectif était donc d'essayer de vendre une voiture qui a été restaurée et construite d'une

Les carburateurs Weber de 46mm ont été changés pour des 40mm sur la 911



Seul un vrai Hot Rod embarque un extincteur à bord, et celui de la Brown Bomber est aux couleurs de la voiture



De très rares sièges d'époque Recaro ont été montés dans la voiture



Les tailles différentes des Fuchs donnent une apparence sportive et dynamique à la voiture de Rob

SINGER ET LA 911

Singer Vehicle Design est né officiellement en 2009, avec pour objectif premier de créer des véhicules de haute performance sur des bases classiques. Durant les trois années qui ont suivi, Singer a acquis une réputation étonnante dans le monde entier comme l'un des préparateurs les plus distingués et les plus désirés de Porsche 911, connu pour ne pas se donner de limite dans la quête d'originalité.

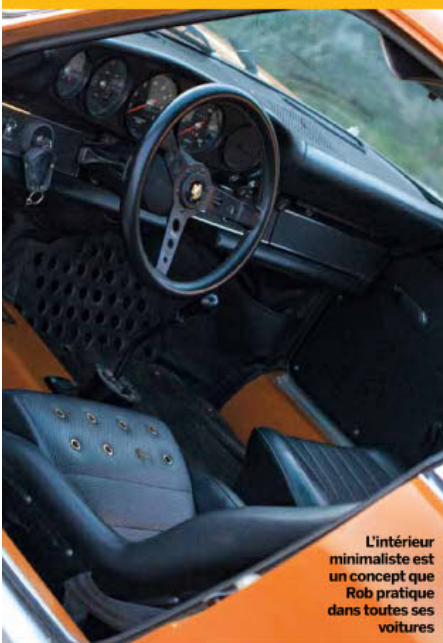
L'attention portée par Singer aux projets est double : l'équipe mène à bien la restauration ainsi que les modifications relatives aux performances, à l'esthétique et au caractère pratique. Pratique à merveille sur la Brown Bomber, Singer a excellé dans la création de 911 qui fusionnent Hot Rod, sport et luxe.

Et comme si cela ne suffisait pas, Singer a récemment annoncé que Cosworth et Arja Group sont désormais des partenaires pour le moteur et pour la carrosserie, respectivement.



« L'inspiration de Rob pour la Brown Bomber lui est venue des cafe racer des Sixties »

La 911 de Rob ne montre aucun signe de ralentissement en dépit d'un compteur qui affiche plus de 480.000 km



L'intérieur minimaliste est un concept que Rob pratique dans toutes ses voitures

manière parfaite, mais au-delà du marché des acheteurs classiques de Porsche. Il a tenté sa chance avec sa Singer orange (voir sur le site internet de Singer Vehicle Design). Son équipe et lui se sont laissés aller et ont créé une fantastique 911 hybride, qui célébrait l'époque classique du moteur refroidi à air, mais avec des composants modernes sous la carrosserie. C'est la voiture qu'il voulait présenter à un large public, et le style en a été inspiré par sa Brown Bomber.

L'inspiration pour la Brown Bomber est venue de l'attention qu'elle recevait à l'époque où Rob était très impliqué dans la scène musicale de Los Angeles, ce qui entraînait automatiquement des déplacements dans les fêtes et les bars de Hollywood. Rob rit tandis qu'il confirme : « Bien sûr, la Brown Bomber a terrorisé Hollywood pendant environ sept ans ». La voiture, qu'il a emmené partout avec lui, avait été remarquée par les producteurs de films, les stars de cinéma, les stars du rock et ainsi de suite. Partout où Rob allait avec elle, les gens aimaient le caractère particulier de la voiture et son feeling de course façon Sixties. Rob ne voulait pas qu'elle soit une réplique de course typique comme une R, S ou RS. Il voulait que ce soit sa propre interprétation de ce à quoi un racer, un coureur de rues, devrait ressembler. C'est pourquoi la plus grande part

d'inspiration de Rob pour la Brown Bomber lui est venue des motos Cafe Racer des Sixties de son Angleterre natale.

Des motos qui ressemblaient à des machines de course prêtes pour la piste, mais qui servaient surtout à frôler l'enfer sur les routes de campagne étroites, et à rebondir de bar en bar le soir. Ainsi, parce que Rob passe énormément de temps à sauter d'un bar d'Hollywood à l'autre, l'écusson 911E a été modifié en un 911C, avec la décalcomanie «R» ajouté juste après. Pourquoi, nous direz-vous ? « Cette voiture est un coureur de bar, dit Rob, un cafe racer Porsche 911. »

Ce qui rend vraiment cette voiture populaire est son allure. Les roues aux spécifications 911 ST mesurant 8 pouces de large à l'avant et 9 pouces à l'arrière ont été reconstruites par Harvey Weidman. Les gens ne savent pas que l'on peut monter des jantes de 8x15 pouces à l'avant d'une voiture à carrosserie étroite, mais des extensions d'ailes de SC ont été nécessaires pour permettre l'installation des jantes arrière de 9 pouces, extensions posées par Joe George. Le reste de la carrosserie a été réalisé par Kevin Mentzer de l'Innovation Automobile & Restauration à Van Nuys. Il a également posé une nouvelle couche de Bahama jaune, code couleur 6805. Les lettrages verts Porsche sont une idée de Hans Lapine.



L'idée du bouchon supplémentaire vient d'une 911 de 1972



Les charnières sont copiées sur une 911R

Combinez ces jantes de huit et neuf pouces avec l'allure assurée de la voiture et vous aurez ce style sportif, mais sympa aussi. « *Les filles aiment cette voiture* », confirme Rob. Vous réalisez alors que la voiture est minimaliste et dépouillée pour une bonne raison : lors de sa construction, Rob a réalisé que cela faisait une bonne partie de son charme, et c'est quelque chose qu'il a poursuivi avec ses voitures Song depuis.

Donc, c'est le look de la voiture qui l'emporte sur ses attributs sportifs. « *Les spécifications, soit dit en passant, n'ont rien d'extravagant* », déclare Rob qui a pris dans une Carrera 3.2, les amortisseurs Bilstein améliorés, les barres de torsion avant et arrière de 18mm et 26mm, les barres antiroulis RS et les freins. L'intérieur a également été conservé volontairement simple, avec des rares sièges Recaro d'époque et un arceau classique de style ST que Rob a trouvé chez TRE Motorsports. Le volant est un Momo Prototipo d'occasion.

Dernier point, mais non le moindre, la puissance provient d'un moteur de 3,0 litres qui

a été pris dans une 911SC de 1978, un moteur qui est largement considéré comme l'un des plus fiables que Porsche ait jamais produit. Il a été fournie par Bob West à Oxnard, qui l'a accouplé à une boîte de 901 à cinq vitesses de 1969. Quand Rob a acquis le moteur, il était équipé de Webers de 46mm, mais ils étaient un peu superflus pour une utilisation normale, de sorte qu'ils ont été changés pour des Weber de 40mm. Étonnamment, le moteur de la voiture de Rob n'a jamais été reconstruit, en dépit du fait qu'il vient de passer le cap des 480 000 kms. Increvable, certes, mais Rob est prompt à souligner en riant : « *il utilise beaucoup d'huile, et je le remplis beaucoup* ».

Pour le moment, Rob continue de conduire la voiture en ville au quotidien, mais il n'y a aucun doute que la Brown Bomber est en attente - en attente de sa cure de jeunesse bien méritée et de sa reconstruction complète. Comme Rob est très occupé avec Singer, le moment n'est pas encore venu, mais il nous a assuré qu'il allait s'en occuper prochainement - On attends donc la suite avec impatience. ▢

La poupe de la Brown Bomber est une pure démonstration de préparation vintage



VENTE - ACHAT - RECHERCHE PERSONNALISÉE DÉPÔT-VENTE - SERVICES - LOCATION - CLUB



RC PRESTIGE vous accueille sur ses différents sites afin de relever le défi de vous proposer la meilleure voiture au meilleur prix dans le respect de notre charte de qualité. Forts de nos expériences respectives, notre équipe est à votre écoute pour vous conseiller et vous aider à trouver votre voiture, dans notre stock ou en recherche active. Avec cet esprit de compétition qui nous anime et cette culture du résultat issue de la volonté de vous fidéliser, nous serons les meilleurs pour vous présenter la voiture de vos rêves. Tous nos véhicules sont vendus avec notre garantie "RC PRESTIGE Approved". Ce label vous garantit un véhicule sain, non accidenté, avec un kilométrage certifié et un carnet d'entretien d'origine et à jour.



RC PRESTIGE

LUXE, SPORT & COLLECTION

SHOW-ROOM

26, Av. de la République - 68000 COLMAR - 06.21.69.51.31 - pc@rcprestige.fr

AGENCES : PARIS 16^{ème} - 01.73.02.51.18 / LYON 6^{ème} - 06.09.85.40.05

www.rcprestige.fr / www.rc-prestige-auto.com

*La meilleure voiture
au meilleur prix*

Retrouvez notre vidéo de présentation et celle de notre soirée d'inauguration sur www.dailymotion.com/fr/rc-prestige-film



76.800 €

LAMBORGHINI Gallardo Coupé 5.0 V10

10/04, 37.500 kms, boîte méca, embrayage neuf, cuir noir, GPS, sièges élect., alarme, ...



168.500 €

LAMBORGHINI Gallardo LP 570-4

03/11, 14.800 kms, 1ère main, pack Carbone, intérieur alcantara/carbone, GPS, sièges Sport, radars recul, bluetooth, alarme, carnet à jour, ...



319.500 €

LAMBORGHINI Aventador LP 700-4

02/12, 9.850 kms, voiture française dispo de suite, peinture mate, sièges chauff., bluetooth, caméra de recul, garantie, carnet d'entretien à jour, alarme, ...



71.900 €

FERRARI 360 Modena Spider F1

03/02, 34.800 kms, boîte F1, cuir noir, grille Challenge, xénon, vitres élec., clim. auto, jantes 18, révisée, embrayage, freins et courroie distrib. récents, ...



157.900 €

FERRARI 458 Italia

07/10, 11.980 kms, cuir noir, jantes 20 pces, GPS, Bluetooth, clim. auto, xénon, radars recul, alarme, carnet à jour, ...



785.000 €

FERRARI ENZO

01/04, 17.530 kms, cuir noir, carnet d'entretien à jour tamponné FERRARI, état exceptionnel, voiture française, révisée, ...



124.500 €

ASTON MARTIN Rapide

10/09, 24.870 kms, Touchtronic, cuir noir, GPS, radars recul AV/AR, charg. CD, sièges chauff. + mémoires, keyless go, jantes 20 pouces, révisée, ...



121.900 €

ASTON MARTIN V12 Vantage

10/10, 17.944 kms, boîte méca, freins céramique, sièges élec. mem., GPS, radars recul AV/AR, rétros rabattables, Bluetooth, régul. vitesse, alarme, ...



137.900 €

ASTON MARTIN DBS 5.9 V12 TouchTronic

05/11, 12.000 kms, boîte F1, cuir/alcantara, GPS, sièges élect. mem., radars recul, BOSE, bluetooth, alarme, carnet à jour, ...



Moving on up

Avec ses racines qui ont grandi dans le monde des muscle cars américaines, il y a 25 ans, Jason Kim a un jour tourné son regard vers une 356. Il n'a jamais regardé en arrière depuis...

Par Louise Woodhams et Maurice van den Tillaard
Photos Maurice van den Tillaard

A lors que j'assistais à la réunion annuelle du Porsche Swap, à Anaheim, mon oeil a été attiré par cette 911S Beige de très belle allure. Un modèle de 1967 monté sur des jantes d'acier blanches qui paraissait si rafraichissant sous le soleil brûlant de Californie. Mon copain Sal Mendez m'a dit qu'elle appartenait à un bon ami à lui, Jason Kim, qui vient de La Crescenta, en Californie. Après un échange de mails, il m'a invité chez lui. Situé juste au pied des montagnes de San Gabriel, La Crescenta est un endroit agréable à vivre, surtout si vous aimez jouer sur les routes sinueuses et techniques et si vous possédez plusieurs 911 classiques. Car voyez-vous, arrivé chez lui - et à ma grande surprise - une visite de son garage a révélé quelques autres Porsche. « J'ai toujours aimé les vieilles voitures, depuis que je suis au lycée et j'ai toujours été attiré par les muscle cars américaines. Ma première oldie était une VW décapotable de 1962 et puis j'ai acheté une Camaro 396 SS de 1969, suivie d'une Mustang Shelby GT350 de 1967 et d'une Mustang Boss 302 de 1970, mais ma première Porsche était un Speedster 356 de 1957. J'en ai toujours voulu un, alors quand j'ai eu l'opportunité et l'argent, j'ai échangé la Shelby en rajoutant un peu d'argent. Après avoir conduit de grosses muscle cars, je voulais quelque chose qui tourne, et qui ne va pas seulement vite en ligne droite - car où est le plaisir là-dedans ? Apprendre à conduire correctement était devenu plus intéressant pour moi, et quelle meilleure façon d'apprendre qu'avec les leçons d'un fabricant qui n'a pas seulement construit des voitures rapides, mais aussi des voitures de course ? Après avoir connu Porsche, je n'ai plus jamais voulu autre chose », révèle le jeune Coréen avant d'ajouter : « Ce qui rend Porsche si spécial pour moi, c'est la conception, l'ingénierie, l'héritage de course et la simplicité ».



Jantes d'usine blanches – l'un des 4 jeux qui équipe cette 911



Le petit volant d'une 914 et les chronos Heuer de rallye apportent une touche sympa



Jason possède cette 911 depuis deux ans



« J'adore
le dessin, la construction
l'héritage de course
et la simplicité »

Le premier véhicule dans le garage est un Speedster de 1958 doté d'un toit rigide Glasspar. Il a un look Carrera GT, avec toutes les garnitures retirées, des compteurs de Carrera, un volant RSK et un réservoir d'essence de 80 litres. Jason en est propriétaire depuis un certain temps, après avoir effectué la restauration de ses propres mains. « Je fais de la restauration de voitures depuis environ 15 ans, donc je suis très équipé pour cela, avec un poste à souder MIG et TIG, des perceuses et des scies, des marteaux de carrosserie et autres outils », explique-t-il. Il a remonté un moteur 1776cc de 912 pour, le speedster, ainsi qu'une transmission à engrenages droits.

L'autre 356 est une SC GT de 1964, l'une des cinq construites. Elle est équipée de panneaux en aluminium, comprenant les portes, le capot avant et le capot moteur. Pour gagner encore plus de poids, toute l'insonorisation a été enlevée, et de nombreuses parties ont été ajourées par l'usine, comme le pédalier et la plupart des charnières. La voiture dispose également d'un différentiel à glissement limité, d'un réservoir de carburant de grande capacité, d'arceau de sécurité usine et des rares roues Technomagnesio. Selon Jason, Porsche n'a jamais fait cette jante avec ce type d'attache du frein à disque, et il est presque certain que c'est le seul jeu en existence. Il n'a pas pris le temps de se renseigner sur l'histoire de cette voiture, mais il possède un document qui montre qu'elle a été initialement livrée à Brumos en Floride, et la rumeur veut qu'elle ait couru à Sebring et Daytona dans les années Soixante. La voiture n'a, cependant, pas un grand nombre de miles au compteur. Pourtant, après avoir acheté la voiture, Jason a passé près de sept ans à la restaurer.

Passons aux 911 qui sont là. Hé oui, il y a en plus qu'une. Les 356S ont déjà fait forte impression sur moi, et la 911S Beige Sable de 1967, que Jason appelle son petit « mulot », en fait une encore plus grande. Il l'a conduite plusieurs fois par semaine, et aime régulièrement changer des pièces comme les jantes et les volants. « J'ai toujours essayé d'améliorer ma voiture en faisant des choses que l'usine aurait fait à l'époque où elle a été construite. Je vais abaisser la voiture pour améliorer

Le moteur et la transmission ont fait un séjour chez Sportline Motors à LA pour une restauration aux spécifications 2.0 litres





«J'ai toujours
pensé que plus c'est simple
mieux c'est, comme
sur les voitures de course»



Jason a trouvé cette rare RHD sur internet



la conduite ou retirer des pièces pour la rendre plus légère. Comme pour les voitures de course d'usine, j'ai toujours cru dans le dicton: plus c'est simple, mieux c'est », avoue Jason. Chaque fois qu'il tombe sur d'intéressantes pièces vintage de Porsche 911, il vérifie comment les intégrer et quel effet elles font. Jason rit en me disant que la voiture a déjà eu quatre ou cinq volants différents. Actuellement, elle est équipée d'un volant de 914 de plus petit diamètre et est posée sur les jantes blanches en acier mentionné précédemment. Par le passé, la voiture a également utilisé des Fuchs, des American Racing Torq Thrust, et un autre ensemble rare de roues, dont Jason ne se rappelle pas le nom.

