

CINQUANTENAIRE 50 PORSCHE 911 • 7 GÉNÉRATIONS DE PUR PLAISIR

N°2 - Septembre-octobre 2013 - 5,95€

Totol 911

LE MAGAZINE 100% PORSCHE



CARRERA 2.7 RS
40 ANS DE LÉGENDE
pour une célébration à Reims



UNIQUE ! LA 997 SPORT CLASSIC REPLIC

L'hommage de Design 911
à la super-exclusive 911
de 200.000 euros.



TECHNIQUE 911
Comment marche
le Turbo Porsche

Dossier
100 CHOSES
qu'on aime sur les 911

PLUS

Romain Dumas •
Interview •
Walter Rorhl

Le
match :

911S 1972
contre
A110 1970

Le Guide
La 997
Turbo S
en détails sur 9 pages !



B&B
MEDIA

L 11811 - 2H - F: 5,95 € - RD



BELGIQUE/LUXEMBOURG : 6,60€ - ESPAGNE/GRECE/ITALIE/PORTUGAL : 6,95€



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



Grand merci à nos lecteurs de la première heure. Et des heures qui suivront. Et à tous nos lecteurs à venir. Ce deuxième numéro vient prouver que le premier a rencontré du moins son public, en tout cas, son cercle d'aficionados. Cette approche progressive est inscrite dans la tradition Porsche et la presse dédiée y est également soumise. Dans ce numéro, nous reprenons la même formule, un ensemble d'articles qui se consacre à toutes les 911, toutes générations confondues, des origines à nos jours. Si l'on se fie aux réponses que nous avons reçu par mail (courrier@total911.fr), je crois que nous avons rempli notre cahier des charges. On peut arguer qu'entre une 901 et une 991, des milliers de kilomètres séparent les deux voitures. Certaines chapelles prêchent pour l'air, d'autres ne jurent que par l'eau. « *Qu'importe le flacon, pourvu qu'on ait l'ivresse.* », disait Alfred de Musset qui aurait certainement apprécié votre magazine Total 911... L'ivresse de la 911, c'est à la fois son caractère exclusif et l'attachement qu'éprouve son propriétaire. Et il n'y a ni modèle particulier, ni génération qui ne puissent exprimer ces faits mieux qu'un ou qu'une autre. Ce qui ne veut pas dire que toutes les 911 se ressemblent. Ce sont en fait, de nombreuses voitures qui portent le même nom. Plus qu'une famille, c'est une nation. Notre chère nation 911. Dont nous nous attacherons à décrire au fil des numéros, les lieux, les emblèmes, les icônes, les hommes. Ce numéro 2 est rempli de tout cela : à commencer par la célébration des 40 ans

« L'ivresse de la 911, c'est à la fois son caractère exclusif et l'attachement qu'éprouve son propriétaire. Et il n'y a ni modèle particulier, ni génération qui ne puissent exprimer ces faits mieux qu'un ou qu'une autre. »

de la Carrera de 1973, une fête organisée par le RS Club de France en mai à Reims. Et comment ne pas se régaler de la 964 RSR de Neil Primrose, du face à face Alpine contre 2.7, des superbes classiques du R-Gruppe californien, sans oublier le récit de Romain Dumas qui nous parle de sa première montée au célèbre Pikes Peak... Autant d'articles qui proposent des images de bonne qualité, des points de vue inédits, des modèles peu exposés, des voitures uniques. Tout en gardant à l'esprit une chose qui nous paraît évidente : il ne s'agit ici que de se faire plaisir. Nous n'avons rien à revendiquer si ce n'est que le désir d'être, le temps de la lecture, entourés, transportés, bousculés, submergés, époustouflés, de 911. D'être, totalement 911 !

NICOLAS S • Rédacteur en chef

Rejoignez-nous

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



40. Bougies pour un flat 6

S'il est rare de régaler ses yeux sur cette icône de l'histoire automobile incarnée par une véritable Carrera RS de 1973, il est exceptionnel d'en admirer un si grand nombre d'exemplaires comme ceux réunis à Reims au mois de mai pour célébrer le 40^e anniversaire du modèle Porsche Rennsport. Voir l'article page 54.

Photo Laurens Parsons



Sommaire



98

face à face

Les « guerrières »
du Monte-Carlo

N°2

Septembre-octobre 2013

Rubriques

- 08 Shopping Pour elle et lui
 10 News Actualités de la marque
 14 News 911 991 Anniversary Edition
 16 Audio Car Les nouveautés
 14 Nouveauté Panamera E-Hybrid

Sujets

- 20 100 choses que nous aimons de la 911
 26 Gemballa 991 Cabrio
 32 997 Sports Classic Replica
 40 964 RSR
 50 Tech : Choisir ses pneus
 54 40^e Anniversaire de la 2.7 RS
 64 Le Guide : 997 Turbo
 72 Tech : Le Turbo sur les 911
 78 Classics : King of Mullholland
 84 R-Gruppe, USA
 92 Rallye Historique Monte Carlo
 98 Alpine A110 contre 911S 2.7
 104 Racing car n°2 : la 911 ST
 108 Interview : Walter Rohrl
 112 24 Heures du Mans 2013
 118 Chronique
 120 Romain Dumas au Pikes Peak de 2012
 126 Rallye Privé 2013
 136 Centre Officiel Porsche Ajaccio et Bastia, Corse
 140 Club : Sternfahrt 964 Jubilé à Stuttgart
 142 Vivre la Légende Témoignages et courrier



La bande-son
 du numéro



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 ? Pour ce numéro 2, la bande-son semble s'imposer avec l'article sur la 964 RSR de Neil Primrose, le batteur du groupe Travis. Leur nouvel album *Where you stand* sort ce mois-ci dans les bacs (on peut encore dire ça ?). Je ne suis pas encore convaincu de sa qualité aussi je vous suggère de rejouer « Sing » de l'album *The Invisible Band*, une superbe mélodie qui a fait le succès du groupe. Très british-pop, mélodieuse, aux accents « Murray Head-èsque » et à l'excellente production musicale, « Sing » est de belle compagnie pour des kilomètres enroulés en douceur.

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

Pour une fin d'été qui se prolonge, des vêtements siglés et soignés aux couleurs de nos sponsors et pilotes préférés. Ou simplement pour se sentir séduisant (e) sur la piste comme à la ville.

Costume Carbone et Kevin Estre

Vu dans la collection Costume Carbone pour habiller élégamment les amateurs de belles autos et voitures de course. En vente sur les circuits et sur Internet. Partenaires de VdV et du pilote Kevin Estre qui porte ici le polo Sport.



• Polo Sport 100% Piqué Coton, sérigraphie Damiers ton sur ton sur les manches. Bouton Spécial signature bas de bouttonnière
Prix en Boutique : 80 €

• Egalement dans la collection Marchal Classique développée pour Valeo :
 Blouson MARCHAL pour homme en vachette vieillie. Made in France
Prix en Boutique : 600 €

www.costume-carbone.com

Grand Prix Originals par Dakota



La marque des vêtements de sport automobile présente sa Collection Indigo 10th Anniversary, une collection sport aux couleurs Gulf Racing pour célébrer ses 10 années d'existence. Disponible en boutique en Allemagne ou par Internet.

www.grandprix-dakotashop.com

- 1 Chemise Grandprix Allstar : 89,90 €
- 2 Ceinture GPO Gulf indigo : 59,90 €
- 3 Le Bleu Cuir Sneaker : 159 €
- 4 Chemise Gulf Stripe : 89,90 €

Steve McQueen by Porsche Driver's Selection



«La course, c'est la vie.
Avant ou après,
c'est simplement
attendre.»

Par ces mots Steve McQueen affirmait son affection pour le sport, la vitesse et la conduite. Pour lui rendre hommage cette année, la collection spéciale dessinée par Nicolas Hunziker avec la collaboration de Chad McQueen est à l'effigie et aux couleurs de l'acteur. Disponible en Centres Porsche ou sur Internet.



79,40 €



79,40 €

59,30 €

35,17 €



Porsche

Les dernières actualités,
les nouveaux produits du monde Porsche



Roues vintage 1970

Dans le précédent numéro, Magnus Walker présentait sa 911 ST équipée de superbes jantes anodisées. Ce sont des répliques de jantes Campagnolo des années 1970 proposées par la société Group4wheels anglaise. Haute de 15 pouces, elles sont disponibles en plusieurs largeurs de 7 à 10 pouces. C'est la touche impérative pour donner du style à votre classique ou votre projet Backdated.

www.group4wheels.com

Durites Turbo haute pression pour 997



Forge, la société britannique de pièces haute performance a développé des durites pour Turbo de 997 qui viennent remplacer les pièces d'origine. Conçues pour supporter des pressions et des températures élevées, elles sont renforcées par un tissage qui leur apporte une plus grande résistance. Idéales sur des voitures non-modifiées, elles sont essentielles pour des modèles poussés ou pour la piste. Des coupleurs tournés en alu CNC autorisent un montage rapide en remplacement des pièces Porsche. 4 durites et coupleurs en noir, rouge ou bleu.

www.forgemotorsport.co.uk



Le 2.7 L, Moteur de l'année

Cette année, le jury international a récompensé, par la remise de ce fameux prix, le moteur Porsche de 2.7 litres utilisé dans le Boxster et le Cayman, et ce, dans la classe des cylindrées de 2.5 à 3.0 litres. «Un moteur brillant pour une voiture brillante. Cette pièce maîtresse de la technologie Porsche allie performance et un pedigree sportif avec un rendement énergétique impressionnant.» C'est en ces termes que Dean Slavnich du journal *Engine Technology International Magazine* a évoqué la décision du jury. Le magazine spécialisé britannique décerne cette récompense aux excellents moteurs depuis maintenant 15 ans. Le jury a également salué la flexibilité et la réactivité, la performance et le bon fonctionnement du plus petit moteur de la gamme Porsche.

Le moteur de sport a été dérivé du moteur 3,4 litres basé sur le principe du «downsizing», et avec la transmission PDK (Porsche Doppelkupplung) dans le Cayman, il offre une puissance de 275 ch (202 kW) associée à une consommation de carburant de 7,7 l / 100 km (180 g / km de CO₂). Sa puissance spécifique de 101,6 ch au litre signifie que ce moteur six cylindres dépasse la limite magique des 100 ch par litre de cylindrée.

Le choix du «Moteur de l'année» est fait par 87 journalistes automobiles réputés provenant de 35 pays qui évaluent les moteurs dans différentes catégories. Avec la puissance, les économies de carburant, la conduite et le confort, l'utilisation de technologies innovantes rentre également dans les critères d'évaluation. Le message est clair : 50 années après son premier jour, le flat-six Porsche n'est pas un moteur du passé mais un moteur du futur.

Exposition «50 ans de 911» au Musée Porsche



Le PDG Matthias Müller et Wolfgang Porsche au vernissage.

Depuis le 4 juin et jusqu'au 29 septembre, le Musée Porsche de Stuttgart, magnifique écrin architectural qui abrite une formidable collection, propose de venir à la rencontre de toutes les générations de 911. Il s'agit d'une des plus grandes expositions conçues depuis l'ouverture du site et certainement (les contradicteurs peuvent écrire au magazine qui transmettra.) la plus documentée sur la Porsche 911. Plus de 40 versions différentes retracent l'histoire de la voiture de sports mythique, incluant des modèles de production rares, des prototypes, des voitures de course. Les archives de la société faisant désormais partie des collections du musée sont dévoilées ici et encadrent les véhicules d'un ensemble de références historiques.

L'exposition démarre avec les premiers développements de la 901 et une réplique de la première version présentée au Salon International de Francfort en 1963. On peut également visionner le film de premier essai sur route de la 911. Des publicités, des citations des fondateurs, des anecdotes de course retracent l'histoire de la voiture tout au long de l'exposition. On peut admirer une 911 R de 1967 et une 911 blindée...

Matthias Müller, PDG de Porsche AG, trouvé les mots justes à l'occasion du vernissage : «Je ne connais pas d'autre voiture de sports qui possède une telle histoire et qui est à la fois aussi moderne que la 911.» C'est de ça que sont faites les légendes. Allez à la rencontre de celle de la 911 au Musée Porsche de Stuttgart, jusqu'au 29 septembre 2013. L'admission est gratuite pour les conducteurs de 911 plus une personne.

Ouvert du mardi au samedi de 9:00 à 18:00. www.porsche.com/museum

500 000 Cayenne fabriquées à Leipzig



Le SUV emblématique de la marque a trouvé son 500.000ème conducteur, un client autrichien heureux venu chercher son véhicule à Leipzig où il a reçu les clés, à l'occasion d'une petite cérémonie, de son Cayenne S Diesel V8 de 382 ch. Ainsi que le rappelle Oliver Blume, du conseil d'administration Porsche AG, rien ne présupait un tel succès : « Nous avons commencé avec environ 70 unités construites par jour. Aujourd'hui, nous en produisons cinq fois plus pour faire face à la demande. L'an dernier, plus de 83.000 Cayenne pour des clients dans 125 pays sont sortis des chaînes d'assemblage. C'est un succès incroyable pour cette usine Porsche de Leipzig ». Et comme les 2.500 clients qui viennent chercher leur voiture à l'usine, ce client a eu le privilège de faire un galop d'essai sur le circuit privé de Porsche. L'histoire ne dit pas si il a poussé son Cayenne jusqu'à 270 km/heure... mais c'est possible.

Flying Nine-Elevens

Cette année, au Festival de Goodwood (UK) et sur la demande de Porsche GB, le sculpteur britannique Gerry Judah a de nouveau laissé libre cours à son imagination. Le résultat est comme d'habitude, particulièrement stupéfiant. Suspendues à 35 mètres de hauteur, trois 911 de trois générations différentes semblent se faire la course sur une route qui se déroule vers le ciel. Un modèle de 1963, une Carrera RS 2.7 (vraie ou copie ?) et une 991 se rejoignent et se dépassent sur des lignes blanches formant des flèches blanches de grandes dimensions. Très spectaculaire, très dynamique, cette sculpture célèbre le cinquantenaire de la 911 et incarne l'élan de la société Porsche et la nature même des voitures qu'elle produit. Au passage, on peut admirer – de dessus, pour une fois – la similarité des lignes des différents modèles, en dépit du temps et des générations. Gerry Judah s'est illustré pour des travaux de même nature et au même endroit pour le compte d'autres constructeurs dont Audi, Alfa-Roméo, Lotus, Rover, etc. Notre préférence va bien sûr à la sculpture de cette dernière édition du Festival de Goodwood.

<http://www.judah.co.uk/>



2013 est déjà une bonne année pour Porsche

Entre janvier et juin de cette année 2013, Porsche a expédié plus de 81.500 nouvelles voitures de par le monde, un chiffre qui est en augmentation de 18 % par rapport à la même période en 2012. Les ventes reflètent la parfaite adéquation entre la demande de la clientèle pour des véhicules exceptionnels disponibles et la cohérence de la gamme Porsche qui satisfait l'ensemble des goûts, depuis le Boxster jusqu'à la Panamera. La nouvelle version hybride de cette dernière vient compléter l'offre tout en étant unique à ce jour sur le segment des véhicules de luxe. En Afrique, Moyen-Orient et Asie Pacifique, les ventes de 30.400 véhicules ont bondi de plus de 25%. En Chine, se sont 20% de voitures en plus qui ont été distribuées avec un total de 18.300 modèles. Aux USA, entre janvier et juin, les ventes ont bondi de 30 % par rapport à 2012. Et dans cette année du cinquantenaire de la 911, les ventes de la voiture de sports mythique ont augmenté de 10 % avec 15.834 exemplaires. Le grand gagnant, cependant, toutes catégories confondues est le Cayenne avec 42.354 véhicules, ce qui représente un bond de 22% par rapport à 2012.

Le Show room de Max Hoffman à New York est démoli



En avril dernier, la salle d'exposition de véhicules construite par la société de Maximilien E. Hoffman a été remaniée par les propriétaires actuels, Midwood Investment and Management and Oestriecher Properties. Rien

que de très ordinaire à Manhattan, sauf qu'en supprimant les aménagements commandés par l'importateur Porsche à l'architecte Frank Lloyd Wright, un élément significatif de l'histoire de l'automobile et de l'histoire de l'architecture a disparu à tout jamais. Le showroom a abrité de nombreuses voitures de 1957 à 2012, au 430 Park Ave, NY. Porsche doit à Max Hoffman, d'origine autrichienne, son succès aux USA et la production de certains modèles dont le Speedster. Importateur de véhicules européens, Hoffman a demandé au célèbre architecte américain de concevoir un hall d'exposition pour abriter les différentes marques qu'il représentait. La réponse de Wright, en 1954, fut révolutionnaire, sous la forme d'une spirale qui, vous vous en doutez, est l'esquisse de ce qu'il réalisera 5 ans plus tard, au Solomon R. Guggenheim, en 1959. Une partie de la facture fut réglée à l'architecte en nature, en l'occurrence, par le don de deux Mercedes-Benz. Longtemps considéré comme ensemble mineur par les services historiques de la ville de New York, ce showroom n'en était pas moins l'objet d'une surveillance de la part des autorités qui ne peuvent que constater leur impuissance devant les dégâts. L'héritage de Max Hoffman lui survit, fort heureusement, sous la forme de l'énorme succès américain de Porsche, initié en 1950 par la rencontre avec Ferry Porsche. On connaît la suite de l'histoire.

Combinés amortisseurs Bilstein pour 997



Le spécialiste de l'amortissement Bilstein vient de développer une paire de kit pour 997, le système B16 DampTronic, réglables en hauteur et en dureté qui offrent des performances de tenues améliorées tout

en conservant le PASM. Avec une petite subtilité, à savoir, avec un seuil plus bas que le système d'origine afin de diminuer la garde au sol tout en maintenant les capacités de la voiture. Le premier kit est résolument tourné vers la piste et la conduite rapide tandis que le deuxième mélange vitesse et confort. Il va s'en dire que l'usinage et la précision sont à la hauteur de la réputation de la société Bilstein qui travaille dans le respect du cahier des charges Porsche. Le montage se fait sans modification et le calibrage en compression et détente est pré-ajusté pour s'intégrer dans les spécifications de l'électronique de la 997 tout en offrant 2 voitures pour le prix d'une. Le coût du kit est d'environ 2700 euros.

Nettoyant pour cuirs Dodo Juice

Basée à l'île Maurice, comme le nom de ses produits semble l'indiquer (le dodo est un volatile éteint de l'île), la société Supernatural développe des produits pour l'entretien des véhicules à base d'ingrédients naturels. Une nouveauté dans la gamme Dodo Juice, cette solution de nettoyage et entretien des cuirs – automobiles et autres – se compose d'un nettoyant et d'un rafraîchisseur. L'un nettoie en profondeur tous les abus infligés à vos sièges et l'autre restaure les surfaces, empêche la formation de craquelures et ravive les couleurs. Disponible chez les revendeurs ou en boutique sur internet.



Motorsport

Actualités
du sport
automobile Porsche

Premiers tours de roues pour la LMP1

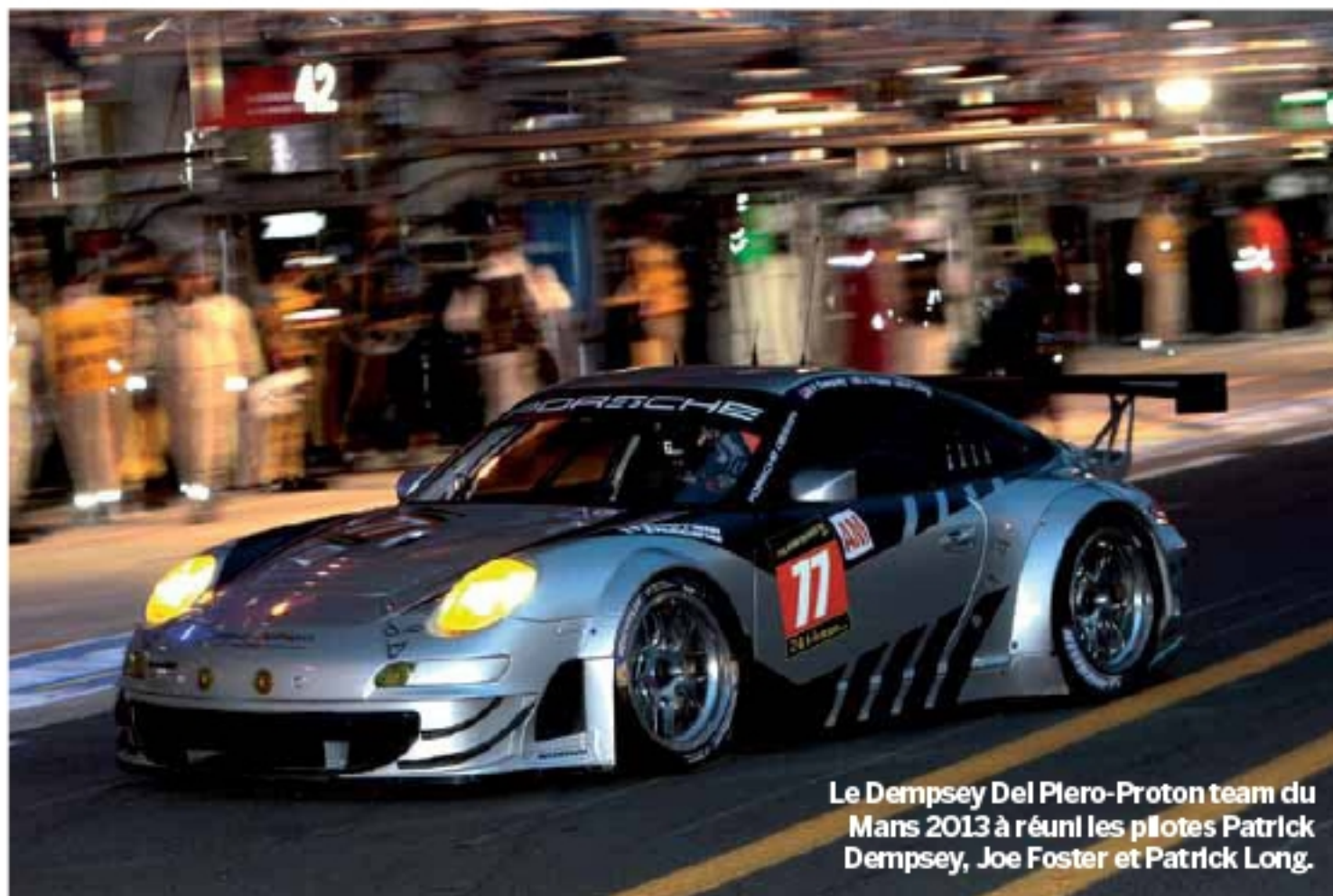


Enziger, Wolfgang Hatz et Matthias Müller autour du proto LMP1.

Le proto LMP1 Porsche qui doit incarner le retour de la marque en classe royale aux prochaines 24 Heures du Mans a effectué ses premiers essais de roulage sur le circuit privé de Weissach. Apparemment, les essais ont été concluants pour cette première sortie et c'est avec le sourire que Fritz Enziger, patron du projet LMP1 a déclaré à la presse : « Nous sommes à jour dans notre programme, voire un peu en avance. Notre équipe formée il y a peu a travaillé avec la plus grande des concentrations pour permettre à ce véhicule complexe de tourner sur piste aussi tôt que possible. Cela nous donne quelques semaines de plus pour tester et mettre au point. En 2014, les contraintes officielles sont axées vers l'efficacité énergétique. Cela amène de nouveaux défis et particulièrement entre les ingénieurs des différentes équipes ».

200 personnes s'affairent à Weissach dans le Centre Motorsport depuis la décision de revenir en LMP1 prise en 2011. Le pilote d'usine Romain Dumas sera au volant en 2014, avec Timo Bernhard, son équipier qui se confie : « J'ai été impliqué dans le développement de la nouvelle voiture depuis le début. Je suis très fier de lui avoir fait faire ses premiers tours de roues. Elle est déjà très performante et je suis impatient de continuer à la tester et à la mettre au point dans les mois qui viennent en compagnie de mon ami et collègue Romain ». Les deux pilotes l'emmèneront sur de nombreux circuits dans les mois qui viennent. Wolfgang Hatz, responsable de la R&D chez Porsche (un travail qui le mène sur les grands circuits de course) ajoute : « Avec ce prototype, nous avons été confrontés à un challenge identique à celui que posent les voitures de production, à savoir, atteindre la plus grande efficacité sans compromettre la performance ».

Sans compter que toutes les technologies développées pour le prototype bénéficieront, comme dans la tradition Porsche, aux véhicules de production. Ainsi que le souligne Matthias Müller, PDG de Porsche AG : « Après tout, il y a une voiture de course dans chaque Porsche ». Rendez-vous en 2014 pour la suite.



Le Dempsey Del Piero-Proton team du Mans 2013 à réuni les pilotes Patrick Dempsey, Joe Foster et Patrick Long.

Le Mans 2013

2013 a été un bon cru pour Porsche qui a remporté les deux premières places sur le circuit mançais en catégorie GTE-Pro avec Romain Dumas au volant de voiture victorieuse, le pilote français que l'on retrouve à la page 120 de ce numéro à l'occasion de sa montée au Pikes Peak en 2012, et dans le récit de l'épreuve des 24 Heures en page 112. D'autre part, Patrick Dempsey, acteur américain que les français connaissent bien pour son rôle dans la série « Grey's Anatomy », semble aussi performant sur piste que sur écran. Il ne fait pas semblant de conduire et les résultats de son équipe, le Patrick Dempsey Del Piero Proton Team, aux 24 Heures du Mans illustrent bien le dynamisme de l'acteur de 38 ans. Arrivé 4ème en classe GTE Am à bord d'une 911 GT3 RSR, Patrick Dempsey tournait pour la 2ème fois sur le circuit mançais. Le score aurait pu être meilleur si un incident de nuit, où un concurrent a failli accrocher la voiture de l'acteur, n'avait pas eu lieu. Dempsey est nouveau-venu avec la marque Porsche qu'il a rejoint pour l'épreuve du Mans faute d'obtenir satisfaction avec son partenaire habituel, Mazda, avec lequel il est lié depuis 2007. Grâce au soutien de Proton Competition, le Patrick Dempsey Team est allé flirter avec le podium qu'il rate de peu. On peut s'attendre à une alliance perenne avec Porsche si l'on en croit les dires de Dempsey : « C'est une famille incroyable, une famille talentueuse avec beaucoup de connaissance en matière de technologie,

d'ingénierie et de design. Ça me remplit de fierté de faire partie de cette famille ».

Patrick Dempsey joue dans un film de sport automobile conçu par Porsche. Au volant d'une Porsche 911 GT3 RSR le pilote court les 24 Heures du Mans. Le premier d'une série de films mettant en vedette Dempsey est disponible sur la page Facebook de Porsche et sur YouTube Porsche.

Résultat du Mans 2013

GTE-Pro class

1. **Dumas/Lieb/Lietz (F/D/A)**, Porsche 911 RSR, 315 tours
2. **Bergmeister/Bernhard/Pilet (D/D/F)**, Porsche 911 RSR, 315 tours
3. **Dumbreck/Mücke/Turner (GB/D/GB)**, Aston Martin, 314 tours
4. **Magnussen/Garcia/Taylor (DK/E/USA)**, Chevrolet Corvette, 312 tours

GTE-Am class

1. **Narrac/Bourret/Vemay (F/F/F)**, Porsche 911 GT3 RSR, 306 tours
2. **Perazzini/Case/O'Young (I/I/CDN)**, Ferrari 458 Italia, 305 tours
3. **Gerber/Griffin/Cioci (ZA/IRL/I)**, Ferrari 458 Italia, 305
4. **Dempsey/Long/Foster (USA/USA/USA)**, Porsche 911 GT3 RSR, 312 tours

Le Projet 50, un VHC de 1965 à chassis court



Projet 50 sera dans de nombreuses compétitions dans toute l'Europe.

Dans le cadre des célébrations du cinquantenaire de la 911 Porsche GB a dévoilé une courte 911 de 1965 à empattement court qui participera aux grands événements historiques de compétition cette année.

«Projet 50» sera piloté par une équipe Porsche sur mesure, comprenant le vainqueur du Mans 1970, Richard Attwood et apparaîtra à de nombreuses courses à travers l'Europe en 2013, y compris le Nürburgring Oldtimer et le Silverstone Classic. La 911 sera basée au siège principal de Porsche à Reading et sera entretenue par l'équipe Porsche Motorsport Cars GB, qui fournit également un soutien technique à la Carrera Cup et au Challenge GT3 Cup GB.



Richard Attwood, vainqueur au Mans en 1970 est au volant

Un bel exemplaire de 1965, l'une parmi seulement 6.607 des 911 à empattement court construites entre 1964 et 1968, est motorisé par le flat-six de 1991 cc qui développe 130 cv

La voiture dispose également de la conduite à droite - une option usine spéciale pour un client basé en Italie.

Elle a ensuite passé un certain temps aux États-Unis avant d'être importée au Royaume-Uni dans les années 1990, où elle a reçu une restauration complète avant d'être convertie en voiture de course homologuée FIA.

<http://www.facebook.com/porsche/>



Mission 2014

Le compte à rebours a commencé

Pour anticiper le retour en compétition en classe Sports Prototype l'an prochain au Mans (et pourquoi pas, une victoire?) Porsche propose aux internautes de se replonger dans le glorieux passé de la marque depuis sa première victoire en 1970 sur le Bugatti. On peut découvrir un microsite internet spécialement dédié un ensemble de documents photos et vidéos qui illustrent bien le caractère sportif de la société allemande avec des innovations incongrues parfois mais toujours d'une redoutable efficacité. Chaque semaine, le site est enrichi d'interviews de pilotes, d'ingénieurs et directeurs de courses, de films historiques et de photos. Voilà un excellent moment qu'il faut s'accorder, seul ou à plusieurs en attendant 2014.

<http://www.porsche.com/microsite/mission2014>

La 911-991 Ann

Par Nicolas Studiévic
Photos Porsche AG



Il y a eu la 3.2 Jubilé de 1987 qui célébrait la 250.000^{ème} 911 produite, puis la 3.2 l 25^{ème} Anniversaire, la 964 Anniversaire (voir article club Jubi IG p.140) qui célébrait les trente ans du modèle et aujourd'hui la 911-991 Anniversary Edition qui vient, en point d'orgue, afficher la bonne santé du coupé lancé en 1963.

1963

c'est par ailleurs le chiffre de production retenu pour ce modèle spécial qui sera présenté au Salon automobile de Francfort le 12 septembre, soit exactement 50 ans après que le modèle 901 ait été présenté à la presse et au public. Difficile de faire plus emblématique pour souffler les bougies (6...?) de la quinquagénaire. Quand on connaît le succès qu'ont rencontré les séries Anniversaire par le passé, on s'imagine facilement que cette série limitée de 1963 modèles sera vendue en moins de temps qu'il faut pour le dire.

De quelle manière le constructeur allemand a-t-il voulu lier les sept générations de 911 dans un véhicule exceptionnel ?

Il y a ce que l'on perçoit immédiatement : la splendide couleur grise déclinée en deux teintes dont une remarquable, la Gris Geyser métallisée.

Le renvoi aux couleurs des années 1960 est évident et ce n'est pas là, l'unique référence à la première décennie de production du modèle. La grille de capot arrière est chromée et un écusson « 911-50 » y est apposé sous le nom de la marque, comme aux débuts de la voiture. On retrouve le même logo sur les seuils de porte et dans l'habitacle. Un autre rappel du passé est incarné dans les tours de fenêtres en alu et dans les ajouts de barres chromées dans les prises d'air du bouclier avant. Les jantes paraissent d'autant plus familières qu'il s'agit d'une interprétation réussie en 20 pouces des célèbres jantes Fuchs à 5 branches. En noir mat et peintes en noir, elles donnent un style à la fois sportif et Grand Tourisme à la 991 Anniversaire, une machine au 3.8 l de 400 ch qui est une belle expression de l'ADN de la plus célèbre voiture Porsche. Cette édition limitée basée sur la Carrera S mais avec les ailes arrière de la voiture à transmission intégrale comprend la suspension PASM réglée



iversary



« Un modèle spécial
à la cosmétique réussie,
aux performances
dynamiques
et à l'esprit du cinquantenaire. »

pour la voie plus large, un échappement sport, des doubles sorties d'échappement chromées, le système d'éclairage des phares bi-xénon PDLS. Avec la boîte PDK, la 911 arrive 100 km/h en 4,3 secondes et atteint la vitesse de 300 km/h. Côté consommation, les chiffres donnés par la société indiquent que cette 7ème génération de 911 développe des performances exceptionnelles avec moins de carburant que les générations précédentes. Presque deux fois plus avec deux fois moins!