La voiture est en plaque bleue californienne originale, et Jason l'a trouvée dans la région de Rancho Cucamonga, pas très loin de l'endroit où il vit. Le précédent propriétaire l'avait depuis une dizaine d'années, et n'a pas fait grand-chose avec, principalement parce qu'il possédait déjà un grand nombre de véhicules. La 1967 était posée à l'arrière de la maison de l'homme depuis un bon moment mais, heureusement, quand Jason l'a achetée en Janvier 2010, elle était encore en bon état, n'avait pas beaucoup de rouille, même si la peinture avait largement disparu. Le moteur fonctionnait encore - pas très bien, mais il fonctionnait. Jason a transporté la voiture chez lui sur un plateau et a amené le moteur et la transmission à Sportline Motors à Los Angeles pour une réfection complète du 2.0 litre de 1967. Après quelques travaux mineurs de carrosserie, Jason l'a faite repeindre dans sa couleur d'origine. « Heureusement, il n'y a rien eu de frustrant avec aucun de mes projets, c'est juste du temps et des efforts à la recherche des problèmes qui peuvent arriver et les régler. Le problème le plus commun vient des faisceaux électriques ».

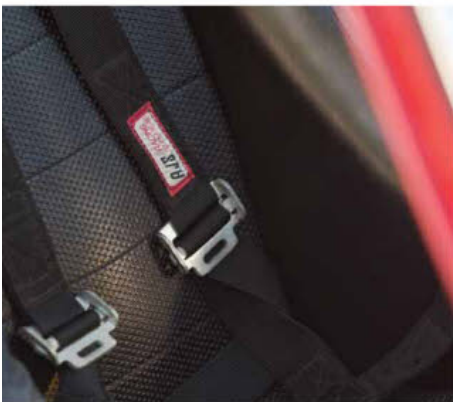
Il a ensuite pris quelques accessoires d'origine Porsche Rennsport et les a installés sur la voiture pour

lui donner un look old-school. Des pièces comme un réservoir de carburant de 100 litres et un siège baquet Recaro qui étaient en attente sur les étagères depuis un certain temps, tous deux heureusement dans un excellent état. A noter également les chronos de rallye Heuer, que Jason a installés, et qui donnent une touche particulièrement agréable.

« L'occasion la plus amusante de conduire cette 911 m'a été donnée en 2005 quand j'ai eu l'opportunité de prendre la route qui va de Los Angeles à Santa Barbara », me dit Jason.

« Mon premier enfant est né un an plus tôt, et mon épouse savait que j'avais besoin d'un peu de temps pour moi-même, alors elle m'a dit de faire une excursion le temps d'une journée. Tôt un samedi matin, j'ai pris ma voiture, conduit à travers les rues de Los Angeles et j'ai grimpé Pacific Coast Highway jusqu'à Santa Barbara. Je dois dire que les rues de LA sont incroyables quand il n'y a pas de trafic. Pacific Coast Highway est merveilleux quand vous êtes seul sur la route, et que vous pouvez entendre le son de ce flat-six qui s'emballe jusqu'à 6000 rpm dans l'odeur de l'air marin. C'est un grand moment. »

L'autre 911 a une histoire différente. C'est aussi une S de 1967, mais avec la conduite rare à droite que Jason a trouvée sur Internet. C'est une « matching numbers », et à l'exception des roues American Racing roues Torq Thrust, des phares jaunes et du silencieux sport, Jason n'a rien changé sur la voiture. Elle avait été achetée par un colonel de l'Armée de l'Air en poste en Grande-Bretagne dans les années soixante avant d'être ramenée en Californie en 1969 par un homme nommé Kevin Sheehan. Elle a été ensuite transmise à son fils avant d'être vendue à Jason en Novembre 2003, ce qui en fait le quatrième propriétaire. Malheureusement, en raison de certaines erreurs administratives au service des cartes grises, Jason a perdu la plaque





Il y a aussi deux 356 dans la collection de Jason : une SC GT de 1964 et une Speedster 1958

noire d'origine, ce qui est dommage car elle aurait été fantastique sur cette 1967, avec sa peinture rouge Polo, ses jantes magnésium noires et intemporelles montées en pneus classiques Hoosier. Une série de vérifications sur le moteur équipé d'une paire de Weber IDS installés à l'usine, de la compression aux fuites possibles, n'a révélé aucun souci. « Elle a une boîte courte et un différentiel à glissement limité, comme on les trouve sur les 906 de course, et est dans un tel état d'origine que toutes les marques d'inspection de la chaîne de montage sont encore présentes », se réjouit Jason. Les amortisseurs et les freins sont des pièces 911S d'origine. L'intérieur a un thermomètre extérieur en option. Les sièges, qui sont les mêmes que ceux qui équipent sa voiture beige, viennent également de l'usine, et sur le certificat d'authenticité l'option « position assise étendue » est inscrite. Si l'on regarde, de plus près et par le dessous, les armatures de sièges,

on peut en effet voir les petites entretoises métalliques. D'autres accessoires optionnels comprennent les phares antibrouillard, le réservoir de carburant de 100 litres, un tapis de coffre plus long et une housse de roue de secours. Il semblerait que, à un moment donné, la voiture ait reçu un raccord de peinture de l'avant jusqu'au seuil des portes - Jason est incertain quant au moment où cela a été fait, mais de toute évidence ça date, vu l'état de la peinture qui est défraîchie.

Nous avons pris les deux 1967 pour aller faire un tour sur l'Highway 2, également connu sous le nom de Angeles Crest Highway. Elle vous emmène dans la forêt nationale d'Angeles qui domine LA : c'est la route préférée des conducteurs sportifs. Roulant côte à côte, j'ai pu ressentir les différences entre les voitures. Bien qu'il s'agisse du même modèle et de la même année, chacune possède son style unique.

Ce fut une expérience sans pareille, surtout dans ce genre d'environnement. « Quand je peux trouver le temps, j'adore conduire la 911 rouge, elle est très agile et rapide, et rentre et sort à toute vitesse des virages. Vous pouvez sentir chaque bosse sur la route, et faire corps avec la voiture. La beige est amusante et rapide aussi, mais un peu différente - les rapports de boîte sont différents, elle n'est pas aussi rapide en sortie de virage, par exemple, mais plus rapide sur les longues lignes droites. Elle est idéale pour les longs trajets sur l'autoroute », me dit-il. Avant de terminer la journée, Jason me dit qu'il y a une voiture qu'il désire ajouter à sa collection : « Je cherche une Denzel. Wolfgang Denzel était un constructeur automobile en Autriche qui avait les mêmes idées que Porsche ». Si quelqu'un là-bas peut l'aider dans sa recherche pour trouver l'une des 300 voitures construites, nous serions heureux de prendre le contact que nous passerions, bien sûr, à Jason. □



« J'aime
conduire
la 911; elle est très
légère et rapide »





Cette rare RSK 718 est arrivée 9^{ème} en saison GT1960/61



La 911 S/T est arrivée 3^{ème} dans la course du Nürburgring Trophy



La 356C espagnole sur le Nordschleife



Voyage

On l'appelle le «Oldtimer», mais il n'y a rien de vieux

Par **Johnny Tipler**



On pouvait admirer une très jolie collection de 911 dans le paddock Porsche Classic du Nürburgring Oldtimer

dans le temps

dans le Nürburgring Classique et c'est le paradis pour les fondus de flat-six Porsche



A droite :
Marc de Siebenthal fait
le plein de sa 911 avant
le Historic Marathon

A son apogée dans les années soixante, le maître de la F1 Jackie Stewart a appelé le Nürburgring Nordschleife, «l'Enfer vert» en raison de la forêt qui bordait la piste sans barrières. Mais quatre décennies plus tard, tandis que je photographie les Classiques qui vont courir le marathon Oldtimer, le cauchemar de Stewart correspond bien avec ma petite idée du paradis. Le maestro écossais a également comparé la conduite sur l'anneau au fait de «monter un bronco», et ce, parce que les 20,832 kms de montagnes russes présentent toutes les combinaisons possibles de sommets, de pentes et de changements d'angles. En ce début de mois d'août, 70 voitures classiques pré-1965 sont en concurrence sur le Marathon Historique qui dure trois heures et demie. Le temps restera étonnamment ensoleillé durant tout le week-end, parfaitement approprié pour les centaines de campeurs - c'est un de ces moments «ça ne peut pas être mieux ailleurs». C'est le Nirvana, alors même que les ronces déchirent ma chair tandis que je cherche un point de vue imprenable, mais partout le circuit offre une vue imprenable sur les coureurs que l'on voit valser à la poursuite de la ligne parfaite. Personne ne met sa voiture dans des positions plus invraisemblables





La 911 de Walter Röhrl / Armin Zumbel lève une roue au Wippermann

que «le maître de l'anneau» Walter Röhrl. Même sur les courtes lignes droites, sa 911 châssis court est en travers, se positionnant pour le prochain virage. Chef pilote d'essai de Porsche, il connaît la piste plus intimement que n'importe qui, et cette expérience lui permet de prendre la deuxième place au Marathon devant de nombreux prétendants avec des véhicules plus puissants. Armin Zumbel, le co-pilote de Walter a un style de conduite tout aussi bouillant, et la foule rassemblée à Brunnchen leur réserve des grands cris d'encouragement à chaque fois que la Porsche à damiers blancs, rouges et jaunes arrive en vue, en glisse à la limite absolue, les pneus crissant, le flat-six hurlant, dansant autour du mur de la courbe couverte de graffitis multicolores – et Walter trouve même le temps de saluer en retour! Dès le début, les leaders de la course sont Marcus von Oeynhausen et Frank Stippler, dans sa Jaguar Type-E qui doit être la plus couronnée du monde. Bien qu'en bataille dès le début avec les GT40 de Chris Stahl / Jochen Mass et Jason Wright / Michael Gans, elle démontre encore une fois qu'elle est imbattable. Les rivaux sont d'autres Type-E, des Austin Healey 3000s, Corvette, Mustang Shelby, une TVR Grantura, une Volvo P1800 et une Marcos GTS qui, étonnamment, se positionne à la troisième place du classement général. Le Marathon est la réunion de trois courses en une seule, et se déroule de pair avec la AvD Touring Car Cup et le Trophée Nürburgring, ce dernier présentant le plus grand plateau de Porsche, dont quatre 911 ST, un SR et quatre autres 911s, plus deux 914/6 et une paire de 356. Contre elles, on trouve un échantillon de GT des Sixties : Alfa Romeo GTA, BMW 2002 et 2000ti, Lotus Cortina, Volvo Amazon, une Plymouth Barracuda et un couple de Ford Galaxy à la carrosserie assez grande pour y faire atterrir un avion. Inévitablement,

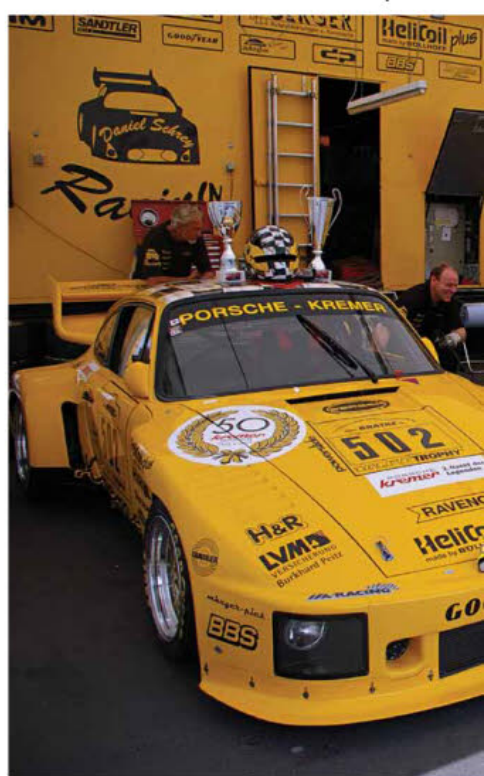
les positions changent un peu durant la course de 544 kilomètres, mais les dépassements se produisent souvent après les changements de pilotes et les ravitaillements. Les différents sons des moteurs résonnent à travers les forêts quand les voitures montent et tombent les rapports avant et en sortie de virages, et font monter l'impatience en attendant de savoir qui arrive. Il est plus facile de garder une trace de qui domine et de qui suit, parce que les voitures passent tous les huit ou neuf minutes. Le Marathon ouvre traditionnellement les festivités du Oldtimer sur le Nordschleife, avec, par la suite, deux jours complets de course sur le circuit moderne. Autant j'aime le côté naturel, sauvage du Nordschleife, autant il y a une intimité paradoxale sur le «nouveau» circuit de 1984 en dépit de ses larges lignes droites empruntées aux circuits F1, mais qui permet des changements fréquents de point de vue et de photographie sans compter l'accès plus facile aux stands, à la salle de presse et aux expositions rétrospectives présentées dans le vieux garage des années trente. Le riche programme des samedi et dimanche comprend des courses de Grand Prix Masters et F1 Historiques, de World Sportscar Masters et Formules Juniors mais les événements qui remuent vraiment le sang des fanatiques Porsche sont l'AvD-Tourenwagen-Trophy qui présente quatre 911 parmi un plateau d'Alfa Romeo Giulia, de BMW 1800ti, d'une Cobra, d'une Lotus Elite, de deux Galaxy (dont une conduite par Stig Blomqvist) et d'une Ginetta G4, assortiment qui a suscité de longs duels jusqu'à la sortie de route d'une 904. La pace car qui fait ralentir le pack tandis que la Porsche est récupérée dans le virage n°1 (le Yokohama-S) contrecarre les plans d'une paire d'Elans et permet à une Ford Falcon de bondir et de recevoir les honneurs du podium.



La 935 K2 s'affronte avec la 911 RS dans le 1972-81 Rennsportmeisters

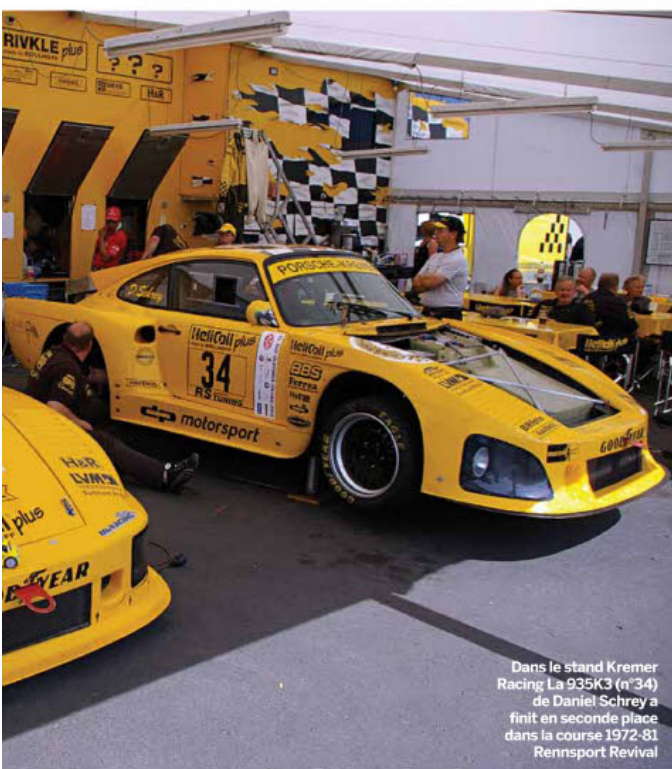


La 911 Brunnchen est arrivée 8^{ème} dans la course historique





La 911 de Armin Schmitt au premier virage du 'Ring'



Dans le stand Kremer Racing La 935K3 (n°34) de Daniel Schrey a fini en seconde place dans la course 1972-81 Rennsport Revival

“ Le circuit a été surnommé l'Enfer Vert à cause des forêts qui entourent les pistes ”



Une paire de Carrera RSR sortent du virage 2 dans le 1972-81 Rennsport Revival



Cette 911 S/T est arrivée 12^{ème} dans le Nordschleife Marathon

Après une course de F1 qui voit une Arrows arriver en tonneau directement sur moi comme je file vers le virage n°2 - heureusement, son pilote (Steve Hartley) est indemne - je me rends à la Revival Deutsche Rennsportmeisterschaft pour GT et voitures de tourisme de 1972 à 1981. Il y a là un quatuor de 935 - en versions K2 et K3 - plus de cinq 911 RS et deux 934. Alignées contre elles, on trouve un couple de Corvette StingRay, une Camaro, une Capri Köln, une Capri Zakspeed, quatre BMW M1 et deux CSL Batmobiles. Il y a des places à prendre, et le dimanche après-midi, les deux 935 de Daniel Schrey, dans la Kremer jaune, et Oliver Mathai, dans l'ex-Coca-Cola (voir l'encadré), démarrent comme des fusées et se portent en tête. Les 934 de Chris Stahl et de Ralf Heisig sont à leur poursuite, suivie par la rapide Capri Köln de Peter Mücke. Pour le reste c'est une bataille d'une demi-heure, avec des BMW, des Pantera et des RSR qui se taillent des croupières, et plusieurs tête-à-queue entre les virages n°1 et n°2 indiquant une piste grasse, même si les commissaires de piste

n'agitent pas le drapeau de l'huile. Une seule Mini se bat vaillamment, si incongrue entre ces titans, tandis que la 935 Mathai finit avec un kilomètre et demi d'avance, et qu'au résultat final les Porsche occupent les quatre premières places devant la Capri et la plus rapide des Stingray.

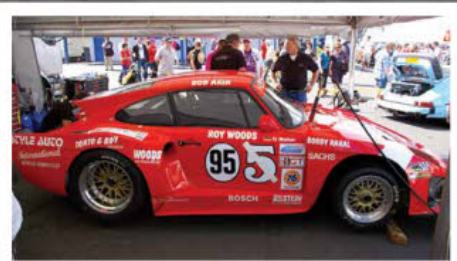
Le programme touche à sa fin avec une course réservée aux Types-E, qui voit la voiture de Von Oeynhausen, vainqueur du Nordschleife Marathon du vendredi, progresser au milieu de la meute jusqu'à la deuxième place - malgré la porte passager coincée entrouverte tout au long de la course. C'est une sacrée Jag. A l'heure actuelle, la Nordschleife est revenu à son état habituel de voie publique. Reconnaisant qu'il serait tentant de s'y attarder pour un tour ou deux, je sors la Peppermint Pig (la 964 verte de l'auteur) du parking de la presse mais je rejoins les rangs des 911 immaculées qui ont orné le paddock Porsche Classique et m'insère dans le convoi qui rentre en passant par les montagnes de l'Eifel. Tant pis. Il y a toujours une prochaine fois. ☐



Cette 911 RS en "peau de porc" a fini 17^{ème} dans la 1972-1981 Deutsche Rennsport Revival race

«Et à la fin,
les Porsches
occupent les
4 premières places»





Provenance Porsche

L'histoire de la 935 victorieuse

La 935 conduite par Oliver Mathai et qui a remporté les deux courses Rennsportmeisterschaft Deutsche au Oldtimer a un passé illustre. Le Châssis 930 770 0911 est l'une des 13 des 935 construites par Weissach en 1977 pour les privés, initialement acquis par le Gelo Racing Team de Georg Loos et menée par Tim Schenken à la quatrième place dans un tour DRM au Nürburgring. Elle a également couru au Mans en 1977 avec l'équipage de Schenken/Hezemans/Heyer/Ludwig, se retirant après 22 heures de course en troisième position. Partie pour les USA en 1979, cette 935 a pris la pôle position au 24 heures de Daytona dans les mains de Carlo Facetti, Martino Finotto et Gianpiero Moretti et a gardé la tête de course durant 164 tours. D'autres sorties ont régulièrement vu les héros Porsche Hurley Haywood et Brian Redman à son volant, mais sans succès notable.

Elle est unique car elle porte à la fois les numéros de châssis Kremer et usine 009 0005, après avoir été mise au niveau K3 pour la saison 1980, incluant du travail sur la carrosserie, le moteur bi-turbo et boîte de vitesses inversée. Sponsorisée par Coca-Cola et conduite par Bob Akin, Roy Woods et Bobby Rahal, elle a couru aux 24 Heures de Daytona et aux 12 heures de Sebring de 1980, où elle a terminé cinquième. Au Mans, conduite par Akin/Miller/Kent-Cooke, elle n'a pas fini la course. Roy Woods et Ralph Kent-Cooke l'ont fait courir en 1981 sous la livrée de bleu, or et chrome de Style Auto, la plaçant au deuxième rang à Sebring. En 1982, désormais peinte en noir, elle a couru les 24 Heures du Mans avec pour équipage Dany Snobek, François Servanin et René Metge, terminant cinquième au classement général et deuxième de la catégorie IMSA.

CLASSIC PORSCHE

01

COMPETITION

911R



Par Adam Towler

EN BREF

Carière :
1967-1970

Grands succès :
1967 - Marathon de la Route
1969 - Tour de France

Connue pour :
Être la plus légère 911

Moteur :
1991cc flat six

Puissance :
210 ch à 8000 tr/mn

Poids :
810-830kg

L'échappement
simple était
bruyant
mais efficace

En 1972, la 911 R a offert un aperçu alléchant du genre de machines qui sortiraient de Weissach dans les décennies qui suivraient. Outil de petit taille mais d'une grande efficacité, elle a remporté un certain nombre de victoires tout en étant pourtant d'une importance secondaire dans les principaux objectifs sportifs de la société à l'époque. Ce faisant, elle a ouvert la voie aux glorieuses RS et RSR qui ont suivi, et est donc une première candidate de choix pour cette rubrique régulière qui présentera les Porsche 911 de course.

La fin des années soixante a été une période de croissance et d'activité sans précédent chez Porsche. Propulsés dans la lumière par une force de la nature qui préside aujourd'hui sur une tranche

non négligeable de l'industrie automobile dans le monde, un certain M. Ferdinand Piëch, de nouveaux prototypes de course ont sans relâche franchi les portes de l'usine. Piëch, le neveu de Ferry Porsche, était un homme investi d'une mission.

Les premiers succès en compétition furent principalement en rallye. La 911 a fait ses débuts en compétition en 1965 à Monte Carlo quelques jours à peine après que ses papiers d'homologation aient été approuvés le 1^{er} janvier. Herbert Linge et Peter Falk (un homme qui allait jouer un si grand rôle dans les activités ultérieures de Porsche Motorsports) a finalement terminé à la

cinquième place dans une Porsche 911 quasiment d'origine.

Dès l'année suivante, courant en classe GT de 2.0 litres, les 911 furent victorieuses dans les 24 heures de Daytona, les 1 000 km du Nürburgring et au Mans. Ces résultats seraient les premiers de nombreux palmarès au cours des prochaines années, pendant lesquelles les 911 ont tout remporté, que se soit en GT ou en Touring lors d'événements majeurs ou mineurs.

Avec de tels succès, il semblait logique que les ingénieurs de Porsche aient voulu appliquer l'expérience de course dans la conception d'une 911 plus rapide encore. Ainsi est née la R, du mariage de la recherche de la légèreté et d'un moteur de 2.0 litres de compétition.





La 911 R ne possède pas l'aileron et les ailes des RS, du poids en moins qui en fait une voiture rapide et maniable

Le projet 911 R a débuté fin 1966, avec la construction du premier des quatre prototypes d'usine. L'idée conductrice était d'alléger les voitures au maximum, et donc, à cette fin, les ailes avant, les pare-chocs arrière et les portes avant ont été fabriqués en fibre de verre tout en utilisant des pièces en aluminium dans le reste de la voiture lorsque cela était possible. Les vitres latérales et la lunette arrière sont fabriquées en plexiglas, tandis que le pare-brise a été fabriqué à partir de verre aminci. À l'intérieur, toutes les subtilités - comme l'horloge et le chauffage - ont été enlevées et un siège baquet léger Scheel a été posé pour le conducteur. Le passager devait se contenter d'une barre de plastique pour s'asseoir.

Le poids de la R a été ramené à environ 810-830 kg, en fonction de la voiture. Les carrosseries construites chez le carrossier Baur incorporent des extensions d'ailes pour intégrer les jantes en alliage Fuchs de six et sept pouces. C'est la toute première fois que la 911 est sculptée dans ces formes, tout en courbes, que nous avons appris à connaître et à aimer.

Porsche a sorti de son arsenal le moteur le plus puissant qu'il avait à l'époque, le 901/22, étroitement lié au 901/20 que l'on trouve normalement dans la Carrera 6 de course. C'était un moteur de course avec des culasses à double allumage, deux carburateurs Weber 46mm IDA et d'exotiques bielles en titane. Il produisait 210 ch à 8000 tr/mn, et beaucoup de bruit. ➔



Montée en boîte Sportomatic, une 911R a fait un très beau score dans l'épuisant Marathon de la Route 1967



Rare photographie d'époque d'une 911R, shootée en 1968



Notez la grande arrivée d'air à gauche des compteurs



Une 911R en pleine action durant le Tour de France 1969

Avec le temps, certaines des voitures ont reçu une injection mécanique expérimentale. Plus radical encore, un moteur à quatre arbres à cames de Type 916 a également été essayé, mais s'est avéré peu fiable.

L'idée de Piëch était d'introduire une série limitée de 500 modèles R, afin d'homologuer le modèle dans la classe GT. Une telle décision aurait probablement été catastrophique pour les concurrents de Porsche en course, mais les commerciaux chez Porsche n'ont pas cru qu'il y aurait un marché pour la voiture et ont mis leur veto au

projet. Pour rappel, 4.130 911 sont sorties de l'usine en 1966, une série limitée de 500 voitures correspond à plus de 10% de la production annuelle. En fin de compte, 20 modèles supplémentaires de R ont été vendues à des clients, en sus des quatre prototypes. Les marketeurs ont-ils eu raison de s'opposer au projet ? Certes, ces modèles R se sont révélées difficiles

à vendre, n'étant admissibles en course que comme « prototypes ». Pourtant, l'expérience suivante de Porsche avec la 2.7RS, une autre voiture que le département marketing pensait ne pas bien vendre, suggère que la voiture aurait pu être un grand succès commercial. Si les choses s'étaient passées différemment, les modèles GT3 actuelles auraient peut-être eu une ancêtre encore plus agée.

L'année 1967 a vu deux succès notables pour la 911. Une R a été engagée dans le redoutable Marathon de la Route, le successeur du Rallye de Liège épique et une course sans étape de trois jours et demi sur le circuit du Nürburgring. Équipée d'un moteur moins puissant de 175 ch et de la nouvelle transmission semi-automatique Sportomatic, elle remporta une célèbre victoire, avec à son volant les pilotes Vic Elford, Hans Herrmann et Jochen Neerpasch.

Mais un triomphe plus inattendu a surpris l'ensemble de la communauté automobile avec le boisseau de records de



vitesse et d'endurance arraché par une 911 R à Monza cette année 1967. Rico Steinemann (plus tard le responsable de la communication chez Porsche) et trois pilotes suisses, Jo Siffert (bientôt une superstar Porsche), Dieter Spoerry et Charles Voegelé, avaient entrepris de battre des records avec une Carrera 6 sur l'ancien circuit relevé de Monza. La voiture de course ne pouvant supporter les contraintes élevées, a rapidement cassé sa suspension après 10 h de fonctionnement. Jo Siffert s'est rappelé avoir testé la 911 R. Steinemann a appelé l'usine, et en dépit des calculs suggérant que la R ne serait pas assez rapide, la décision a été prise de la faire venir en Italie. Une R a été envoyée séance tenante de l'usine et l'équipage a réussi à reprendre dans les délais impartis. Et durant 96 heures, la R a battu 17 records : 20.008 kilomètres à une moyenne de 209,23 km/h. Au total 90 pneus ont été utilisés. Les ingénieurs avaient équipé la voiture de deux « cinquième », de sorte que lorsque l'une a cassé le dernier jour, les pilotes ont sélectionné l'autre.

01

SPECIFICATIONS Porsche 911 R

MOTEUR

Flat six à air
Cylindrée : 1991cc
Puissance max. : 210 ch à 8.000 tr/mn
Couple max. : n/a à 6.000rpm

TRANSMISSION

Manuelle 5-rapports

SUSPENSION

Avant : cartouches MacPherson avec amortisseurs télescopiques et barres de torsion, barre antiroulis
Arrière : wishbones avec amortisseurs télescopique et barre torsion transversale, barre antiroulis

FREINS

Avant : disques ventilés 282mm
Arrière : disques ventilés 90mm

DIMENSIONS

Longueur : 4163mm
Largeur : 1610mm
Poids : 820kg
(La voiture n'est pas homologuée, aussi Porsche n'a pas fourni de chiffres de performances)



A Monza en 1967

Puis, en 1969, Gerard Larrouse a engagé une 911 R dans l'édition inaugural du Tour de France et, avec Maurice Gelin, a réussi à gagner la course. La paire a répété cet exploit dans le Rallye Tour de Corse de la même année avec leur 911 blanche.

Trois ans plus tard, en 1970, la R est devenue obsolète. Le modèle B de la 911 avait été introduit sur le marché avec un empattement plus long. Le nouveau moteur de 2,2 litres autorisait la participation en

course dans la classe 2.5 litres, et le flat-six pouvait développer jusqu'à 270 ch. Ce sont ces modèles S/T à ailes larges qui porteraient les couleurs de Porsche au cours des deux années suivantes avant l'arrivée de premières RS qui ont imposé une fois de plus de nouvelles règles. Pourtant la R avait montré ce qu'il était possible de faire de la voiture. Bientôt, le monde de la compétition connaîtrait vraiment le potentiel des 911... □

« La voiture avait deux "cinquième", lorsque l'une a cassé, les pilotes ont sélectionné l'autre. »



Gerhard Mitter au volant d'une 911R en 1968

01

Collé à l'Histoire

Deux fois vainqueur du Mans, la légende allemande du sport automobile **Hans-Joachim Stuck** a été un acteur clé dans la domination de Porsche au Championnat du Monde des Voitures de Sport FIA (WSC) pendant les années quatre-vingts. Il est exceptionnellement grand pour un pilote de course professionnel, volubile et enthousiaste jusqu'à l'âme – des traits de personnalités qu'il apporte actuellement au soutien à Volkswagen Motorsport en tant qu'ambassadeur principal. Entretien autour d'un déjeuner lors de la finale DTM à Hockenheim.

Par Johnny Tipler

Photos par Annette Schlez & Getty Images

Total 911 : Votre père (Hans Stuck Snr) était une figure majeure des courses de Grand Prix dans les années trente, conduisant les Auto Union Silver Arrow. Vous l'avez vu en action dans la course de côte du Schauinsland à Fribourg en 1960 ...

Hans : Oui, avec une BMW 700 ! Il était le Champion de course de côte allemand en 1960. Je suis allé jusqu'à la zone d'arrivée pour l'attendre, il était dernier de sa classe à partir pour les essais de qualification, donc nous attendions tous debout et quand il a réalisé le meilleur temps les gars disaient : « *Oh m..., maintenant on peut pas battre ce vieux pruneau* ». Et mon père à l'âge de 60 ans a battu tous les jeunes freluquets, et je me suis senti très fier. Parfois, j'étais même été autorisé à conduire la voiture en bas de la colline, elle était très rapide. Je n'avais que neuf ans !
Votre première expérience de la course des 911 a été avec Clemens Schickentanz au 1000 km du Nürburgring édition 1970... ?

En effet, j'étais déjà avec BMW, mais c'était dans le cadre d'un accord ponctuel avec le sponsor, alors j'ai été autorisé, en quelque sorte. Ce fut ma seule activité avec Porsche avant que ma carrière ne commence en 1985.



La 911 ST que j'ai utilisée était éprouvante à piloter, parce que je n'avais jamais conduit de Porsche au Nordschleife auparavant. Elle avait une adhérence fantastique, mais un avant très léger. Tous ces virages rapides comme le Schwedenkreuz et le Pfanzgarten, où elle sous-virait, étaient assez délicats, mais je pouvais limiter la casse avec ma main gauche. J'ai bien aimé.

Vous avez couru 74 Grands Prix de Formule 1 avec Shadow, Brabham et

ATS. Pouvez-vous résumer les points forts ?