Pour marquer la parenté avec le modèle original de 1963, les sièges sont en deux matières, un cuir surpiqué et une partie intérieure en tissu qui rappelle le « Pepita », un tartan « Pied de Poule » monté sur les sièges des premiers modèles et caractéristiques du style sportif des voitures allemandes de l'époque. C'est assez bien vu et cela souligne la créativité des responsables du programme « Anniversaire ». Par petites touches et avec bon goût, ils ont réussi à créer un modèle spécial à la cosmétique réussie, aux performances dynamiques et à l'esprit du cinquantenaire. Pour 122.119 euros, les futurs propriétaires auraient pu attendre un travail plus personnalisé sur le moteur. Mais cela ne devra certainement pas nuire au succès de la 911 Anniversary Edition. #

Un pack d'options pour le 50^e Anniversaire de la 911



Porsche propose un pack d'options « Spécial 50^e Anniversaire » pour célébrer la polyvalence de sa voiture de sport, le principal trait de caractère de son modèle légendaire. Pour la piste et pour la ville, le pack se compose de cinq options d'équipement très populaires: le pack Sport Chrono, le Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation, le module de téléphone, l'aide au parking avant et arrière et les sièges chauffants pour le conducteur et le passager avant. En Allemagne, le pack peut être acheté pour un prix de 4.911 euros. Selon la version du modèle de 991, cette offre peut faire gagner jusqu'à 34 pour cent par rapport à la somme à déboursier pour l'ensemble des options incluses. Ce pack « 50 ans de 911 », qui peut être commandé pour toutes les Carreray compris le modèle « Anniversary », est disponible partout en Europe sauf en Russie et en Suisse. On se demande bien pourquoi... Trop de millionnaires, peut-être ?

Pour mettre en avant et démontrer l'efficacité de leurs produits, les marques de car audio ont pour tradition de présenter leurs nouveautés dans un show car sur les salons automobiles. La marque allemande Magnat, fabricant de haut-parleurs et amplis, avait choisi une superbe Porsche GT3 pour le Salon de l'Amicom à Leipzig. Entre le chant du flat 6 et la musicalité de l'installation Magnat, notre cœur balance !



Total Show-car

Entre la mélodie du flat 6 et celle de la musique !

Par Alexandre Boillod-Cerneux - Photos DR

D'ordinaire, les show cars sont souvent « tape-à-l'œil » et renferment des installations hi-fi démesurées. Magnat a fait le choix inverse : présenter une installation raisonnable et respecter l'esprit Porsche, afin ne pas dénaturer l'esthétique de la « bête ». Au pays de la passion automobile, cette Porsche GT3 a bien sûr subi une petite personnalisation, histoire d'accentuer son côté racing. Mais revenons-en à ce qui nous préoccupe aujourd'hui : la musique ! Ne fabriquant pas d'autoradios, Magnat a fait appel à Alpine pour remplacer l'autoradio d'origine Porsche. Parfaitement intégré dans la planche de bord, on dispose maintenant d'un combiné double DIN Alpine avec lecteur DVD, Bluetooth pour la téléphonie mains-libres, GPS et contrôle des playlists de l'iPod. Cet autoradio est connecté à un mini-DSP à réglages automatiques. Cet accessoire numérique permet d'adapter l'écoute à l'acoustique de la 911. Les haut-parleurs avant sont remplacés par un kit deux voies en 16,5 cm Selection 216 Reference. Pour offrir une meilleure qualité d'écoute, les techniciens de la marque allemande ont insonorisé les portes avant avec du Dynamat Xtreme (plaques de goudron/aluminium adhésives), et refait le panneau de porte. Esthétiquement, cela se remarque surtout par le bel habillage cuir et alcantara. Mais il y a aussi un travail en profondeur : les supports HP plastique d'origine ont été remplacés par des câles en MDF pour offrir une meilleure assise aux woofers. Cela permet d'avoir un panneau de porte plus rigide et un meilleur rendu dans le grave. Les tweeters du kit Magnat ont été intégrés dans les montants de pare-brise, avec une orientation soigneusement choisie pour délivrer une bonne image sonore. Concrètement, cela se traduit par un meilleur positionnement des instruments comme si nous étions face à une scène de concert !

Un caisson de grave sur-mesure à l'arrière

Les HP arrière d'origine ont été remplacés par une paire de coaxiaux afin d'offrir une ambiophonie plus agréable, notamment lors de l'écoute de DVD de concerts ou de clips vidéo. Pour avoir un grave, ferme, net et rythmé, il n'y a pas d'autres choix que de passer par un subwoofer (gros HP dédié à la reproduction des basses fréquences). La GT3 n'a pas de banquette arrière, ce qui aurait permis l'installation d'un caisson classique. Mais dans un souci de respect de l'esthétique de l'habitacle, Magnat a préféré réalisé un caisson sur-mesure, à la place de ce qui aurait été le dossier de banquette arrière dans une 911 classique. Fonctionnant en band-pass, ce caisson utilise un subwoofer de 25 cm, et délivre le grave par les deux événements blancs.

L'ensemble des haut-parleurs est alimenté par un amplificateur à 5 canaux, intégré dans le plancher du coffre avant. Cet ampli Black Core 5 offre une puissance de 4x65 Watts réels sur les haut-parleurs principaux et 200 Watts RMS sur le subwoofer. On bénéficie ainsi d'une écoute dynamique et vivante, avec possibilité de pousser le volume pour se faire plaisir. Au final, ce show car Magnat produit une écoute musicale, dynamique et chaleureuse avec un grave bien tenu. On retrouve là tout le plaisir d'une installation hi-fi de haut de niveau. Par rapport à bien des shows cars, c'est une installation relativement simple, mais elle a le mérite d'être efficace, bien intégrée et surtout de ne pas dénaturer l'habitacle de la GT3. Reste, qu'entre la mélodie du flat 6 qui hurle sa rage et l'écoute de sa musique favorite, il sera bien difficile de choisir, tant les deux sont plaisants !

Infos : www.magnat.de

Fiche technique

Autoradio : Alpine IVA-W520R
GPS : Alpine NVE-M300P
Bluetooth : Alpine KCE-400BT
DSP : Alpine PXA-H100
Amplification :
 Magnat Black Core 5
Haut-parleur avant :
 Magnat Selection 216 Reference
Haut-parleur arrière :
 Magnat Selection 102
Subwoofer : Magnat AD 250
Insonorisation : Dynamat Xtreme
Budget hors pose : 2220 Euros

1 L'autoradio d'origine est remplacé par une station multimédia Alpine avec GPS, DVD, contrôle iPod et Bluetooth pour la téléphonie.

2 Après insonorisation de la porte, Magnat a remoulé et rhabillé le panneau de porte, afin d'obtenir une bonne acoustique pour son woofer de 16,5 cm.

3 Pour avoir une meilleure scène sonore et une image sonore plus haute, les tweeters ont été intégrés dans les montants de pare-brise.

4 Derrière l'arceau de sécurité, un caisson de grave sur-mesure a été aménagé pour la reproduction du grave. Notons également la présence d'une paire de coaxiaux dans les flancs arrière pour le rappel sonore.



Total High Tech

Le meilleur de l'électronique embarquée pour votre 911 !

Par Alexandre Boillod-Cerneux
Photos DR

Jehnert GFK Doorboards

Intégrer un véritable auditorium à votre 997



Vous aimez la hi-fi, et avez envie d'une installation de haut niveau, avec une intégration parfaite pour ne pas dénaturer l'habitacle de votre 911 modèle

997 ! Alors, la marque allemande Jehnert est faite pour vous.

Elle est spécialisée dans la fabrication de panneaux de portes et de haut-parleurs pour les prestigieuses voitures allemandes. Jehnert propose deux kits pour cette 911. Le premier GFK Doorboard se compose d'une paire de supports en MDF recouverts de cuir à intégrer sur le panneau de porte, et d'une paire de supports pour mettre des tweeters sur la planche de bord. La qualité de finition de ce kit

est proche des pièces d'origine. Cela permet d'intégrer un système HP avec deux woofers de 16,5 cm et un médium de 10 cm dans chaque porte, ainsi qu'une paire de HP d'aigus dans le tableau de bord. L'utilisation de deux woofers de 16,5 cm permet d'avoir un bon niveau de graves, sans encombrer la voiture avec un caisson de graves. Le deuxième kit (77137) comprend tous les HP, spécialement étudiés pour l'acoustique de la Porsche, pour équiper ces nouveaux emplacements (4 woofers de 16,5 cm, 2 médiums de 10 et 2 tweeters). C'est l'un des meilleurs systèmes hi-fi pour la 997, combinant un parfait respect du design de l'habitacle et un plaisir musical inégalé !

Prix conseillé : 1 499 €

Infos : www.jehnert.de

Wikango Max 2.0 Millenium

Conserver vos précieux points

Avec un bolide comme la 911, dieu sait qu'il est tentant d'appuyer sur le « champignon ». Pour préserver vos précieux points sur votre carton rose, le Wikango Max 2.0 Millenium est un excellent avertisseur de zones de dangers. Fonctionnant sous le nouvel OS 2.1, il se montre très intuitif d'utilisation. En plus des zones de dangers (fixes, mobiles, feux rouge, radars tronçon), le Max prévient aussi des embouteillages et indique les aires de repos sur l'autoroute. Bien entendu, il comporte une fonction communautaire permettant de connaître, de façon 100% légale, les dangers de la route. Précisons qu'à ce tarif, on dispose d'un abonnement live (informations communautaires en temps réel des zones de danger), pour toute la durée de vie de l'appareil. Efficacité, qualité de l'interface graphique, c'est un des meilleurs appareils du marché dans ce domaine de produit !

Infos : www.axelaudio.fr



Prix conseillé :
299,95 €



Focal ISN 100

la hi-fi Made In France

Les Porsche modèle 996 possède des emplacements haut-parleurs dans le tableau de bord, pour la reproduction des médiums et des aigus. Beaucoup de « Porschistes » trouvent que ces haut-parleurs manquent de finesse et de définition. Pour améliorer l'écoute facilement et efficacement, le nouveau kit 2 voies en 10 cm Focal ISN100 sera parfait. Fabriqué à Saint-Etienne, ce kit éclaté bénéficie de tout le savoir-faire de la célèbre marque française en matière de hi-fi. Utilisant une paire de woofers très compacts de 10 cm et une paire de tweeters, l'ISN se monte facilement dans les emplacements d'origine, directement sur le faisceau d'origine. Membrane Polyglass avec suspension butyles, tweeter à dôme inversé aluminium/magnésium, ce kit utilise le meilleur de la technologie, pour offrir un son dynamique, naturelle et précis. A moins de 200 Euros, ce kit deux voies séparées présente un rapport qualité/prix remarquable !

Prix conseillé : 189 €

Infos : www.focal.com

Zenec ZE-RVC80MT

Manœuvrer en toute sécurité

Un rétroviseur intérieur ne montre jamais pleinement les obstacles se trouvant derrière la voiture, lorsque l'on fait une marche arrière. Surtout sur un coupé sport, où la visibilité arrière est restreinte. Zenec, marque allemande spécialisée dans le multimédia embarqué, propose une caméra de recul universelle, qui fonctionne sur n'importe quel écran doté d'une entrée vidéo, où sur l'écran d'origine via une interface optionnelle. Logée dans un élégant support en aluminium moulé, cette caméra s'intégrera très discrètement sur le pare-

choc arrière d'une 911, entre les deux feux de plaque. Signalons que le capteur est orientable, pour assurer une parfaite rétrovision. Totalement étanche, elle offre une très bonne luminosité et un large champ de vision (140°) pour manœuvrer en toute sécurité.

Prix conseillé : 179 €

Infos : www.axelaudio.fr



Une 991 Targa avec un arceau d'acier ?



Les photographes de la presse automobile ont capturé récemment des images d'une 991 au toit étrange. Il s'agit d'un modèle de targa en développement comme semble l'indiquer les lignes de l'arceau que l'on devine dessiné sous la toile de capote de cabriolet. La voiture est attendue avec grande impatience au Salon de Los Angeles en novembre prochain et déjà les spécialistes s'interrogent, à l'image de Philip Raby, expert anglais et fondateur de Total 911 anglais (www.findaporsche.com). « Il semblerait que Porsche revienne au style d'arceau de la Targa classique, ce qui semble étrange compte tenu du fait que la Targa est un modèle sous-apprécié par les amateurs de 911. Je suis persuadé que la nouvelle voiture n'aura pas un système de toit amovible comme l'ancienne mais plutôt un panneau – certains pensent à du verre – qui se glissera sous l'arceau, et peut-être sous la vitre arrière comme dans la 997 Targa. En tout cas, je ne sais pas comment les ingénieurs régleront le problème de l'étanchéité entre les fenêtres et le toit. Attendez-vous néanmoins à quelque chose de subtil. »

Quoi qu'il en soit, les lignes de cette Targa sont assez réussies et les dessinateurs s'en donnent à cœur joie comme le montrent ces images trouvées sur le web.

www.findaporsche.com



Macan

Des nouvelles du petit frère du Cayenne. Pas directement mais tout indique que Porsche est dans les derniers développements des chaînes d'assemblage. En témoigne la construction de l'unité de peinture et l'agrandissement de l'usine de Leipzig. La sortie du Macan est annoncée – ou prévue – par les dirigeants pour le courant de l'année 2014. Et si l'on en croit les forums internet qui bruissent des éloges du prochain SUV Porsche, il est clair que les carnets de commandes seront rapidement remplis.

Panamera

La Panamera est un vaisseau de luxe positionné sur un segment de marché où les clients ne surveillent pas la jauge à carburant d'un oeil anxieux.

Le concept Gran Turismo y est développé de manière superlative, tant en motorisation qu'en confort. Comme ses soeurs de la gamme, la nouvelle Panamera S E-Hybrid est richement dotée en matière d'équipement intérieur mais sa motorisation vient amener une alternative inédite. Avec ce modèle, on peut dire que Porsche donne la réponse à une question que personne n'avait posée...





S E-Hybrid

Photos Porsche AG

Un relookage des panneaux de carrosserie et des optiques avant plus pointu pour cette nouvelle série de Panamera.

Les économies de carburant ne sont pas vraiment au centre des préoccupations des conducteurs de Panamera, une voiture qui développe dans sa version la plus sportive 520 ch (Panamera Turbo Executive). Cela n'empêche pas la firme de Stuttgart de proposer un modèle à motorisation hybride essence-électricité qui offre des performances époustouflantes tout en limitant sérieusement la consommation. En mai, à l'occasion d'une présentation à la presse qui a cumulé 42 conducteurs différents sur une distance totale de 1.200 kilomètres, la consommation moyenne s'est établie à 4,4 litres de carburant. Pas mal pour une voiture de 2 tonnes qui passe de 0 à 100 km/h en 5,5 secondes et peut atteindre le 270 km/h. Les tests NEDC démontrent que la même Panamera tourne avec 3,1 litres en moyenne quand elle est conduite par la même personne sur un circuit. L'autonomie en conduite électrique est limitée à un usage plutôt urbain avec un total de 36 kilomètres. Le chargement de la batterie lithium-ion de 9,4 kWh est très rapide quand le véhicule

est connecté sur un courant de 16A, à environ 2h30. Le rotor du moteur électrique est situé à l'arrière du moteur à essence, un V6 de 3,0 l d'origine Audi turbocompressé de 333 ch et la transmission se fait aux roues arrières par l'intermédiaire d'une boîte automatique ZF à 8 rapports. Quand les deux énergies sont sollicitées, le total de puissance exprimé se monte à 416 ch. De quoi se faire plaisir tout en conservant une pensée pour la planète. La Panamera, au delà de son objectif premier qui semble dépasser les espoirs initiaux de la firme, pourrait parfaitement être un laboratoire de luxe pour les années de développement des systèmes hybrides Porsche. En attendant, la berline de luxe-sports a été relookée pour séduire une clientèle qui se presse dans les show-rooms des différentes régions de vente de la planète. Et si il est trop pour se prononcer sur les ventes de la S E-Hybrid qui viennent de débuter ce mois d'août, le 100.000^e exemplaire de la berline qui est sorti des chaînes de Leipzig prouve que la Panamera n'est qu'au début de son succès.



On aperçoit bien le système électrique couplé au moteur à essence en amont de la boîte ZF à 8 rapports.

Fiche technique

Moteur électrique : synchrone à aimants permanents

Puissance : 70 kW/95 ch Couple : 310 Nm

Puissance combinée : 416 ch

Couple combiné : 590 Nm

Autonomie électrique : de 18 à 36 km

Dimensions (L/l/h) :

5 015 × 1 931 × 1 418 mm

Prix : environ 112.000 euros

100 CHOSES QU'ON AIME DANS LA 911

Par
Philip Raby

Ce que nous aimons dans la 911 ? Beaucoup de choses, en fait ! En voici juste quelques unes, suggérées par les lecteurs et par nous.

Les choses bien faites

1. La façon dont la forme a évolué au fil des ans, mais est toujours immédiatement reconnaissable en tant que 911.
2. Les bossages de toit de la 911 Sport Classic. Elles sont presque imperceptibles, mais le fait que Porsche s'est donné la peine de développer un toit unique pour une voiture en édition limitée montre l'obsession de la société pour le travail de qualité.
3. La courbe des vitres latérales arrière.
4. Le profil latéral avec les montants de pare-brise parallèles et le toit qui tombe en arrière.
5. Les ailes avant qui vous permettent de « pointer » le nez de la voiture où vous voulez aller. Domage qu'elles aient disparu avec la 993.
6. L'énorme poupe d'une 997 Turbo Cabriolet. Elle devrait être moche mais, curieusement, elle passe très bien.
7. L'assemblage complexe des lignes autour des passages de roues arrière d'une Turbo.
8. L'arrière, qui s'accroupit délibérément sous les fortes accélérations.
9. Le capot moteur de la 993 Carrera S. Utilisé uniquement en 1997, il renvoie visuellement à la 356 et contribue à créer l'une des belles poupes de voiture.
10. Les passages de roues boulonnés de la 993 GT2.
11. Lorsque vous suivez une Turbo, la façon dont les rétroviseurs en gouttes d'eau semblent être posés au-dessus des larges ailes.
12. Les pare-chocs à impacts. Introduit en 1974 pour répondre aux exigences de sécurité américaines, ils ont des soufflets en caoutchouc distinctifs de chaque côté et ont servi à identifier une génération de 911, jusqu'en 1989. Une solution plus clean que celle offerte par d'autres fabricants à l'époque (voir MG).

13. Contrôle de l'huile

Coup d'oeil obligé en raison du carter à sec et du radiateur d'huile. Le moteur doit être en température de fonctionnement et tourner avec la voiture à plat, avant toute lecture précise. On peut se tromper et noyer le moteur d'huile.



14. La trappe à essence

Sur l'aile gauche jusqu'en 1997, à droite ensuite. Elaborer une pompe pour la placer à l'avant, et non pas à l'arrière de la voiture est assez particulier. Les Porsche classiques ont un bouton magnifique et archaïque sur le tableau de bord qui, lorsqu'il est tiré, ouvre le couvercle du réservoir avec un bruit sourd plaisant.



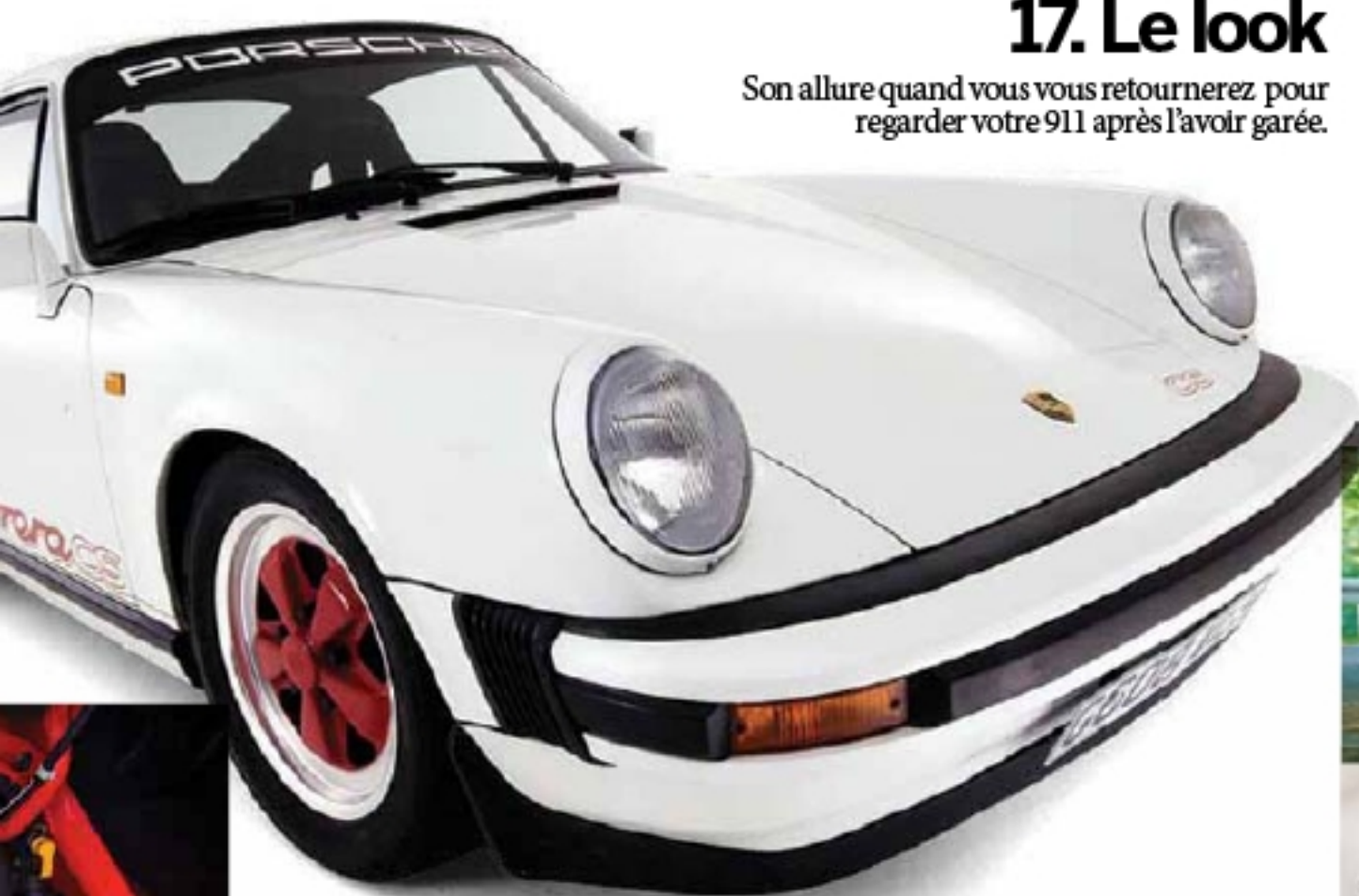
15. Moteur arrière

La position du moteur. Ferdinand Porsche aimait les voitures à moteur arrière parce qu'elles proposent un large espace intérieur. Quand son fils a fait la première Porsche à moteur central, papa n'a pas tardé à rectifier le tir, et le reste appartient à l'histoire. Pour certains, le moteur est à la « mauvaise » place, mais il est au bon endroit pour une 911. C'est ce qui donne à la voiture sa tenue de route unique.

16. Le « chat » : Internet est plein de forums Porsche, de groupes Facebook et Twitter, avec des gens discutant de leurs voitures, posant des questions et offrant des conseils.

Avec bonne humeur et convivialité.





17. Le look

Son allure quand vous vous retournerez pour regarder votre 911 après l'avoir garée.



18. Le Turbo kick

L'adrénaline lorsque le turbo rentre en action au volant d'une 911 Turbo classique.



28. L'écusson

Le badge Porsche peut sembler redondant sur quelque chose d'aussi reconnaissable que la 911, mais il est une partie essentielle de l'ensemble. Le badge apparaît sur le volant, le capot, les enjoliveurs de roue, le porte-clés et, si vous le désirez, en relief dans les appuie-tête des sièges. Conçu par Ferry Porsche, il combine le blason du Baden Württemberg et celui de Stuttgart (le nom de la ville est dérivé de «haras», d'où le cheval cabré).



Goûts et couleurs

19. Les vives couleurs dites de sécurité des années 1970 telles que orange Blood, vert Viper et jaune clair, qui sont aussi belles sur les nouvelles 911 que sur les classiques.

20. Les combinaisons de couleurs de la 997 GT3 RS. Orange et noir ou vert et noir : c'est une voiture qui n'a pas peur de se démarquer.

21. Polar Silver Metallic. La couleur argentée peut être galvaudée de nos jours, mais nous préférons la teinte bleuâtre de la Polar à la plus commune Artic Silver.

22. Les 996 et 997 Turbos en noir. La seule couleur acceptable pour un cabriolet, sauf si vous êtes l'épouse d'un footballeur.

23. Le cuir rouge CanCan. Une carrosserie Argent avec un bon intérieur en cuir rouge – pas ce souk brun appelé rouge Boxster.

24. Les étriers rouges. Un trait de rouge qui troue les rayons de la roue est toujours un plaisir.

25. Les étriers jaunes - signe que la 911 est équipée de freins en céramique. L'absence de poussières de freins sur les roues en est un autre.



26. La fabrication

La qualité de construction des 911 à refroidissement par air. Nous savons que les nouvelles 911 sont bien faites, à leur manière, mais vous ne pouvez pas concurrencer la sensation de solidité des voitures plus anciennes.



27. les Centres Porsche Officiels

Tout en noir, chrome et verre, qui sont faits pour vous sentir importants. Le café est bon, également.



29. Le patrimoine : Ferdinand Porsche a créé la première voiture hybride au début du XX^e siècle. La première Porsche est apparue en 1948 et a conduit à la 356 qui, avec sa configuration moteur arrière, est la descendante directe de la 911 d'aujourd'hui.

30. Classique Targa

Son arceau est glorieusement rétro et donne beaucoup de plaisir pendant les journées ensoleillées. Les premières avaient des fenêtres en plastique, ce qui ne faisait qu'ajouter à l'expérience.



Extras

41. L'option merveilleusement coûteuse d'une batterie légère au lithium-ion. Seul Porsche ose faire payer 1.500 euros pour épargner 10 kg - génial!

42. Le bouton Sport qui affûte la précision de l'admission et garde la boîte PDK sur les rapports inférieurs.

43. La remise à l'usine: Aller chercher les clés de votre nouvelle voiture à l'usine, puis rentrer par la route. C'est « la cerise sur le gâteau » d'un achat Porsche.

44. La course.

Porsche est depuis toujours impliqué dans la course, et l'expérience en imprègne les voitures de route.



Dans l'habitacle

31. Le tableau de cinq compteurs devant le volant.

32. Le placement aléatoire des basculeurs avant le grand rangement avec la 996.

33. Le compte-tours placé au centre - juste devant vos yeux.

34. Le bouton de commande pour l'aile arrière de la 964 quand un interrupteur aurait suffi.

35. La position du démarreur, qui remonte à l'époque du Mans quand les pilotes couraient à leur voiture, sautaient dedans, et démarraient les moteurs. Cet arrangement permettait au pilote de démarrer avec une seule main, et de sélectionner la première avec l'autre.

36. Le pédalier sur le plancher dans les 911 refroidies par air. Certaines personnes trouvaient ça bizarre, une raison pour laquelle Porsche l'a suspendu pour la 996.

37. Le trio de gros interrupteurs au centre du tableau dans les voitures avant la 996.

38. Le mince volant des 911 à refroidissement par air. La légende veut que Porsche ait essayé un volant plus épais pour la 993, mais ait décidé qu'il retirait de la « Porscheité » de la voiture.

39. La façon dont les fenêtres s'ouvrent et se ferment lentement mais résolument sur les 911 classiques.

40. Les porte-gobelets de la 997. Vous pouvez prétendre que les porte-gobelets n'ont pas leur place dans une 911, mais si vous devez en avoir, ceux de la 997 sont magnifiquement conçus.



Miroir, miroir

45. Ils peuvent être trapus, mais il y a quelque chose de correct sur les miroirs dits « oreille d'éléphant » utilisés de 1975 à 1992. Ils étaient de taille à accueillir le réglage électrique - un luxe dernier cri.

46. Vus à l'origine sur la 964 Turbo de 1990, des miroirs en forme de larme (ou Cup) ont été installés sur toutes les 964 de 1992, et sur la 993 qui a suivi. Le style se poursuit à ce jour.

47. La vue sur les prises d'air dans les rétroviseurs d'une 996 ou 997 Turbo.





Délices d'usine

48. L'odeur de l'huile chaude dans l'habitacle par l'intermédiaire des échangeurs de chaleur.

49. L'odeur inimitable de brûlé, celle du disque d'embrayage après un départ arrêté trop enthousiaste.

50. L'odeur de la sellerie cuir, et la façon dont elle évolue avec l'âge.

51. La chaleur d'un six cylindres à plat, qui, à air ou à eau, est différente de celle de n'importe quel autre moteur.



52. La scène du tuning

Les puristes détestent l'idée d'une Porsche modifiée, mais on les aime. Que ce soit un sosie de RSR classique ou une méga 997 Turbo, il y a une place pour elles dans Total 911.

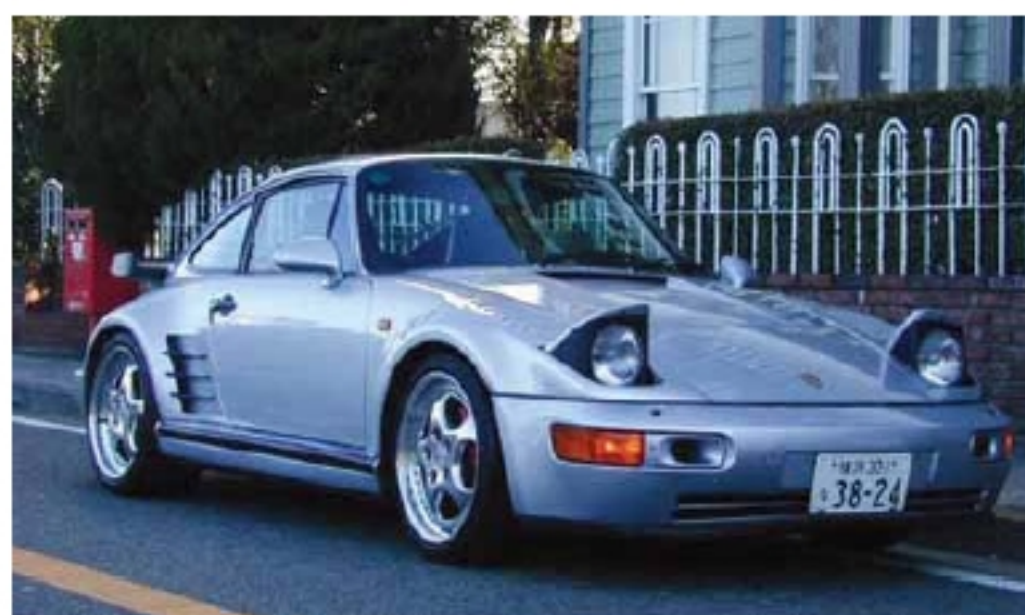


53. Spécialistes indépendants

Des petits artisans aux showrooms brillants, le monde est plein de techniciens talentueux qui contribuent à garder les 911, anciennes et nouvelles, sur la route (ou sur piste).

57. La boîte à outils

Un ensemble d'outils dans un rouleau en similicuir est un bel hommage à l'époque où les pilotes travaillaient sur leurs propres voitures.



Bien en vue

54. Les phares font partie intégrante de la face des 911. Longtemps debout, fiers et ronds, Porsche nous a offert la mode pop-up dans les années 1970, puis a flirté avec des éléments de type 928 rétractables pour super-rares 964 3.6 Turbo de 1993. La 993 qui a suivi a rapidement adopté l'angle similaire avec des phares fixes.

55. Ensuite, la 996 est arrivée avec ses phares controversés « œuf sur le plat » et leurs clignotants intégrés. En 2002, ils ont été remplacés par ceux plus galbés de la Turbo de l'époque. Tous deux sont très différents mais font partie de l'histoire 911 et nous les aimons à cause de cela.

56. Le 997 a vu un retour à la tradition, ou au moins à l'apparence de la 993, mais avec des projecteurs plus grands, plus hi-tech.

Ailerons et spoilers

58. La Carrera 2.7 RS a été la première voiture de route au monde à être équipée d'un aileron. Cette « ducktail » soignée a été ressuscitée avec la 997 Sport Classic de 2010.

59. Le spoiler qui est apparu sur la 964 pour créer des appuis et aider au refroidissement. A partir de la 996 à eau, le spoiler est devenu purement aérodynamique.