Quand je faisais de la Formule 1, les courses étaient dangereuses. Ce qui m'a frappé était le nombre d'accidents. Il y a eut Roger Williamson, Tom Price, Peter Revson, François Cevert, Niki Lauda, Ronnie Peterson ... Nous savions que lorsque nous quittions notre chambre d'hôtel le dimanche matin, il y avait une bonne chance que nous ne soyons jamais de retour. En comparant avec aujourd'hui, c'était l'âge des ténèbres pour nous et nous ne connaissions rien d'autre. C'était encore pire pour mon père. De son temps au mien, il y a eu quelques améliorations, mais de 1978 à 2012, il y a eu énormément de progrès. Donc, je peux juste dire, aucun regret, c'était ce que c'était, et je suis heureux pour tous





Hans a couru de nombreuses courses d'endurance dans sa carrière, comme ici durant les 24 Heures de Daytona en 1994



De 1985 à 1988, Hans a eu la tâche enviable de livrer les 962 aux clients Porsche : « J'ai conduit toutes les voitures sur la piste de Weissach. D'abord, nous vérifions les fuites éventuelles en roulant et en passant les rapports lentement. Nous faisons alors cinq tours en appuyant sur les freins, puis encore quatre ou cinq avec quelques ajustements, puis de 10 à 15 tours à fond. Si rien ne s'était passé, le client signait et partait ».



En plus de son palmarès de course avec BMW et Porsche durant sa carrière, Hans a également couru pour un autre constructeur allemand, Audi. Pendant son séjour aux Etats-Unis en 1988, Hans a conduit les A8 V8 en IMSA. Stuck a également couru pour l'équipe Ingolstadt en Allemagne au DTM, où il fût le premier champion pour Audi en 1990.



les pilotes de nos jours, parce qu'ils sont beaucoup moins exposés aux accidents mortels. Pour sûr, c'était de très bons moments, les voitures étaient superbes, et nous avions un peu de temps pour faire des plaisanteries.

Vous avez une sacrée réputation pour cela. Y avait-il de bonnes blagues ?

Il y en avait beaucoup, mais je vais vous en raconter une bonne. Nous étions en Afrique du Sud pour le Grand Prix, et notre hôtel, le Ranch Kyalami, était également l'hôtel des hôtesse de l'air, donc l'occasion d'aller à la chasse aux filles était irrésistible. Ronnie Petersen était l'un des meilleurs chasseurs. Dans la matinée, nous nous retrouvions toujours dans le jardin pour le petit déjeuner vers 9h, et ce matin-là Ronnie n'était pas là. Je l'avais vu la veille avec cette hôtesse Alitalia, alors nous nous sommes dit « Allons voir où est son bungalow ! ». Toutes les persiennes étaient fermées. J'ai trouvé un tuyau posé sur le sol pendant que quelqu'un ouvrait les volets. Effectivement, ils étaient « actifs » au lit, et j'ai pulvérisé l'eau glacée sur eux ! Une demi-heure plus tard, Ronnie est venu prendre le petit déjeuner et nous avons tous applaudi, mais l'hôtesse ne s'est jamais montrée ! Aujourd'hui, à l'ère de YouTube, vous ne pourriez pas faire un truc pareil.

Retour à Porsche, la 956 et la 962 possédaient des châssis à « effet de sol ». Quelle a été votre première expérience avec ce phénomène ?

En 1979 avec ATS en F1, nous avions les flancs et les jupes coulissantes, et ils se coinçaient parfois. Au Österreichring, le designer de ATS a inventé un nouveau profil d'aile qui donnait plus d'appuis, et quand j'ai fait le premier tour pour la première fois sur les longs virages, la direction était tellement lourde que j'ai tordu le volant. Il y avait tellement de force d'appuis que j'avais besoin de toutes mes forces pour le faire tourner. L'effet était incroyable, et j'ai été assez secoué. Elle collait à la route comme de la glue. Quand je suis passé

à la 962 en 1984 pour ma première course à Spa-Francorchamps, je ne pouvais pas croire à quel point l'appui aérodynamique fonctionnait : vous deviez mettre votre cerveau en veille, parce que vous saviez que vous pouviez y aller franco. Ça défiait la logique. La partie avant de la voiture fabriquait une bulle qui créait un effet de succion. Cette bulle accélérât le passage de l'air sous la voiture, et le diffuseur à l'arrière aspirait la voiture vers la piste. L'autre avantage que l'effet de sol donnait - Stefan Belof me l'apprenait -, c'est que vous pouviez utiliser le même phénomène pour le freinage. Si vous souhaitiez arrêter votre voiture en pleine vitesse, à partir de 250 km/h, le premier coup sur la pédale de frein vous donnait un appui supplémentaire en faisant chuter le nez, puis lorsque la vitesse tombait vous deviez relâcher la pédale un peu, sinon vous bloquiez tout. Mais dès la première pression sur le frein, c'est comme si on vous attrapait par les fesses. À partir de là, vous pouviez configurer votre point de freinage précisément. C'était une tactique très particulière mais qui, si vous saviez l'utiliser, apportait un énorme avantage sur les autres voitures.

Comment avez-vous commencé avec Porsche ?

Je suis venu à Porsche en 1984, quand j'étais encore avec BMW. Je pilotais à l'époque pour Walter Brun, et comme il avait plusieurs châssis Sauber qui n'étaient pas à la hauteur, nous nous sommes dit : « Allons acheter une Porsche 956 ». J'ai eu la chance de conduire la 956 et de démontrer que j'étais un pilote de course sérieux, et après cette première année avec Walter, j'ai découvert que Stefan Belof [pilote d'usine] allait en Formule 1, aussi j'ai appelé le professeur Bott, à la tête de Porsche, et lui ai dit que s'il avait besoin d'un nouveau pilote, je serais disponible. Il m'a dit : « Pouvez-vous venir à Weissach demain ? » Parfois, c'est drôle comment fonctionnent les choses.

N'avez-vous pas conduit une 962 pour Kremer Racing ?

Une seule fois - c'était un cas isolé, et ça a été la première 962 « décapotable » ! Ils ont coupé le toit, donc c'était un open-top 962 Spyder, et je l'ai conduit au Mans en 1988 avec Dominique Lacaud. J'ai couru contre Erwin Kremer souvent, bien sûr - il était très innovant, il a inventé et adapté beaucoup de choses, mais malheureusement, j'ai perdu un très bon ami dans une voiture Kremer - Jo Gartner, qui a été tué au Mans en 1986. Je roulais dans la même course. Il y avait des morceaux de voitures partout, et quand je suis entré dans les stands, Peter Falk [le team manager] m'a dit : « Désolé, mais c'est ton ami, Jo Gartner ». J'ai dit : « Je ne conduis plus », et il lui a vraiment fallu me convaincre de revenir dans la voiture, c'était une histoire très triste. Je n'ai aucune idée de comment c'est arrivé, si c'était une erreur de Jo ou un éclatement de pneu. Nous savions que si nous avions un accident dans une 962, il ne fallait pas qu'il soit à l'avant, parce que vous aviez une structure de sécurité assez limitée devant vous. J'ai eu quelques gros accidents, aussi, mais toujours à l'arrière de la voiture. S'écraser avec l'avant signifiait que vous faisiez partie

« Nous savions que lorsque nous quittions notre chambre d'hôtel le dimanche matin, il y avait une bonne chance que nous ne soyons jamais de retour. »



Hans apprécie son rôle d'ambassadeur de la marque Volkswagen dans le monde du sport automobile

SUR STUCK...

- Son coéquipier préféré : Derek Bell. Nous avions les mêmes idées sur les réglages d'une voiture. Nous étions de la même taille, donc pas de conflits. La clé d'une équipe gagnante.
- Les 956 et 962 : dans la 956 les pédales étaient devant l'essieu avant, mais pour des raisons de sécurité, on les a mis derrière l'essieu. C'est pourquoi la 962 est plus longue.
- Les prototypes GT1 : la première était faite d'un châssis de 911 coupé derrière le conducteur et soudé à l'arrière d'une 962. La seconde avait un châssis entièrement nouveau.
- Porsche et VW : Je suis très heureux et très fier de travailler pour un homme comme le professeur [Ferdinand] Piech, qui est à mes yeux l'un des plus grands visionnaires du siècle.
- L'avenir : Je fais encore quelques rallyes classiques, y compris les Mille Miglia l'année prochaine avec la 550 Panamérica Spyder du Musée Porsche.



de l'Histoire. Jo, Stefan Belof, Manfred Winkelhock - n'ont pas eu de chance.

Et l'expérience Porsche suivante était avec la GT1 ?

Non, j'ai conduit une 911 GT2 et une 911 Turbo pour Brumos en IMSA au début des années quatre-vingt-dix, et j'ai conduit une 964 Carrera Cup à Spa en tant que « célébrité ». J'ai essayé de passer l'Eau Rouge trop vite et je suis sorti. Les mécanos ont dit : « Normalement, nous ne devrions pas réparer cela, mais vu que c'est vous, nous allons le faire ! ».

Avez-vous participé à l'élaboration de la GT1 ?

Oui. Nous avons fait beaucoup de tests, et j'ai eu de nombreux accidents. Yannick Dalmas a eu un accident majeur à Spa, et ça m'est arrivé à moi aussi. Malgré tout, j'ai gagné quelques courses en 1996 avec Thierry Boutsen et Bob Wollek. Nous sommes arrivés deuxième au classement général et nous avons remporté la catégorie GT1 au Mans.

Quels sont les autres Porsches que vous avez conduites ?

Une 935 une fois à Sebring avec Bob Akin. C'est une voiture fantastique avec beaucoup de puissance et une bonne adhérence. C'était un grand pas pour les années soixante-dix, parce qu'il n'y avait pas trop de poids à l'avant, de sorte qu'elle n'avait pas ce problème de sous-virage chronique. Elle était comme un marteau : à l'avant il y avait juste le réservoir d'essence et le moteur à l'arrière, mais quand le réservoir était vide, c'était un sacré piège à conduire !

Quand l'épisode Porsche s'est-il achevé ?

Il a terminé avec la GT1. Lors de la dernière course à Laguna Seca, en 1997 je crois, un gars de BMW m'a dit : « BMW veut que tu reviennes au Mans avec Frank Williams. Vous avez une longue histoire commune avec BMW, et nous voulons un pilote vainqueur du Mans comme chef de projet ». Quatre semaines plus tard, j'ai signé... □



Dans les tours du

Par Gene Greene
Photos Rick Stultz

Petit Le



Le départ de la course des GT a débuté papillons ouverts en grand dans la descente et le virage rapide n°12

En fin d'après-midi, les Porsches du Flying Lizard Team mènent la course des GT dans la partie supérieure des S

Unique dans le calendrier des courses américaines, l'hommage annuel de Road Atlanta à l'épreuve d'endurance française, petite par le nom, mais pas par la nature.

Depuis sa création il y a 15 ans, le Petit Le Mans est devenu un véritable classique de la course automobile. C'est un événement plutôt qu'une simple course, où les spectateurs peuvent voir de près l'action, et même rencontrer les pilotes entre les courses. Un événement tout aussi particulier pour les participants, et cette année a vu un certain nombre d'équipes traverser l'Atlantique pour participer. Pour 2012, les souvenirs sont gravés, les rêves sont accomplis - et Porsche est au centre, après avoir capturé plus de victoires de classe ici que n'importe quelle autre marque.

Cependant, 2012 a vu une bataille difficile pour les équipes Porsche dans la Série GT du Le Mans américain, avec le team des Flying Lizard Motorsports et l'équipe de Falken Tires, chacune prenant une victoire lors de la saison face à une concurrence féroce de la part des Ferrari, BMW, Corvette, Viper et Lotus. Toujours rapide, Jörg Bergmeister du Flying Lizard (Allemagne) a été en mesure de se qualifier en septième position pour le Petit Le Mans, la meilleure position pour Porsche.

Le temps était parfait, avec une température d'environ 21° et pas un nuage à l'horizon. Il y avait 42 voitures de six catégories différentes en concurrence sur la piste de 4 kilomètres de Road Atlanta, un pack qui a littéralement explosé quand le drapeau vert a été abaissé.

Accident

L'équipe Flying Lizard avec Jörg Bergmeister et les coéquipiers officiels Porsche Patrick Long (USA) et Patrick Pilet (France) ont pris rapidement le contrôle de la piste, et couraient en troisième position lorsqu'une collision avec la



Ferrari 458 en GTE Am a entraîné des dommages qui ont rendu la voiture difficile à conduire pour la suite. Malgré les dégâts, le trio a terminé en cinquième position derrière la Ferrari gagnante. Après la course, Pilet a expliqué : « Ce fut une rude bataille. La suspension a été endommagée lors du contact avec la Ferrari à mi-parcours, et au dernier relais, la voiture était presque inconduisible, avec un amortisseur avant gauche cassé. Je ne pouvais pas freiner, et j'ai dû rétrograder et utiliser le moteur pour freiner ! Mais j'ai réussi à rester sur la piste et finir la course, et j'ai seulement perdu une place. J'avais espéré terminer sur le podium à cause du travail accompli par l'équipe pour cette course, aussi nous étions un peu déçus ».

Le trio de Falken Tires, Wolf Henzler (Allemagne), Martin Ragginger (Autriche) et Bryan Sellers (USA) a terminé à la sixième place. Henzler a commenté après : « Nous pouvions être satisfaits. Nos arrêts étaient bons, nous arrivions aux stands au bon moment, mais nous ne pouvions pas tenir le rythme du peloton de tête. Falken va maintenant utiliser la trêve hivernale pour développer davantage les pneus, et je suis certain que nous aurons fait un grand pas en avant lors de l'ouverture de la saison à Sebring l'année prochaine. »

Flying Lizards a pris la septième position en GT grâce au pilote officiel Porsche Marco Holzer (Allemagne) accompagné de Nick Tandy (Grande-Bretagne). Le directeur de l'équipe Seth Neiman (USA), a ainsi décrit leur course : « Notre rythme était bon, bien meilleur que lors des qualifications. Après un arrêt qui nous a coûté beaucoup de temps, nous avons réussi à remonter. Nous avons perdu plusieurs tours, mais continué à pousser en

avant et l'équipe des stands a fait d'incroyables prouesses. Ma première saison complète en American Le Mans Series a été une grande expérience. »

L'équipe Paul Miller Racing a également terminée dans le top dix pour Porsche, tandis que le team suisse basé au Royaume-Uni, le Rebellion Racing Lola Toyota de Andrea Belicchi (Italie), Neel Jani et Nicolas Prost, a remporté la victoire après le départ en pôle position.

Sans perdre de temps, la Lola Rebellion a tourné de façon incroyablement rapide, en compétition sérieuse avec la HPD Honda Muscle Milk des Allemands Lucas Luhr et Klaus Graf et du Français Romain Dumas. Cependant, une collision entre le Muscle Milk P1, qui était en tête, et une Porsche GTC dans la première heure, a nécessité presque une heure de réparations, ce qui a éliminé définitivement la menace Honda. Imperturbables, les pilotes Lola ont couru une course très rapide, remportant la victoire avec trois tours d'avance.

Le meilleur de Zuffenhausen, Kuba Giermaziak (Pologne), a fait équipe avec Henrique Cisneros (Mexique) et Mario Farnbacher (Allemagne) pour débiter dans la coupe NGT GT. Avec sa victoire dans la course GTC, Giermaziak a mis la distance avec le reste du peloton entre les coups de drapeau jaune des commissaires. Il n'a, cependant, pas tardé à revoir sa position : « C'était une course difficile. C'était ma première aux États-Unis et les règles sont différentes, mais nous avons été heureux de nous détacher dans la course libre, et j'espère courir plus souvent ici à l'avenir. »



Ravitaillement sans fautes du IMSA Performance (haut), le Flying Lizard s'envole dans le soleil (bas gauche) et les Porsches affichent un super mix couleur de casques de course (bas milieu et droite)

HISTOIRE DU PETIT LE MANS

Le Petit Le Mans est une course d'endurance de 1000 miles (soit environ 1 600 km) ou dix heures. La course a été fondée par Don Panoz, responsable de Road Atlanta en association avec l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) en suivant les règles du 24 Heures du Mans, avec des modifications pour permettre à d'autres voitures de course de participer à la compétition. La première édition du Petit Le Mans a eu lieu en octobre 1998 dans le cadre de la saison de IMSA, où elle a servi comme première course dans la très réussie American Le Mans Series. Une seule fois dans l'histoire des 15 ans de l'événement, en 2009, la voiture gagnante n'a pas réussi à parcourir la distance complète des 1 000 miles, en raison d'un déluge torrentiel, contraignant les responsables à arrêter la course en raison des conditions trop dangereuses.

Des équipes de deux ou trois pilotes se disputent la suprématie dans six catégories différentes, avec tous les concurrents en même temps. Les spectateurs de tous âges sont autorisés à entrer dans l'intimité des pilotes et des équipes, et tout le monde est invité sur la piste pendant environ une heure à parler et prendre des photos avec les pilotes favoris, les équipes et les voitures. Après, les spectateurs se massent avec bonheur le long des clôtures sur toute la longueur du circuit, dans les leurs des feux de camp et des barbecues tard dans la soirée tandis qu'une atmosphère de fête envahit les lieux, tout le monde profitant des voitures de course rapides et exotiques qui concourent à quelques mètres de là. Magique.





« Nos arrêts étaient parfaits,
on a toujours fait
le même temps »



LA IMSA
Performance
Matmut mène
le bal dans les
virages en route
pour la victoire
en GTE Am



Pensées et réflexions

Giermaziak n'était pas le seul débutant en compétition américaine : l'équipe française du IMSA Performance Matmut a fait son premier voyage à travers l'Atlantique pour se battre au Petit Le Mans, qui était aussi la dernière de la série européenne des courses Le Mans Series. Après avoir accumulé de nombreuses victoires européennes, la RSR GT3 IMSA a apporté une belle touche au tableau avec l'intention de défendre le titre en ELMS (European Le Mans Series) GTE Am face au rival italien de AF Corse. La course a été une excellente occasion pour les équipes qui débutaient, selon le directeur d'équipe Matmut et co-propriétaire, Franck Rava : « Il s'agit d'une grande découverte pour IMSA Performance. L'ambiance des courses américaines est incroyable, quelque chose qui marque tous les concurrents ». Le voyage depuis l'Europe impliquait que certaines équipes n'avaient pas pu apporter de pièces de rechange pour leur voiture, ce qui a causé quelques maux de tête. Le pilote IMSA Nicolas Armindo s'est fait l'écho des sentiments du contingent de pilotes européens : « C'était ma première fois sur la piste

et ce n'était pas facile ! Nous sommes venus de France, de sorte que nous n'avons pas eu suffisamment de pièces de rechange avec nous et on ne pouvait pas se permettre d'abimer la voiture. » Les commentaires de Armindo étaient peut-être un peu trop prudents, car c'est tout de même lui qui a attrapé la pôle position au départ du GTE Am, et ses compatriotes de l'équipe IMSA qui ont remporté la victoire. IMSA qui a défendu son titre de champion ELMS face à ses principaux concurrents, le pilote de la Ferrari AF Corse, qui a subi de multiples accrochages mettant un terme final au challenge. Le co-pilote d'Armindo, Raymond Narac, était extatique : « Nous avons couru une course propre sans contact en circulation, ce qui n'était pas facile. Il y a eu des dépassements venant de toutes les directions. C'était fou, et j'ai été soulagé de voir la ligne d'arrivée. Je suis ravi d'avoir vécu notre première victoire sur le sol américain et sans mettre en danger notre titre ELMS. Je voudrais dire un grand merci à toute l'équipe, qui a préparé la voiture et géré la semaine ici avec brio. Merci également à Matmut pour avoir partagé cette expérience avec nous et

RESULTAT FINAL Top six 911



**Flying Lizard 911 GT3
RSR : terminé à 373 tours**

Position : 16. Position de départ : 24.
Numéro : 45. Classe : GT. Position de classe : 5
Pilotes : Jörg Bergmeister / Langerfeld, Allemagne • Patrick Long / Belleair, États-Unis • Patrick Pilet / Rocquencourt, France.



**Team Falken GT3 RSR :
terminé à 372 tours**

Position : 17. Position de départ : 30.
Numéro : 17. Classe : GT. Position de classe : 6.
Pilotes : Wolf Henzler / Allemagne • Bryan Sellers / Atlanta • Martin Ragginger / Salzburg, Autriche.



**Flying Lizard 911 GT3
RSR : terminé à 369 tours**

Position : 19. Position de départ : 26.
Numéro : 44. Classe : GT. Position de classe : 7.
Pilotes : Seth Neiman / San Francisco, CA • Marco Holzer / Lochau, Autriche • Nick Tandy / Bedford, Royaume-Uni.



**Paul Miller Racing 911 GT3
RSR : terminé à 367 tours**

Position : 22. Position de départ : 28.
Numéro : 48. Classe : GT. Position de classe : 10.
Pilotes : Bryce Miller / Summit, NJ • Sascha Maassen / Allemagne • Richard Lietz / Autriche.



**Matmut 911 GT3
RSR : terminé à 363 tours**

Position : 23. Position de départ : 29.
Numéro : 67. Classe : GTE-Am. Position de classe : 1.
Pilotes : Anthony Pons / Beauvais, France • Raymond Narac / Rouen • Nicolas Armindo / Colmar.



**911 GT3 Cup :
terminé à 358 tours**

Position : 25. Position de départ : 36.
Numéro : 30. Classe : GTC. Position de classe : 1.
Pilotes : Henrike Cisneros / Miami, USA • Mario Farnbacher / Allemagne • Jakub Giermaziak / Pologne.

pour avoir soutenu l'équipe. » Armindo a ajouté : « Nous sommes à peu près au même niveau que les voitures de la classe Pro, malgré nos spécifications 2011 et utilisant un carburant différent, donc je pense que notre performance a été très bonne. Ce circuit est impressionnant, avec autant de voitures sur un si petit circuit ! La course automobile est comme une religion ici. Les spectateurs ont un immense respect pour les pilotes. La célébration sur le podium avec Anthony, Raymond et l'équipe, mon premier goût de ce circuit avec sa dynamique folle et la rencontre avec le public après la qualification resteront comme mes trois grands moments de la semaine. »

Le circuit et le temps de course peuvent être moins longs que la course du Mans, mais les chiffres sont plus que compensés par l'émotion brute et la finesse de conduite dans toutes les classes. Le bruit que fait le Petit Le Mans est, chaque année, entendu plus fort par, à la fois les pilotes et les spectateurs, et nous pensons que c'est justifié. Avec toutes les équipes Porsche qui font la fierté de l'insigne de Stuttgart, nous allons attendre la 16^e édition avec impatience. □



La PARFAITE COLLECTION



L'amour d'une famille
pour la 911 s'est transformé en
une entreprise internationale
qui se consacre à la quête
des meilleures Porsche
dans le monde

Par Andrew Krok Photos Jeremy Cliff

CTION

**911
Speedster 1989**

N° : WPOEB0918KS173414

Km : 1120

Moteur**Modèle** : 930/25 US-spec**Cylindrée** : 3.2L flat-six**Puissance Max** :

231 ch à 5.900 tr/min

284 Nm à 4.800 tr/min

Transmission

G50/01 USA-spec

5-rapports manuels

Carrosserie**Extérieur** : Rouge Guards

Red, code couleur G8

Intérieur : Cuir noir et sièges

Sport

Roues & pneus**Devant** : Fuchs, 7 x 16**Arrière** : Fuchs 9 x 16**Freins**

Freins circuit hydraulique sur

les 4 roues ; étriers à

4 pistons assistés ; disques

ventilés 12-pouces (devant)

et 12.2-pouces (derrière)

Options

Catalyseur ; sièges Sport

cuir noir 379/380 ; clim 559 ;

sièges arrières supprimés

419

« Le soin apporté aux détails sur chaque voiture touche à la folie »



SPEEDSTER



Au lieu de la bague de fiançailles traditionnelle aux USA, Richard Sloan a demandé la main de sa future femme avec une Porsche 911 Targa. De toute évidence, il s'agit d'un homme dont l'amour pour Porsche est inégalé. Il est, avec son fils Brett, la force motrice derrière les voitures Sloan, une collection de P-cars qui contient assez d'histoire pour remplir de nombreux livres à elle seule. Richard est un *aficionado* depuis plusieurs décennies, mais n'a pas débuté sa carrière dans le domaine de l'automobile. En fait, il était dans le secteur de la technologie quand les PC ont

émergé. Pendant son temps libre, il s'est mis à collectionner les voitures, jusqu'au point où il a fini par importer des voitures pour les autres. Dans les années 1990, Richard a quitté le secteur de la technologie pour se concentrer à plein temps sur l'achat de voitures. Il s'est consacré entièrement aux voitures européennes, à savoir la marque Porsche. « Sous peu, il s'est mis à remplir des bâtiments en un rien de temps », explique son fils Brett. Il y a environ six ans, à l'époque, Sloan venait de déménager ses opérations à Woodbridge, Connecticut, pour faire face à sa croissance dans un emplacement d'environ 465 m². « Cette opération a stimulé notre réputation et la reconnaissance dans le monde entier, rappelle Brett, depuis nous nous sommes déplacés à notre emplacement actuel, qui a le double de la superficie ». Cette croissance démontre qu'ils ont une recette-maison pour le succès. Les voitures que vous trouverez à Sloan ne sont pas le genre que l'on trouve sur eBay. Au lieu de cela, les 911 (dont quatre présentées ici) sont triées sur le volet, ont souvent un faible kilométrage, et ont été l'objet de grands soins. L'histoire de ces joyaux est méticuleusement vérifiée. Pour s'assurer que la collection de

911 de chez Sloan compte parmi les plus belles du monde, Brett explique : « Au cours de nos vérifications initiales sur un éventuel achat, nous passons en revue chaque centimètre de la voiture, nous vérifions même l'épaisseur de la peinture, au micron près, pour nous assurer qu'il n'y a pas eu de reprise de carrosserie ». Sloan Cars achète six ou sept modèles sur 30 examinés, filtrant ainsi la qualité des 911 qui rentrent dans le bâtiment. Encore mieux, une fois que la voiture est arrivée à l'entrepôt de Sloan au milieu de la banlieue de New Haven, Connecticut, une inspection rigoureuse garantit que chaque 911 est aux normes de l'usine. « Nous sommes extrêmement minutieux quand il s'agit de notre check list », dit Brett. « Par exemple, dans la vérification des portes des 993 modèles nous faisons attention à une petite pièce soudée qui peut se briser, créant un bruit de cliquetis lors de l'ouverture et de la fermeture de la porte. C'est un petit détail, mais la majorité des fanatiques de 993 sauront qu'elle est cassée quand ils viennent vérifier la voiture ». Le soin apporté aux détails sur chaque voiture touche à la folie, un trait qui assoit leur position de collectionneurs des plus belles Porsches. Chaque voiture possède une riche histoire, et



Spécifications

930 Coupé 1978

n° : 9308800413
Km : 1 600

Moteur
Modèle : 930/61
Cylindrée : 3.3L turbo
flat-six
Puissance max :
265 ch à 5.500 tr/mn
395Nm à 4.000 tr/mn

Transmission
930/34 4-rapports
manuels

Carrosserie
Extérieur : Vert Léger
Métallique, code couleur Y1
Intérieur : Cuir noir foncé,
code couleur 91

Roues & pneus
Avant : Fuchs, 7 x 16
Arrière : Fuchs 8 x 16

Freins
Avant et arrière : disques
flottants de 917

Options
Équipement US;
Rétro extérieur droit,
ciel de toit noir; toit ouvrant



Richard considère que ces histoires sont une partie importante de son travail. Il va à la chasse aux voitures intéressantes qui sortent du lot. « Nous gardons un bon suivi des voitures qui passent par nos portes, explique Richard. En fait, nous nous retrouvons à racheter environ 30 pour 100 des véhicules par la suite ». Certaines de ces Porsches seront entreposées dans des collections personnelles tandis que d'autres seront conduites un peu, mais quoi qu'il arrive, ces voitures se retrouvent dans des endroits intéressants, et c'est en partie pourquoi Sloan aime ce genre de travail. En effet, chaque voiture dans la salle d'exposition a une histoire dont Richard peut se rappeler en un clin d'œil. Un grand nombre de Porsches de Sloan sont même réexportées vers le Vaterland. Vous savez que vous êtes dans le vrai quand les Allemands viennent en Amérique pour acheter des Porsche. Choisie dans la collection de Sloan Cars, la première de notre quatuor de 911 à faible kilométrage est le Speedster classique, un des derniers Speedsters construits. C'est l'un des quelques 823 exemples sortis des chaînes de Stuttgart. De couleur rouge Red Guards avec un intérieur en cuir noir, la voiture a été achetée, à l'origine, en Californie.

« Chaque 911 est une œuvre d'art, magnifiquement conservée »

Ayant décidé que sa voiture resterait une pièce de collection, le propriétaire l'a envoyé chez les frères Paterek dans le New Jersey, un atelier connu pour être le top en matière de restauration de 356. Finalement, le speedster a été vendu à un juge du Concours du Club Porsche d'Amérique. Avec seulement 150 kilomètres au compteur, le véhicule a reçu un travail de finitions de niveau concours pour le préparer à faire la tournée des événements, lui permettant d'emporter finalement de multiples prix au niveau national. C'est à ce juge que Sloan a acheté le véhicule, qui avait roulé, à l'époque, seulement 720 kilomètres. Sloan a ensuite vendu le Speedster à un gentilhomme de Floride, et après quatre ans et 240 kilomètres de plaisir plus tard, le véhicule est de nouveau retourné dans les mains de Richard et de Brett. Il sera vendu une fois de plus, cette fois à un collectionneur différent dans

un package qui incluait la 930 verte également présentée ici. Les deux sont revenues une fois de plus. Donc avec moins de 1.120 kilomètres au compteur, cette Speedster reste quasiment d'origine - la seule exception étant une nouvelle batterie OEM Porsche. L'une des silhouettes les plus redoutables sortie de Stuttgart est la Porsche 930 de 1978, avec sa « queue Turbo » caractéristique et son allure basse et large. Cette Turbo est en fait la seule 930 qui possède une telle combinaison de couleurs. Ce mélange de vert léger métallique à l'extérieur avec un intérieur en cuir vert sombre peut ne pas être du goût de tout le monde, mais il n'y a aucun doute la couleur est magnifique. Le premier propriétaire, un avocat, qui a fait seulement 960 kilomètres en dix ans, l'a vendu à un autre gentleman, également avocat. Le deuxième propriétaire n'a conduit la voiture qu'une fois, a déclaré que son moteur turbo de 265 cv était ➔

**911
Targa 1985**

n° : WPOEB0911FS161546

Km : 14 400

Moteur**Modèle** : 930/21 US-spec.**Cylindrée** : 3.2L flat-six**Puissance Maxi** :

231 ch à 5.900 tr/min

284 Nm à 4.800 tr/min.

Transmission

915/68 5-rapports manuels

Carrosserie**Extérieur** : L999 Meteor

Grey Metallic 961 (code

couleur Y5).

Intérieur : Cuir gris-vert**Roues & pneus****Devant** : Fuchs, 6 x 16**Arrière** : Fuchs 7 x 16**Freins****Devant** : Disques ventilés

286mm

Arrière : Disques ventilés

294mm

Options

Catalyseur

**LE SAVEZ-VOUS ?**

En 1985, Porsche a utilisé le même code 999 pour les peintures standards et sur commande



trop terrifiant pour être utilisé régulièrement, et l'a remis. La voiture est passée peu de temps après sur les radars de Sloan, qui a traversé les États-Unis pour aller l'inspecter en Californie. Le stockage avait fait des dégâts et le moteur a dû être tourné à la main lors de l'inspection initiale. Sloan a acheté le véhicule dans l'état, et après avoir enlevé et nettoyé le réservoir d'essence, le moteur démarra du premier coup. Sloan a vendu la 930, remise en état, à un collectionneur de voitures de Puerto Rico qui a mis exactement trois nouveaux kilomètres au compteur au cours de sa détention. Richard et Brett ont racheté le véhicule à nouveau, ce qui signifie que cette précieuse pièce de l'histoire automobile aux teintes rares a aujourd'hui parcouru moins de 1.600 kilomètres.

La 911 a été l'un des premiers véhicules à posséder un toit Targa. Le modèle mis en évidence ici a reçu une touche supplémentaire d'originalité avec une peinture de couleur spéciale - la Y5 Meteor Gris Métallique, pour être précis. De loin, elle ressemble à une peinture grise typique, mais une fois dans la lumière, vous verrez une grande variété de nuances violettes qui offre un aspect délicieusement unique.