60. L'aspect « coulant » de l'aileron d'une 993 Turbo S avec les entrées d'air jumelles.

61. Les deux nervures qui soulèvent l'aileron des 996 et 997 Turbo.

61. Le becquet avant apparu en premier sur la 911 S de 1972.

62. L'aileron sauvage de la 997 GT2 R.



63. La « queue de baleine » de la première Turbo qui a accueilli ensuite l'intercooler.



64. La longévité

La Porsche 911 a été avec nous 50 ans et ne montre aucun signe de disparition prochaine. Et c'est une bonne nouvelle. Elle est presque morte dans les années 1970, lorsque Porsche a décidé que la 928 à moteur avant devait la remplacer. Cependant, malgré l'avance technique de la 928, les acheteurs choisirent de garder la 911 éternelle.



72. Sangles

La sangle qui remplace la lourde quincaillerie habituelle de porte est efficace et agréable à utiliser. Vous la trouverez dans les modèles RS à partir des modèles 964.



65. Le nom Carrera

Ce nom a été utilisé sur une 911 en 1972 et a été initialement réservé aux modèles haut de gamme. Cependant, à partir de 1984, il a été utilisé sur la 911 standard en place du nom 911. Carrera signifie « course » en espagnol, et le nom vient de la Carrera Panamericana, une course sur route à travers le Mexique.



Plaisirs auditifs

- 73. La plainte distinctive du flat-six.
- 74. Le bruit de l'amorçage de la pompe de carburant à mi-contact.
- 75. Le tick-tick fait par le refroidissement du moteur après un tour rapide.
- 76. Le bruit sourd et solide de la fermeture de la porte d'une Porsche 911 refroidi par air.
- 77. L'aile qui tombe quand vous ralentissez.
- 78. Le ronflement complexe et sourd de l'ouverture et de la fermeture du toit ouvrant dans une 911 refroidie par air.
- 79. Le système d'échappement Sport. Une option sur la 996 : appuyez sur un bouton sur le tableau de bord et la note d'échappement devient plus rauque et plus excitante.
- 80. Le manque flagrant de grincements et de bruit de hochets.

81. La direction directe et communicative et l'avant léger.



Les roues tournent

- 66. Les Fuchs en alliage forgé qui sont apparues sur la 911 S en 1966 et sont devenues emblématiques de la marque 911 jusqu'en 1989. Le concept a été ressuscité en 2010 sous la forme de la roue de Classic Sport de 19 pouces.
- 67. Les Speedlines 18 pouces avec leurs boulons distinctifs. Apparues en premier sur les super-rares 964 Turbo S de 1992, elles sont devenues célèbres avec la 964 Turbo 3.6.
- 68. Les roues Cup montées d'abord en 1990 sur la 964 Turbo et qui se sont rapidement propagées au reste de la gamme 964. Elles ont continué à être populaires en monte sur les 911 précédentes mais elles ne sont belles que sur les 964.
- 69. Ces roues Design90, que les propriétaires des premières 964 étaient impatients de retirer, ont maintenant un regain de faveur - et à juste titre.
- 70. Les rayons d'une roue Turbo 996 qui ont été conçus pour aspirer l'air de refroidissement dans les freins.
- 71. Les écrous de roue de verrouillage central, que l'on trouve sur les 997 Turbo S et GT3 RS 4.0.



82. La bande réfléchissante

La bande réfléchissante large qui est apparue en 1974. Porsche l'a abandonnée avec la 996 mais l'a rendue à la 996 Carrera 4S, qui possède l'un des plus beaux arrières de 911. Aujourd'hui, on la trouve - mais en forme allégée - sur les Carrera 4 et 4S actuelles.

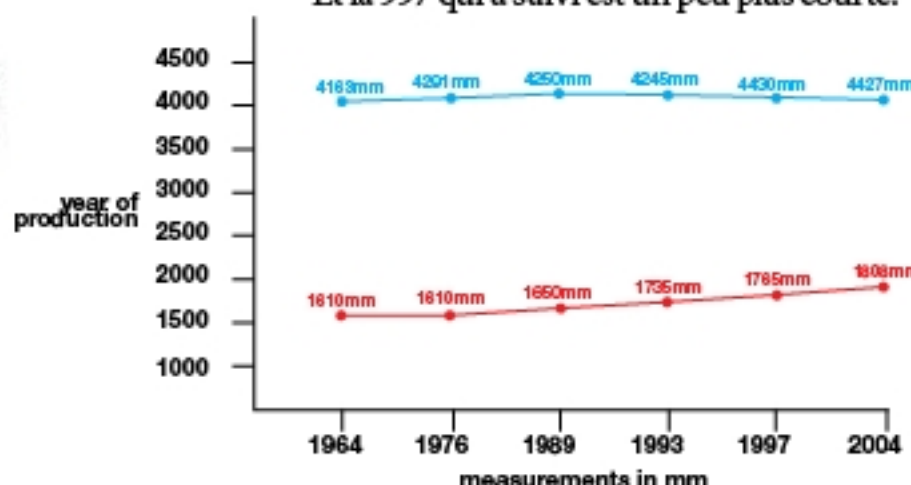
83. La suspension à barre de torsion

Comme un clin d'œil à ses origines Volkswagen, la 911 est la première à utiliser une suspension à barre de torsion. Une barre de torsion est un ressort qui n'est pas enroulé et qui est remarquablement économe en espace. Quand la suspension se déplace, la barre se tord. Contrairement à un ressort hélicoïdal, une barre de torsion ne rebondit pas, elle retourne simplement à sa position initiale. Cependant, les barres de torsion ne donnent pas une conduite raffinée. A partir de la 964, la 911 est équipée de ressorts conventionnels.



84. Les dimensions

Certains disent que la 911 est devenue trop grande au fil des ans mais, en réalité, elle n'a pas grandi beaucoup. Les changements dans la longueur des voitures à refroidissement par air sont liés aux pare-chocs (les pare-chocs d'impact ont ajouté à la longueur). Le grand saut est venu avec la toute nouvelle carrosserie de la 996, mais qui ne fait qu'ajouter 185mm. Et la 997 qui a suivi est un peu plus courte.



Les temps changent

86. La satisfaction de manier une boîte de vitesses 915 bien affûtée.

87. La vitesse sidérante des changements avec une boîte de vitesses PDK: 0,04 secondes pour réagir et 0,5 secondes pour changer (ou 0,02 et 0,4 secondes si vous mettez sur Sport Plus). C'est très rapide.

88. Le délire du Launch Control qui est disponible lorsque vous combinez PDK et Pack Sport Chrono Plus.

89. Le Kick-down avec une Tiptronic. Qui a dit que les automatiques étaient ternes ?

90. La 930 à quatre vitesses. Porsche a fait valoir que vous n'aviez pas besoin de 5 vitesses. En vrai, les ingénieurs pensaient que la boîte 915 cinq rapports n'était pas assez virile.



85. A l'air

Même en 1964, le moteur refroidi par air de la 911 avec son énorme ventilateur était un anachronisme. Ferdinand Porsche a opté pour un moteur refroidi par air dans la Volkswagen pour sa simplicité et sa fiabilité, et a utilisé un développement du même moteur dans la première Porsche, la 356, qui a finalement donné naissance à la 911. Bien qu'appelé refroidi à l'air, l'huile est aussi partie intégrante du système de refroidissement, les 911 ayant un radiateur monté à l'avant à travers laquelle l'huile moteur est pompée. La 911 est passée au refroidissement par eau en 1997.

100. L'addiction

Une fois mordu, vous êtes accro à vie. Nous avons entendu tellement de fois quelqu'un sa 911 dire : « *J'en aurai une autre un jour...* »

La sportive pratique

91. Les sièges arrière qui permettent aux enfants (ou au chien) de venir avec maman et papa.

92. La façon dont les sièges arrière se rabattent pour offrir un espace de stockage supplémentaire, à la fois au-dessus et au-dessous.

93. Le vaste coffre avant qui déclenche toujours un cri de joie des nouveaux proprios de 911.

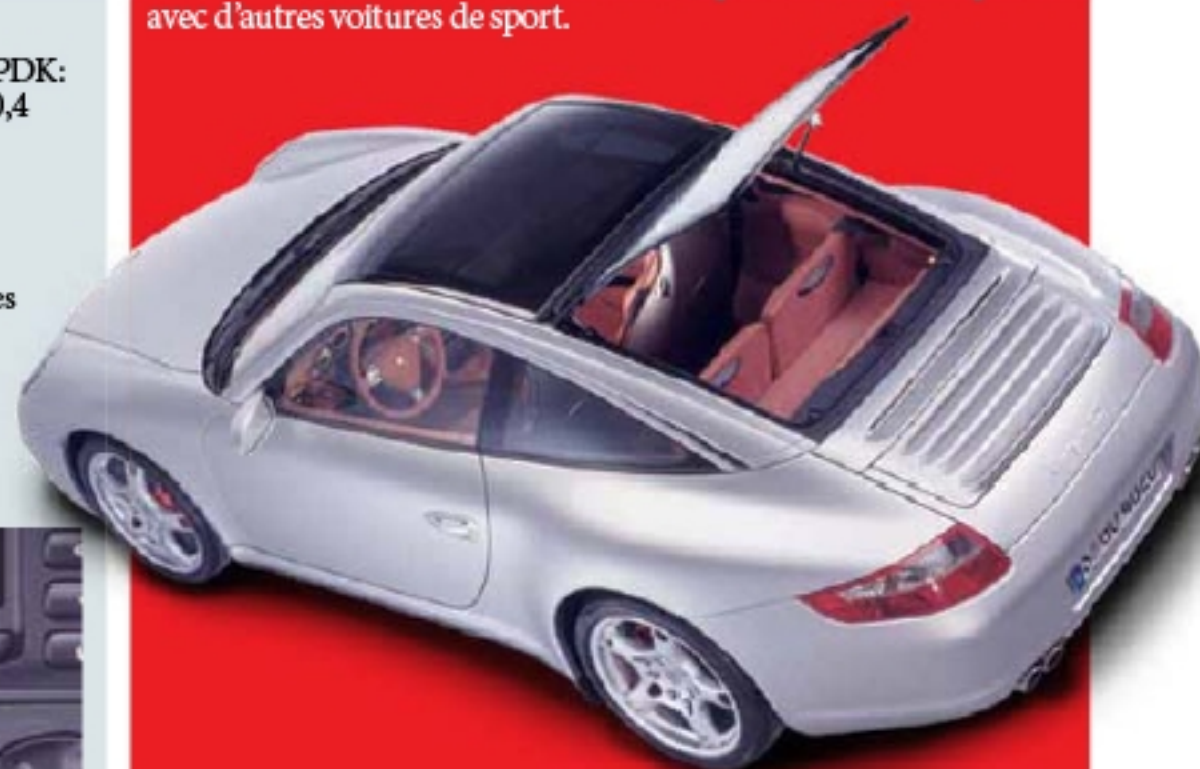
94. Le hayon sur les 996 et 997 Targas, qui donne un accès pratique aux sièges arrière. Pourquoi n'y a-t-il pas plus de Porsche Targas ?

95. Les poches de portes avec les couvercles qui mettent l'encombrement hors de la vue.

96. La façon dont vous pouvez utiliser presque n'importe quelle 911 comme voiture de tous les jours, comme GT et comme arme sur la piste.

97. Jusqu'à 5.6 litres au 100 avec une 997 Gen2 Carrera boîte PDK.

98. L'excellente visibilité avant et arrière, que vous n'obtenez pas avec d'autres voitures de sport.



99. La camaraderie

Contrairement au folklore, nous ne sommes pas arrogants mais, presque sans exception, très amicaux et désireux de partager notre enthousiasme pour la marque. C'est juste dommage que les propriétaires ne se fassent plus autant d'appels de phares qu'auparavant.

... Et les choses que nous n'aimons pas

1. Les traces de doigts sur les vitres sans montant - mais c'est plus une faute des passagers qui insistent pour pousser la porte fermée avec la fenêtre !



2. Le fait que les porte-clés de 997 n'ont pas de boutons distincts pour verrouiller et déverrouiller. Il est facile d'oublier si vous avez ou pas verrouillé la voiture.



3. Le cadran Sport Chrono devrait inclure une horloge pour le temps, pendant lequel on n'utilise pas le chronomètre.

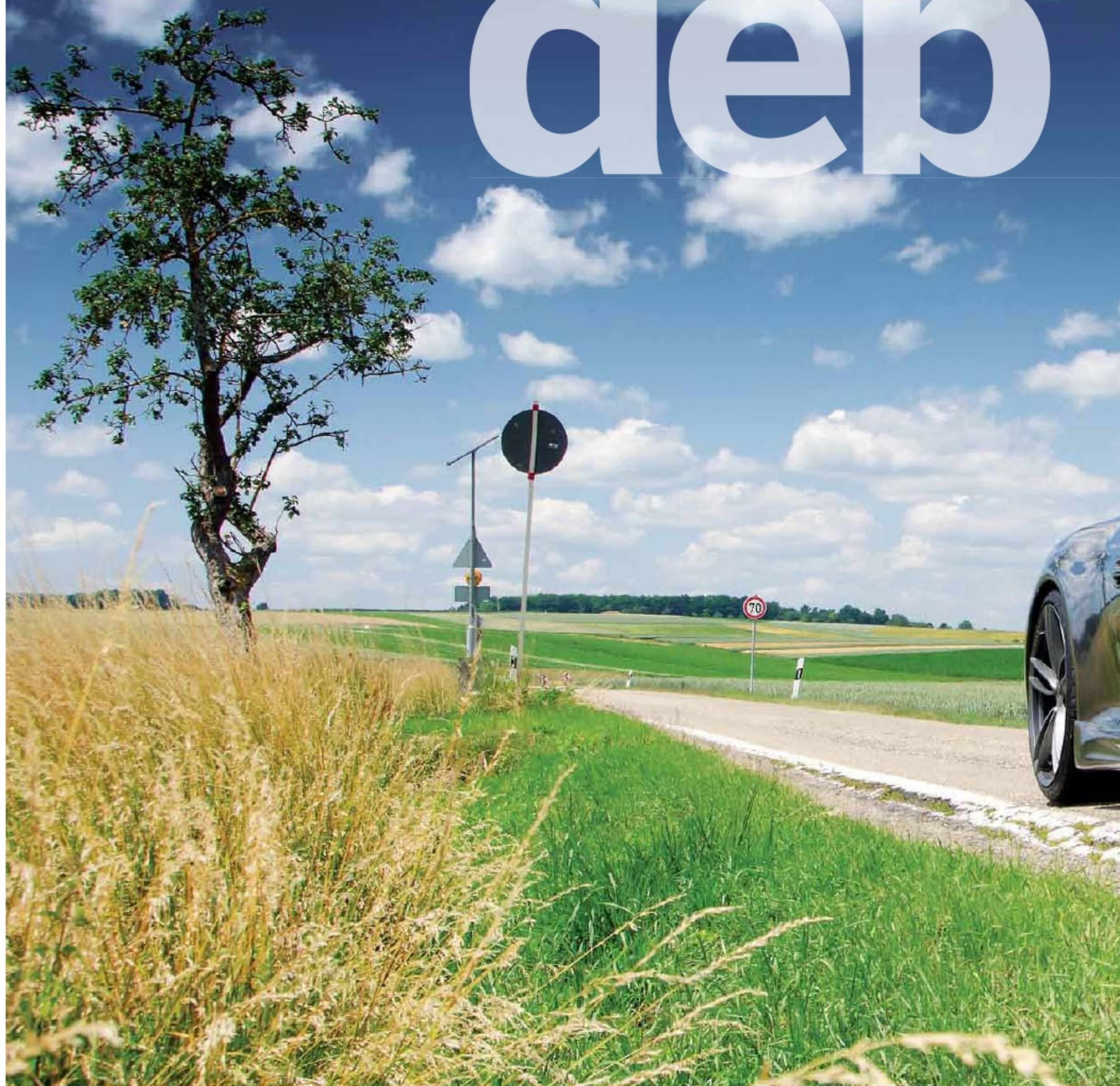


4. Les manettes de chauffage sur les 911 d'avant 1989. Toujours confuses, jamais satisfaisantes.



5. Avoir à payer un supplément pour un essuie-glace arrière.

Nouveaux déb



uits

La toute nouvelle 991 était à peine en vente que les préparateurs en lançaient leur propre version. En sus de la Gemballa présentée ici, nous présentons notre Top Cinq.

Par Steve Hall





Pour moi, le nom Gemballa évoque des images de couleurs criardes et des kits de carrosserie bizarres. Depuis sa création en 1981, la maison de tuning éponyme - sous la direction du fondateur et ancien CEO Uwe - a apporté beaucoup de créations mémorables sur le marché, avec des noms tels que Mirage, Avalanche et Cyrrus. Bien que la société ait connu quelques bouleversements ces derniers temps (pas moins que la triste perte de l'énigmatique Uwe), son flirt avec la faillite a conduit à l'acquisition de la société par l'actuel CEO Andreas Schwarz et la perspective d'un avenir plus stable. Dans le cadre de la restructuration de l'entreprise, plusieurs personnes hautement expérimentées ont été introduites dans l'équipe et une société Gemballa revigorée semble commencer à s'imposer à nouveau sur la scène tuning Porsche.

Naturellement, il est encore parfaitement possible de commander une voiture à Gemballa aux options de couleurs extravagantes parmi les plus extrêmes de la gamme - pas besoin de jeter le bébé avec l'eau du bain - mais la nouvelle

production Gemballa suit une voie plus subtile. Cette subtilité esthétique retrouvée est assez relative, car la Gemballa GT Cabrio reste l'une des plus flamboyantes 991 actuellement sur le marché, mais on trouve une certaine cohésion et une pureté de design qui affirme la nouvelle direction de Gemballa.

« Gemballa veut se faire un nom sur la scène tuning Porsche »

Si les écopes plongeant à l'avant prêtent à la Gemballa GT une face typiquement agressive, accentuant la largeur de la voiture, elles remplissent également un rôle aérodynamique en canalisant le flux d'air vers les conduits de

refroidissement des freins et en aidant à garder le GT Cabrio sur le sol à haute vitesse avec le soutien du spoiler. Les jupes latérales profondes font écho à la ligne de la jupe avant et apportent un équilibre visuel à l'ensemble, complété par le profond panneau de pare-chocs arrière qui porte des réflecteurs verticaux dans les extrémités pour accentuer la largeur de l'arrière de la 991.

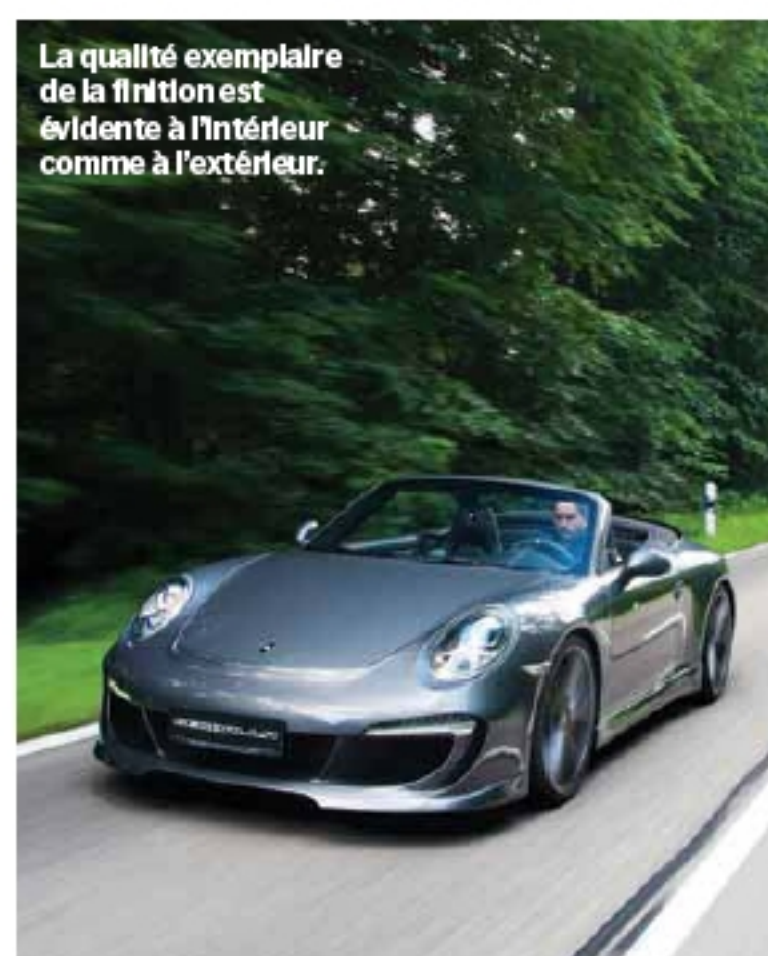
Le bouquet final du trait des designers est le diffuseur arrière flanqué d'une nouvelle sortie triple échappements en inox, une conception qui renvoie à la Gemballa Avalanche des années 1980 - avec cette fois des carrés plutôt que des ronds. Avec cette mode de « Heritage look » qui fait un clin d'œil à l'histoire, c'est agréable de voir qu'un préparateur peut faire de même.

Fait intéressant, Gemballa évite l'aileron arrière supplémentaire adopté par la plupart des autres tuners - faisant confiance à la combinaison de son propre diffuseur aérodynamique avec le spoiler standard.

Si le jugement de l'apparence générale est subjectif (pour moi, ce qui fonctionne le mieux ce



Les freins sur mesure Brembo portent des étriers aux spécifications F1.



La qualité exemplaire de la finition est évidente à l'intérieur comme à l'extérieur.

sont les couleurs sombres avec la carrosserie du coupé), la qualité du kit est irréprochable, fabriquée à partir de fibre de carbone, chaque partie étant plus légère, plus solide et plus aérodynamique que celle qu'elle remplace, avec un magnifique traitement de surface. Dès le départ, chaque pièce a été conçue pour s'adapter aux points de fixation Porsche existants et des appareils de mesure au laser amenés par la direction Schwarz (peut-être un aperçu des priorités futures de la société) s'assurent de l'ajustement parfait avec les dessins de Zuffenhausen. Bien sûr, un corollaire agréable à cette approche, c'est qu'il est facile de revenir à la carrosserie standard si l'acheteur le souhaite.

Une qualité exemplaire de finition est réalisée à l'intérieur, et même si notre GT Cabrio d'essai est assez discret à l'intérieur, grâce notamment au choix des tons de gris complémentaires, Gemballa sera heureux d'aménager votre voiture aux mêmes normes de qualité dans à peu près n'importe quelle couleur que vous choisirez. Une analyse rapide de l'habitacle révèle rapidement où vos euros sont dépensés. Des écussons Gemballa ornent les pédales, le volant, les dossiers de siège,

les instruments, les panneaux de porte et les tapis de sol. Dans l'ensemble, le nom de Gemballa apparaît 11 fois. Ainsi, ces visuels font le travail de vous rappeler que vous êtes au volant d'une Gemballa sans être trop arrogants ou voyants.

Mais une 911 est faite pour être conduite, aussi le directeur du marketing Hanno Heintze me dirige vers de l'asphalte allemand divertissant pour explorer les atouts dynamiques que Gemballa a conçu pour cette 991. Les ressorts plus courts



Chassis GT au ressorts plus courts et roues de 21 pouces.

de 30 mm font sentir leur présence après moins de 200 mètres du siège de Gemballa. Le PASM est recalibré pour fonctionner parfaitement avec les nouveaux ressorts, de sorte que tout le trajet conserve la qualité de roulement généralement fluide de la 991, la voiture entière se sentant, à défaut d'une meilleure expression, plus tenue par le bas, plus compacte et prête pour l'action. C'est une impression confirmée lorsque nous atteignons certaines routes agréablement calmes juste une paire de kilomètres après Leonberg, la ville natale de Gemballa, en attaquant une série de courbes rapides qui révèlent des réponses nettes et pratiquement pas de roulis par rapport au Cabriolet 991 S d'usine. Les appuis intérieurs sont plus incisifs et le sous virage inexistant aux vitesses (presque) respectables. Comme on peut s'en douter, il faut à peine plus qu'un simple mouvement du poignet pour poser la GT sur la trajectoire choisie.

Des acteurs tout aussi importants dans l'affûtage du châssis (et dans le coup au portefeuille...) sont les roues GForged-One de 21 pouces à 10.000 euros le pack. Plus légères



Autres Tuners

La toute nouvelle 991 était à peine en vente que les tuners Porsche de renom se sont mis à l'œuvre sur leurs programmes 991. En sus de la Gemballa, voici notre Top Five:

Ruf RT35 ▾

Père des prédateurs Porsche, l'histoire d'Alois Ruf dans le monde tuning Porsche est incomparable. Ruf possède une réputation fondée sur des créations telles que la CTR3, la famille des RT12, divers Turbo-R et peut-être la plus grande d'entre toutes les 911 : la CTR «Yellowbird».

Donc, comme pour cimenter cette réputation, Ruf a mis sur le marché une version Turbo de la 991 avant Porsche. La RT35 anniversaire - ainsi nommée comme un clin d'œil à l'anniversaire de sa première 911 Turbo - utilise un double turbo de 3,8 litres qui délivre 630 ch et un couple de 824 N.m avec un impact prévisible sur les performances : 3,2 secondes de 0 à 100 avant d'atteindre 328 km/h. Connaissant Ruf, ce Turbo est probablement le premier de leur famille 991, et nous sommes impatient de l'essayer.



Sportec SP370 ▲

La Suisse n'est peut-être pas l'endroit le plus évident pour une société spécialisée dans la préparation de Porsche, mais leur emplacement à proximité de la frontière du Nord suisse-allemande les positionne à seulement deux heures de route de Stuttgart. Créé en 1997, Sportec avait un profil relativement discret jusqu'aux débuts de la superbe SPR1 de 800 ch en 2007.

Le stand Sportec au Salon de Genève 2012 ne présentait pas quelque chose d'aussi spectaculaire, mais montrait la plus subtile 991 de toutes - des belles jantes en alliages légers de 20 pouces et un échappement sur mesure pour la SP370. Et des durites à haut débit, un filtre à air et une nouvelle configuration ECU pour libérer 20 ch supplémentaires.

TechArt ▾

Fondé en 1987, TechArt est l'un des plus grands noms dans le monde du tuning Porsche, et comme Ruf, est reconnu comme un fabricant indépendant. Bénéficiant de revendeurs dans tous les coins du globe, la portée de TechArt dans la communauté de tuning Porsche se propage au loin.

TechArt était l'une des rares sociétés à arriver au salon de Genève 2012 avec une 991 joliment finie prête à prendre la route. Posée sur des roues forgées de 21 pouces en alliage (la taille de roue du jour, il semblerait...) avec la suspension abaissée, la griffe TechArt se distingue par un spoiler avant, des jupes latérales, un diffuseur arrière et un imposant aileron de type GT2 jaune pétant.



SpeedArt SP91-R ▸

Bien que formée relativement récemment, en 1999, la société SpeedART s'est forgé une réputation enviable. Fort du transfert de son siège social en 2007 au cœur de la vallée du tuning Porsche (comptant TechArt et Gemballa en tant que voisins virtuels), la société n'a cessé de se renforcer malgré un contexte économique incertain. Avec des concessionnaires en Europe, aux USA, au Moyen-Orient et en Extrême-Orient pour soutenir une impressionnante gamme, SpeedART peut se compter parmi l'establishment. Également débutant au salon de Genève, le programme de SpeedART pour la 991 sert un menu familier de kit de carrosserie, de suspension abaissée, de freins plus gros, de roues et d'intérieur. SpeedART est également l'un des rares à revendiquer une augmentation de puissance (jusqu'à 25 ch) via leur échappement et les options de gestion électronique. Le kit complet SP91-R offre des rondeurs, un look sculptural et un spoiler arrière minimaliste.



◀ Lumma Design CLR9 S

Les concepts de Lumma sont bien connus pour leurs nombreux kits cosmétiques pour Porsche et BMW. Satisfaits de laisser la grande bataille de la puissance aux autres, ils sont peut-être le meilleur exemple de cette approche de tuning Porsche.

Lumma Design a également présenté la CLR9S à Genève 2012. Voilà un autre préparateur qui travaille en subtilité (bande en option nonobstant), la refonte esthétique consistant en une petite lèvre de spoiler et une grille avant avec un aileron intégré à l'arrière. La hauteur de caisse plus basse, les plus grandes roues (20 pouces) et l'échappement plus bruyant sont présents, mais Lumma se spécialise dans l'intérieur très sur-mesure, qui modifie radicalement l'ambiance de l'habitacle de la CLR9.

Les freins sur mesure Brembo portent des étriers aux spécifications F1



Ce kit n'est pas seulement efficace, il apporte également une grande individualité.

que celles de 20 pouces en option chez Porsche et malgré un plus grand diamètre, elles gagnent du poids dans ce domaine le plus crucial qu'est la masse non-suspendue, tandis que le profil des ZR21 245/30 (avant) et 305/25 (arrière) en gommes Michelin ultra-minces colle l'ensemble à la route. Les énormes roues peuvent sembler exagérées pour une 911 normale, mais avec tellement de 911 commandées avec des roues 19 ou 20 pouces d'usine, le seul moyen de se distinguer est à la hausse ! Disponible en finitions bronze ou taille diamant, le quintet délicat des rayons doubles est une interprétation moderne d'un design classique et donne à la Gemballa une attitude qui complète parfaitement les lignes de carrosserie.

D'autres économies de poids non-suspendu se trouvent dans le système de freinage sur mesure. Le résultat d'une étroite collaboration avec Brembo, les étriers sont fabriqués aux spécifications F1 et pèsent moins de la moitié

du poids d'un système comparable produit en masse. Les performances de freinage sont impressionnantes, avec de la sensation en pédale et une réponse linéaire quelle que soit la conduite. Je suis encouragé à freiner plus tard et plus appuyé dans les virages, mais le Cabrio GT reste à plat et rassurant. Ce sentiment qui imprègne chaque particularité dynamique donne confiance pour plonger dans les énormes réserves d'adhérence. Ce n'est peut-être pas l'outil le plus délicat avec lequel disséquer votre route préférée, mais il compense cette indécatesse avec un comportement plus sportif mis en musique par le système d'échappement sport Gemballa. Ce dernier, en acier inoxydable avec sa commande de soupape sonore, définit à lui seul le caractère de la voiture. Il frôle le désagréable, mais délivre une musique d'accompagnement rauque à bas régime, qui se transmute en un hurlement aigu quand l'aiguille du compte-tours balaie le cadran.



Les écussons Gemballa semblent orner chaque surface possible.



Les sorties sont un peu curieuses, mais le système sonne bien.



Gemballa ne fait pas de déclaration de modification de puissance spécifique mais insinue qu'il y a un « certain » gain grâce à l'échappement, et tandis que votre instinct vous dit que vous n'allez pas plus vite qu'avec la S standard, vos oreilles veulent vous prouver le contraire.

Ce cabriolet est certainement plus rapide sur les routes lisses allemandes grâce aux freins, à la suspension dure et aux voies plus larges, mais le transfert sur une route britannique défoncée est discutable. Votre argent serait mieux dépensé dans un centre de formation à la conduite. Même si les améliorations dynamiques sont concrètes et efficaces, la « raison d'être » de la Gemballa GT est de fournir une alternative, quelque chose d'unique. De fournir une sensation différente sur la route et une forme splendide sur le parking du restaurant. Des atouts solides quand les 991 lourdement chargées d'options vous laissent sur votre faim. #





Avec seulement 250 unités coûtant 200.000 euros pièce, l'exclusivité est en standard sur la 911 Sport Classic. Pourtant, la formule simple de la voiture indiquait que des clones seraient inévitables. Voyons ici le premier hommage, rendu au Royaume-Uni.

Par John Glynn - Photos Alisdair Cusick

Ya-t-il une architecture plus horrible que le néo-Tudor? Les étalages de planches de bois faméliques et le stuc sur parpaings est une parodie visuelle. Tandis que nous entrons dans la partie urbaine de l'Essex, le faux Tudor est partout.

En fait, ce n'est pas vrai. Je dois dire que le mauvais faux Tudor est partout. Le mauvais faux Tudor, les mauvaises fausses maisons géorgiennes et jacobines polluent les rues verdoyantes de Chigwell, comme des paroles de Charlie Sheen dans un poème de Betjeman. Le poète officiel de la Reine aimait Essex, mais il n'aimerait pas tout ça. Et que penserait-il de la 911 Sport Classic?

La 911 Sport Classic a été présentée au Salon de Francfort 2009. Durant plus de trois ans, les ingénieurs des ateliers Porsche Exclusive ont pris une carrosserie aux grandes ailes de la Carrera 4S et posé dessus un peu de la magie de Stuttgart.