« Aucune restauration n'a été faite sur ce véhicule depuis sa sortie d'usine »

L'histoire de cette Targa est moins spectaculaire, même si elle a vu plus de routes que le Speedster. Achetée neuve à Westchester, New York, le seul et unique propriétaire de la Targa était un mordu de vitesse, et sa collection le reflète bien. Parmi d'autres mécaniques musclées dont une Ford GT, une Mercedes 3.6 AMG et un 911 Coupé Grand Prix blanc de 1981 avec un intérieur rouge à lèvres, le Targa apportait juste un peu plus de bronze que ses homologues. Le premier propriétaire étant très méticuleux au sujet de son véhicule, il est parvenu à conserver la carrosserie en parfait état pendant 14.400 kilomètres. Sloan a acheté la voiture directement au premier propriétaire, et rien n'a changé depuis lors. La voiture possède un dossier d'entretien très complet qui comprend toutes les factures, la peinture est 100 % d'origine, et paraît aussi neuve que le jour où elle est sortie de l'usine. Représentant l'un des plus anciens modèles

Porsche de la collection éclectique de Sloan, ce Speedster 356A de 1956 n'a jamais été restauré et affiche seulement 24.992 kilomètres. Incroyable ! Aucune restauration n'a été faite sur ce véhicule depuis qu'il est sorti d'usine. Chaque pouce de ce 356 exude l'histoire. La 356A n° 56836 a été achetée neuve chez Ward & Wallace Inc Foreign de Brunswick, dans le Maine, le 26 Septembre 1956. Le propriétaire du Speedster, John S Rand, a commencé à travailler sur le véhicule lui-même et s'est même procuré une copie du manuel d'entretien de l'usine. Le véhicule est livré avec des lettres de correspondance entre Rand et Porsche, y compris des lettres du Dr F Porsche lui-même ! Dans les derniers moments de propriété de Rand, un certain nombre d'acheteurs potentiels s'est proposé à acheter la 356, mais Rand savait qu'il possédait un morceau de l'histoire et a donc refusé de la vendre. Le véhicule a figuré dans sa succession après son

« Elle est aussi belle que le jour où elle est sortie de l'usine »



Spécifications

356A 1956

n°: 56836

Km : 24.992

Moteur

Modèle : 506/2

Cylindrée : 1.3 flat four

Puissance max :

44 ch à 4.200 tr/mn

Transmission

519/2 4-rapports manuels

Carrosserie

Extérieur : Silver Metallic,
peinture d'origine

Intérieur : Red Leather,
original

Roues & pneus

Avant : Fuchs, 6 x 16

Arrière : Fuchs, 7 x 16

Freins

Avant et arrière : Freins à
tambour

Options

Antenne radio + rétroviseur
extérieur : pneus d'origine



EXPENSION AGRESSIVE

Une telle collection de 911 exceptionnelles a besoin d'un écrin digne d'un musée. Aussi, les Sloan ont jugé bon de préparer un tout nouvel emplacement pour abriter les voitures qui ouvriront au printemps. En agrandissant les 465m² à un peu moins de 1 858 m² carrés, Sloan Cars sera en mesure d'avoir une plus grande salle d'exposition à l'avant de l'entreprise, offrant plus d'espace pour chaque voiture. Pour plus d'informations sur les 911 de Sloan, visitez leur site Web: www.sloancars.com

décès, en 2002, et son second propriétaire l'a ensuite vendu environ un an plus tard en mai 2003. Avec son troisième propriétaire, le Speedster a fait la couverture du Porsche 356 Registry, et tout cela tout en demeurant dans l'état du Maine. Sloan a acquis le véhicule il y a environ quatre ans et il est actuellement dans le Maine - avec des pneus d'origine et les étiquettes d'huile de l'usine encore attachées au moteur! Trouver une voiture qui porte son âge ainsi est un fait plus que rare mais dans cette collection, c'est un bijou parmi un tas de pierres précieuses. Magnifiquement préservée dans le temps, la collection de Sloan est à couper le souffle. □



Le 356 que nous présentons est l'une des nombreuses dans la magnifique collection Sloan, avec ce Coupé et ce Speedster, des variantes de l'ancêtre de la 911

Des hommes de talent



Séduit par l'histoire de l'emblématique 911, Pete Pockett rend grâce à trois hommes responsables de son évolution constante

Le travail de Michael Maurer, en réintroduisant la courbure des flancs et établissant la forte présence physique de la 991, absente depuis la 993, est admirable. Si vous regardez l'évolution de la 911, ces lignes essentielles qui relient la proue à la poupe n'ont pas changé en 48 ans. C'est un exploit incroyable mais ce qui devait changer, cependant, était sous la carrosserie et nous sommes témoins de l'évolution d'un moteur qui est passé de 130 ch à 6100 tr/mn en 1964 à un 350 ch à 7400 tr/mn en 2011 sous sa forme standard. Sans mentionner le saut quantique qu'implique le refroidissement par air par rapport au refroidissement par eau.

Ça n'aurait pu être développé sans une grande cohérence dans les équipes. En ces temps changeants, la loyauté - qu'elle soit personnelle ou d'entreprise - est souvent jetée par la fenêtre. C'est un cas classique de survie des plus forts. Après tout, combien de fois entendons-nous parler d'un engagement de quelque nature qui survit plus de cinq ans ? C'est l'antithèse de l'effet «boule de neige» de Warren Buffett, dans laquelle un investissement de temps ou d'argent accumule ses bénéfices potentiels comme une boule qui roule le long de la pente.

Comme un contraste frappant avec ce qui précède mais de nature à inspirer, on trouve la loyauté inébranlable et la passion affichée par Ferdinand Alexander Porsche et Anatole Lapine. A eux deux, ils ont affiché 80 années de service commun pour Porsche. Par rapport aux normes d'aujourd'hui, une personne qui met sa foi dans les changements réguliers d'entreprise après cinq ans l'aurait fait 16 fois !

La différence est énorme.

La même chose peut être dite de Jürgen Barth, Norbert Singer et Hans Mezger qui, avec le père de Barth, Edgar, ont donné plus de 100 ans au service

de la cause automobile ultime. Je suis persuadé que ce sont les qualités et la pugnacité de ces hommes qui, avec d'autres, ont contribué non seulement à la nature de Porsche dans son ensemble, mais surtout à la survie de la 911.

Bien que la participation de Porsche dans le sport automobile ne soit pas suivie par tous les conducteurs 911, c'est une composante essentielle dans la stratégie marketing du constructeur, ainsi que le développement et le perfectionnement des moteurs et de la tenue de route. Comme pour les animaux, le sport améliore vraiment la race, tandis que l'exposition des véhicules dans leurs couleurs de course aide aussi. Comme le dit le vieil adage : «Ce qui gagne le dimanche, se vend bien le lundi».

Peu de gens oublieront les 917 Gulf bleues, les 956 Rothmans bleu royal, les 934 orange Jägermeister aux cornes de cerfs ou les 935 Martini rouge, blanc et bleu.

Les gens de chez Porsche n'ont pas les yeux vissés sur l'horloge, et Barth, Singer et Mezger sont parmi eux. Ces hommes ont utilisé le sport automobile pour affirmer leur amour des Porsche, et le résultat est la réputation des machines de 1964 jusqu'à aujourd'hui.

Tout comme Ferry était une extension de son père Ferdinand, Jürgen a poursuivi l'héritage de Edgar Barth dans le monde de la course de Porsche. Pourtant Jürgen est resté indifférent à la passion de son père pour le sport automobile jusqu'à l'âge de 14 ans - c'est seulement quand il a remplacé quelqu'un et chronométré son père au Nürburgring qu'il a réalisé la joie de partager cette passion avec Edgar.

Barth a eu un énorme respect pour ses collègues de Porsche, où l'ingénieur Singer travaille encore. Ils ont collaboré à de nombreux projets, y compris la GT1, avec l'approbation de Wendelin Wiedeking, qui n'a pas toujours partagé leur enthousiasme pour la piste. Singer a joué un rôle gigantesque pour assurer la survie de l'entreprise en 1973, lorsque



Hans Mezger est l'un des trois ingénieurs qui ont pesé dans la destinée de Porsche



La Moby Dick est le résultat d'une collaboration historique entre Barth, Singer and Mezger

le conseil d'administration Porsche avait prévu de mettre fin à la production des 911. D'égale importance est le superbe travail d'équipe qui a été démontré à la fois par Barth lui-même et par Mezger dans le développement de l'emblématique Moby Dick (ou 935/78). Barth a montré dans ce développement un talent surnaturel pour interpréter de façon créative les règles de la FIA, ce qui a accru les qualités aérodynamiques de la voiture.

Dernier des grands concepteurs mécaniques, Mezger a rejoint Porsche en 1956 et bénéficie d'une histoire personnelle qui remonte à la création de

la première 911 - la 901 (en raison d'un conflit de brevet avec Peugeot, le «zéro» a été remplacé par le «un»). Quelques 24 années plus tard, en travaillant avec Singer et Barth sur la Moby Dick, son équipe a développé un moteur refroidi à l'eau pour la première fois. Il semble également approprié que Jürgen Barth ait été le premier à piloter la Moby. Donc vous avez là : l'ingénieur (Mezger), le concepteur (Singer) et le pilote qui l'a présenté au monde (Barth). Trois hommes qui ont peut-être influencé le développement de l'emblématique 911 plus que tout autre au cours des 50 dernières années. □

«Ce sont les qualités de pugnacité de ces hommes qui ont contribué à la survie de la 911»

FASHION Collection



Le TwinBag



Le TwinBag

Depuis le 1^{er} mars de cette année, le TwinBag est disponible dans les boutiques Porsche Design et sur le site internet officiel de Porsche Design. Cousu à la main à Florence, ce sac de femme se distingue par son concept intelligent qui permet à sa propriétaire de le porter à la main comme à l'épaule en le transformant d'un simple geste. Dessiné par le studio autrichien, le TwinBag est conçu en une pièce de cuir de veau et peut être choisi parmi un assortiment de 13 versions. Fonctionnel et élégant, il peut accueillir un document de format A4, et incarne la philosophie du studio fondé en 1972 par Ferdinand Alexander Porsche, le créateur de la 911 et petit-fils du fondateur de la maison Porsche. Le dessin fonctionnel, intemporel et sûr et qui s'appuie sur l'innovation et la technologie est la marque de Porsche Design Studio de Zell am See (Autriche). Sa conception, la sélection des matériaux, la qualité de sa fabrication, le soin apporté aux finitions en font un objet rare. Sa ligne le rend instantanément classique. C'est le signe d'une oeuvre magistrale. C'est la signature Porsche Design.

Le TwinBag existe en 13 versions de finitions et de coloris différents.
Autruche, crocodile, daim, en vert Olive, Gold, Noir, Orange, etc.
D'un geste, il se transforme en un sac d'épaule (voir page précédente)



Format : 37 x 25 x 14 cm
 Poids : 1.2 kg
 Prix : de 1 290 € à 1 490 €

Disponible en France chez : Porsche Design Outlet Store à La Vallée 3 cours de la Garonne - 77700 Serris - Tél : +33(0)160-045944. E-Mail: la_vallee@store.porschedesign.com
 Porsche Design Duty Free at Aéroport Roissy Charles de Gaulles Aerogate - 95711 Paris - Tél : +33(0)160-546682
 Et dans la boutique officielle en ligne : www.porsche-design.com/shop

Conçu comme une pièce rare, le TwinBag est monté à la main dans la patrie de la maroquinerie de luxe, à Florence, Italie



Le fondateur du Porsche Design Studio, Herr Professor Ferdinand Alexander Porsche



Le Porsche Design Group

Créé en 2003 par la fusion de Porsche AG et Porsche Design Management, l'entité réunit les activités de conception, de vente d'accessoires et de vêtements qui portent le nom de la marque Porsche. Trois départements contribuent à l'essentiel des opérations, Porsche Design, Driver's Selection et le Porsche Design Studio.

Porsche Design est une marque de luxe qui propose vêtements, bagages, accessoires, appareils électroniques, montres pour les passionnés et les passionnés de produits aussi techniquement inspirés que les voitures du même nom.

Driver's Selection couvre la gamme de produits liés aux voitures pour les conducteurs de Porsche et les fans. La collection comprend entre autres les modèles réduits de voitures, une mode griffée et confortable, des accessoires, des combinaisons de bagages souples pour les voitures et se distingue par sa qualité, sa fonctionnalité et son design sportif. La ligne Driver's Selection est disponible dans les centres Porsche et les boutiques en ligne Porsche.

Le Porsche Design Studio représente la signature de ce design distinctif, intemporel et incomparable qui caractérise tous les produits du Porsche Design Group. C'est l'une des maisons de design les plus renommées en Europe.

Performance et engagement





L'équipe du Centre Porsche de Clermont-Ferrand propose ses compétences et ses services qui sont au diapason des exigences de la marque. Sans cesse à la recherche de la perfection et dirigée par des professionnels aguerris de l'automobile, cette concession au top a fait de ses particularités une force, la classant parmi les plus performantes de France.

Par Corinne Chesne
Photos Denis Pourcher



L'ÉQUIPE PORSCHE CLERMONT

Direction commerciale : Jean Delage (à gauche)
 Direction administrative et financière : Michel Will
 Service qualité : Béatrice Fayet
 Financement : Françoise Rolland
 Chef magasin : Eric Gasc
 Magasinier : Stéphane Cheymol (à droite)
 Vente : Martin Valla et Jean-David Ray
 Chef d'atelier : Jean-François Fradin (ci-dessous)
 Comptabilité : Patricia Pélissier
 Secrétariat, accueil : Maeva Stanislas



Porsche Club Auvergne

Le Club Porsche Auvergne fait partie des quinze clubs Porsche régionaux à faire partie du Club Porsche de France créé en 1961. À travers des événements variés, il fait vivre l'esprit de la marque. Il offre notamment la possibilité de découvrir ou de se perfectionner au pilotage tout au long de l'année, via des cours théoriques et pratiques, ces derniers permettant au porschiste de suivre des cours particuliers à bord de son propre véhicule. Fort de 300 adhérents, il est le deuxième club le plus important de l'Hexagone, derrière le club Méditerranée.

À venir

- **23 juin** : sortie « classics »
- **27 juin** : visite usine et musée de Stuttgart
- **Du 3 au 10 juillet** : opération caritative contre le cancer Porsche/Harley Davidson à Villefranche de Rouergue
- **25 août** : kart
- **13 octobre** : balade surprise au fil de l'eau
- **26 octobre** : journée roulage et cours de pilotage sur les pistes Michelin.

Club Porsche Auvergne
 7, boulevard Léon Malfreyt,
 63000 Clermont-Ferrand. Tél. : 06.30.24.42.14.
www.clubporscheauvergne.com

Jean Delage et Michel Will ont succédé à Pierre Will à la tête de du centre Porsche Clermont en 2001, créant leur propre holding : la SAS HWD. Les deux associés décident de transférer l'activité automobile, jusque-là au centre ville, dans la zone industrielle du Brézet, désormais abritée dans un bâtiment de 5000 m², sur un terrain d'un hectare. Michel Will est à la tête du secteur administratif et financier, tandis que Jean Delage dirige la partie commerciale.

« Ce sont les hasards de la vie qui m'ont fait arriver à ce poste de dirigeant. » Jean Delage n'est pas de ceux à s'inventer une passion dévorante pour l'automobile acquise dès le plus jeune âge. « Je ne suis pas du tout d'une famille automobile. C'est l'envie de qui m'a mené jusqu'ici », avoue-t-il le plus simplement du monde. L'homme a cependant voué toute sa vie professionnelle à Porsche

qu'il côtoie depuis trente ans. Une expérience plus que significative responsable en grande partie du succès de la concession de Clermont-Ferrand, un Centre Porsche, qui, comme l'affirme le dirigeant, « réalise de grosses performances par rapport à son potentiel ». Chaque année, 200 voitures sont vendues, 80 % des ventes se réalisant sur l'Auvergne-Limousin. La 911 représente à elle seule 30 % des ventes. « Nous attendons l'arrivée du Macan en 2014, mini Cayenne qui devrait augmenter les ventes de 35 % ». Pour répondre à la nouvelle demande, le centre Porsche clermontois devra étoffer son équipe, forte aujourd'hui de 15 personnes. « La marque évolue et nous avec. Le plan 2018 est très riche en produits nouveaux. Outre la Macan, on attend le 960, le Pajun... Le paysage automobile va beaucoup changer dans les quinze années à venir. Porsche, ne pouvant rester éternellement sur du « sportif », fait évoluer sa gamme.

De plus, le plug-in-hybrid va être développé sur tous les modèles par le biais d'une technologie de plus en plus poussée. »

Le client est roi

L'avenir est en marche chez Porsche, à Clermont comme ailleurs. Et, en Auvergne, les Porschistes sont choyés ! « Toute notre affaire est tournée vers le client et nous faisons en sorte de lui offrir le meilleur, affirme Jean Delage. L'entreprise, ancrée à Clermont depuis les années 1960, est gérée de façon familiale. Nous avons une équipe très stable, faite de personnes expérimentées et compétentes qui participent à toutes les actions, aussi bien en vente qu'en après-vente. »

La concession clermontoise a également ses particularités, à commencer par une grande place faite à l'occasion, un service lui étant spécifiquement dédié. Un cas presque unique, seulement deux ou trois centres en France ayant pris cette option. Autre



Un service atelier hors du commun

Entretien du véhicule selon les normes constructeur

- Réparation carrosserie
- Échange des pneumatiques
- Garantie Porsche Approved
- Pose du système traqueur (Spot, Link, Twin)
- Pose des équipements
- Traitement Protech
- Survitrage Glaintin

Des forfaits livraison complets sont proposés sur véhicule neuf (pour 690 euros) et véhicule d'occasion (pour 150 euros).

« Toute notre affaire est tournée vers le client et nous faisons en sorte de lui offrir le meilleur »

point très important : la concession clermontoise, qui possède sa propre carrosserie, est connue et reconnue pour son travail sur les voitures anciennes.

A ces points forts s'ajoute une activité débordante dépassant largement le cadre de la zone industrielle du Brézet. « Nous faisons en sorte que nos clients puissent utiliser leur voiture le plus souvent possible. Des sorties, des visites d'usines, des opérations circuits sont proposées en moyenne tous les quinze jours. Chaque nouveau client est invité à une session sur circuit. » Jean Delage et son équipe sont également très proches du Club Porsche auvergnat

qui ne compte pas moins de 300 membres. « La dynamique Porsche est très forte en Auvergne. C'est un cas assez unique ! » La Fédération française des clubs Porsche a d'ailleurs jeté son dévolu sur la région pour fêter les cinquante ans de la 911. Jean Delage s'en félicite. « C'est pour nous et pour tous les Porscheistes un sacré événement. Nous attendons 700 voitures. Cette manifestation va dynamiser la région pendant une semaine ! » □

Centre Porsche Clermont-Ferrand
12, avenue de l'Agriculture
63016 Clermont-Ferrand cedex
Tél. : 04.73.74.32.00.
www.centreporsche.fr/clermont-ferrand

Jubilé 911 L'événement de légende

Les 50 ans de la 911 seront célébrés en Auvergne les 27 et 28 septembre. Cette manifestation est organisée par la fédération des clubs avec le soutien de Porsche France et des fidèles partenaires, notamment Michelin.

AU PROGRAMME :

• Jeudi 26 septembre

Après-midi : Accueil des participants et livraison des packs d'accueil (voir ci-dessous) au Village Porsche installé au stade Marcel Michelin.

• Vendredi 27 septembre

Activités : ateliers dynamiques et baptêmes grande vitesse sur le circuit privé Michelin de Ladoux, sessions de roulage sur le circuit de Charade, visite de « L'aventure Michelin », rallye touristique 19 heures ; concours d'Etat 911 au village Porsche
Cocktail et soirée de gala au stade Marcel Michelin.

• Samedi 28 septembre

Activités
18 heures : parade sur le circuit de Charade
Soirée de gala et feu d'artifice de clôture à Vulcania.

de Ladoux, une demi-journée sur le circuit de Charade avec deux sessions de roulage (une journée complète pour les possesseurs de véhicules Cup), une visite privée de l'Aventure Michelin, une participation à la parade au circuit de Charade, un accès illimité au village Porsche, deux soirées de gala ainsi que deux déjeuners.

■ Le pack rallye comprenant une journée de rallye touristique, une visite privée de l'Aventure Michelin, une participation à la parade au circuit de Charade, un accès illimité au village Porsche, deux soirées de gala ainsi que deux déjeuners. En option gratuite est proposée soit une demi-journée sur le circuit de Charade avec deux sessions de roulage, soit une demi-journée sur le circuit privé Michelin de Ladoux, soit une demi-journée libre pour découvrir Clermont-Ferrand et sa région.

Deux packs sont proposés :

- Le pack circuit comprenant une demi-journée sur le circuit privé

Informations sur www.jubile911.fr

Dans chaque numéro, nous vous proposons ces pages pour parler de votre voiture, de vos joies et des vos peines, de vos expériences. Vous pouvez nous écrire à : courrier@total911.fr

Paroles de propriétaires

Parmi ces témoignages celui de Eric Pannoux, Daniel Capicchioni, Alain Teg-Tollet qui se sont fait le cadeau d'une Porsche pour célébrer leur propre cinquantenaire. Nous remercions ici les présidents des Club Porsche qui ont transmis notre demande aux membres.



«A 50 ans, alors, retour à mes premières amours»



Eric Pannoux

Boxster S Exclusive 2007



qui m'a accompagné 4 années avec simplement un petit problème de climatisation. Entre 44 ans et 50 ans, quelques infidélités (à la marque), mais une certaine nostalgie. A 50 ans, alors, retour à mes premières amours, mais avec une envie simple : sortir de la standardisation ambiante.

Alors, après un moteur avant, un moteur en porte-à-faux arrière, mon choix s'est porté sur un moteur central. De longs mois de recherche en Allemagne (beaucoup de choix et de couleurs) pour en fin de compte, trouver en France, via Eric Goertz (Merci Eric) qui avait suivi ce véhicule depuis sa naissance : un magnifique Boxster S de 2007, tout droit sorti du département Exclusive. Ok, ce n'est qu'un Boxster S, mais celui là est unique au MONDE!



Pourquoi?

Tout d'abord par sa couleur spéciale. Il est vert. Le fameux Brewster green de la très rare 991 Club sortie cette année à 13 exemplaires.... Cette couleur donne un aspect très British à la voiture (clin d'oeil à Jaguar) surtout que les jantes carrera sport ont le moyeu de la couleur de la carrosserie. Cela fait ressortir les étriers jaunes de freins céramiques 390 mm. Ça freine vraiment très fort et très longtemps. Vous me direz pour 8 093€, c'est un peu normal!!!

Bref, ce vert à une petite histoire

Acheté en :

2013

Options :

trop nombreuses
(83)

50

ans en début d'année, et de nouveau la démangeaison de ma passion pour les Porsches se fait plus intense. Il faut croire que les dizaines me sont fatales. A 30 ans déjà, j'avais craqué pour une 924 S, finance oblige, qui était la seule 924 motorisée par Porsche. A 40 ans, montée en gamme. Ce fut une 993 Carrera 2 noire avec des jantes "Tequipment" sublimes. Assez banal en terme de couleur, mais un vrai bonheur



particulière. « Brewster Gree » est un hommage à la couleur typique des voitures de la famille Porsche. Qu'est-ce que cela signifie exactement? Eh bien, les membres de la famille Porsche ont toujours eu des voitures fabriquées, pour eux, dans cette couleur unique, pour leur propre usage ou leurs collections privées. Et à ce jour, cette couleur n'a jamais été produite autrement que par le département Exclusive, ou par le programme « peinture à l'échantillon » au fil des ans.

Moi qui cherchait à sortir de l'ordinaire, c'est cool...

Les esprits chagrins objecteront bien entendu que c'est un peu court jeune homme... A 50 ans on aime se faire appeler jeune homme... Bon, je m'égare. Un couleur spéciale c'est bien. Mais quand en plus, on a 83 codes options... Là, Respect!

En fait le département Exclusive a créé une sorte de maison témoin, avec tout ce qu'il est possible de mettre dans un Boxster 3.4S... Outre le système Bose, PCM, PCCB, PASM et autres réjouissances de type hard top et extracteur d'air arrière, on a droit à des sur-tapis avec liserés en cuir, des boucles de ceintures recouvertes en cuir, des

ouies d'aération dont les lamelles sont aussi en cuir... Et si comme, le disait Alain Souchon, « j'veux du cuir... », là on est servi! Il y en a partout, même sur la trappe de boîte à fusible! Que dire aussi des barres de seuil éclairées avec la devise "Wo sport beginnt" (« que le sport commence ») qui vous invite à mettre le pied dedans. D'ailleurs, ce petit bijou me bluffe tous les jours par sa puissance comparée aux autres boxster que j'ai pu essayer. Effectivement, mon 3.4S délivre vraiment ses 303 CV. Un ami, qui possède un Boxster RS 60 de même puissance, a été très surpris de constater (il est vert!) que mon « British Boxster » envoyait vraiment plus de cavalerie que son RS 60 et que mon moteur était plus vif en réaction. J'ai eu la réponse par une personne bien introduite à l'usine. Il s'avère que tous les véhicules que le département Exclusive élabore pour son propre compte, se voient attribués les meilleurs blocs moteurs, en terme de puissance, après passage au banc dans l'usine. Je peux vous dire que cela fait une sacrée différence pour avoir testé le RS 60 de mon ami. Il se peut que les freins céramiques, qui sont nettement plus légers, augmentent cette impression de vivacité...

Cette auto est un vrai bonheur, un vrai plaisir des yeux et des sens. D'ailleurs je suis totalement impartial. oui, parfaitement! La preuve, mon Boxster, lors du Paradis Porsche de 2010, a remporté le premier prix. La preuve par 9! Je vais donc profiter pleinement des joies de ma cinquantaine avec ma jolie monture, et ne suis pas pressé d'arriver à la soixantaine... Je me connais. J'ai toujours des démanagements! ☐

Alain Teig-Tollet

996 GT3 Clubsport

Acheté en :
2008

Options :
Moteur 3.6 litres
de 360 ch

En mars 2008, mon rêve d'enfant s'est réalisé à 47 ans, avoir une Porsche 911! Depuis mes 20 ans et de façon périodique, j'achetais des magazines dédiés à cette marque et plus particulièrement à la 911 depuis l'obtention de mon permis j'ai eu la chance d'avoir de nombreuses voitures de sport et en novembre 1998 j'ai failli plonger pour une 964 Turbo 3.6 mais ça ne s'est pas fait pour quoi? je n'ai pas osé! Depuis plusieurs mois en 2007/2008 j'ai de nouveau eu ma période magazine Porsche, avec un intérêt beaucoup plus marqué pour les modèles dédiés piste tel que la 996 GT3, pourquoi? voiture mythique, pas ou très peu d'assistance à

«Un seul regret... avoir attendu aussi longtemps! »

la conduite, un gros moteur, intérieur spartiate, un châssis pointu, une voiture qui se respecte et qui même fait un peu peur...

La cinquantaine approchant je me sentais déjà plus près à assumer le fait de rouler en Porsche,

ce qui n'est pas forcément simple mais l'électrochoc a été la disparition soudaine de personnes entre 45 et 50 ans et notamment un ex journaliste, je trouvais ça tellement injuste avec cette sensation que cela pouvait arriver à tout moment, aussi quelques jours après je déambulais dans le centre Porsche local qui exposait une superbe 996 GT3 Clubsport, elle dépassait un peu mon budget mais j'ai signé. Je me souviens comme si c'était hier du jour où je suis allé la récupérer, entrant de plein pied dans cette marque et cette ligne de légende. Aujourd'hui pratiquement 60 000 kms réalisés à son volant et c'est à chaque fois avec le même plaisir. Un seul regret toutefois... avoir attendu aussi longtemps!



La belle grise
en 2010 avec
30.000km au
compteur...
Elle porte bien
son nom!



Philippe apprend l'amour
du détail à Pierre-Laurent...
voici le résultat!



Pierre-Laurent Verdon

911 996 Carrera 3.6 2002



Acheté en :
2011

La 996, je la connais très bien car je la conduis tous les jours depuis 2 ans et demi. C'est l'occasion pour moi de retracer l'histoire générale de cette génération mais aussi l'histoire particulière de ma propre voiture, la « belle grise », à travers les témoignages de ses propriétaires successifs.

Bernard, un premier propriétaire éphémère (2002)

La « belle grise » est livrée neuve à Bernard, son premier propriétaire, le 25 juillet 2002. Elle est vendue par le Centre Porsche de Marseille 76 224 € (la facture fait apparaître la valeur en francs français... 500 000 FF tout rond!). Elle est équipée de quelques options : peinture métallisée gris arctique, sièges sport cuir, jantes Carrera 18, Porsche Stability Management (une sorte d'ESP développé par Porsche), Autoradio Porsche CDR22. Sur la facture d'origine, je remarque aujourd'hui la reprise d'une 996 Carrera Coupé de Mars 2000. Est-ce la preuve qu'une 996 phase 2 mérite de venir remplacer une phase 1 à l'époque ? Peut-être... mais ce premier propriétaire ne la garde de toute façon pas bien longtemps. Antoine, le deuxième propriétaire nous raconte : « Il l'avait achetée neuve à la concession de Marseille, et lui-même

habitait en banlieue grenobloise. Il était dermatologue, et passionné de voitures de sport. » Antoine lui rachète après quelques milliers de kilomètres. C'est donc une voiture presque neuve dont il fait l'acquisition.

Antoine, un propriétaire fidèle (2002-2010)

Antoine se rappelle : « Quand je suis allé la chercher, je m'en souviens comme si c'était hier. C'était ma première vraie voiture de sport et ma première Porsche. Je tournais la page GTI pour entrer dans un autre monde. J'ai cassé ma tirelire, alors j'avais une appréhension... C'était une grosse somme pour moi. Je suis allé la chercher à Grenoble avec mon épouse. Nous étions émerveillés, conscients de vivre quelque chose d'unique. Nous sommes partis, ma femme me suivait, nous allions chez ses beaux parents, à 40 km, et là, j'ai pu pour la première fois appuyer, seul au volant. La sensation était au-delà de mes plus beaux rêves. J'avais l'impression d'appartenir au cercle fermé des gens qui ont la chance de toucher ce bonheur. Ce bruit rauque dans le dos, cette accélération fulgurante, je crois que je riais à gorge déployée... »

Antoine est un propriétaire attentif et précautionneux. Il nous raconte le soin qu'il prend à l'entretenir : « Un moment que j'adorais : le lavage après chaque sortie et particulièrement le polissage avec un chiffon doux et un polish liquide léger... une fois terminé, j'aimais passer mes mains sur la carrosserie aussi douce qu'une peau de pêche... » Il met également de nombreuses stratégies en place pour la préserver des mauvais coups : « Je me souviens que le

stationnement devenait une obsession. J'étais capable de la garer à des kilomètres du lieu où je me trouvais pour la stationner à l'abri de la résine des arbres, des coups de porte etc... » Il n'hésite pas cependant à la pousser dans ses retranchements et profite de ses performances. « J'ai bien aimé quand j'ai testé la vitesse de pointe, et que j'ai constaté que Porsche ne mentait pas sur ce point... Une autre fois, mon filleul, environ 7 ou 8 ans à l'époque des faits, a vomit sur la banquette arrière... il faut dire que j'étais fautif : je lui avais fait subir la descente du col de porte en chartreuse (une des spéciales mythiques du Monte Carlo) à un rythme plus que soutenu... »

Antoine garde la « belle grise » 8 ans entre 2002 et 2010. Il parcourt près de 30 000 km avec avant de la vendre en 2010. Mais il nous confie vouloir revenir à ses premières amours : « Aujourd'hui, j'envisage de racheter une auto sportive en copropriété avec un groupe d'amis. Nous avons failli craquer pour une GT3 RS... Nous sommes en prospection, se sera une AUDI R8, une Nissan GTR ou... une Porsche GT3 RS. »

Philippe, un propriétaire exigeant (2010-2011)

Philippe prend la relève en 2010. Il nous raconte à son tour son aventure : « Je me suis rendu au domicile d'Antoine en Ardèche avec ma voiture de l'époque. Ce dernier me l'a reprise pour son beau père... Nous avons fait les papiers, tranquillement... en bavardant... mais je ne réalisais pas encore. Quand le moment est venu de sortir et de prendre possession de la belle grise, je dois avouer que j'ai eu le cœur qui s'est mis à battre

Vous pouvez
retrouver
Pierre-Laurent
Verdon sur le
blog qu'il tient
<http://www.carrerament.com>
et suivre sa
communauté
sur Facebook :
<http://www.facebook.com/carrerament>

Comme le dit Philippe, un des propriétaires de la belle grise, « c'est une voiture mythique, vivante, charmeuse, sensuelle, puissante... »

plus fort. Un rêve de gosse se réalisait, sans encore y croire!... Ensuite, le trajet retour s'est effectué dans un autre monde, bercé par le bruit du flat six, des sensations et émotions inconnues... Tout était magique. Je suis arrivé chez moi une heure plus tard, et je me souviens avoir coupé le moteur comme ko, abasourdi par tant de waouhhhhh ». Il en garde un excellent souvenir et il se rappelle : « une série de courbes entre Saint-Etienne et Yssingeaux enroulées rapidement, le tout au bruit magique du moteur... »

Il ne fait que 1 000 km avec. Il accède au rêve de la 911. Il la trouve magnifique en gris arctique et il en prend grand soin... peut-être même trop ! Il nous confie : « Je ne m'en servais pas assez. Cela devenait ridicule de tout paramétrer, de la météo en passant par où j'allais, si j'allais pouvoir l'y garer en sécurité, si il n'y aurait pas des animaux sur place, des enfants ou autres qui pourraient me l'abîmer. J'en étais devenu malade. »

Pierre-Laurent, un propriétaire qui roule (2011...)