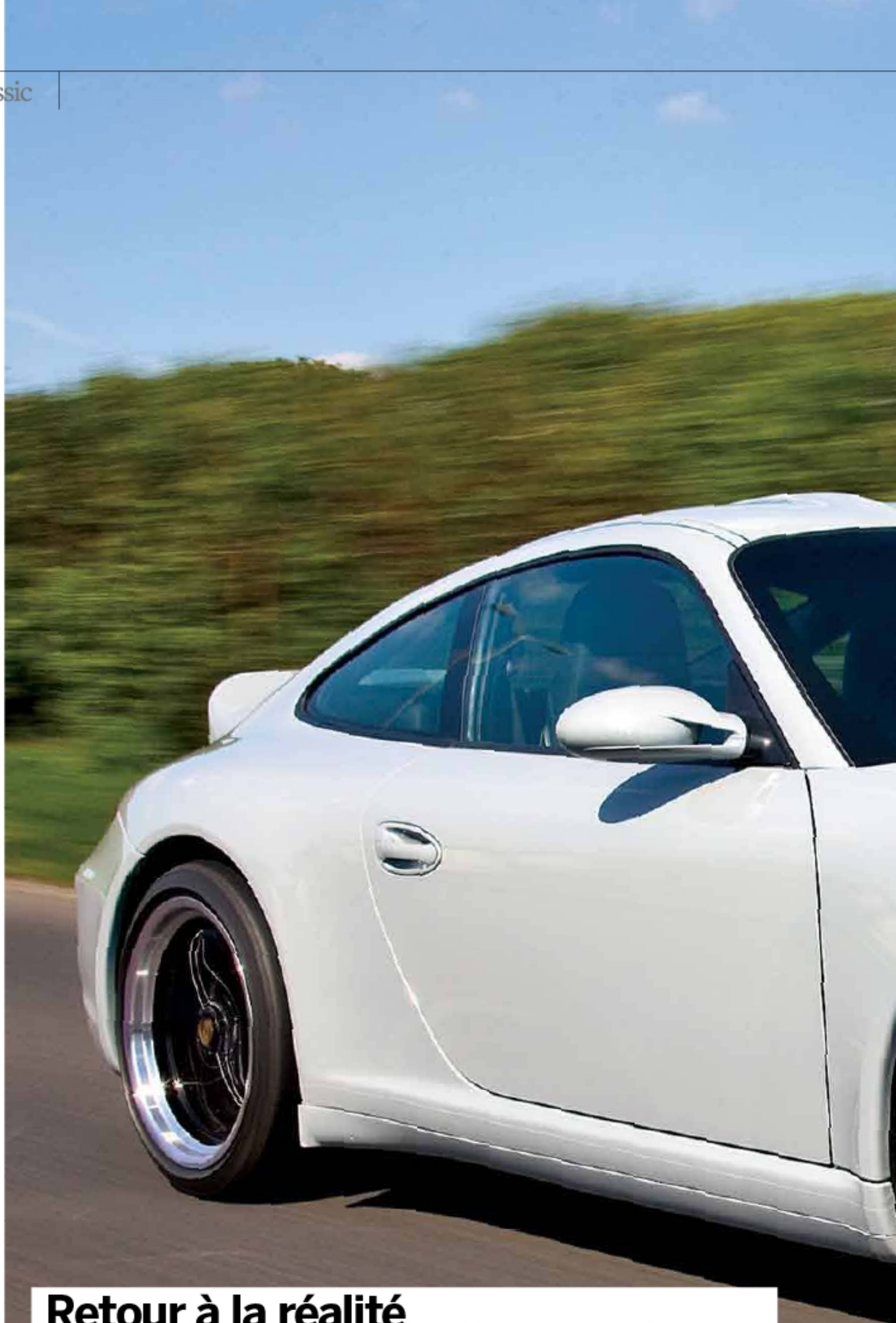
Le caractère unique de la Sport Classic tient à une combinaison de plusieurs éléments. D'abord, l'apparence. Peint en Sport Classic Dove Grey, le coupé 911 est monté sur une re-création en alliage forgé des légendaires jantes Fuchs en 19 pouces, appelées donc jantes Sport Classic.

Le pavillon de toit présente un double dôme, avec un aplat central flanqué de côtés légèrement surélevés. Le bouclier avant SportDesign porte une lèvre de spoiler spéciale, et sur le capot moteur se trouve une interprétation moderne de la « Queue de canard » de la Carrera RS de 1973.

La puissance vient du moteur de 3,8 litres à injection directe et la Sport Classic est vendue uniquement en boîte manuelle avec un différentiel à glissement limité. Les freins en céramique sont également standard, tandis que la PASM



La carrosserie est neuve, à l'intérieur c'est une 997 standard. Il n'y a même pas de cuir au tableau de bord ou sur les portes.



Retour à la réalité



Lorsque nous avons essayé la véritable Sport Classic, nous sommes repartis très impressionnés. Non seulement la voiture est superbe avec son toit et son spoiler arrière uniques, sans mentionner son intérieur brun magnifique, elle est aussi un plaisir à conduire. La combinaison du moteur gonflé de 3,8 litres de la carrosserie large et de la suspension revue a contribué à en faire l'une des plus belles 997 que nous ayons conduit. Aujourd'hui, vous pouvez obtenir la même combinaison avec la plus abordable Carrera GTS, mais la Sport Classic restera toujours une 911 très spéciale.

« Elle fait tourner
les têtes, arrête
le trafic et suscite
un barrage de questions »







Le «ducktail» a été créé par Design 911 et semble correct, en dehors de ce gros lettrage bancal !

en suspension sport pose la voiture, 20 mm plus près du sol.

A l'intérieur, le tableau de bord a été achevé en cuir Espresso Nature. Les sièges sport modulables sont recouverts en cuir tressé, et de nombreuses touches de finition sur mesure dans des matériaux jamais utilisés précédemment ont été ajoutées tout autour de l'habitacle.

L'objectif du projet Sport Classic était de souligner le caractère exclusif de la philosophie du sur-mesure chez Porsche. Même avec une seule option mécanique proposée (changement de vitesse rapide), les 250 unités mises en vente à 200.000 euros chacune se sont vendues immédiatement, engendrant instantanément à la fois la frustration et un désir de copie de Sport Classic.

Karl Chopra a commencé sa carrière Porsche avec une 911SC Targa, convertie au look 964 avec un kit carrosserie et de nouvelles roues. Après l'avoir bien vendue, il en a construit une autre. Lorsque la 993 est sortie, avec des nouveaux panneaux galbés fixés sur le même vieux châssis, Karl a commencé à offrir des conversions 993 pour modèles antérieurs. Design 911 était né.

Maintenant basée à Ilford, Essex, la compagnie de Karl a été agrandie pour inclure la gamme

DesignTek d'échappements Porsche et Prestige Performance Centre GB, une gamme de pièces performances, de kit carrosseries et de conversions pour tous modèles de voitures, de Bentley à BMW. Les affaires sont florissantes.

« Notre principale activité est la vente de pièces, dit Karl. De rechange et de performance. La plupart de nos ventes sont à l'export, avec des clients partout en Europe et en Scandinavie.

Même si nous avons commencé avec eux, nos kits

Porsche vend les pièces de la Sport Classic, mais vous pouvez essayer de les commander, ça ne marchera pas.

de carrosserie ne sont maintenant qu'une extension de l'activité pièces. Comme nous vendons toutes les pièces nécessaires pour modifier les 997 en modèles plus récentes, ou pour transformer des 996 en 997, les clients demandent souvent de l'aide pour le montage des pièces. C'est là que sont nos racines, alors bien sûr que nous pouvons faire tout cela. C'est une partie importante de ce que nous sommes.

Un de nos kits 997 pour 996 était pour un client hollandais. Quelques années plus tard, il a vu la Sport Classic et en est tombé amoureux. Il a

demandé si nous pouvions lui en construire une. J'ai fait quelques recherches et tandis que le client cherchait une voiture de base, j'ai commencé à rassembler des photos et d'autres documents de travail pour faire le travail dans les règles ».

Porsche liste les pièces de la Sport Classic sur son système PET, mais vous pouvez essayer de les commander, ça ne marchera pas. La fourniture de pièces telles que le panneau de toit nécessite le numéro de châssis du véhicule et, selon certains, les numéros des pièces endommagées aussi.

« Je pouvais voir le panneau de toit et les pare-chocs sur le PET, mais je ne pouvais rien commander, se souvient Karl. Il n'y avait pas moyen de contourner cela, nous devions fabriquer l'ensemble. »

La liste des pièces incluait le pare-chocs avant, le pare-chocs arrière et les garnitures d'échappement, le capot moteur spécial avec le troisième feu stop, les roues de style Fuchs de 19 pouces et les pneus, et le toit à double dôme. De nouveaux insignes étaient nécessaires, aussi, ainsi que les feux arrière, et les nouveaux blocs optiques avant.

Le produit fini est superbe. L'avant d'une 997 est déjà une belle affaire et Design 911 ne l'altère pas. « L'avant est basé sur une GT3 d'usine, explique



Le moteur est celui de la Carrera standard, un ensemble éprouvé.

Karl. Nous bloquons les entrées d'air supérieures et modifions certains éléments de la partie inférieure, mais c'est calqué sur la face de la Sport Classic ».

Pour un travail réalisé à partir de photos, c'est très bon. Certains éléments les plus fins du Sport Classic sont perdus - les membrures en fibre de carbone dans les larges ouvertures latérales, et les aplats subtils dans les bords inférieurs devant les roues, par exemple - mais l'effet global est agréable.

Sur les côtés, les bas de caisse ont été étendus pour renforcer la profondeur du profil. Quoique supérieur au modèle de base, le profil est peut-être le côté le moins attrayant de cette voiture. Une fois que l'œil perd de vue les lignes centrales et la forme du toit, la voiture glisse vers l'ordinaire. Les roues de style Fuchs de style et le ducktail la sauvent de l'apparence d'une voiture en apprêt.

La couleur de la peinture simple met en valeur des choses qui ne seraient pas nécessairement visibles avec une autre teinte. Vous pouvez remarquer la forme plus large des ailes arrière du Sport Classic, quelque chose que Karl explique quand il conseille aux acheteurs potentiels de commencer avec une base de Carrera 4S.

« Le calage des roues Porsche est aménagé pour la transmission intégrale, plus large, dit Karl. Nous pouvons utiliser différentes jantes de style Fuchs, mais, après avoir essayé quelques alternatives, elles ne conviennent pas à cette voiture comme le font les jantes Porsche appropriées. »

Les roues ont leur propre histoire. On ne peut pas les appeler Fuchs, parce que Porsche n'est pas retourné à la société Fuchs pour les roues de la Classic Sport. Bien que Fuchs fasse une version forgée de 19 pouces de sa roue légendaire, solide et légère, Stuttgart s'est décidé plutôt pour la version moulée d'une société italienne. Les roues utilisées sont indéniablement attrayantes, mais ce ne sont pas des Fuchs.

En allant vers l'arrière, le toit attire l'œil, peut-être l'aspect le plus controversé du premier projet de Design 911. L'original est un toit à double renflement, avec une tôle inférieure centrale flanquée de deux bandes supérieures. La version Design 911 est plutôt deux bosses courant sur toute la longueur du panneau. « Cette voiture a commencé avec un toit ouvrant, explique Karl. Nous avons décousu le ciel de toit, enlevé le mécanisme, laissé les renforts en place et remplacé la tôle par de la fibre de verre. » Ce n'est pas correct, mais j'aime le résultat.

Les bandes décoratives de capot sont reportées sur le toit au-dessus des arêtes faîtères, perfectionnant l'aspect. Les bandes tombent du toit, passent sur la nouvelle vitre arrière, remplacée par une version sans balais, avant de courir sur le panneau lisse du feu stop et sur le plus grand défi de Design 911, le capot moteur « queue de canard ».

« Le ducktail a nécessité quelques tentatives, admet Karl, mais nous sommes arrivés à nos fins. Les écussons viennent de Porsche, ils coûtent près de 470 euros, et les avoir en valait la peine. Le pare-chocs arrière est une pièce GT3 modifiée, avec les



Nous conserverons les embouts d'échappement ronds (en haut) mais nous almerions un peu plus de volume. Les roues (ci-dessus) sont de véritables Sport Classic de Porsche.

« Il s'agit plus de changer le look d'une voiture que de prétendre avoir une Porsche à 200.000 euros ».

sorties d'échappement centrales séparées et décalées sur le côté. Nous faisons nous-mêmes les pots et les sorties. »

« Nous n'avons pas touché à l'intérieur, ou au moteur, prévient Karl, tandis que je saute sur le siège conducteur. Tout ce que nous avons fait, c'est peindre les étriers de freins en jaune. Elle se conduit exactement comme une Carrera standard, il n'y a pas de différence ». Peut-être, mais les 911 d'occasion ont toutes leurs petites manies..

La voiture de base était une 997 Argent avec intérieur cuir noir. Affichant 55.000 km, l'intérieur est rodé, si je puis dire. Certains contrôles, comme le commutateur de température montrent une utilisation prolongée, et la poignée de porte du conducteur est un peu lâche. Il y a une certaine usure du support de siège extérieur du conducteur, et des rayures ici et là. Mais rien de tout cela n'est grave. Même dans une 997, je préfère la position de

conduite à gauche, et je peux facilement imaginer utiliser cette voiture au quotidien.

Sur la route, la voiture est un peu trop calme, j'aimerais plus de présence. La voie plus large des roues arrière affecte légèrement la conduite, mais ce sont des degrés de différence plutôt qu'une nouvelle expérience.

Les photos ne racontent pas toujours toute l'histoire, il faut voir ces choses par vous-même. De fait, cette voiture rappelle suffisamment la Sport Classic d'usine pour faire tourner les têtes, arrêter la circulation et inviter un barrage de questions à chaque fois que vous sortez. Même si certaines choses pourraient disparaître, comme les gros chiffres 911 sur la « queue de canard », et quelques fils visibles sur le rétroviseur intérieur, ce sont là des détails mineurs, facilement gérés.

Le coût de la conversion est de 18.000 euros dont 3.600 pour les roues, les pneus et la peinture.

Quand vous considérez les coûts pour transformer une 997 en un modèle plus récent, le prix de la conversion à partir d'un châssis de confiance semble raisonnable pour ceux qui peuvent se le permettre. Si vous prenez en compte le taux de change, c'est doublement intéressant pour les continentaux ou peut-être même pour les Américains.

Quel que soit votre point de vue sur la Sport Classic et les clones qui sont destinés à suivre, ce que je préfère au sujet de cette voiture est son existence. Design 911 a investi beaucoup de temps, d'argent et d'expertise en créant le premier clone et aligne les clients, désireux de construire leur propre réplique. Je suis sûr que les conversions ultérieures vont s'approcher plus près de la réalité, mais, même si elles n'y arrivent pas, est-ce vraiment important ? Les paroles de Karl ouvrent une fenêtre sur l'avenir.

« Certaines personnes qui nous posent des questions sur cette conversion disent qu'ils ne veulent pas le panneau de toit à bossages, car ils veulent garder leur toit. Ou ils veulent mettre les pare-chocs et le ducktail sur un cabriolet, ou même sur des Targa. Il s'agit plus de changer le look d'une voiture que vous appréciez que de faire semblant que vous avez une Porsche à 200.000 euros. »

En tant qu'amateur de 911 modifiées, je peux me faire à cette idée.

Sans l'énergie, comme celle de Karl Chopra qui infuse la scène Porsche, tout stagnerait dans une mer de banalité, un marécage homogène de spécifications originales et peu d'excitation. Je sais quel scénario je préfère. En dépit de son obsession pour le mauvais faux Tudor, le bronzage cabine et les seins siliconés, je pense que nous avons une dette envers l'Essex. #

L'homme qui... aime les 911 Hardcore

Par Phil Royle - Photos Chris Wallbank



Total 911 a rencontré le batteur du groupe pop Travis, Neil Primrose, pilote de course et fondu de 911 hardcore, et sa ultra-rare 964 RSR 3.8 American Hero.

« **T**el chien, tel maître », dit le dicton. Peut-on dire de même avec les voitures ? Eh bien, dans le cas de ce fan de 911 qu'est Neil Primrose, c'est certainement vrai.

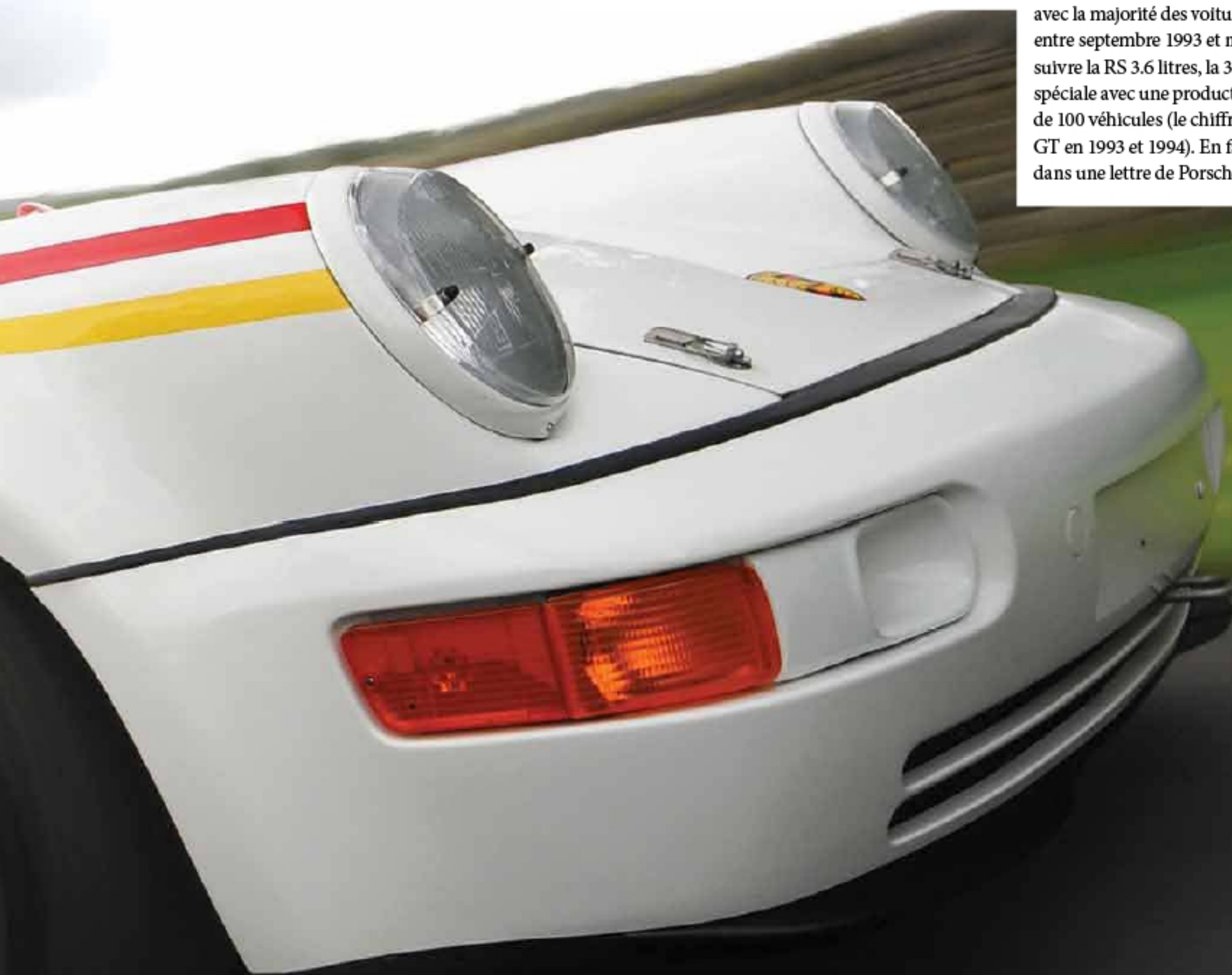
De son propre aveu, le batteur de Travis, pilote de course gagnant, vit sa vie sur la corde raide. Il vient de faire sa première course des 24 heures du Nürburgring après des années de courses VLN de haut niveau et des courses historiques partout en Europe sur tous les circuits de renom et ne cesse de voyager en Europe et en Amérique avec le groupe et en tant que musicien de studio convoité. La vie de rock star-pilote qui « brûle la chandelle par les deux bouts » mais parfaitement équilibrée dans son foyer idyllique rural, niché dans le Yorkshire Dales en

compagnie de son épouse, Esther, et ses deux filles, Lola et Isla.

Alors, quelle voiture Neil possède-t-il ? Eh bien, c'est sans doute la plus pure, la plus parfaite, la plus agressive, la plus superbe 911 de course jamais construite : une 964 Carrera RSR 3.8 de 1994, en parfait état et avec un pedigree parfait. Cette voiture est le résultat final de la passion de Neil pour les 911, et fait suite à une longue lignée de 911 incroyables et extrêmes qu'il a eu le plaisir de posséder au fil des ans (voir encadré).

La féroce RSR est certainement l'équivalent automobile de Neil : belle, superbe sérieusement douée, incroyablement rapide, concentrée, légère, puriste et réglée pour être la meilleure, avec un soupçon de rétro pour faire bonne mesure.

La 964 3.8 est entrée en production en avril 1993, avec la majorité des voitures produites à Weissach entre septembre 1993 et mars 1994. Construite pour suivre la RS 3.6 litres, la 3.8 était une homologation spéciale avec une production limitée d'un peu plus de 100 véhicules (le chiffre requis pour se qualifier en GT en 1993 et 1994). En fait, comme Neil le vérifie dans une lettre de Porsche Engineering Group ➤





Le superbe alleron arrière estampillé 3.8 RSR attire presque autant que les jantes BBS sur les gros slicks.

GmbH, donnée avec sa RSR, seules 55 RS de route et 51 RSR de course ont été construites, ce qui les met parmi les plus rares 911, sans même parler de leurs caractéristiques. Par rapport aux 3.6 RS, la 3.8 fait un grand bond en avant. La suspension a été totalement retravaillée avec une configuration de compétition (en utilisant à l'origine des Bilsteins) ; la rigidité du châssis est considérablement renforcée par des longerons en croix (et une barre anti-rapprochement à l'avant) ; des Brembos 'Big Red' ont été installés derrière des jantes Speedline magnésium en trois parties de 18 pouces sur d'énormes Pirelli PZero (d'autres jantes que Neil possède avec les jantes BBS montées en Dunlop SP Sport actuellement installées), et le plus avancé des systèmes ABS que Porsche ait jamais développé pour finaliser le pack châssis.

Le flat-six (Typ M64/04) a été aussi significativement amélioré – avec une cylindrée portée à 3746 cc, par un plus grand alésage de 102 mm (contre 100 mm) en conservant la course de 76.4 mm et en baissant le taux de compression à 11,0:1 (contre 11,3:1). Le carter moteur est nouveau, comme la conception de la culasse en alliage, de l'admission et du collecteur d'échappement et des pistons. La puissance de la 3.8 RS routière était de 305 ch, et 350 à 365 ch à 7.000-7.400 tr/mn pour les versions 3.8 RSR qui utilisaient le boîtier Bosch Motronic avec le système 2.10 en injection numérique et système d'allumage. La RS grimpait à 274 km/h et passait de 0 à 100 en 4,8 secondes, tandis que la plus légère et plus puissante RSR pouvait dépasser les 290 km/h et atteindre le 100 km/h en un peu plus de 4,5 secondes. Pour la RSR, le nouveau moteur a été accolé à une boîte de vitesses à cinq rapports de type course, avec radiateur, embrayage, le différentiel à glissement limité et l'arbre de transmission sur-mesure.

Mais la RSR de Neil – qui a été construite au QG de Porsche en Allemagne et expédiée directement aux États-Unis pour courir est encore plus spéciale. ➔

LES 911 DE NEIL PRIMROSE

1. TRÈS RARE 964 RS CLUBSPORT VERT MENTHE : « J'étais à fond dans mon truc avec cette voiture d'usine d'origine-totalement hardcore. »

2. 993 C4 3.8-LITRE : « Elle était beaucoup plus calme, mais étonnante – Elle collait à la route quelles que soient les conditions et était super pour les longs trajets. »

3. 964 RS 3.6 JAUNE : « J'avais décidé de faire de la piste au Nürburgring et à Spa-Francorchamps, et cette RS légère, équipée arceau et suspension KW était splendide. Je pourrais aller sur le continent, faire plus de 200 tours du Nürburgring et rentrer. »

4. 964 CLUBSPORT NOIRE : « J'ai fait des courses Clubs Porsche et le Britannia Tour quand mon appétit pour les courses a grandi. C'était une voiture de collection et je me sentais mal de la mettre en course, donc je l'ai vendue. C'était un mélange de métal et de moulin à café, géniale à conduire, contrairement aux nouvelles voitures. »

5. 964 RS CLUBSPORT VERT VIPÈRE : « C'était un investissement. J'ai roulé deux fois avec, mais elle était tellement immaculée – comme neuve – que je me sentais coupable quand je faisais une tache de boue. »

6. 993 RSR 3.8 (1 SUR 22) : « C'était une 911 très spéciale. J'étais de plus en plus dans les trucs rares et devenais plus sérieux au sujet de la course et du sport automobile. Vraiment impressionnante sur piste à Spa. »

7. 996 GT3 RS BLANCHE & BLEUE : « Ces GT3 RS seront des collectors bientôt. Très bien faite, légère et salement brutale. Elle est un cran au dessus de la 964 et de la 993 en termes d'ingénierie. »

8. 964 RSR 3.8 (VOIR ARTICLE PRINCIPAL) : « Il faut être un vrai mec pour conduire une voiture comme ça... »



La carrosserie large de type Turbo, dépouillée d'insonorisation et de confort, est équipée de pièces allégées.





« La RSR est
belle, douée,
incroyablement
rapide et super-affûtée. »



« Neil a passé
plus d'un an à chercher
la bonne
964 RSR. »



Avec 410 ch à ralenti, cette RSR est équipée de suspensions réglables à trois axes et de freins Brembo 'Big Red'.





Le tableau de bord modifié 964 reçoit un paquet de commutateurs indispensables pour la course.



Modifiée par Porsche Motorsport North America (PMNA) avec une configuration de carburant personnalisée qui utilise des pompes à haute et basse pression, un allumage sur mesure et un système d'injection avec calculateur dédié, des bielles, un vilebrequin et des pistons en titane et un travail supplémentaire sur les culasses, elle produit 400 à 410 ch à 7600 tours par minute. Elle est montée avec des suspensions trois axes réglable KWR / Koni (au lieu des Bilsteins OE), adaptées aux joints UniBall sphériques.

Le RSR utilise une coque large de Turbo comme base, mais est complètement démunie de toute insonorisation et confort, munie d'ailes avant, d'un toit, de portes, et du capot avant en alu léger avec un bouchon de réservoir Premier (et le réservoir d'endurance de 120 litres en option), un seul essuie-glace et un magnifique capot moteur en une seule pièce de carbone composite - avec l'aileron le plus magnifique qui ait équipé une 911, et portant le légendaire lettrage 3.8 RSR : le Saint Graal des lettres et des numéros Porsche pour les aficionados des moteurs refroidis à air. L'intérieur RSR a aussi obtenu le traitement « moins il y a, mieux c'est », avec juste l'essentiel pour la course : l'arceau d'acier soudé IMSA- (avec des barres soudées supplémentaires côté conducteur pour la réglementation USA), un siège de course Recaro, le harnais de course Scroth, les prises d'air, les coupe-circuits, le système de sécurité incendie intégré et le tableau de bord 964 modifié avec une rangée de switches de course pour les lumières, le radiateur de boîte, celui d'huile, l'ECU, la ventilation habitacle, l'ABS et l'énorme témoin de réserve de carburant. Le résultat de réduction de poids donne une coquille pesant à peine 1 050 kg, ce qui lui confère un énorme rapport de poids-puissance et une agilité maximale. La version hardcore de la RS pèse 1.140 kg - ce qui prouve à quel point ces versions RSR Motorsport sont radicales.



Developpée par Porsche Motorsport North America pour courir en GT, la RSR est, comme vous pouvez l'imaginer, un sacré monstre.

De 2005 et 2006, Neil a passé plus d'un an à chercher la bonne 964 RSR, avec l'aide de son compatriote et co-Porschiste, Paul Howells, vainqueur du Tour Britannia 2007, voyageant aux USA pour suivre des pistes, vérifiant l'authenticité (par références croisées avec les numéros de châssis) et examinant les voitures de près.

Neil se souvient : « A cette époque, je vivais à fond mon addiction Porsche, et la 964 RSR était celle que je devais avoir. A l'origine, je visais une autre 964 RSR... Je suis allé à New York pour la voir et à Sebring pour la regarder courir. C'était une bonne voiture, mais pas dans son meilleur état - un jeune garçon l'engageait dans les championnats clubman et elle commençait à se faire déposer. Aussi, nous avons continué à chercher. Il a fallu environ un an pour trouver la bonne - recherchant les authentiques, croisant les références et vérifiant à fond. Ce serait impossible de le faire aujourd'hui, parce que la plupart des voitures sont, soit dans des musées ou alors parce que les numéros de série ne se suivent pas, car beaucoup de voitures ont été assemblées en "RSR". En fin de compte, j'ai trouvé ce parfait exemplaire à Atlanta via un pilote américain, Karl McKeever ».

La RSR blanche Grand Prix avait été commandée par le roi américain de la salade, Mark Sandridge, et possède un pedigree parfait. Développée par Porsche Motorsport North America (PMNA) pour courir dans divers championnats GT, elle avait tout ramassé en 1994 - quatrième à la Coupe Porsche (deuxième dans sa classe), remportant le Championnat du GT2 IMSA, venant en second dans le championnat EXON, gagnant dans sa classe aux 12 Heures de Sebring, remportant le Championnat Nord-Américain

d'Endurance et, cerise sur le gâteau, la deuxième place dans sa classe au célèbres 24 Heures de Daytona. En sus de M. Sandridge au pilotage, les célèbres coureurs d'endurance Harald Grohs, Frank Kattoefer et Bernd Mayländer (maintenant pilote de voiture de sécurité en F1) ont mené la bête à la gloire.

Neil dit : « Son succès est dû à la fiabilité Porsche classique et à une conduite consistante par Mark et les meilleurs pilotes occasionnels. La voiture a gagné à peu près tout, en 1994 ». Après son année bionique en course en 1994, la RSR est passée par divers événements Porsche Club USA et courses Clubman jusqu'en 2000, y compris les Road USA, Road Atlanta, Mid-Ohio, Roebling Road, Summit Point et Sebring pour n'en nommer que quelques-uns. Ensuite, elle a pris sa retraite, et peu de temps après, elle est devenue la fierté et la joie de Neil.

La RSR a été livrée au grand complet avec une pile de lettres originales de déclarations de fabrication par Porsche, l'historique de course, le manuel d'origine, les photos, les articles de magazines américains et un chargement de pièces d'origine, y compris les jantes Speedline en magnésium de 18 pouces d'origine sur des slicks Pirelli, le Motronic et divers autres calculateurs pour les différents règlements de championnat, la suspension, le pare-chocs avant, le volant d'origine, les diverses prises d'air en magnésium, des pièces de carrosserie et plus.

C'est le paquet-cadeau parfait pour collectionneur - du métal, du sport et des papiers authentifiés.

A cause de la valeur et de la rareté de cette 964 qui grimpent à un rythme alarmant, Neil la couve





964 RSR 3.8 TECH.

MOTEUR : boxer six cylindres de 3746cc, quatre soupapes, course 76.4mm, alésage 102mm, pistons, bielles, culasses et vilebrequin titane PMNA, allumage et système d'injection par ECU, graissage à sec, échappement de course léger refroidi, silencieux arrière avec deux sorties d'échappement, puissance max 410 ch à 7600 tr/min

TRANSMISSION : Porsche RSR à cinq vitesses avec radiateur d'huile, volant moteur forgé, d'embrayage multi-disques de course, arbre de transmission et LSD

ROUES ET PNEUS : BBS en trois parties en alliage léger de 18 pouces avec écrou central et pneus 250/40 avant, arrière 285/40R slicks tubeless Dunlop SP Sport, et roues Magnesium Speedline de 18 pouces en alliage léger en trois parties avec écrou central et pneus 250/40 avant, 285/40R arrière slicks tubeless Pirelli PZero

SUSPENSION : KWR Racing trois axes réglables et suspension Koni avec joints sphériques, barre anti-rapprochement supérieure, géométrie PMNA

FREINS : Brembo Porsche usine 'Big Red' étriers 4 pistons avant et arrière, disques ventilés, ABS "Black Box" Bosch Porsche Motorsport

EXTERIEUR : Carrosserie allégée de 964 Turbo avec pare-chocs avant RSR léger, ailes, capot, toit, portes en aluminium et capot moteur en carbone, dessous de caisse aérodynamique, réservoir de carburant endurance de 120 litres avec remplissage rapide, crics pneumatiques, arceau acier IMSA, sièges Recaro de course, ceinture de sécurité en six points Scroth Racing, système électronique d'extinction d'incendie, volant de course, décoration de course Sandridge Salades Gourmandes No.49, 1050 kg





La RSR a été livrée avec les lettres de Porsche, l'historique de course et un chargement de pièces d'origine.

particulièrement et résiste à la tentation de la conduire : « Je ne l'ai jamais mise sur piste, mais je l'ai conduite une fois au bureau de poste local pour ramasser le courrier et acheter un gâteau, par une belle journée d'été ! Elle est incroyablement bruyante (105Db) et possède un caractère de sauvage ! »

« Quand elle sera éligible pour les VHC - dans les dix prochaines années - je ferai quelques courses avec elle. J'ai vraiment envie de l'emmener au Mans, au Paul Ricard et de tourner sur le Nürburgring avec - ce sera génial. D'ici-là, elle va s'asseoir dans la grange et attendre son jour ».