Quand je rencontre Philippe en 2011, je cherche à réaliser mon rêve de toujours... une Porsche 911. Cependant, j'ai quelques contraintes : une seule place de garage et deux petits enfants. Il me faudra combiner mes besoins quotidiens de père de famille avec ma passion. Je décide donc de partir sur un modèle récent pour la sécurité et le confort de conduite au quotidien. Philippe me présente une voiture quasi neuve. Je n'en crois pas mes yeux. Je fais plusieurs tours... il m'est impossible de croire que cette voiture a 9 ans. Il est vrai qu'elle n'a alors que 33 600 km.

Sur la route du retour, je passe tous mes coups de fil : épouse, banque, assurance. Quand j'arrive chez moi, trois heures plus tard, tout est réglé. Je rappelle Philippe et conviens d'un rendez-vous trois jours plus tard. Je lui achète à une condition : qu'il m'enseigne les rites secrets du « detailing », nettoyage en profondeur qui devient pour moi une profession de foi ! Le vendeur se fait professeur et l'acheteur bon élève... puis une amitié se forme. Philippe et moi sommes toujours amis aujourd'hui. Mon meilleur souvenir est aussi un de mes premiers souvenirs : c'est une sortie impromptue avec mon fils aîné et des amis Porscheistes. Nous étions 4 voitures toutes générations confondues. C'est la première fois que je conduis ma voiture en montagne et que j'expérimente vraiment sa puissance. Entouré de 911, je suis au

paradis. Mon fils est enchanté et compare les modèles. Le son des Flat 6 à l'unisson résonne dans les montagnes. C'est magnifique !

Mon pire souvenir ? Je retrouve ma 911 égratignée sur le parking d'une clinique ! Horreur ! C'est lors d'une manœuvre de la voiture voisine que le drame a dû se produire. J'ai passé des heures à polir... rien n'y fait. La blessure est trop profonde. Heureusement, c'est le pare choc. Je l'emmène chez un carrossier qui la reprend et, miracle, on ne voit plus rien.

Elle est pratiquement toujours en configuration d'origine. J'ai juste fait l'acquisition de pots sport inox Martin SCART à valves... ce qui me permet de quitter discrètement la maison à 6h du matin et de rentrer en fanfare le soir ! En montagne, ces pots sont du pur bonheur. Puis cette année, je l'ai équipée de pneus hiver pour rouler toute l'année. Quelle adhérence... c'est incroyable !

Aujourd'hui, je compte tellement de souvenirs avec elle que je ne veux pas la vendre : sorties avec le club Porsche pays de Savoie, Paradis Porsche à St Tropez en 2012, week-ends en famille, road trips à travers la France... puis elle m'accompagne tous les jours au boulot. J'ai fait 20 000 km en deux ans !

Pourquoi acheter une 996 3.6 aujourd'hui ? Si vous avez toujours rêvé d'une 911, la 996 3.6 est probablement une des meilleurs rapports qualité-prix du moment sur le marché de l'occasion. Elle présente tous les avantages d'une voiture moderne : direction assistée, freins ABS et option PSM (Porsche Stability Management), airbags, des suspensions fermes mais qui s'adaptent à tous les types de routes. En matière de performance, vous bénéficiez d'un moteur d'une grande agilité. Il est souple et puissant. La consommation moyenne peut certes s'élever à 12 litres aux 100 mais elle peut également descendre à 8-9 litres aux 100 à vitesse stabilisée sur autoroute. Il ne chauffe pas dans les petits embouteillages inévitables en zone urbaine. Sa puissance vous permet d'être à l'aise sur routes ou en montagne et de pleinement profiter de ses performances. Il y en aura bien pour vous rappeler les cas de casse moteur sur cette génération de 3.6... mais pas dans les mêmes proportions que sur les 3.4... c'est donc plutôt un avantage pour la phase 2 des 996.

Si vous en cherchez une d'occasion, il vous faudra bien entendu prendre toutes



les précautions d'usage : inspecter le véhicule en détail, vérifier tous les numéros de série et leur correspondance, obtenir un historique limpide incluant carnet et factures, observer la carrosserie pour voir si elle a été repeinte et pourquoi (accident ?), effectuer un essai sur route pour évaluer avec attention le comportement du moteur, boîte de vitesse, direction, freinage. Il est également intéressant de laisser le propriétaire prendre le volant au début afin d'étudier son comportement avec l'auto : les accélérations avec un moteur froid sont rigoureusement à proscrire. Le bon état général de l'habitacle est également signe du soin apporté à l'auto. Un passage en Centre Porsche peut également vous permettre de partir l'esprit tranquille : branchement de la valise pour vérifier s'il y a eu des surrégimes et inspection des fuites d'huile sur le pont (joint spi). Vous pouvez également demander à votre acheteur que la révision soit faite en Centre Porsche pour partir avec une voiture en parfait état. La garantie « Porsche Approved » peut également s'avérer une bonne solution si vous voulez jouer la sécurité. En fonction des risques que vous souhaitez prendre, vous en trouverez entre 20 000 et 35 000 €. Leur cote a déjà fortement baissé et vous n'aurez pas à subir une très forte dévaluation dans les années à venir. En ce qui concerne les options, je conseille grandement le PSM, les jantes 18 et le régulateur de vitesse. Les pots sport avec l'interrupteur au tableau de bord sont un vrai plus mais peu fréquents sur cette génération. Le GPS et le téléphone sont à éviter car ils ont tendance à vieillir le véhicule.

Conclusion : le rêve est devenu accessible sur cette génération de Porsche. On parle d'une 911 moderne et performante pour 25 000 €. Les risques existent mais ils sont limités – particulièrement si vous êtes méticuleux dans votre sélection. Comme le dit Philippe, un des propriétaires de la belle grise, « c'est une voiture mythique, vivante, charmeuse, sensuelle, puissante... ». Alors, êtes-vous prêts à vous laisser envouter ? Merci à Antoine et Philippe pour leurs témoignages. □

Une sellerie parfaitement entretenue ne vieillit pas... voyez vous mêmes !



« En général, c'est une voiture qui ne coûte pas cher »

Daniel Capicchioni

996 Carrera 1999



Acheté en :
2009

Options :
Clim, TO, Pack
Audio, PCM.

Ma Porsche, je l'ai eu le 1^{er} octobre 2009. C'est une 996 d'avril 1999. Je la voulais pour mes 50 ans. Mais l'occasion a fait que je l'ai achetée plus tôt. De 6 mois plus tôt. 6 mois à 5 jours près. Je suis passé chez mon mécano et j'ai vu une photo de cette 996 qui était à vendre. J'en parle à mon mécano qui me dit que c'est une Porsche qu'il voulait acheter mais comme il n'a pas donné suite, il peut me présenter le type qui la vend. C'est un représentant de chez Warseman (Groupe L. Warseman) mais comme il est en plein divorce, il se sépare de sa voiture. Il avait un besoin rapide d'argent, donc il ne pouvait pas la mettre à son prix, à 28 000 euros. Donc, j'ai sauté sur l'occasion. Il me l'a vendue 24 000. C'était le deuxième propriétaire. J'ai donné les numéros de série à un ami dont le frère est responsable d'un garage Porsche à Lorient. J'ai appris que le premier propriétaire était une femme italienne ou qui vivait en Italie.

Depuis que je l'ai, j'ai mis environ 4000 euros en pièces et réparation. J'ai changé les 4 disques, les plaquettes, les pneus. De la carrosserie, aussi. Quand je l'ai achetée, elle était toute bosselée. Je l'ai fait reprendre en tôlerie et on a mis un voile de peinture tout autour. Sauf le pavillon. Et puis je l'ai cartonné en passant comme un boulet sur un espèce de ralentisseur qui n'était pas signalé. J'ai péché les deux jantes du côté droit dans le sens de la circonférence. Plus deux pneus, une rotule... le pare-choc avant est neuf. Bref, il y en avait pour 5 300 euros de réparations.

Le camion-plateau est venue la prendre.



L'intérieur est en cuir noir avec les sièges chauffants.

L'assurance a pris en charge les frais. Mais, en général, c'est une voiture qui ne coûte pas cher. Question entretien, c'est une vidange tous les ans. La 996, c'est pas des grosses dépenses. Il n'y a rien à faire dessus. Par rapport aux autres voitures que j'ai eu, c'est une voiture que je sens bien. Je l'ai achetée pour le prestige, pour le plaisir plutôt. C'est pas pour faire de la vitesse. Quand j'ai eu 40 ans, je me suis acheté une M3, j'avais encore la moelle, je l'avais achetée pour la vitesse. Celle-là, je tiens à la préserver parce que j'ai toujours voulu une Porsche. En fin de compte quand j'ai acheté la M3, je voulais une 911, déjà. Mais les enfants étaient petits et ma femme m'a dit « pas question ». Alors quand j'ai eu 50 ans, je l'ai achetée. Quand j'étais jeune, je m'étais dit que dans ma vie il y a trois choses que j'aimerais : j'aimerais bien avoir une piscine chez moi, avoir mon entreprise et puis finir avec une Porsche. J'aurais pu racheter le Porsche de mon associé, il a une 964 mais je voulais une 911 plus récente, dans ces prix, autour de 24-25 000 euros. Pour une question de confort, d'équipement. Elle a la clim, le toit ouvrant, les sièges chauffants, le Pack HiFi et le PCM et l'intérieur en cuir noir. Aujourd'hui, j'ai démissionné de mon affaire mais je garde la piscine... et la Porsche. □

Total

LE MAGAZINE 100% PORSCHE 911

40, rue de Paradis
75010 Paris
Tél. 01 53 24 99 70

Rédaction

Rédacteur en chef
Nicolas Studievic
Email: team@total911.fr

Directrice artistique
Michèle Fillias

Équipe anglaise

Éditeur Lee Sibley
Éditeur délégué Steve Wright
Rédacteur en chef Aaron Asadi
Directeur artistique Katie Peat
Graphiste Ross Andrews

Ont contribué à ce numéro

Thomas Schenke, Alexandre Boillot-Cerneaux, Pete Pocket, Richard Aucok, John Glynn, James Lipman, Johnny Tipler, Ian Curry, Jeremy Cliff, Max Eary, Joel Newman, Andrew Krok, Dan Pullen, Maurice van den Tillaard, Lee Sibley, Steve Hall, Magnus Walker, Neil Watson, Singer, Steve Hall, Gemballa, Porsche AG, Louise Woodhams, Adam Towler, Annette Schlez, Getty Images, Gene Greene, Rick Stultz, Corinne Chesne, Denis Pourcher, Alex Célietier.

Image de couverture
Porsche AG

Publicité

LABEL Régie
14, rue Barbès - 92300 LEVALLOIS-PERRET
Tél. 01 41 91 79 79

Directeur associé
Gil Maillet - gil@labelregie.com

Photogravure PubliCompo - Clermont-Fd

Imprimerie
CORELIO PRINTING - Belgique

Vente au numéro

France : MLP +33(0)4 74 82 14 14
Etranger : EXPORT PRESS +33(0)1 40 29 14 5

Abonnement

ABO MARQUE/TOTAL 911

CS 63656 - 31036-Toulouse cedex 1
Tél. 05 34 56 35 61 - Fax. 05 34 56 35 60
Email : bmeda@abomarque.fr
Vente en ligne : <http://www.webabo.fr/csc11>

abo marque

Direction

Gérant et directeur de publication

Christophe Bonicel

Administration finances

Olivier Bencherit

Assistante de direction

Véronique Vézier

B&B MEDIA

SARL au capital de 50 000 €

Principaux actionnaires

Christophe Bonicel - Olivier Bencherit

Siège social : 40, rue de Paradis, 75010 PARIS

RCS Paris B452684673

Commission paritaire en cours d'attribution

Dépôt légal à parution

ip
IMAGINE PUBLISHING

Total 911 est une marque commerciale de Imagine Publishing Ltd utilisée sous licence par B & B Media en français. Crédits photo et copyrights : tous droits réservés Imagine Publishing Ltd. Richmond House, 33 Richmond Hill, Bournemouth, Dorset, BH2 6EZ

L'éditeur décline toute responsabilité pour tout matériel perdu ou endommagé qui lui sont adressés pour appréciation. Total 911 est indépendant de Porsche AG. Toute reproduction, même partielle, sans accord de la société editrice est interdite conformément à la loi du 11 mars 57 sur la propriété littéraire et artistique. Tous les droits sont reconnus et utilisés spécifiquement dans le but de critique et d'analyse. Bien que le magazine ait cherché à s'assurer que toutes les informations sont correctes au moment de l'impression, les prix et la disponibilité peuvent changer. Ce magazine est totalement indépendant et n'est pas affilié en aucune façon avec les compagnies mentionnées aux présentes.

LE MAGAZINE DE RÉFÉRENCE EN PRESSE AUTOMOBILE DE COLLECTION

Des news sur les événements en France et en Europe... Des comparatifs à l'ancienne...
Des sportives d'exception... Des modèles de légende... Des figures du milieu.

JAGUAR SS 100 : 160 KM/H EN 1936



CLASSIC
& SPORTS CAR

Le n°1 mondial des magazines de voitures anciennes

N° 11 - Juin 2013 5,80 €

LA SL PARFAITE

Pourquoi la Pagode est la meilleure des Mercedes cabriolets

PLUS

- Triumph Italia
- Coupés BMW/Daimler/Merc/Fiat
- Saab



B&B MEDIA

L 16013 - 11 H - F : 5,80 € - 30

BELGIQUE, LUXE : 6,50 € - SUISSE : 8,20 CHF - LUXEMBOURG : 6,50 € - ALLEMAGNE : 7,50 € - ITALIE : PORTOFONTO 8,50 € - CANADA : 8,50 \$

Cooper S / Cortina Lotus
Rivales sur route et sur piste



Ferrari 512 BB LM
Essai exclusif au Paul Ricard



Le plaisir en cabriolet
Frogeye, Fiat Spider, Toyota 800



TOUS LES MOIS EN KIOSQUE

Prestige RACING

Les plus beaux circuits en "prêt-à-piloter"

*Venez roulez avec votre auto sur les plus belles pistes d'Europe
roulage libre, pas de session*

Sans contrainte ni pression dans une ambiance décontractée

CALENDRIER 2013

19 Mars
4 Avril
19 Avril
8 Mai
22 Mai
27 Juin
6 Juillet
24 Juillet
4 Septembre
3 Octobre
18 Octobre
31 Octobre
15 Novembre

Circuit de Mugello
Circuit FI de Magny-Cours
Circuit de motorland Aragon
Circuit de Valencia (Espagne)
Circuit FI de Barcelone
Circuit FI de Magny-Cours
Circuit du Castellet (Hors club)
Circuit de Dijon
Circuit FI de Magny-Cours
Circuit Bugatti Le Mans
Circuit d'Imola
Circuit FI de Magny-Cours
Circuit FI de Barcelone

(Inscription réservée à une vingtaine de véhicules par sortie)

Possibilité de transport de l'auto . Simulateur de conduite sur place



Pour plus de détails

www.prestige-racing.com

CLUB PRESTIGE RACING

TEL: (+33) 06 80 34 21 26

info@prestige-racing.com