« J'ai conduit ma 993 RSR sur circuit et avec le même moteur 3.8 et 100 kg en moins, je pense que ça va être superbe. Tout ce dont elle a besoin, c'est d'une vidange, de faire tourner le moteur pour vérifier le calage d'allumage et reprogrammer l'ECU, mettre des plaquettes neuves et modifier la suspension avec un ensemble KW Variant III et une configuration JZ MACHTECH, et elle sera bonne pour repartir. »

« Je pense que jusqu'à un certain moment, vers 2005, Porsche a construit les plus fabuleuses voitures de compétition-clients et d'incroyables voitures de course comme cette RSR. Porsche misait alors tout sur la compétition et sa marque dans l'histoire. Mais, tout ce qui est produit en masse aujourd'hui perd son caractère. J'en reviens toujours aux anciens modèles, plus légers, qui offrent d'énormes sensations. Si vous parlez aux anciens pilotes, la "vieille garde" de Weissach et même des gens comme Olaf Manthey, ils disent qu'une 964 en version RSR était la plus pure et parfaite de tous les 911. C'est mon genre de 911 - je m'éclate beaucoup plus avec les moteurs refroidis par air. Les voitures étaient plus petites, plus légères, plus mécaniques, et offraient une bien meilleure sensation de conduite. Pour moi, elles sont comme une 911 devrait être. Il faut être "un vrai mec" pour les conduire ».

La messe est dite. Et le curé est un pilote hardcore doublé d'une rock star hardcore. #



Merci à

Neil Primrose et Isla Racing:
www.islaracing.com

TRAVIS 2013

www.travisonline.com

Bonnes nouvelles pour les fans de Travis - de retour du Festival Belladrum à Inverness et d'une tournée aux US. Neil dévoile que le groupe a écrit toute l'année et sera en studio en Norvège cette année - pour enregistrer un nouvel album. *Where you stand* qui devrait sortir en septembre 2013. « Il sera plus groovy et plus pop, mais toujours très mélodique, comme nous le faisons. On se focalise sur les beats et les rythmes et il sera fortement syncopé. »



2011年



SAVOIR **CHOISIR** VOS PNEUS

Choisir le bon pneu est important,
mais comme vous allez le voir, il y a
des facteurs à prendre en compte

Par Joel Newman
Photos Continental



Des pneus corrects et l'effet de la qualité des gommages sur la tenue de route, le freinage et les caractéristiques d'adhérence en conditions humides et sèches ne doivent jamais être négligés. Même si nous sommes conscients que les pneus usés sont « mauvais » et que les pneus haut de gamme sont « meilleurs », la vérité est que beaucoup de propriétaires de véhicules sous-estiment l'impact que le choix de pneus adaptés ou inadaptés peut avoir sur la conduite – sans parler de leur propre espérance de vie !

A l'usine de pneus Continental de Hanovre, en profitant de plus de neuf heures de tests sur diverses surfaces, dans différentes conditions et avec chaque configuration imaginable de pneu, quelques découvertes ont été faites concernant l'usure des pneus. Tout d'abord, ne jamais sous-estimer l'importance du montage d'un pneu de qualité ou d'une pression correcte. Nous avons testé une pléthore de voitures



équipées de multiples assemblages de caoutchouc de premier choix ou bon marché avec différentes profondeurs de bande de roulement sur diverses surfaces et pistes, et les résultats ont été étonnants. Commençant par le test du cercle humide, qui met en évidence l'effet de bretelle courbe en sortie d'autoroute, nous avons été placés dans quatre voitures identiques avec un mélange de pneus haut de gamme et économiques – tout ce que nous avions à faire était de mettre le pied au plancher et de voir comment la voiture réagissait.





Continental fabrique des pneus haut de gamme.

Pas un des journalistes qui ont effectué ce test ne montera des pneus bon marché à nouveau. Non seulement les pneus économiques ont un niveau d'adhérence particulièrement décevant (nous parlons d'une différence entre 45 km/h et 80 km/h autour de ce qui était fondamentalement un rond-point) avant de perdre toute traction, mais ils ont abandonné la lutte, sans progressivité ou accrochage de dernière minute. Juste « là » et « plus là »...

Et même si c'était drôle de « tester » une voiture avec des pneus haut de gamme devant et économiques derrière, se serait carrément dangereux sur la voie publique.

Quand un pneu bon marché perd de l'adhérence, ça se passe sans prévenir à basse vitesse et il y a peu de chance de se récupérer. En dehors de ce manque d'adhérence, son incapacité à arrêter le véhicule (plus de quatre longueurs de voiture, quelques 18 mètres plus loin à 80 km/h par rapport à un pneu haut de gamme) ainsi que les différences de netteté et de réactivité aux ordres de la direction sont à mille lieues d'un pneu premium.

Comme beaucoup de Porsche utilisent différentes largeurs de jantes devant et derrière, l'échange de l'arrière vers l'avant est heureusement impossible, mais comme on peut s'y attendre, la correspondance de qualité entre les pneus est impérative. Mettre des pneus avant haut de gamme avec des pneus arrières *cheap* peut être amusant sur une piste fermée avec juste ce qu'il faut de survirage au bout de l'orteil, mais sur route c'est une autre histoire.

Les pneus bon marché ont une telle absence de transition entre grip et zéro grip sur le mouillé que la voiture devient

« Quand un pneu économique perd de l'adhérence, cela arrive à des vitesses basses et il y a peu de chance de se récupérer. »

On remarque ici les couches de tissages et la couverture de nylon du pneu.



imprévisible, même à des vitesses raisonnables. Avec de telles caractéristiques de comportements, il ne sera jamais possible à un conducteur d'obtenir le meilleur du châssis. Il faut investir dans du caoutchouc de qualité pour votre Porsche.

Un autre test a été l'aquaplaning pour lequel nous avons traversé une flaque d'eau de 4 centimètres de profondeur dans une courbe, à différentes vitesses et différentes hauteurs de bandes de roulement. À 8 mm (profondeur de bande de roulement complète), la voiture est restée en ligne. Avec des pneus haut de gamme à 80 km/h et 5 mm de profondeur de bande de roulement, la voiture s'est décalé d'environ 30 cm hors ligne - effrayant, mais pas dangereux. Le plus grand choc, cependant, est venu à 1,6 mm de hauteur immergée, une profondeur de sculpture légale au Royaume-Uni. À cette vitesse, la voiture s'est déplacé littéralement de plus de 2 mètres en un instant, ce qui est suffisant pour vous envoyer dans la voie inverse. Continental explique qu'avec des bandes de roulement de 1,6 mm, même les pneus haut de gamme ne sont plus

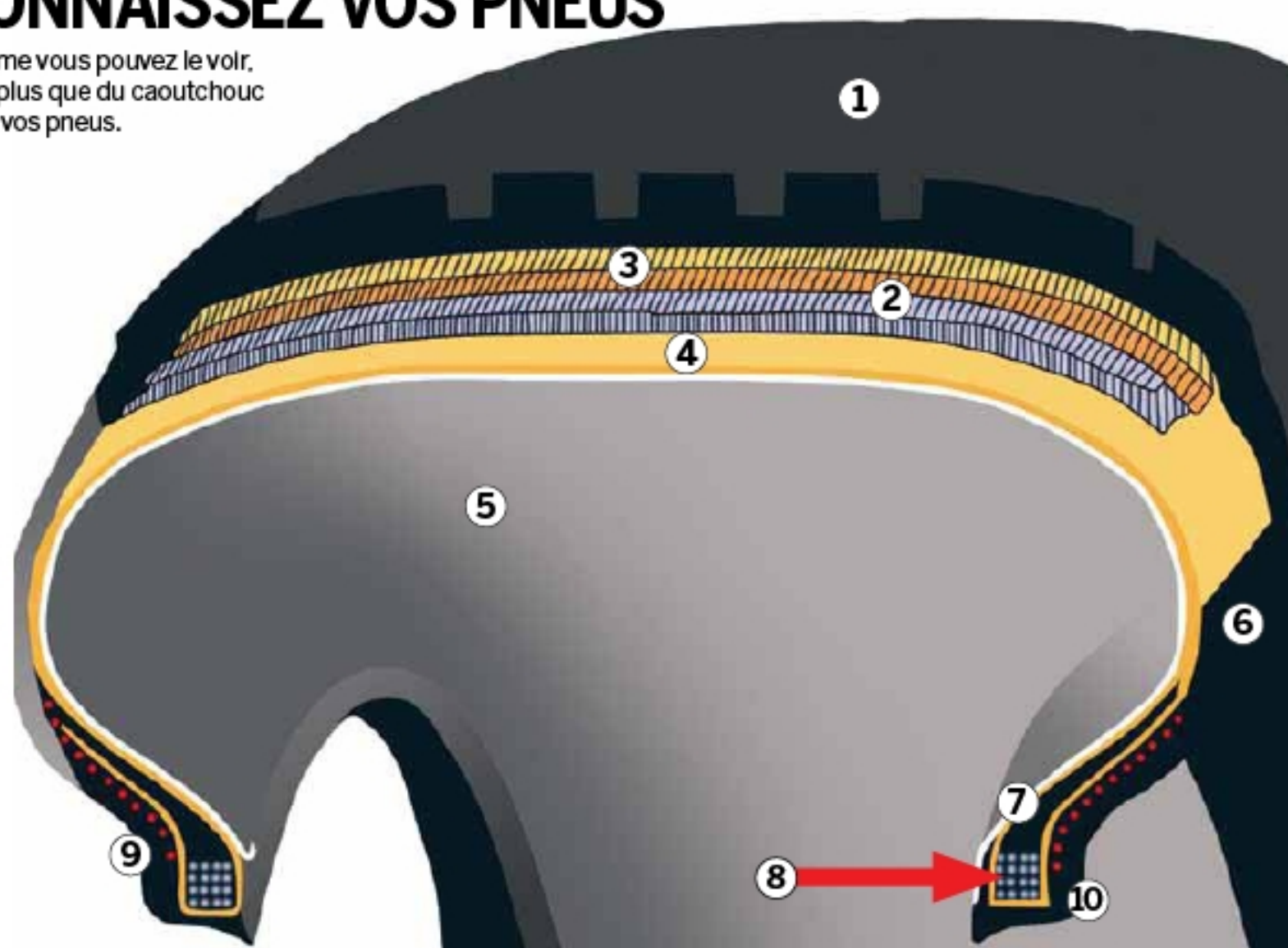


Joel a apprécié les nombreux tests de pneus dans la 997 Gen1 GT3 RS de Continental.



CONNAISSEZ VOS PNEUS

Comme vous pouvez le voir, il y a plus que du caoutchouc dans vos pneus.



1. Bande externe (Synthétique / naturel)
2. Carcasse acier
3. Carcasse Nylon

4. Couche textile
5. Couche Intérieure Butyl
6. Profil caoutchouc
7. Caoutchouc dur

8. Fils en acier
9. Textile de renforcement
10. Lèvre en caoutchouc résistant à l'abrasion.

efficaces qu'à 55 % et cela prend 13 mètres de plus pour freiner sur sol mouillé. Cela peut vous faire douter de la législation britannique actuelle, mais indépendamment de la loi, en dessous de 3 mm vous êtes en terrain dangereux. Et si cela peut être évident, plus le pneu est large, pire peut devenir l'aquaplaning.

Il faut donc veiller à ce que, en particulier sur le mouillé, les pneus arrière aient au moins 3 mm de bande de roulement, parce que même si vous savez ce qui va se passer, ce sera trop tard.

Ayant établi pourquoi nous avons tous besoin d'utiliser des pneus haut de gamme et qu'à partir de 3 mm il vaut mieux investir dans de nouvelles chaussettes, la prochaine décision importante est de savoir quels pneus choisir et ce que signifie le système de notation N de Porsche. D'après mes recherches, il semble que de nombreux Centres Officiels

Porsche insisteront pour que tous les pneus soient des N et il est donc utile de vérifier si votre garantie fonctionne encore. Cependant, je n'ai trouvé aucune preuve qu'un pneu N soit meilleur qu'un autre et vous empêcherait d'être couvert par votre assurance en cas d'accident - Beaucoup pensent que le système N n'est qu'un outil de marketing de Porsche, comme beaucoup de fabricants recommandent une lettre différente (Ferrari K, B Bentley, Mercedes MO, etc.)

Le fait est que les pneus haut de gamme offrent des niveaux impressionnants d'adhérence dans des conditions humides ou sèches, et pour des utilisation sur route dont vous n'avez probablement jamais besoin. Il y a un compromis à prendre en compte, cependant : avec un meilleur grip et un composé plus souple, l'usure vient plus vite. C'est peut-être le principal facteur à garder à l'esprit. Votre usage fera la différence. #

PNEUS D'ÉTÉ ET PNEUS D'HIVER

Le débat sur les pneus d'été et d'hiver est double : ce qui les différencie, et cela vaut-il le tracassé et les frais ? Ce qui est clair, c'est que les pneus d'hiver offrent une adhérence largement supérieure à moins sept degrés parce que le caoutchouc est fabriqué pour rester souple à basse température, contrairement aux pneus d'été qui restent plus durs, résistent à la chaleur et accrochent en conséquence. En raison de leur bande de roulement complexes et leur haute teneur en silice, les pneus d'hiver travaillent plus efficacement dans la neige et sur la glace et sont donc beaucoup plus sûrs, offrant des distances d'arrêt largement améliorées (jusqu'à trois fois mieux), une meilleure traction et une meilleure réactivité en cas d'urgence. Les pneus été ne sont pas conçus pour fonctionner dans des conditions de gel et, en dessous de zéro degré, ils peuvent devenir dangereux. Il est conseillé d'intervenir vos pneus si vous utilisez régulièrement votre voiture en hiver. Et puisque vous conduirez plus sereinement ils devraient vous durer un bon moment.



Les pneus été ne sont pas conçus pour fonctionner à des températures inférieures à zéro...



...Tandis que les pneus d'hiver raccourciront les distances de freinage par trois dans le froid.

— RENNSPORT —

40^{ème} anniversaire

Le RS Club de France a célébré les quatre décennies de Rennsport en réunissant un nombre sans précédent de rares 2.7 RS et 2.8 RSR lors de l'événement historique à Reims le 4 mai dernier.

Par Kieron Fennelly - Photos Laurens Parsons







Peut-être la plus emblématique caractéristique visuelle des premières RS est falleron en «queue de canard».

Certainement la paire de lettres la plus évocatrice dans le lexique du sport automobile, RS est synonyme de Porsche. Au départ, les premières Porsche de course ont été construites pour des clients nantis qui voulaient courir, et les profits ont aidé à payer le retour à Zuffenhausen en 1950. Porsche est allé au Mans en 1951 et a bientôt commencé sa longue domination en classe 1.5 litre. Les voitures de course ont divergé des voitures de route quand ces dernières sont devenues mieux équipées et les premières, plus légères. La première RS, au nom choisi par Ferry Porsche, était en fait un Spyder 1.5 litres. La 1.5 RS s'est transformée en RSK avant de laisser la place à la 2.0 RS litres 60/61. Après la 904 Carrera 6 de 1963, Porsche abandonna le terme jusqu'à ce qu'il revienne avec la 911 sous la forme de la Carrera 2.7 RS en 1972. Avec son châssis lourd, la 904, l'élégant coupé de Butzi n'a jamais

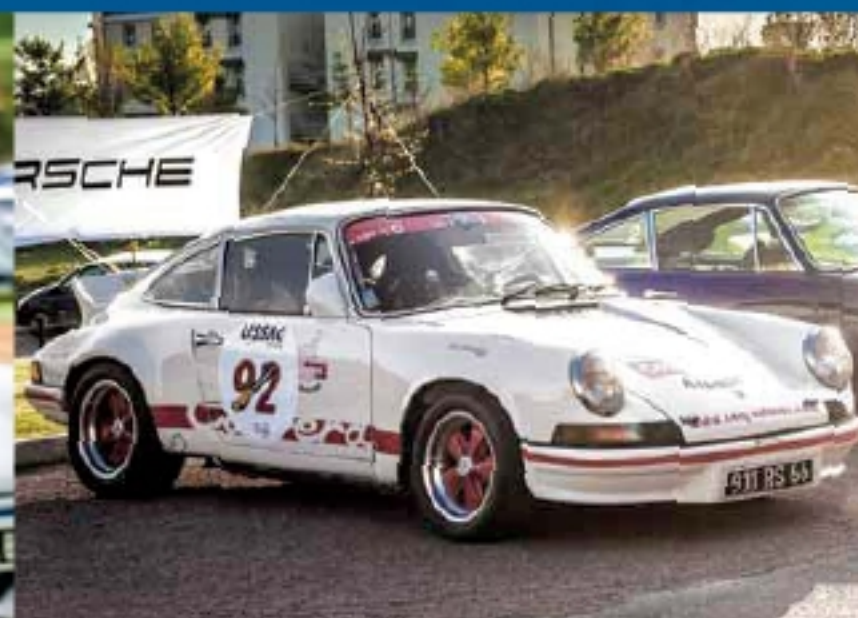
été assez rapide pour gagner de façon constante, aussi son cousin Ferdinand Piëch, le désormais directeur technique et directeur de course de Porsche développa un nouveau design : la 906, une voiture de course plus fonctionnelle avec un châssis tubulaire plus léger. Equipée d'une version de 210 ch du flat-six 2.0 litres de la 911, la 906 a marqué le début de l'assaut de Porsche sur la scène du sport automobile, qu'en quatre ans elle dominera complètement avec la légendaire 917. En attendant, une 911S modifiée a permis à Vic Elford et David Stone de remporter le Championnat d'Europe des Rallyes en 1967 et de gagner le Rallye Monte-Carlo en 1968, la première des quatre victoires des 911 à Monaco. Mais c'est la 'R' de 1967 qui a vraiment dévoilé le potentiel de la 911. Sur la base du châssis T, la R a été allégée à 830 kg grâce à l'utilisation de pièces de carrosserie en fibre. Equipée du moteur et de la boîte de la Carrera 6, le rapport poids-puissance de la

R en a fait une candidate évidente en GT, mais Porsche n'a pas choisi cette option. Seulement 20 d'entre elles ont été construites - pas assez pour être considéré comme un modèle de production, de sorte que la R est resté un prototype. Piëch et Huschke von Hanstein, directeur de la communication de Porsche, ont vainement plaidé pour une production en série. Avec tant d'autres priorités à l'époque, l'heure a tourné, mais le sentiment que l'occasion avait été manquée a persisté. Une autre reviendra quatre ans plus tard. En 1972, la FIA, en réaction à la domination des compétitions automobile par Porsche, a banni la 917 en imposant la limite des 3 litres de cylindrée. Weissach s'est alors tourné vers la série Can-Am, série moins réglementée, se retirant des circuits européens. La 911, avec juste un peu plus de 2.0 litres, n'était pas assez puissante pour rivaliser avec les Ferrari et les V8 US, et les tentatives pour accroître la capacité du moteur à 2.5 litres

Le rassemblement de tant de RS au même endroit est absolument inédit depuis 40 ans.



Avec 53 2.7 RS et 2.8 RSR présentes, il y avait un certain poids de métal précieux au rassemblement du RS Club de France.



se heurtaient à un obstacle : l'augmentation de la course produisait 275 ch, mais les vibrations résultant de bielles plus longues cassaient le vilebrequin ou desserraient le volant moteur. Puis, Weissach a découvert que le moteur de la 2.4 pourrait être réalésé si les chemises étaient fabriquées à partir de Nikasil (un alliage nickel-silicium), permettant aux parois du cylindre d'être plus minces et tolérant un alésage plus large. A l'automne 1972, Porsche développa la 2.8 RSR de 308 ch, une 911 de course si réussie qu'elle remporta d'emblée Daytona en Février 1973 avant même d'avoir complété l'homologation. Le modèle homologué sera connu sous l'appellation 2.7 RS, la RSR demeurant une machine de course avec 49 exemplaires construits. Une fois de plus, le département des ventes aurait bien étouffé l'initiative, mais le nouveau PDG Ernst Fuhrmann, un passionné de Porsche, a suivi son idée. Une première production a généré

L'ÉVOLUTION DE LA RS A AIR

Après la 2.7, d'autres versions de la RS ont suivi, mais aucune n'a eu l'impact de l'original. La 3.0 RS de 1974 a été homologuée avec une production de seulement 109 voitures, dont la moitié étaient des RSR de course. Une décennie plus tard, Porsche a produit 22 modèles de la SC RS, qui a eu une belle carrière de compétition en rallye mais qui est par ailleurs profondément enfouie dans l'histoire de la marque. La prochaine 911 à porter le sigle se distingue presque autant que la 2.7 : la 964 RS de 1991 était une version légère et renforcée de la 911 de route, conçue par l'ingénieur de course Roland Kussmaul. Comme la 2.7 RS, la 964 RS 3.6 avait un intérieur dépouillé avec des sièges et des fenêtres à commande manuelle. Même avec un moteur pratiquement standard, la 964 RS de 1 230 kg - dont environ 2 200 ont été construites - avait une brutalité et une vigueur qui manquaient dans la 964, mais sa suspension abaissée et dure offrait un confort sans compromis. Elle offrait surtout une musique incomparable dans les tours. À une époque où le luxe était attendu, la 964 RS a été

largement incomprise par la presse automobile. Dix ans plus tard, les circuits ont permis aux 964 RS d'être appréciées et leurs cotes ont grimpé.

Pendant ce temps, la 993 RS de 1995, conçue pour homologuer la voiture en Coupe Porsche, a été construite à partir de carrosserie allégée, d'un châssis renforcé et d'une version modifiée du moteur 3.8 litres de 300 ch de la 964 RSR. Porsche en a construit 1 170, ce qui la rend plus rare que la Carrera 2.7 RS et les 964 RS. Posées plus bas que la 993 standard mais avec essentiellement la même suspension, les 993 RS de 1 290 kg ne peuvent pas rivaliser avec l'agilité de la première RS. Plus chère de 10 000 euros que la 993 C2, elle a été jugée coûteuse à sa sortie, mais aujourd'hui se vend trois à quatre fois plus.





Les 2.7 RS et 2.8 RS qui se vendent aujourd'hui au delà de 300.000 euros, prennent la piste avec aplomb tandis qu'une relativement récente 964 RS se joint à elles.

« La 2.8 RSR Porsche
a gagné à Daytona avant que
l'homologation ne soit terminée »





Alors que certaines RS ont été confinées au stockage, il est rafraîchissant de voir que d'autres continuent d'être utilisées comme prévu en 1973.

500 voitures, avec un mélange de spécifications de légèreté (M471) et de Touring (M472), permettant à la 911 RSR de se qualifier pour le groupe 4 GT Racing. Le département marketing a imaginé le nom de « Carrera 2.7 RS », et la ruée qui a suivi sur ces modèles a été si inattendue que la production a redémarré - et peu se souciaient de savoir que la version Touring pesait 100 kg de plus que les 975 kg de la version homologuée. La demande était toujours insatisfaite lorsque la production a pris fin au printemps 1973, avec un total de 1.590 unités.

La nouvelle Carrera 2.7 RS était légère et agile et avait l'air de ce qu'elle était, avec des ailes arrière évasées pour accueillir des pneus arrière plus larges, des appendices aérodynamiques et

le lettrage Carrera. C'était une voiture de course « clé en main », qui pouvait flirter avec les 240 km/h et couvrir le 0 à 100 en 5,8 secondes. Après une décennie de compétition, la 2.7 RS est tombée en disgrâce et sa cote avec. Dans les années qui ont suivi, les prix sont montés : en 1993, une voiture restaurée pouvait se vendre jusqu'à 60.000 euros. En dix ans, cette somme avait doublé. Aujourd'hui, le prix d'une 2.7 RS peut dépasser 200.000 euros. Un nombre inconnu d'entre elles sont utilisées comme des placements financiers, mais heureusement comme la réunion à Stuttgart l'an dernier l'a prouvé, il y a des propriétaires prêts à utiliser leur 2.7 RS, ce qui s'est avéré encore une fois exact pour le meeting du RS Club de France à Reims.

Un itinéraire inventif de 150 km a emmené un peloton de 60 Porsche à travers les vignobles de la Champagne, les départementales sinueuses offrant un beau défi pour les conducteurs. Le changement de scène (et de temps) de la deuxième journée a vu la visite du vieux circuit GP de Reims, où 50 RS alignées le long des stands ont offert une occasion rare aux photographes. Le spectacle a également attiré 2.000 visiteurs payants, ce qui a permis de recueillir des fonds pour la restauration du site par des bénévoles.

L'itinéraire du RS Club s'est enchaîné par un trajet rapide jusqu'au Circuit des Ecuyers pour une séance de deux heures de piste, où les propriétaires ont pu se faire plaisir sans se soucier des haies ou des tracteurs venant en sens inverse. Un succès de l'avis tous les gens présents, la réunion de l'an prochain est déjà en préparation par Philippe Rostain du RS Club de France. François, qui possède sa superbe RS, châssis 0129 Vert Vipère depuis 30 ans, résume l'expérience RS : « Je suis tombé amoureux de la RS quand je l'ai vue dans l'Automobile Magazine en mai 1973, quand j'avais 20 ans. À la fin des années 1970, elles étaient passées de mode et avaient l'air toutes un peu datées - c'est à ce moment-là que j'ai eu ma RS, la version Touring avec les panneaux minces en acier, l'intérieur de la 2.4 S et sans blackson au châssis. Pourquoi j'aime cette voiture ? Sa ligne est absolument intemporelle et le moteur est fantastique : équilibré, harmonieux, symphonique à mesure que le régime augmente, sans mentionner les freins d'avions. Cette voiture est une chose joyeuse, plein de vie. Je ne connais pas une voiture moderne qui procure un tel plaisir. Il n'y a aucune comparaison possible, même si il y a des voitures bien plus rapides. La RS a une façon unique de rugir, d'accélérer et de freiner - vous pouvez même sentir l'essence. C'est magique ! ».

RS : LES ANNÉES REFROIDIES PAR EAU



996 GT3 RS

Introduite en 1999, la GT3 n'était plus une « légère », remplaçant cela avec un flat-six brillant et un châssis réactif. Une RS plus extrême est apparue en 2003 : 50kg ont été gagnés grâce au capot, aux ailes arrière et à la fenêtre en polycarbonate. Une suspension plus dure a été montée et le moteur développe 400 chevaux.



997 GT3 RS

La version 997 GT3 sortait 415 ch grâce à une augmentation du taux de compression de 12:1. La version RS fait un usage intensif de fibre de carbone et coûtait environ 20 pour cent de plus que la 997 GT3. L'absence de poignées de porte, d'insonorisation lui donne une identité de RS traditionnelle.



997 GT3 RS 4.0

La RS 4.0 litres pèse 1395 kg et délivre 493 ch avec un châssis et une carrosserie étroitement liée aux GT2 RS en sus des performances et des légères modifications de la GT3 RS 3.8, mais avec plus de couple maximal et plus bas en régime. Seules 600 unités ont été construites.



997 GT2 RS

Porsche a également utilisé sa sorcellerie de course sur la GT2 Turbo. Plus légère et puissante que la GT2 standard, elle affiche 620 ch et une pléthore de pièces légères qui commence avec la fibre de carbone visible sur le capot avant, les prises d'air et les rétros.

Notre sélection des Rennsport classiques vues au rassemblement



LA PRE-SERIES 2.7 RS

Uwe Kurzenberger du RS club allemand possède cette RS « bleu acrylique effet diamant », la deuxième des quatre 2.7 de pré-production assemblées en 1972. Cette RS dispose de plusieurs caractéristiques inhabituelles : les ailes larges, pour accueillir de plus gros pneus en 185/70 que la 2.4, sont faites à la main, et les pare-chocs avant et arrière sont en acier plutôt qu'en fibre de verre. Les capots avant et moteur sont en aluminium, et cette 911 a servi de voiture de développement pour Weissach corps avant de disparaître à la fin des années 1970. Elle a été retrouvée chez un concessionnaire à Stuttgart en 1999, et quoique équipée d'un toit ouvrant, il a été démontré qu'elle avait le châssis 0013 et donc celui d'une RS. Sa restauration a été achevée en 2004, et cette pré-série RS originale est maintenant bien connue en Allemagne.

2.7 RS

Numéro châssis : 9113600013

Moteur

Cylindrée : 2.687 cc alésage et course : 90x70.4 cr: 10,3:1

Puissance :

210 ch à 6300 tr/min
et 254 N.m à 5,100 tr/min

Transmission : cinq vitesses

Roues et pneus

Avant : 15x6 pouces; 185x70
Arrière : 15x7 pouces; 215x60

Dimensions

Poids : 1.040 kg environ

Résultats

0-100 km/h : 5,8 secondes
Vitesse maximale : 240 km/h



La trappe d'huile donne une indication des origines pré-production de la 911 de Uwe Kurzenberger.



LA RSR PERDUE & RETROUVÉE

Une 2.8 RSR compétition-client, achetée par l'équipe mexicaine Bolanos et engagée régulièrement à Sebring et Daytona et d'autres grandes courses d'endurance américaines (terminant septième lors des 24 Heures de Daytona en 1980). Dans les années quatre-vingt, Bolanos a vendu la RSR et elle a tourné jusqu'en 1989, avec un moteur de 935. En 1992, la voiture de course à la retraite est allée en Californie, où elle a été restaurée et acquise en 2004 par son propriétaire actuel, Frank Hendrickx. Collectionneur assidu de 911, Frank était constamment à la recherche du moteur d'origine de la 2.8, n° 3.601.099, qui a finalement été localisé en Floride en 2007, où un spécialiste Porsche qui l'avait acquis comme acompte pour un autre projet a réalisé que c'était un rare bloc 2.8 et l'a remis en état d'origine. Frank dit : « C'était un don de Dieu : j'ai enfin pu faire correspondre le moteur au châssis de la RSR. Les contes de fées sont parfois vrais ! ».

2.8 RSR

Numéro châssis : 360001099

Moteur

Cylindrée : 2.808 cc alésage et course: 92x74.4 cr: 10,3:1

Puissance :

308 ch à 8000 tr/min,
254 N.m à 6300 tr/min

Transmission : cinq vitesses, les rapports varient selon le circuit

Roues

Avant : 9 pouces
Arrière : 11 pouces, 15 pouces en magnésium avec écrou central

Dimensions

Poids : 900 kg

Résultats

0-100 km/h : 5,8 secondes
Vitesse maximale : environ 290 km/h



LA RSH

Equipée du flat-six standard de 2.687 cc la RSH était l'un des 17 modèles de base allégé au maximum pour l'homologation à 900 kg. Elles avaient une grande variété de détails différents, dont certains seraient normalisés pour la production de la RS 2.7 M471 Lightweight. Après avoir servi de prototype, puis pour l'homologation CSI (Commission Sportive Internationale), elle a été réintroduite dans les rangs des modèles de production avec le châssis n° 911 360 0909. Chez un propriétaire privé, cette RSH est la seule RSH connue en France.



27 RSH

Numéro châssis :
9113600909

Moteur
Cylindrée : 2.687 cc alésage et course : 90x70.4 cr: 10,31
Puissance :
210 ch à 6300 tr/min
et 254 N.m à 5.100 tr/min
Transmission : cinq vitesses

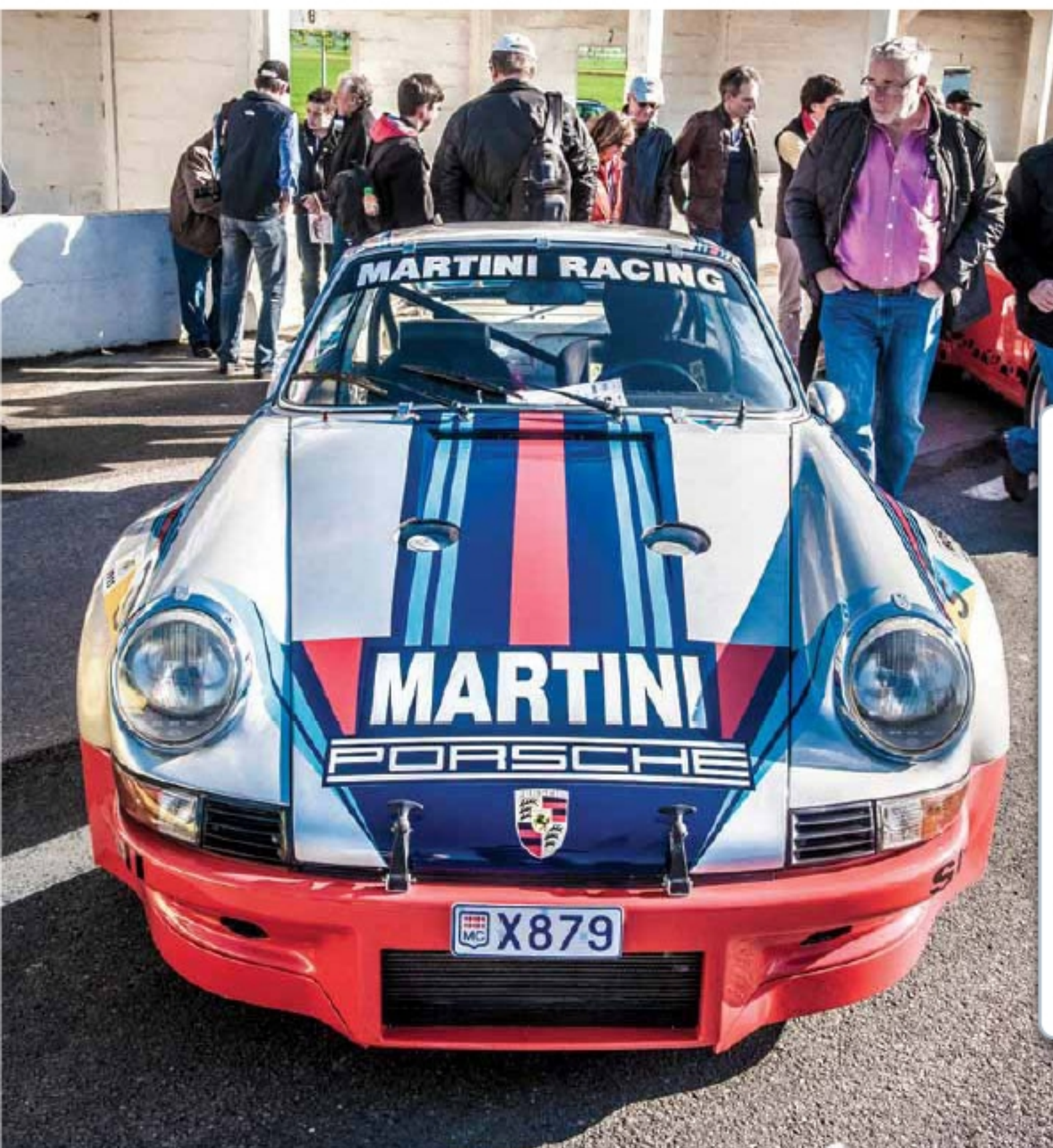
Roues et pneus
Avant : 15x6 pouces; 185x70
Arrière : 15x7 pouces; 215x60

Dimensions
Poids : 900 kg environ

Résultats
0-100 km/h : 5,8 secondes
Vitesse maximale : 240 km/h



La RSH jouit d'une grande légèreté et est l'une des plus rares RS.



LE MANS RSR

Une 2.8 RSR prototype, arrivée quatrième au Mans en 1973 et cinquième à Spa et au Nürburgring a un aileron large à la place de la « queue de canard ». C'est l'une des huit 2.8 RSR construites par Weissach en 1973, et elle a été conduite principalement cette année-là par Gils van Lennep. Repeinte aux couleurs de Martini en Octobre 1973 et classée comme un prototype M471 afin de ne pas être en concurrence directe avec la RSR client M491, elle a terminé septième dans les Six Heures de Glen. Stockée chez un particulier de 1977 à 2012, cette RSR est une autre authentique voiture d'usine. La RSR partage de nombreuses pièces avec la 917, même si les sièges sont spécifiques à cette voiture, et ce concept a servi de base aux 934 et 935.

2.8 RSR

Numéro châssis : 9113600686

Moteur
Cylindrée : 2.808 cc alésage et course : 92x74.4 cr: 10,31
Puissance :
308 ch à 8000 tr/min,
254 N.m à 6300 tr/min
Transmission : cinq vitesses, les rapports varient selon le circuit

Roues
Avant : 9 pouces
Arrière : 11 pouces, 15 pouces en magnésium avec écrou central

Dimensions
Poids : 1050 kg

Résultats
0-100 km/h : 5,8 secondes
Vitesse max : environ 290 km/h



Malheureusement, le moteur ici n'a pas vu trop d'action au cours des 35 dernières années.

« La RS a une façon unique
de rugir, d'accélérer
et de freiner,
c'est magique ! »



RSR « LES CHARLOTS »

Livrée à un client suisse en Mars 1973, c'est une autre M491 2.8 avec un historique de compétition qui comprend une 8^{ème} place dans la dernière Targa Florio (1973) et une 5^{ème} au Mans en 1974 et 1975, même si elle n'a pas réussi à terminer lors de sa dernière sortie dans la Sarthe en 1976. Avec une variété de propriétaires européens, la RSR est restée dans une collection pendant 20 ans jusqu'en 2012, lorsque son propriétaire actuel français l'a acquise. Elle a été restaurée dans ses couleurs originales des Charlots. La Charlots 2.8 a couru au Tour de France Auto en 1973 lorsque le groupe était à son apogée, et a fait semblant de tomber en panne d'essence dans l'étape finale de l'événement sur la Promenade des Anglais à Nice pour que son équipage puisse la pousser à la main sur la ligne d'arrivée ! Retournée à sa livrée d'origine des Charlots, la 2.8 a participé à l'édition 2012 du Tour Auto, mais cette fois, il n'y avait pas de truc de showbiz à l'arrivée !



Les précédents occupants de cette RSR étaient Les Charlots, le groupe des Seventies.



2.8 RSR

Numéro châssis :
360000960

Moteur
Cylindrée : 2.808 cc alésage et course: 92x74.4 cr: 10,3:1
Puissance :
308 ch à 8000 tr/min,
254 N.m à 6300 tr/min
Transmission : cinq vitesses, les rapports varient selon le circuit

Roues
Avant : 9 pouces
Arrière : 11 pouces, 15 pouces en magnésium avec écrou central

Dimensions
Poids : 900 kg

Résultats
0-100 km/h : 5,8 secondes
Vitesse maximale :
environ 290 km/h

LA RS «EVOLUTION»

Livrée en Mars 1973 à un client privé français qui lui a ajouté des vitres électriques, cette M 472 RS «Evolution» appartient à Philippe Rostain depuis 1984. Elle avait 105.000 km au compteur, il a depuis ajouté 100.000 km. L'Evolution était un développement de la 2.7 RS Touring par le tuner français, «Le Sorcier» Louis Meznarie, dont les préparations de 911 pour les conducteurs comme Jürgen Barth, Guy Fréquelin et Gérard Larrousse sont entrées dans la légende. L'Evolution, allégée et améliorée avec des pièces du catalogue Porsche est

fondamentalement une 2.7 RS Touring équipée de pistons, arbres à cames et freins de RSR. Philippe Rostain, dont la M 472 a une patine bien usée, explique: «La philosophie de la Touring c'est une RS avec une vocation plus de route que de piste. Au fil des années, j'ai suivi les conseils de Meznarie en termes d'amélioration, montant uniquement des pièces Porsche homologuées pour améliorer les performances comme les arbres à cames RS SC, sans compromettre le niveau de confort d'origine de la RS Touring».



2.8 RS

Numéro châssis :
360000960

Moteur
Cylindrée : 2.808 cc alésage et course: 92x74.4 cr: 10,3:1
Puissance :
240 ch à 6300 tr/min,
265 N.m à 6300 tr/min
Transmission : cinq vitesses

Roues
Roues avant : 15x7 pouces, 185x70
Arrière : 15x8 pouces, 185x70

Freins
RSR 2.8 à 4 pistons

Dimensions
Poids : 900 kg

Résultats
jamais mesurés



Philippe Rostain a apprécié 100.000 km de conduite heureuse depuis près de 20 ans.



997 TURBO S



La carrosserie Turbo plus large aide les prises d'air dans les ailes arrière à alimenter les intercoolers en air frais.



Les freins céramiques jaunes offrent une phénoménale puissance de freinage qui inspire confiance.

“
LA TURBO A
TOUJOURS ÉTÉ
AU SOMMET
DE LA GAMME 911
”

La 996 Turbo S avait estomaqué les journalistes mais la 997 l'a rendu instantanément obsolète. Total 911 revient sur le modèle qui a tant marqué les esprits.

Par Kieron Fennelly - Photos Jonny Gawler

Spécifications

997 Turbo S

(2010)

Moteur

Cylindrée : flat-six 3.821cc
double turbo refroidi par eau

Compression : 9,8:1

Puissance max :
530 ch à 6.750 tr/mn

Couple maximum : 700N.m
entre 1.900 & 5.000 tr/mn

Transmission : Intégrale
Porsche double embrayage

Suspension

Devant : unité MacPherson

Arrière : Multi bras avec
ressorts

Roues & pneus

Avant : 8.5 x 19 / 235 x 35

Arrière : 11 x 19 / 305 x 30

Dimensions

Longueur : 4435mm

Largeur : 1808mm

Poids : 1.585 kg

Performances

0-100km/h : 3.3 secondes,

0-200 km/h : 10.8
secondes

Vitesse max : 312 km/h



Le spoiler arrange l'aérodynamisme et donne de l'air aux freins.

Depuis son introduction en 1975, la Turbo a toujours été la reine de la gamme 911, mais récemment les malins du marketing de Porsche ont réalisé que si une niche «S» avait du succès pour la Carrera et d'autres modèles de Porsche, alors logiquement une Turbo version «S» plus puissante devrait pouvoir couronner la gamme Turbo. «Ayant le choix, les clients prendront toujours prendre la voiture plus rapide», explique August Achleitner, qui a dirigé l'équipe d'ingénierie de la 997 Turbo. Il se base sur l'expérience de la 997, qui a démontré que la Carrera 3.8 S s'est vendue trois fois mieux que la Carrera 3.4. Et il est bien connu que dans l'industrie automobile, plus un modèle de production est spécifique, plus le fabricant fait de marge.

Tout comme la 996 a donné un coup de jeune à la 911, la Turbo sortie en 2001 a fait de même pour le modèle compressé, et la 996T a bientôt gagné

la réputation enviable d'être la supercar la plus accessible et utilisable sur le marché. Dès le début, Porsche a toujours distingué sa Turbo des autres 911 par des hanches larges et des appendices aérodynamiques. La 996 Turbo a été la première, cependant, à être accusée d'être un peu fade. Avec ses jupes latérales, ses ailes et ses spoilers, elle se remarque certainement mais pour certains, elle ne semble pas suffisamment spéciale pour son prix en Grande-Bretagne de plus de 105.000 euros. En arrivant en 2004, la 996S a gagné des fonds de compteurs et des inscriptions blanches sur les bas de caisse, mais à ce stade Porsche se préparant à introduire la 997, les changements ont été limités. Bien que le 997 était essentiellement une refonte de la 996, Porsche a évidemment pris à cœur les critiques de sa première 911 refroidie par eau, car le nouveau modèle avait emprunté à la très admirée 993, notamment son avant. Ainsi, lorsque la Turbo est arrivée peu de temps après, c'était, comme

prévu, un concept nettement plus intéressant, avec un certain nombre de changements pour le faire apparaître plus agressif. Les ailes arrière sont plus larges de 22 mm et les profils aérodynamiques ont été revus, l'arrière intégrant de nouvelles sorties d'échappement tandis qu'une barre horizontale à l'avant contient les LEDs maintenant obligatoires et crée des appuis en redirigeant les flux d'air. Les roues à cinq rayons chromés ostentatoires ont eu moins de succès et, selon certaines personnes, seraient plus appropriées sur la machine d'un rappeur gangster.

L'intérieur de la 997 était de bien meilleure qualité que celui de la 996, et cela n'est nulle part mieux exprimé que dans l'habitacle de la Turbo S, qui a ses propres sièges sport en cuir deux tons luxueux et des rappels 'Turbo' dans les instruments et sur les seuils de porte. La S a également vu l'introduction pour la première fois d'un Cabriolet S, à 8.500 euros plus cher que le Coupé.

TURBO TIMELINE

1974

La première 911 Turbo est révélée au public, avec un moteur de 260 ch de 3.0-litre et un alleron devenue légendaire.

1977

La première augmentation de performances a été réalisée en 1977 avec la 911 3.3 Turbo de 300 ch Intercooler.

1990

Les clients pouvaient désormais commander la 964 Turbo, qui emportait un 3.3-litre gonflé de 930.

1992

La 964 Turbo a été upgradée avec un moteur plus puissant de 3.6 litres.

1995

La 993 Turbo a eu un moteur bi-turbo, ce qui réduit le turbo lag.

2001

Le premier moteur Turbo refroidi à eau Turbo est arrivé avec la 996.

2006

La 997 Turbo arrive avec un moteur de 500 ch. Un lifting et une mise à jour mécanique viendront en suite.

2009

La Turbo S de 526 ch sort en carrosserie redessinée de 997.

FOI DE SPÉCIALISTE

« Les modèles 997 Turbo S ont été construits en petit nombre et ont quitté l'usine avec un profil très typé : une grande puissance combinée à une boîte de vitesses PDK qui en font des voitures quotidiennes idéales ou des voitures spéciales pour le week-end. Comme avec tous les modèles de petite production de l'usine, les acheteurs doivent s'attendre à un prix plus élevé que pour un modèle ordinaire. Attention aux voitures qui ont fait de la piste ou qui ont des freins en céramique endommagés, car ils coûtent une fortune à remplacer. »

— Darren Anderson, RPM Technik





L'ailleron bi-plan s'élève
aux vitesses supérieures
à 90 km/h et se rétracte
à nouveau à 60 km/h.



“

LE « PLUS HAUT NIVEAU DE TECHNOLOGIE DE GROUPE PROPULSEUR QUE PORSCHE A À OFFRIR » ALLIE LES PERFORMANCES À UN INCROYABLE RAFFINEMENT.

”

Fait intéressant, il n'y avait pas de version «S» à la sortie de la 997 Turbo. Porsche a attendu jusqu'à l'arrivée du moteur Gen2 avant de présenter la variante S de la Turbo. Ce nouveau moteur représente peut-être l'étape la plus importante dans l'histoire de la Turbo, car le célèbre moteur Mezger, dont les versions avaient alimenté le Turbo depuis 34 ans, a été remplacé par la toute nouvelle unité à injection directe de Porsche. Ce fut un développement majeur ; l'injection directe, à l'origine utilisée sur les diesels, gicle le carburant directement dans les cylindres à très haute pression, éliminant les pertes et augmentant l'efficacité tout en permettant un meilleur contrôle du mélange, qui à son tour améliore la puissance et l'économie. C'est une avancée significative sur l'injection traditionnelle, qui mélange le carburant et l'air dans le collecteur avant qu'il ne soit aspiré dans

les chambres de combustion. Après le lancement de la 997 Turbo Gen2 en Septembre 2009, Porsche dévoilera finalement la 997 Turbo S au Salon de Genève 2010. Comme pour les 993 et 996 modèles Turbo S, elle offre plus de puissance et de couple que la Turbo de 'base' avec 526 ch au lieu de 500 ch et un couple 700 N.m au lieu de 650N.m. Porsche affichera également un gain de 0,4 secondes de 0 à 100. Connues pour leurs déclenchements de turbo à mi-virage et une perte aussi soudaine d'adhésion, les premières 911 Turbo avaient quelque chose d'une réputation des voitures d'experts – qui convenait à l'époque. Mais les temps et les goûts changent, et à la fin des années 1990, les doubles turbocompresseurs ont été utilisés pour une puissance plus maîtrisée et la transmission à quatre roues motrices a complètement changé la nature de la bête. Le nouveau siècle a vu l'introduction de mesures



Le Pack Sport Chrono Turbo est de série sur tous les modèles Turbo S et comprend un chronomètre analogique au centre du tableau de bord et un affichage numérique des sélections «Sport» et «Sport Plus» qui s'allument sur le volant pour informer le conducteur du mode de conduite sélectionné.



UN CHOIX AUTOMATIQUE

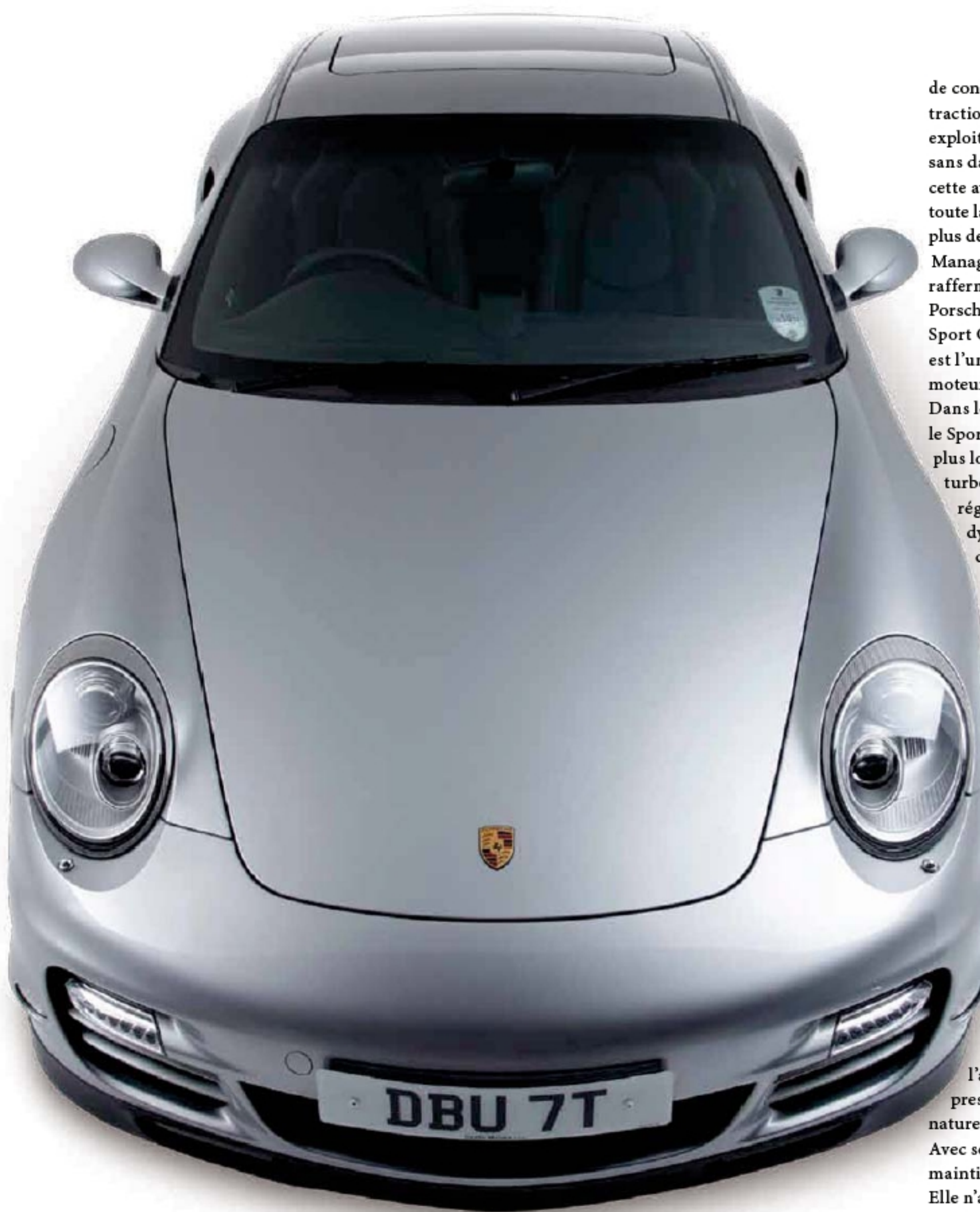
L'un des raffinements de la 996 Turbo était la version Tiptronic - une option importante sur une telle GT sophistiquée et dont l'absence sur les Turbos antérieures a dû faire perdre des ventes. Cependant, en 2000, Porsche était à juste titre convaincu que la Tiptronic pourrait faire face au couple de la Turbo, et les deux se sont avérés faire une paire particulièrement réussie. La technologie évolue cependant, et la 997 Turbo automatique a la boîte PDK, qui offre les mêmes niveaux de raffinement que la Tiptronic et qui est plus rapide que la boîte manuelle six vitesses. La 997 Turbo S est la première 911 à être offerte sans option manuelle. Porsche ayant déclaré que la majorité des ventes viendrait de la version PDK, ce n'était pas la peine de mettre à jour la boîte manuelle six vitesses pour supporter le couple de 700 N.m de la nouvelle S.



La boîte PDK est montée en série sur la 997 Turbo S.



L'habitacle est généreux dans la Turbo S qui dispose de coutures apparentes sur les sièges, les panneaux de porte et le tableau de bord.



de contrôle électroniques, notamment le contrôle de traction et le Porsche Stability Management, pour exploiter les immenses performances de la Turbo sans danger. La venue de la 997 Turbo a poussé cette avance plus loin, et la Turbo S de 2010 porte toute la panoplie des gardiens électroniques. En plus des PSM et PASM (Porsche Active Suspension Management, qui réduit la suspension de 20 mm et raffermi l'amortissement), la Turbo S dispose du Porsche Torque Vectoring, ainsi que du populaire Sport Chrono. De toutes les options, le Sport Chrono est l'une des plus utiles : son bouton modifie la carte moteur pour donner une réponse plus agressive. Dans le cas de la Turbo S équipée de la boîte PDK, le Sport Chrono conserve les rapports inférieurs plus longtemps et contrôle la suralimentation du turbo. Il contrôle également les supports de moteur réglables : nouvellement développés, les supports dynamiques des moteurs Porsche sont remplis de liquide à la place des supports caoutchouc. Ils sont souples mais ils durcissent quand ils sont commandés par le Sport Chrono pour améliorer la stabilité dans les virages. Le PTV fonctionne en freinant la roue arrière intérieure (une intervention mandatée par le PSM), et l'effet de vectorisation de couple fait tourner la voiture dans les virages, ce qui est particulièrement rassurant sur les surfaces mouillées et, selon les mots des ingénieurs de développement Porsche, transforme la 911 « *en voiture à moteur central* ». Avec le bouton Sport Chrono en marche et soutenue par le LSD qui permet une réponse rapide de l'accélérateur, la Turbo S peut être conduite dans des virages à une vitesse autrefois considérée comme physiquement impossible. Les roues de 19 pouces peuvent réduire la qualité de confort en mode Sport complet, mais c'est un petit prix à payer. En effet, l'agilité de la Turbo S a été décrite comme presque celle d'une GT3- sans l'intensité et la nature exigeante de cette dernière.

Avec son moteur Gen2 redessiné, la 997 Turbo S maintient la tradition de performance des 911 Turbo. Elle n'atteint pas tout à fait les 200 mph (une barrière symbolique), et si sa cousine plus légère et autrement plus austère, la 997 GT2, la bat d'une dizaine de km/h, le départ arrêté de la Turbo S sera toujours plus rapide à 100 km/h parce que, comme les chiffres de Porsche le montrent, la transmission PDK peut changer de rapports plus vite que n'importe quel pilote avec un embrayage manuel. La transmission Tiptronic est particulièrement bien adaptée à la 996 Turbo, et bien que la 997 Turbo est tenue d'offrir une conduite plus précise, il semble que l'automatisation intelligente est inévitable avec ce genre de performances, en particulier compte tenu de la façon dont la transmission fonctionne en conjonction avec les systèmes de contrôle dynamiques de la voiture. Le couplage du double embrayage avec 526 chevaux et 700 N.m de la Turbo S illustre le cas avec aplomb et brio. Le « *plus haut niveau de technologie de groupe propulseur que Porsche a à offrir* » allie

CONSEILS D'ACHAT

Le moteur Gen2, introduit en 2008 et turbocompressé un an plus tard, a pris un meilleur départ que le premier moteur refroidi à eau de Porsche. L'unité Gen2 est plus légère et plus rigide et possède 40% de pièces en moins : en quatre ans, il a acquis une réputation de bonne conception. Étant donné que le modèle Turbo S a moins de cinq ans, les exemplaires d'occasion sont probablement dans les Centres officiels. Cependant, malgré la rigueur de l'inspection des voitures d'occasion par Porsche, il y a quelques points à garder à l'esprit.

- **Accidents** : Compte tenu de l'énorme puissance attribuée au Turbo S, vérifiez les possibles dommages dus à des accidents.
- **Alignement** : vérifiez la géométrie du train. Les routes sont de plus en plus grêlées de trous et les différentes autorités ne seront promptes pas à réparer avant une profondeur de 40mm.
- **Allumage** : Il y a une faiblesse (rare) dans les bobines d'allumage. Voyez si le Centre Officiel Porsche les remplace dans le cadre de la vente, la garantie ne couvrant pas les consommables.
- **Prix** : Le prix de la Turbo S est élevé pour le moment, mais la valeur diminue de dix pour cent lorsqu'un nouveau modèle est lancé. Faut-il attendre ?
- **Expérience Porsche** : Avez-vous vraiment besoin d'une Turbo S ? Aller chez Porsche et essayer la Turbo ou la nouvelle 991 Carrera S sur piste. Vous pourriez être surpris !

La turbine à géométrie variable utilise des vannes dans le turbo qui dirigent les flux vers les ailettes apportant une pression supérieure dans toutes les plages de régime.

POSSÉDER UNE 997 TURBO S

- Prix (Janvier 2013) : 175.000 euros le Coupé, 190.000 euros le Cabriolet
- Nombre vendues au Royaume-Uni (2011-13): 350 (Coupé et Cabriolet)
- Les intervalles d'entretien : deux ans / 30.000 km
- Les frais d'entretien minimum : 650 euros
- Les frais d'entretien maximum : 1.500 euros (Y compris les bougies d'allumage).



les performances et un incroyable raffinement. L'adhérence sur sol sec est phénoménale, et la S accélère avec le contrôle et la trajectoire d'une fusée. En monte standard, les freins PCCB en céramique Porsche et les étriers en aluminium à six pistons à l'avant et quatre derrière sont adaptés aux performances de la Turbo S. Ils offrent une durée de vie qui devrait se prolonger par-delà plusieurs entretiens de service, et permettront de surmonter les plaintes des propriétaires de 997 dont les garnitures de freins conventionnels se voient user par le PTV. #

« J'EN AI UNE »

« J'ai acheté ma Turbo S avec seulement 1000 kms au compteur, et jusqu'à présent, elle s'est avérée être quasi irréprochable. Deux choses dominent : la façon dont elle avance, et celle avec laquelle elle s'arrête - c'est une machine qui bouffe la route. Les changements de vitesse instantanés de la PDK donnent une monumentale accélération ininterrompue, et les freins céramiques offrent une

phénoménale puissance de freinage qui inspire confiance. Sur la route, peu de voitures peuvent lui tenir tête.

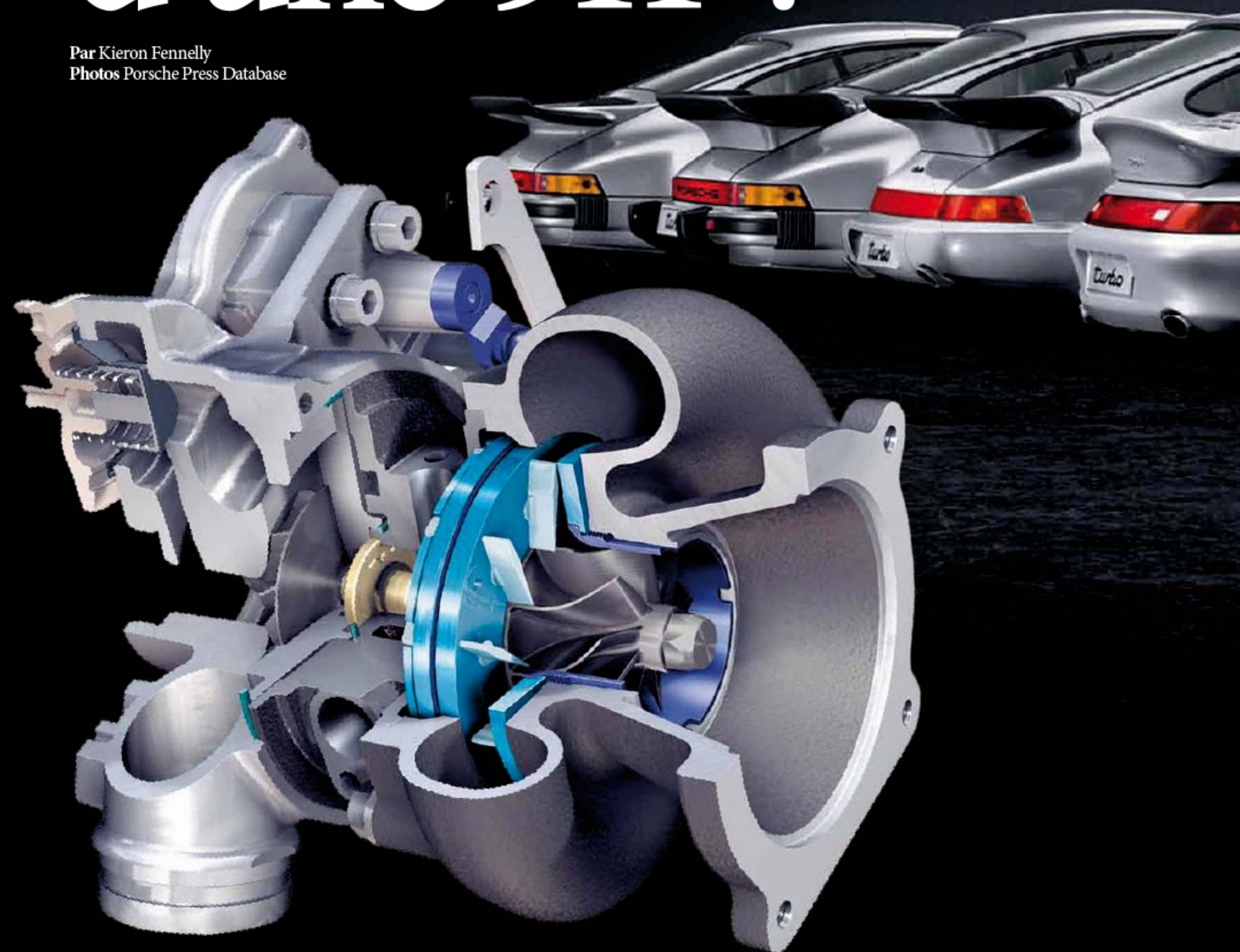
La Turbo S est un animal complètement différent de la fébrile 996 GT3 que j'avais précédemment. Confortable quand vous voulez qu'elle le soit (le bruit des pneus et une mauvaise acoustique gâchent le raffinement total), mais une bête hargneuse quand l'envie vous en prend.

Damian Butt



Comment marche le turbo d'une 911 ?

Par Kieron Fennelly
Photos Porsche Press Database



Total 911 se penche sur les raisons qui ont conduit Porsche à utiliser la turbocompression en adaptant la technologie de son flat-twelve de 1100 ch - le vainqueur de la Can Am en 1972 et 1973 - à l'actuelle 991.



En étant le premier constructeur à commercialiser une voiture Turbo grand public vraiment réussie, Porsche a changé, du jour au lendemain, son image de spécialiste de voiture de sport haut de gamme à celle de fabricant de « Supercar » accessible. Voyez ici comment l'entreprise a adapté le flat-six aux exigences de l'induction forcée.

Brève histoire de la turbocompression

Dans sa plus simple expression, la turbocompression consiste à utiliser l'énergie non dépensée des gaz d'échappement pour conduire plus d'air dans le moteur et ainsi augmenter la puissance. Le principe a été breveté dès 1905, mais jusqu'à la Deuxième Guerre Mondiale, la

suralimentation par turbocompression était largement confinée aux gros moteurs diesel marins. Durant cette guerre, l'usage de turbos dans les moteurs d'avions a provoqué des avancées majeures en métallurgie et a introduit la possibilité de suralimentation pour les moteurs à essence de voitures. General Motors est généralement reconnu pour avoir été le premier à appliquer cette technologie dans ses Oldsmobile Cutlass et Chevrolet Corvair de 1962. La Corvair représente une tentative sérieuse de GM pour contrer les ventes de voitures européennes importées. Fortement influencée par le succès de VW en Amérique, elle a un six cylindres à plat monté à l'arrière. Une version sportive, la Corvair Monza Spyder, utilise un turbocompresseur et produit 180 ch dans sa dernière version de 2.7 litres. Pourtant, les ventes se sont avérées désastreuses, les deux modèles

turbo ayant, de plus, souffert de problèmes de fiabilité et d'une consommation très élevée d'essence. Avec le contrôle des émissions à l'horizon et l'impérieuse nécessité de respecter la réglementation imminente, GM n'a effectué aucun développement ultérieur sur les turbos, et les deux modèles ont disparu des gammes.

En Europe, dans les années 1960, la suralimentation a progressivement équipé les moteurs diesel des poids lourds, mais il a fallu attendre 1973 pour que BMW présente une version turbo de son coupé 2002, un modèle à essence. Seules 1.500 ont été construites cependant, et lorsque BMW n'a pas poursuivi le développement du nouveau modèle turbo, il est devenu clair que leur but principal avait été l'homologation d'une Turbo 2002 pour les courses de voitures de production.



Zuffenhausen et les turbocompresseurs

Pour Ferry Porsche, la course donne aux Porsche leur image et leur caractère. Il a fallu deux décennies de tentatives avant d'y arriver, mais en 1969, en partie grâce au simple expédient consistant à placer deux flat-six en ligne, Zuffenhausen a créé l'incroyablement puissante 917, une voiture de course de sport tellement plus rapide que toutes ses concurrentes. Après deux saisons de domination écrasante, les autorités introduisirent une limite de 3.0 litres de cylindrée pour y mettre un terme. Après avoir développé la 917, Porsche a cherché d'autres courses, se tournant finalement vers le championnat 917 en Amérique du Nord, qui avait moins de restrictions. Cette série était dominée par des V8 tonitruants à aspiration de 7 à 8.0 litres et produisant 700 ch. Hans Mezger, qui a rejoint Porsche en 1956 et est connu pour avoir développé le moteur 911, avant de devenir un des ingénieurs de course de haut niveau, a décrit comment lui et ses collègues ont étudié un moteur flat-16 cylindres pour obtenir des niveaux de puissance CanAm. Bien que le moteur ait bien fonctionné au banc, son grand poids affectait le comportement de la 917. Dans le même temps, l'ingénieur Suisse Michael May avait turbocompressé une Ford Capri. Mezger et d'autres de chez Porsche l'ont essayé et ont été moins impressionnés par sa facilité de conduite que par le potentiel du turbo. Il explique aujourd'hui :

« Nous savions que si nous allions turbocharger un moteur, nous aurions à le faire de façon très différente. A l'époque, turbo égalait puissance – et rien d'autre. Nous avons commencé à tester certaines de nos propres idées et très bientôt nous avons pensé qu'il faudrait utiliser les gaz différemment. A l'époque tout le monde utilisait [en course] d'énormes turbines sur le côté échappement. »

Mais dès que l'accélérateur était relâché, la turbine ralentissait. Le temps qu'il fallait pour ensuite accélérer à la vitesse de fonctionnement de 80.000 à 100.000 tours par minute lorsque le papillon était ouvert à nouveau, causait le retard crucial dans la réponse à l'accélérateur connu sous le nom de « turbo lag ». Au milieu des années 1960, Mezger a remarqué que les conducteurs des turbo Offenhausers à Indianapolis gardaient littéralement le pied sur l'accélérateur et freinaient avec le pied gauche pour maintenir les turbines en régime. Cette technique douteuse pouvait réussir sur une piste ovale à 240 km/h, mais elle était évidemment inutilisable sur la route. Après beaucoup d'expérimentation, Porsche a conçu un système pour maîtriser la pression des gaz d'échappement en acheminant le flux des gaz indésirables autour plutôt que par le turbocompresseur et en contrôlant la pression de suralimentation par une vanne, qui est désormais connue sous le nom « soupape de décharge ». Le résultat, quoique nécessitant du développement par le pilote et ingénieur américain Mark Donohue, est la version boostée du célèbre flat-12 Porsche de 1100 ch, qui a remporté le championnat CanAm en 1972 et 1973 avant d'être bannie, elle aussi.



« Nous savions qu'il fallait faire les choses autrement. »



La 12 cylindres à plat emmenée par Mark Donohue, qui a remporté le championnat CanAm de 1972 et la VW Porsche 914/6 de 1969 (à droite).



Genèse de la 911 Turbo

Il est souvent assumé que la 911 Turbo est l'évolution directe des succès de Porsche en CanAm, et même si la course avait fait de Porsche un expert reconnu en turbo, ce n'est pas exact. En fait, la société avait déjà turbocompressé une paire de 914/6 en 1969, et même si celles-ci avaient tourné de manière adéquate, Porsche a pensé qu'il était prématuré de commercialiser une voiture de production avec un turbo. Cette attitude prévalait encore en 1972 et 1973, mais le nouveau directeur général de Porsche, Ernst Fuhrmann avait d'autres idées. Emballé par la domination de Porsche en CanAm et consterné par le manque de compétitivité croissante de la 911 sur les circuits de courses européennes, il a exhorté ses ingénieurs à construire une 911 Turbo. Compresser la 911 serait un moyen rapide et relativement simple d'obtenir beaucoup plus de puissance et de performance du flat-six, qui avec une capacité de 3.0 litres avait apparemment atteint ses limites dimensionnelles. 400 voitures devaient être construites afin d'homologuer la 911 gonflée, ce qui, pour une entreprise avec des ressources limitées, représentait un niveau de risque proche de l'acte de foi. Avec les spécifications recommandées par le département marketing de Porsche, la Turbo coûterait vraiment cher (pas moins de deux fois le prix de la Carrera 2.7, en fait). Fuhrmann a plaidé avec conviction en faveur de la 911 turbo face au directeur financier Heinz Branitzki de Porsche, qui aurait dit : « Si nous ne sommes pas en mesure de vendre un tel produit superbe, alors nous devrions sortir du business des voitures de sports ».

En sa faveur, la 911 turbo offrait un niveau GT de raffinement, le turbo agissant efficacement comme

un silencieux et éliminant une grande partie du bruit du flat-six. Mais la création de ce que Karl Ludvigsen a appelé « *un chef-d'œuvre d'emballage astucieux* » exigeait beaucoup d'ingéniosité. Les ingénieurs Herbert Amperer et Heinz Dorsch ont choisi le moteur de 3.0 litres de la 3.0 RS (une cylindrée pas encore disponible dans la 911 normale avant 1976) car il offre une meilleure réponse à faible régime que le 2.7 et masque plus efficacement la transition entre un fonctionnement non-turbo et turbo quand vient le kick. Leur principale préoccupation n'était pas la puissance maxi mais les performances équilibrées, l'agrément de conduite et une voiture qui serait fiable comme une Porsche.

Après avoir vu comment les moteurs de course supportaient la chaleur et le stress supplémentaire dus à la suralimentation, les ingénieurs étaient certains que le flat-six tolérerait le turbo, et que seules des modifications mineures seraient nécessaires. Donc, l'alésage et la course n'ont pas été modifiés, pas plus que le carter en aluminium du 3.0 l, mais de nouveaux cylindres chemisés au Nikasil avec des ailettes plus profondes et des parois plus épaisses anticipaient la plus grande chaleur générée par l'induction forcée. Des pistons spéciaux ont été utilisés pour abaisser le taux de compression et éviter ainsi la détonation sous la forme d'un front de flamme prématuré induit par la chaleur. Les soupapes d'admission ont été rétrécies de 43 mm à 32 mm pour conserver du couple dans la plage de régime inférieure, et les soupapes d'échappement sont refroidies au sodium. En direct de la course, on trouve des arbres à cames sur quatre paliers (au lieu de trois habituellement), et le nouveau système K-Jetronic de Bosch.

Soucieux de protéger le moteur, la philosophie

de Porsche était d'atteindre la puissance maximale à relativement bas régime - 5500 tours par minute, en utilisant un boost relativement élevé de 0,8 bar. Un coupe-circuit sur le carburant empêchait les sursrégimes si la soupape de décharge venait à se bloquer. Près de 300 ch étaient produits au banc, mais Porsche a baissé ce chiffre à 260 ch, moins pour protéger le moteur que pour les conducteurs qui ne connaissent pas le « *coup de pied* » brutal de la suralimentation. Sous cette forme, le couple maximal de 344 N.m arrivait à 4000 tr/mn. Mezger affirme que la société savait déjà qu'un kick plus progressif pouvait être obtenu en utilisant deux turbines, mais il n'y avait pas de place pour monter une seconde unité : « *Nous étions toujours en train de demander aux fabricants de concevoir des petits turbos* », se souvient-il. Même avec un seul turbo KKK, le couple a été jugé trop important pour la boîte de vitesses 915, et Porsche a construit une boîte turbo à quatre rapports, affirmant qu'il y avait un couple suffisant pour ne pas nécessiter cinq vitesses - un point discutable. Il faut attendre 1989 pour que Porsche livre sa turbo avec une boîte Getrag à cinq vitesses.

La 911 Turbo avait toutes les options, y compris l'air conditionné. Combiné avec la plomberie d'un turbo KKK, qui avait même son propre refroidisseur d'huile, tout cela remplissait étonnamment le compartiment moteur, mais cela importait peu à en juger par la réaction de la presse lors du lancement en 1974 : « *La plus belle machine automobile que vous pourriez acheter* », a déclaré le magazine *Motor*. Si la direction avait été inquiète au sujet des ventes de 930, en mai 1976, Porsche remettait des clés de la millième voiture quand l'objectif avait été de 500. Un an plus tard, mille autres avaient été vendues.



« La conception
de base de
la Turbo a fait ses preuves. »

CI-dessous : moteur biturbo de 3.6 litres et 473 ch.

Les évolutions techniques de la 911 Turbo

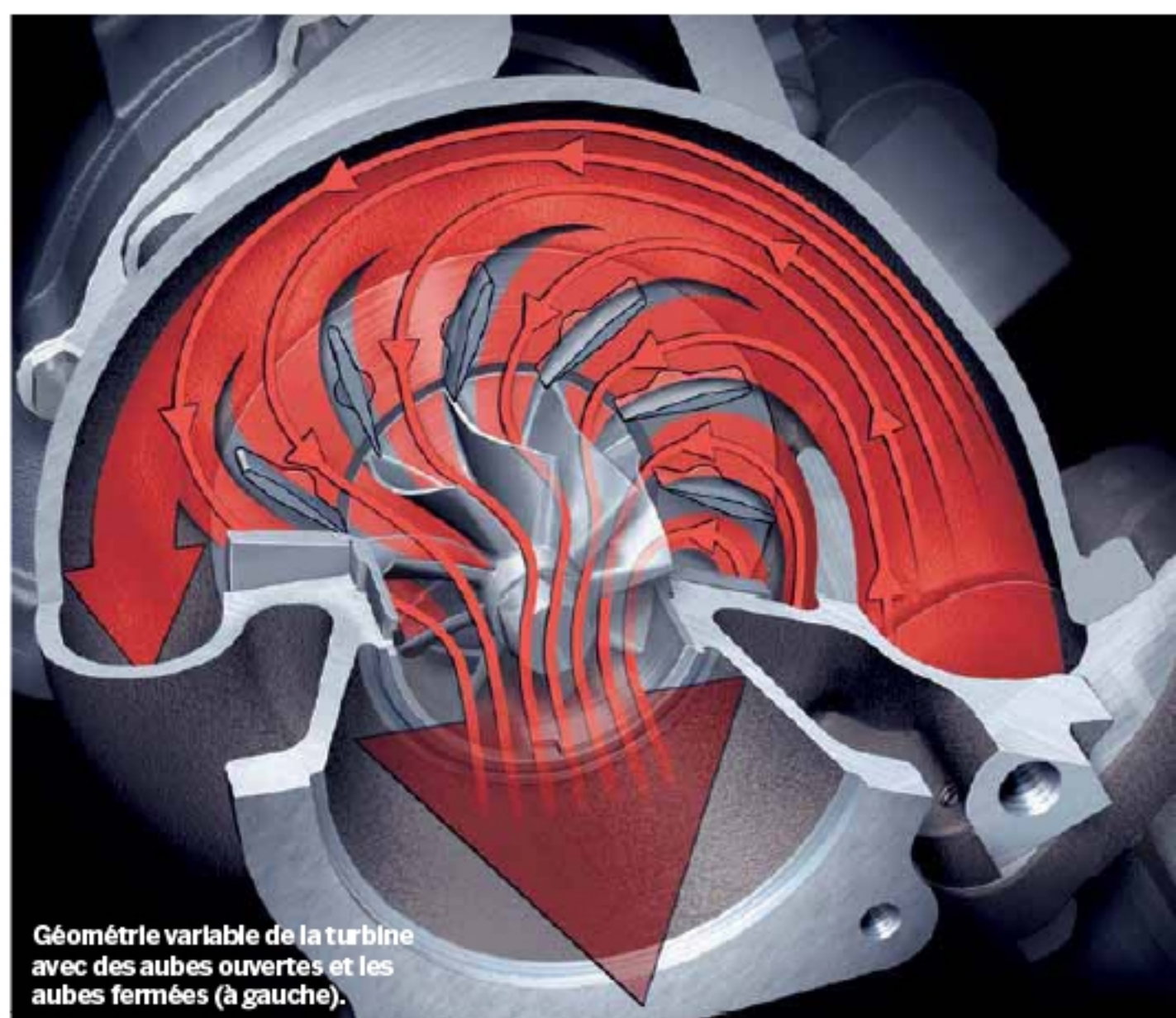
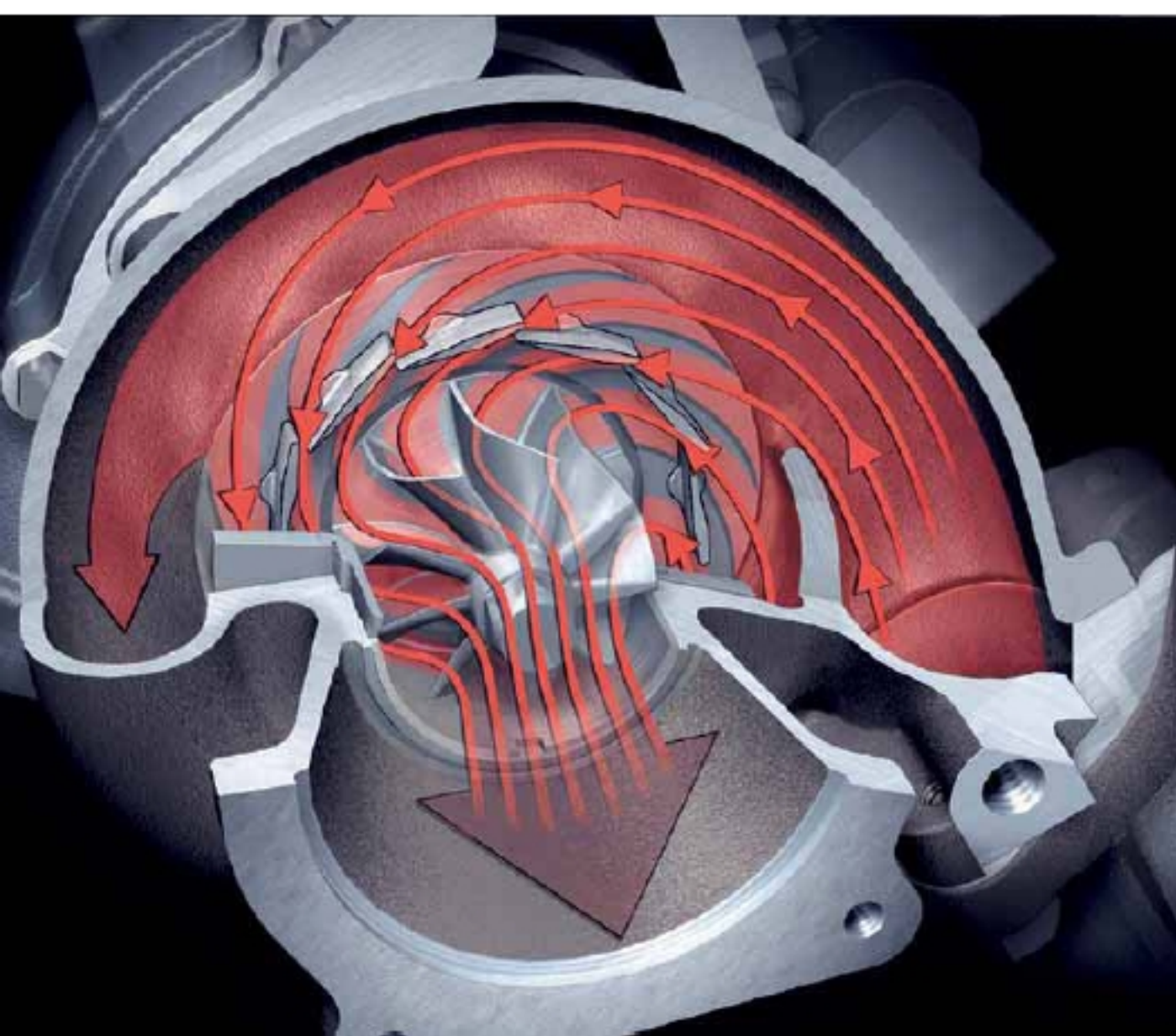
Le concept de base était fiable. La 911 Turbo était la « supercar de tous les jours ». Les propriétaires étaient (et sont encore) avisés que les passages au garage tous les 10.000 km devaient être respectés. Pour le modèle 1978, Porsche a augmenté l'alésage et la course, jusqu'à 3.299 cc et augmenté le taux de compression à 7,0:1 – signe certain de confiance. La puissance et le couple ont grimpé de 40 ch. Désormais intégré à l'aileron arrière se trouvait un intercooler, un radiateur qui refroidit l'air d'admission de 50 ° C, augmentant sa masse. En améliorant l'efficacité volumétrique, cette seule modification a contribué pour près de la moitié de la puissance supplémentaire.

Le 3.3 Turbo a duré dix ans avec seuls quelques changements de détails, notamment un système de gestion du moteur mis à jour en 1986. Des raffinements comme la direction assistée ont dû attendre la turbo de 1990 basée sur la 964. Même ainsi, la 964 Turbo est conçue avec le même 3.3 litres, revalorisé par l'intermédiaire de plus grands turbocompresseurs et intercooler pour donner 320 ch, et ce n'est que dans la dernière année du modèle qu'une version turbocompressée du moteur M64 3.6 émergera. C'était essentiellement le 3.6 avec des pistons différents qui réduisent la compression de 7,5:1, et six bougies au lieu de 12. En 1995, Porsche a introduit une 911 Twin Turbo. La 993 Turbo a également bénéficié de la Bosch Motronics, ce qui a permis une injection plus précise en place de l'archaïque gestion du moteur K-Jetronic, qui n'avait pas de capteurs de pression et de vitesse.



Suralimentation

L'autre système d'induction forcée est le compresseur qui utilise une turbine accouplée au vilebrequin. Fréquent sur les voitures de course d'avant-guerre, Mercedes l'a utilisé à bon escient en compétition dans les années 1950. Son principal avantage de suralimentation est qu'il n'y a pas d'effet de retard, tandis que l'inconvénient est qu'il absorbe la puissance comme n'importe quel accessoire entraîné par le moteur. Mercedes a relancé le compresseur dans les années 1990 sur sa Classe C avec les modèles Kompressor à quatre cylindres.



Géométrie variable de la turbine avec des aubes ouvertes et les aubes fermées (à gauche).



Nourri par deux turbocompresseurs et un Intercooler, le six cylindres à plat atteint 420 ch à 6000 tr/mn.

Le Turbo entre dans le 21^e siècle

La 993 Turbo a également annoncé l'ère moderne des Turbo quatre roues, et clairement la volonté de Porsche d'orienter la voiture vers le secteur GT. Ce positionnement est devenu plus clair encore en 2000 avec la nouvelle 996 Turbo plus spacieuse. La nouvelle 911 Turbo refroidie à eau a été pour la première fois équipée d'un moteur totalement différent de la 911 de base. Le M96 de la 996 étant impropre à la compétition, sujet à des déjaugages d'huile en dépit de son carter sec intégré, il a obligé Porsche à construire un moteur sur mesure pour la classe de course GT3 basé sur le bloc précédent, le M64 (964/993). Le coût considérable a été compensé en le prenant comme base du moteur de la Turbo présentée

un an plus tard. Il avait aussi un autre avantage, comme il s'est avéré par la suite. Les 996 (et 997) Turbo ne subiraient pas les problèmes récurrents de fuites de joints principaux ou de casses d'arbre intermédiaire. Le progrès technique majeur de la 997 Turbo a été l'introduction de la technologie à aubes variables, ce qui a permis effectivement aux aubes de turbine d'améliorer la réactivité à bas régime. Le « trou » du Turbo était éliminé.

La 997 Turbo Gen2 introduite en 2009 a utilisé une version du nouveau moteur 9A1 Porsche, en production depuis à peine deux ans. Et comme l'entreprise s'en tient à son calendrier traditionnel, une 991 Turbo sera disponible à l'automne 2013 (voir *Total 911* n°1). Et quelle Turbo ! Taillée sur-mesure pour le siècle. #

Le «King»

No Smoking or Fires
Violators may be fined \$541

NO S
9PM
NIC

de Mulholland

Voici comment Chris Banning est devenu le maître des célèbres routes de montagne de Los Angeles avec sa RSR. Récit.

Par Maurice van den Tillaard/
Dutchman-Photos.com



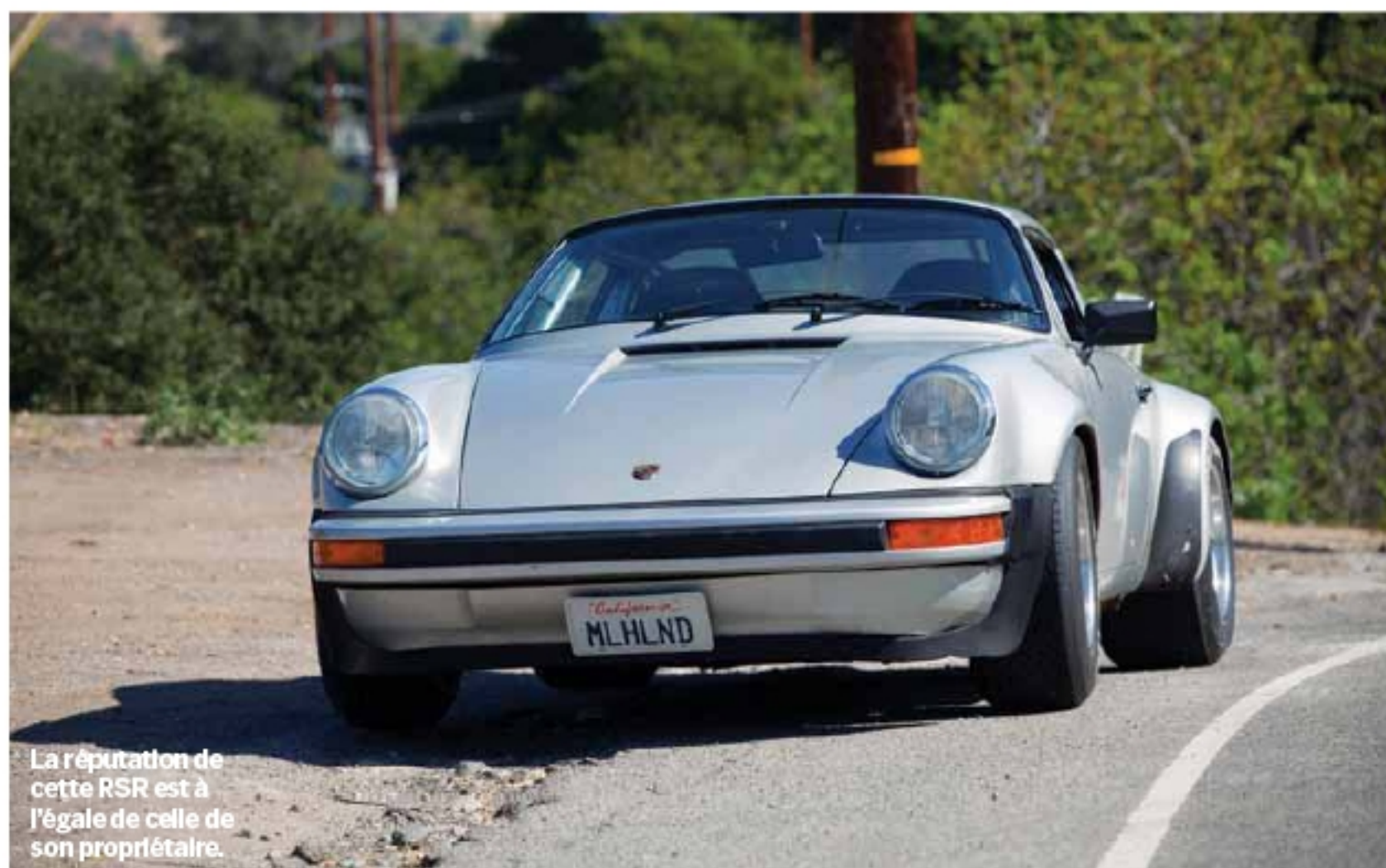
Il est 7h du matin, et tandis que la ville de Los Angeles se réveille, je suis garé à un belvédère sur l'une des routes les plus célèbres de l'Amérique, Mulholland Drive. Assis à côté de moi il y a Chris Banning, mieux connu comme le roi de Mulholland, qui s'est fait un nom par la conquête de la célèbre course de côte sur la route qui divise l'ouest de Los Angeles et la vallée de San Fernando, dans sa toute aussi célèbre RSR. L'association de Chris avec les virages de Mulholland commence par un premier tour de volant à tout juste 11 ans, là où sa maison domine une grande partie de l'ancien hippodrome de Mulholland.

En effet, le « King » a grandi avec la célèbre route près de sa propre arrière-cour, et admet que, après avoir vu de nombreux héros du début des années 1970 aiguïser leurs talents de pilote devant lui, son passage à la course de Mulholland a des allures de destinée. *« J'ai commencé à faire des tours d'entraînement sur Mulholland pendant mes années de fac et j'ai appris comment fonctionnaient les courses de rue. Ma première voiture était une petite Fiat, mais je suis tombé amoureux des Porsche en travaillant dans un magasin officiel Porsche à Santa Monica, et j'ai finalement acheté une 911S qui avait un an »,* dit Chris.

Les coureurs ont rapidement appris à reconnaître la 911S Silver de Banning sur Mulholland, mais Chris a décidé de construire une RSR taillée spécifiquement pour la grande route qui mène à sa maison – celle dans laquelle nous sommes assis ce matin.

En 1976, Chris a vendu sa 911S et avec l'aide de son ami Arnie Verbiesen, a commencé à mettre sur pied sa RSR, un amalgame de nombreux véhicules en partant d'une carrosserie de voiture de course IROC 1972.

Ils ont commencé par immerger la coque dans de l'acide pour enlever l'excès de poids avant de souder l'ensemble du châssis. Une fois que la suspension a été grossièrement assemblée et que la voiture pouvait rouler, Chris a décidé de modifier la ligne de toit. Ainsi que vous l'avez deviné,



La réputation de cette RSR est à l'égale de celle de son propriétaire.

MULHOLLAND DRIVE, LA



Mario Andretti a décrit Mulholland comme l'un des circuits routiers les plus dangereux qu'il ait rencontrés. Une fois, il y a couru à fond pour une séquence de film.

Mais il n'y a pas que les gens de Hollywood à se présenter sur Mulholland. Un groupe de pilotes locaux, inspirés par les coureurs professionnels qui ont testé leurs voitures sur Mulholland dans les années 1960, ont formé un club nommé la Mulholland Racing Association (MRA).

le pavillon a été abaissé d'environ 8 centimètres, tout en gardant le pare-brise d'origine.

En retirant quelques centimètres aux montants de vitre arrière, l'angle d'inclinaison du pare-brise a été amélioré pour donner à la voiture une apparence plus simple. Les gouttières ont été enlevées et la lunette arrière en plexiglas a été amenée au ras de la ligne de toit.

Pour l'arceau, Chris a requis l'expérience de John Mason de Mason Engineering, un fabricant hautement qualifié, qui a fabriqué un arceau 14 points en aluminium T6 qui s'étend de l'avant vers l'arrière de la voiture et est deux fois plus résistant que l'acier à la compression pour seulement une fraction du poids – le rendant parfait pour cette course de côte.

En souvenir de sa 911S, Chris a fait peindre la voiture en deux tons Argent Porsche par une connaissance chez Bob's Automotive Paint à Santa Monica. Son affection pour le look des G-Type explique également l'ajout de pare-chocs



Mulholland est le deuxième foyer de cette RSR ramassée.



Des compteurs originaux de RSR sont trouvés à l'intérieur de la 911 de Chris.



« Chris a voulu construire une Porsche RSR spécialement pour Mulholland Drive. »



Le moteur de 2,8 litres développe 300 ch.



La plaque d'immatriculation de Chris dit tout.



Le badge est presque exact : c'est une sorte de RSR.

à impacts installés sur la RSR. Pour une bonne puissance d'arrêt, des étriers de freins à quatre pistons de Carrera 6 ont été installés, combinés avec des disques ventilés. Chris a modifié en profondeur la suspension pour répondre aux exigences de Mulholland Drive. Des amortisseurs doubles Koni de course ont été installés, sur lesquels la compression et la détente peuvent être ajustées. En outre, chaque tirant a été vérifié au Magnaflux pour vérifier l'absence de fissures, puis recouvert d'époxy. Toutes les silent-blocs en caoutchouc ont été remplacés par des pièces en Delrin et en Téflon, et les barres de torsion ont été mises aux spécifications des RSR de 1974. « Dans les virages, la voiture allait désormais exactement là où le Dr Porsche aurait voulu qu'elle aille », plaisante Chris.

La voiture est retournée chez John pour l'installation de barres anti-rapprochement et des

soudures de renforts sur les bras de commande. Le réservoir de carburant à grand bouchon d'un combi VW est l'une des nombreuses petites touches supplémentaires ajoutées à la 911 et qui permet à Chris d'écoper un peu d'essence du réservoir et de l'injecter dans les cornets de carbus pour faire démarrer le véhicule plus facilement à froid.

Sous le capot arrière, on trouve un moteur de 2.8 litres à injection mécanique et doubles bougies aux spécifications RSR. Il a été construit par Bozzani à Monrovia et est basé sur un bloc de 2,2 litres avec un vilebrequin en acier forgé qui a été entièrement équilibré et monté sur huit paliers. Les arbres à cames sont, comme les freins, des pièces de Carrera 6. L'injection mécanique sur cette RSR est de type papillons bas avec une pompe d'injection R3Y, le collecteur d'échappement d'usine, avec un silencieux

de Mustang. Le moteur développe environ 300 chevaux à 7500 tours par minute, et envoie sa puissance à une boîte de vitesses 915 dans un carter en magnésium à ailettes, équipé à 85 % de pignons Riverside et d'un différentiel à glissement limité. Chris connaissait Riverside et savait que ces pignons seraient parfaits pour tous les usages quotidiens, en témoigne son insistance à utiliser la voiture aussi souvent que possible.

À l'intérieur de la réplique de RSR, le tableau de bord est équipé d'un ensemble complet de compteurs de RSR, et il n'y a pas de capot de boîte à gants, d'accoudoirs ou de radio. Les sièges sont baquets Scheel en Nomex ignifugé. Chris les a même testés avec une torche à acétylène ! Tout a été installé comme dans une vraie voiture de course Carrera RSR.

Lors de son premier test dans la RSR, Chris a su immédiatement qu'il avait surpassé ses attentes. ➔

« Nous avons envoyé la voiture dans les virages en essayant de faire glisser les Goodyear Blue Streak. »



La RSR est aussi impressionnante aujourd'hui qu'il y a 30 ans.



Les pneus Goodyear sont similaires à ceux qu'utilisait Chris dans les années 1980.



L'arc de protection 14 points s'étend sur toute la longueur de la voiture.

Les capacités de la voiture étaient si grandes que les limites ne seraient fixées que par la bravoure du conducteur, ainsi que Chris s'en souvient : « *Je me suis vite rendu compte que la seule chose qui déterminerait ma vitesse dans la montagne, c'était moi, et le degré de confiance que j'avais.* »

Après ce qui semblait être une éternité passée à construire la voiture, Chris a commencé à accumuler l'expérience au volant de sa machine, la testant sans cesse sur Mulholland Drive. Il a pu la connaître de mieux en mieux, et a appris ce dont sa 911 était capable.

La voiture a été conçue pour des accélérations rapides à basse vitesse, et Chris a conçu la suspension pour avaler les bosses du mieux possible. C'était la voiture parfaite pour Mulholland et, après quelques essais, elle était prête à courir.

Ce qui s'est ensuivi est une période unique pour Chris sur Mulholland, durant laquelle sa RSR et lui ont atteint une réputation culte. Sans rivaux. Toujours devant.

La voiture a finalement pris sa retraite au début des années 1980 et elle est restée dans le garage Banning jusqu'à quelques semaines seulement avant sa réapparition sur Mulholland devant les appareils photos de Total 911. Le moteur avait bénéficié d'un rafraîchissement approprié, et Chris a même trouvé un nouveau set de pneus Goodyear imitant ceux qu'il utilisait il y a près de 30 ans.

Après avoir gonflé les pneus à la bonne pression, nous étions sur le point de quitter notre lieu de rendez-vous sur Mulholland Drive. J'allais faire un tour dans la RSR de 300 chevaux et 980 kg du « King de Mulholland ». Quand Chris a démarré la 2.8 devant moi, un bourdonnement subtil a rempli l'air, jusqu'à ce qu'un coup rapide sur l'accélérateur change le bourdonnement en grognement.

Cinq minutes plus tard, nous quittions le parking pour nous engager sur la plus célèbre bande de bitume de Los Angeles, Mulholland Drive. Chris a dû y aller doucement parce que le

réservoir de carburant était presque vide, mais j'étais déjà impressionné par le comportement de la voiture. Elle était extrêmement raide sur ses jantes et, après le remplissage du réservoir, Chris était prêt à déchirer le trottoir de Mulholland comme à ses débuts. Nous avons dynamité dans les virages, en essayant de battre les Goodyear Blue Streaks qui refusaient de glisser. La voiture collait à la route comme un train sur son rail, exactement comme Chris l'avait décrit. La voiture gardait un rythme coulé, l'accélérateur étant extrêmement sensible aux instructions du pied droit de Chris. Nous avons fait un bon tour de montagnes russes, en parlant que la voiture tiendrait sa place dans la concurrence des voitures de sport raffinées d'aujourd'hui.

Les routes sont occupées par les voitures de touristes de nos jours, néanmoins l'expérience a été belle. On ne peut que frémir à l'idée des performances de la RSR lorsqu'elle a la route libre comme lors de la conquête de Mulholland, il y a 30 ans. #

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.

UN COUPÉ POUR TOUS LES JOURS



CLASSIC
& SPORTS CAR

Le n°1 mondial des magazines de voitures anciennes

N° 13 - Septembre 2013 5,80 €

DAYTONA vs GHIBLI

Le cabriolet le plus sexy du monde est-il Ferrari ou Maserati ?



L 16013 - 135 - F: 5,80 € - RD



BELOQUE 6,50 € - SUISSE 6,20 CHF - LUXEMBOURG 6,90 €
ALLEMAGNE 7,50 € - ITALIE - PORT-COÛT 6,50 € - CANADA 8,50 \$



TOUS LES MOIS EN KIOSQUE



Jours de gloire

Richard Sutcliffe possède sa 911 S modifiée de 1973 depuis plus de 25 ans. Il a couru avec, l'a traité durement et la Porsche jaune reste sa voiture préférée.

Par Maurice van den Tillaard





Le fondateur du R Gruppe, Cris Huergas a rencontré pour la première fois Richard Sutcliffe le propriétaire de la 911 S jaune à la réunion « car wash » du Porsche Club North America local à la fin des années 1980. Cris a repéré la voiture immédiatement quand Richard est arrivé - quelque chose sur la 911 modifiée a attiré son attention, en particulier les ailes subtilement élargies - et ils ont engagé la conversation. Cris a vite découvert que la 911 était une voiture de course qui avait participé à divers événements bien connus en Californie, et qu'elle avait un journal de course SCCA (Sports Car Club of America) pour prouver son historique. Cris a plus tard rencontré Richard à plusieurs événements locaux de PCNA et une amitié s'est forgée, avec en commun un vif intérêt pour les premières Porsche 911.

Après l'achèvement de son propre projet de 911S, Cris a invité quelques amis à son domicile

à Alameda pour un rassemblement y compris Richard qui, naturellement, est venu avec sa 911. C'était juste un petit rassemblement de sept copains qui partageaient la même passion pour les 911 de course. Curieusement, ce fut le même groupe de gars qui a aidé plus tard Cris à former la faction nord-californienne du R Gruppe, Richard étant l'un d'entre eux, ce qui fait de lui un membre fondateur du R Gruppe, en 1999.

« Le fait qu'elle ait enregistré plus de miles sur la piste que sur route en fait une 911 R Gruppe très spéciale. »

« La voiture de Richard a tous les ingrédients et les qualifications d'une authentique 911 R Gruppe, explique Cris. De fait, il a construit une R Gruppe des années avant que nous formions le groupe actuel, ce qui fait lui l'un des précurseurs de la scène 911 hot-rod. » De plus le fait qu'elle ait enregistré plus de

miles sur piste que sur autoroute rend la 911 S 1973 de Richard très spéciale aux yeux de Cris.

Par un délicieux dimanche matin, je me présente dans un quartier calme à Pleasant Hill, Californie du Nord. Après avoir trouvé la bonne maison, je me promène dans l'allée et sonne à la porte. Quelques instants plus tard, le passionné de Porsche bien connu et photographe professionnel Bob Tilton ouvre la porte. Nous nous préparons à photographier deux voitures de ses amis dans un endroit éloigné dans la région Californie du Nord.

Après un peu de bavardage Bob sort sa belle 911L du garage et nous voilà partis. Sur la freeway 680, la 1968 couleur

Argent glisse comme dans un rêve, se faufilant au-delà des 65 mph de la limite de vitesse. Après seulement 45 passionnantes minutes, nous sommes debout dans le parking de Peet's Coffee & Tea à San Ramon, entouré de quatre autres machines R Gruppe ; la 911 T 1970 verte de John Gray,



Ces images de l'album photo de Richard montrent la 911 S jaune lors de divers événements au fil des ans.



La 911 de Richard est une Porsche avec un cœur unique. Elle n'est peut-être pas en état concours, et puis quoi ? C'est une voiture qui est pleine des histoires de sa longue vie active.

la 911 S 1974 orange de Cris Huergas, la 911 S 1968 vert de Paul Reyes, et, cruciale pour moi, la 911 S 1973 de Richard Sutcliffe.

Nourris de café et de petits-déjeuners, nous partons vers le décor de nos photos. Cinq 911 classiques sur une route de montagne sinueuse est un spectacle à savourer. Tout en suivant Richard, nous obtenons une belle vue de l'arrière de sa 911 S jaune clair. Ça va être une bonne journée.

Richard a été un véritable fondu de voitures toute sa vie et de Porsche, en particulier. A la fin des années 1970, Richard a commencé la compétition dans les courses SCCA. Il avait une 911 T de 1972 comme voiture quotidienne, mais en course, il tournait avec un bon vieux V8 américain - une Chevrolet Camaro de 1972 qui offrait de solides performances à un bas prix et qui collait mieux aux règles SCCA que la 911 T. Cette histoire d'événements SCCA a démarré une association avec la course qui a duré toute la vie de Richard au volant de Porsche, Camaro et même d'une Ford Mustang.

En 1980, la fidèle 911 T de Richard n'était plus sa voiture quotidienne et il commença à l'utiliser dans les courses de PCA, SCCA et autres événements en Californie. Peu de temps après, il a acquis une coque de 911 de 1970 avec deux de ses amis, et après avoir y avoir investi beaucoup de temps, ils l'ont transformé en une voiture de course de style RSR. Au début, ils ont couru en PCA, POC et même lors d'événements du Club Ford Shelby, avant de se cantonner à des manifestations régionales SCCA. La voiture était très compétitive et les trois pilotes se sont fait plaisir avec elle. Même s'ils ont participé ensemble aux mêmes épreuves sur piste, Richard a décidé d'acheter d'autres voitures de son côté au cours de la même période. Cela a abouti à ce qu'il pilote sa Porsche de course, tout en profitant régulièrement de la 911 type RSR.

En 1985, Richard a modifié une paire de 911 aux normes «S», et a commencé à se rendre compte que les coûts allaient crever le plafond. Il a alors pris la décision d'acheter une vraie 911 S pour les épreuves sur piste et, finalement, en course de SCCA. Partant

d'une véritable «S», Richard avait une suspension et de meilleurs freins, ainsi qu'un moteur plus puissant. Qui plus est, il avait déjà l'idée que, à la longue, une «S» serait un bon investissement.

Avec tout cela en tête, Richard a commencé à chercher un coupé 911 S 1972 ou 1973. Après avoir cherché partout dans la région nord de la Californie, dans les journaux locaux, les magazines, et grâce à des amis, Richard a enfin rencontré quelqu'un qui avait une S de 1973 à vendre. Ce qui est drôle, c'est que cette voiture était à seulement huit kilomètres de chez lui ! Il est allé jeter un oeil et il a trouvé une 911 S très fatiguée, assise tristement dans la rue. La peinture jaune léger avait disparu, la transmission avait besoin de beaucoup de travail et un bras oscillant arrière était plié, que de bonnes munitions pour que Richard négocie un bon prix.

Sur le plan positif, cette Porsche paraissait d'origine et n'avait roulé que 120.000 kilomètres. Elle n'avait pas de rouille et pas de traces d'accident. De plus, Richard eut le plaisir de voir que la voiture ➔



avait un cahier des charges très basique, ce qui signifiait qu'il n'avait pas de poids en excédent. De plus, pour des raisons que Richard n'a jamais été en mesure de déterminer, le moteur d'origine avait été refait 35.000 kilomètres plus tôt, par un atelier local qui était bien connu pour son travail de qualité.

Il a fallu à Richard une paire de semaines pour convaincre le propriétaire que, même si c'était une 911 S de 1973 d'origine, le prix demandé était trop élevé, compte tenu du travail que la voiture nécessitait. Enfin, ils sont tombés d'accord. Il se souvient très bien de ce soir-là, assis dans la salle à manger du gars à faire la paperasse : « *Le vendeur m'a demandé ce que j'avais prévu pour la voiture et il ne semblait pas du tout surpris quand je lui ai dit que j'allais la transformer en voiture de course. Il a juste grimacé et dit: "Eh bien, c'est une S après tout..."* »

Le vendeur a également demandé de quelle couleur Richard allait peindre la voiture, car il savait que la peinture était fatiguée. « *J'ai dit que le blanc était ma couleur favorite pour les Porsche, se souvient Richard. Cependant, après avoir possédé la voiture pendant quelques jours, j'ai commencé à réaliser que, en fait,*

une 911 classique était fantastique en jaune clair léger. Aussi, j'ai gardé la Porsche dans sa couleur d'origine. »

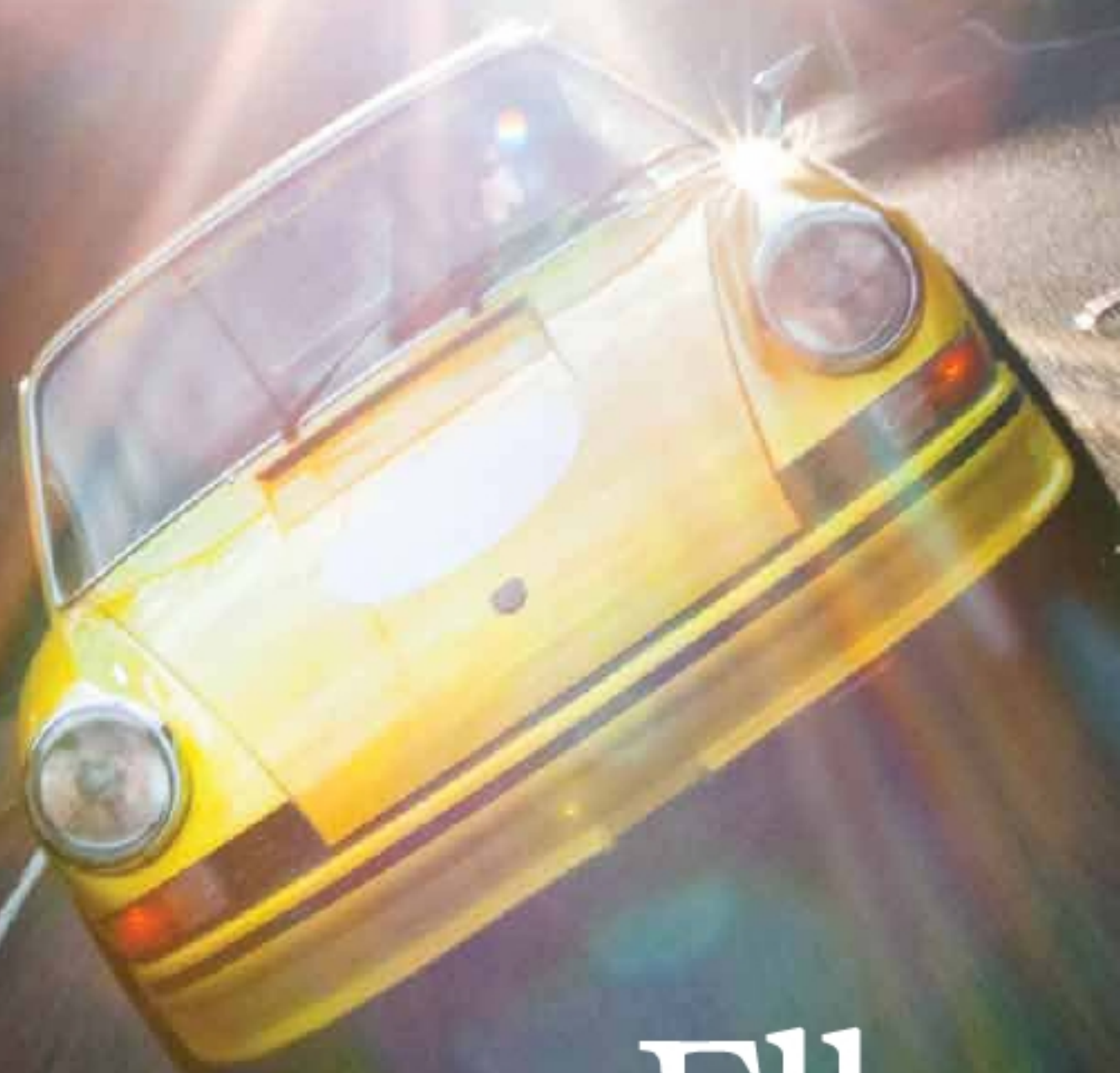
Après avoir ramené la Porsche 911 chez lui, Richard il n'a pas perdu de temps pour commencer à la préparer pour le circuit. En une semaine, il avait réussi à remplacer le bras oscillant courbé et son jumeau en bon état par une paire d'éléments en aluminium légers et solides. La boîte de vitesses 915 a été restaurée en même temps et, dès que tout a été remis en place, Richard a emmené la 911 à sa première compétition, une épreuve contre la montre POC à Willow Springs en Californie du Sud. « *La Porsche a fonctionné parfaitement ce premier jour, se souvient Richard, et j'ai eu beaucoup de plaisir ce week-end. Toutefois, il était évident que la suspension S de base était trop molle pour usage sérieux de la piste.* »

Au cours des semaines suivantes, Richard a acheté et installé un ensemble de barres de torsion plus dures en 22 mm à l'avant et 27 mm à l'arrière. Pendant qu'il y était, il a également opté pour des barres anti-roulis de 22 mm réglables à l'avant et à l'arrière, combinées avec des silents-blocs plus rigides.

Toutes les autres parties du châssis de la 911 ont été laissées d'origine. Après l'alignement et l'abaissement, une configuration typique et efficace de course a été atteinte et ces modifications de la suspension ont amélioré la tenue de route et transformé la voiture en une arme de piste très efficace. Pour les freins, Richard a gardé les étriers 911 S standard en aluminium.

« *Cela a été une voiture de piste la majeure partie de sa vie, dit Richard, plus de 25 ans plus tard. Le moteur S de 2,4 litres a toujours son injection mécanique et n'a pas été touché, il délivre 190 ch. De même, la transmission 915 reste standard.* »

Au lieu d'augmenter la puissance, Richard a amélioré les performances en réduisant le poids. « *Pour commencer, j'ai troqué le capot moteur par un autre en aluminium - j'aime le look clean donc je n'ai jamais été tenté par une queue de canard ou autre, explique-t-il. Plus tard, après avoir conduit la voiture pendant un certain temps, je l'ai également équipée de pare-chocs avant et arrière en fibre de verre, ce qui a encore contribué à réduire le poids.* » Dans le même temps, il a obtenu d'un ami qui dirige un atelier de ➔



« Elle a
été une coureuse
de piste la majeure
partie de sa vie. »



Essai Gruppé

Le R Gruppe, fondée par Thomas Freeman et Cris Huergas, est un club informel semi-exclusif pour les propriétaires californiens de Porsche 911 construites entre 1964 et 1973, et qui ont été modifiées pour leur donner une configuration plus sportive.

Comme chez les francs-maçons, un propriétaire de la Porsche doit également réussir l'examen, avoir une attitude amicale et bien s'entendre avec les membres.

Une fois admis dans le cercle intérieur, les membres profitent de la camaraderie Porsche typique et ont la chance de prendre part à de superbes promenades autour de la Californie en compagnie de quelques grandes 911 classiques.

www.rgruppeforum.org



La 911 de Richard avec certaines de ses copines du R Gruppe. Quelle collection !



Le moteur reste standard à 100 % avec une puissance de 190 ch.



carrosserie d'adapter des ailes arrière en acier de 911 SC plus larges avec des arches légèrement évasées. « Elles ajoutent un demi-pouce de chaque côté et me permettent de passer des roues et des pneus arrière plus larges, poursuit Richard. C'est une modification très subtile et souvent les gens ne voient pas la différence au premier coup d'œil. »

Une fois le nouveau pare-chocs et les extensions d'ailes en place, Richard a donné à la voiture une nouvelle couche de peinture jaune clair. « Je l'ai fait moi-même avec l'aide de quelques amis, explique-t-il. Nous avons construit une cabine de pulvérisation temporaire sur mon allée et la 911 a reçu un nouveau look en un week-end. Avec moins de contraintes environnementales qu'aujourd'hui, vous pouviez encore faire quelque chose comme ça dans les années 1980 ! » Pour un travail maison, c'est plutôt bien, et la même peinture est encore sur la voiture aujourd'hui.

Enfin, Richard l'a équipée d'un intérieur noir de style RS léger complet dans le cadre du programme d'économie de poids. Naturellement, cela inclut l'arceau obligatoire, les sièges, et les harnais. La transformation était terminée - la 911 S était prête à se battre.

À la fin des années 1980, Richard a décidé que s'il voulait faire de la vraie course, c'était maintenant ou jamais. Il a donc signé pour l'école de course SCCA et a utilisé sa 911 jaune pour obtenir sa licence. Richard a ensuite participé à plusieurs courses SCCA et il s'est avéré être très compétitif avec la S. Pourtant, la Porsche ne cadrait pas bien avec les classes de la région de San Francisco, car la plupart

« Il continue à en profiter pendant les week-ends R Gruppe et Classic Registry. »

des règles SCCA imposaient des normes aux voitures de production qui les rendaient impropres à la circulation sur routes.

Richard avait pris la décision de dépouiller la 911 pour en faire une machine de piste, mais il retira à contrecœur la Porsche des circuits au début des années 1990 et revint aux voitures de course américaines pour un certain nombre d'années. Avec son attention prise par la compétition, la 911 a été

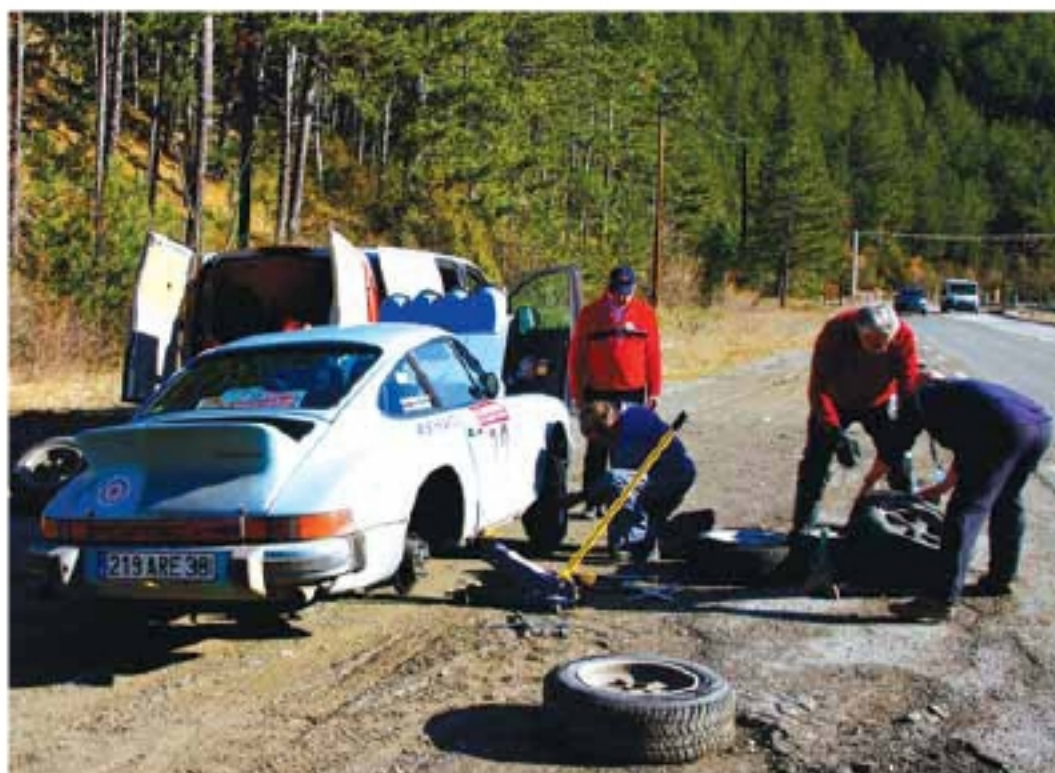
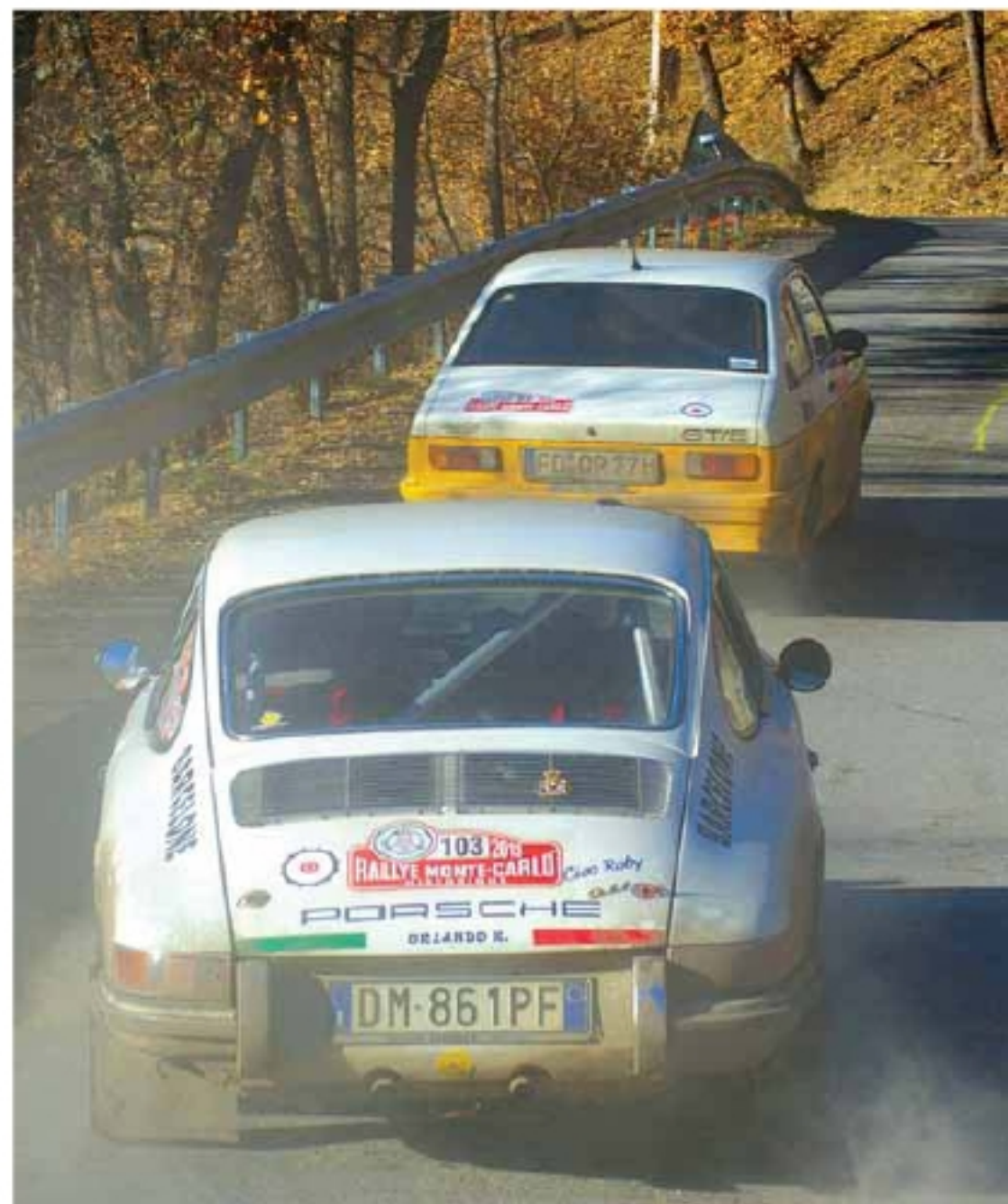
oubliée dans le garage et ne sortait que pour quelques week-end tandis que sa Camaro Z28 était conduite à la dure autour des circuits.

Puis, à la fin des années 1990 un ami qui courait dans le programme local vintage de la SCCA a appelé pour demander à Richard d'emmener sa voiture jaune à la compétition SCCA de Laguna Seca. L'arceau, le siège baquet et les ceintures ont été remontés dans l'habitacle et la vieille Mellow Yellow était de retour sur ses rails. Richard a couru avec la Porsche durant quelques années de plus sur divers circuits dans le nord de la Californie et en a été récompensé par plusieurs belles victoires, y compris un tas de premières places sur le podium.

Depuis, Richard n'a pas couru avec la Porsche, mais continue à en profiter pendant les week-ends R Gruppe et Classic Registry.

Richard a passé beaucoup de temps avec sa 911 S de 1973 et même si il a possédé plusieurs autres voitures de course dans le même temps, la S continue d'être sa voiture préférée parmi toutes, et il n'a pas l'intention de la vendre, même et surtout, après toutes ces années. #

L'AUTRE MONTE CARLO





Habituellement associé à la vie de luxe et aux fanfares de la célébrité, le Monte Carlo présente, sous le vernis, un défi difficile pour les participants du Rallye Historique. Johnny Tipler a suivi l'armada des 911.

Par Johnny Tipler et Laura Drysdale

Il n'y a aucun doute à ce sujet : les concurrents du Rallye Historique de Monte Carlo ont des âmes de braves. La course implique qu'il faille souvent rouler à toute vitesse contre la montre, sur les routes à voie unique et aux surfaces incertaines, en passant au moins un ou deux jours sans sommeil et en luttant constamment contre les éléments. Oh, et n'oubliez pas les aléas mécaniques et les manipulations ésotériques sur des classiques de 40 ans. Nombre des plus de 300 participants reviennent an après an parce qu'ils sont accros à la formule, mais au cœur d'une tempête de neige à minuit, le mot « masochiste » vient à l'esprit. Ne vous méprenez pas : c'est du hardcore.

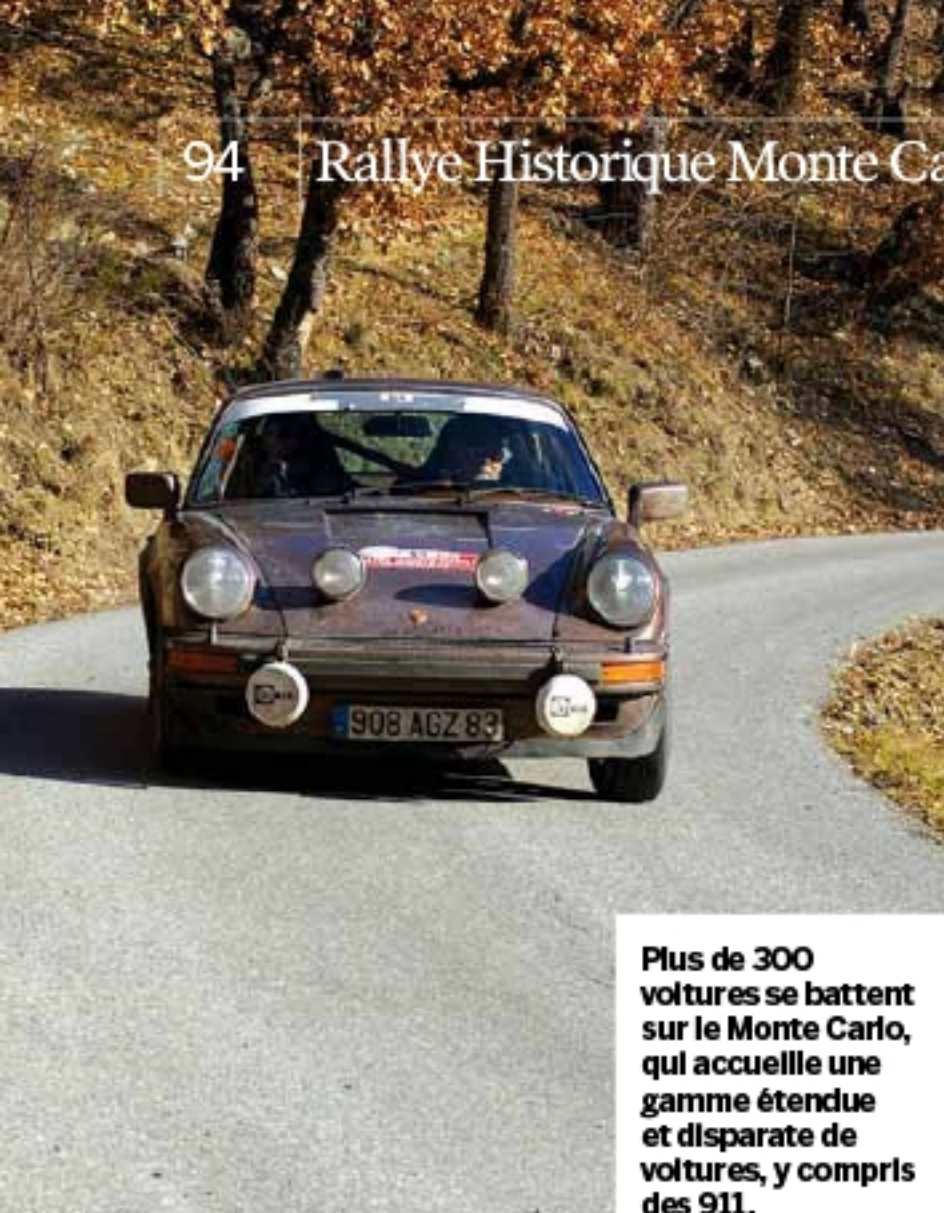
2013 a fêté le 15^e Monte Carlo historique. Comme les équipages de rallye, je suis attiré ici chaque janvier, même si cela signifie se faire bousculer par la météo, les pieds dans la neige, au bord des routes glacées et en épingles à cheveux qui montent au Col de Turini. C'est fascinant, surtout quand il y a toujours autant de Porsche à suivre. Cette année, il

n'y a pas moins de quarante-six 911, un mélange de 2.0, 2.2 et de 2.4 litres, avec des Carrera 3.0 et SC et une 930. Il y a aussi onze 924 - pour la plupart des Turbos - une paire de 356 et une 914/4. Garées en face, on trouve 16 Lancia Fulvias, quatre Citroën DS, une équipe russe avec trois Coupés Type E et un nombre similaire de Polski Fiat et de Gaz Volgas. Avec les classiques BMW et Alfas, il y a beaucoup de semi-exotiques comme une NSU 1200TT, une DKW F12, une Skoda 130RS et une paire de Lancia Aurelia B20, pour n'en nommer que quelques-unes.

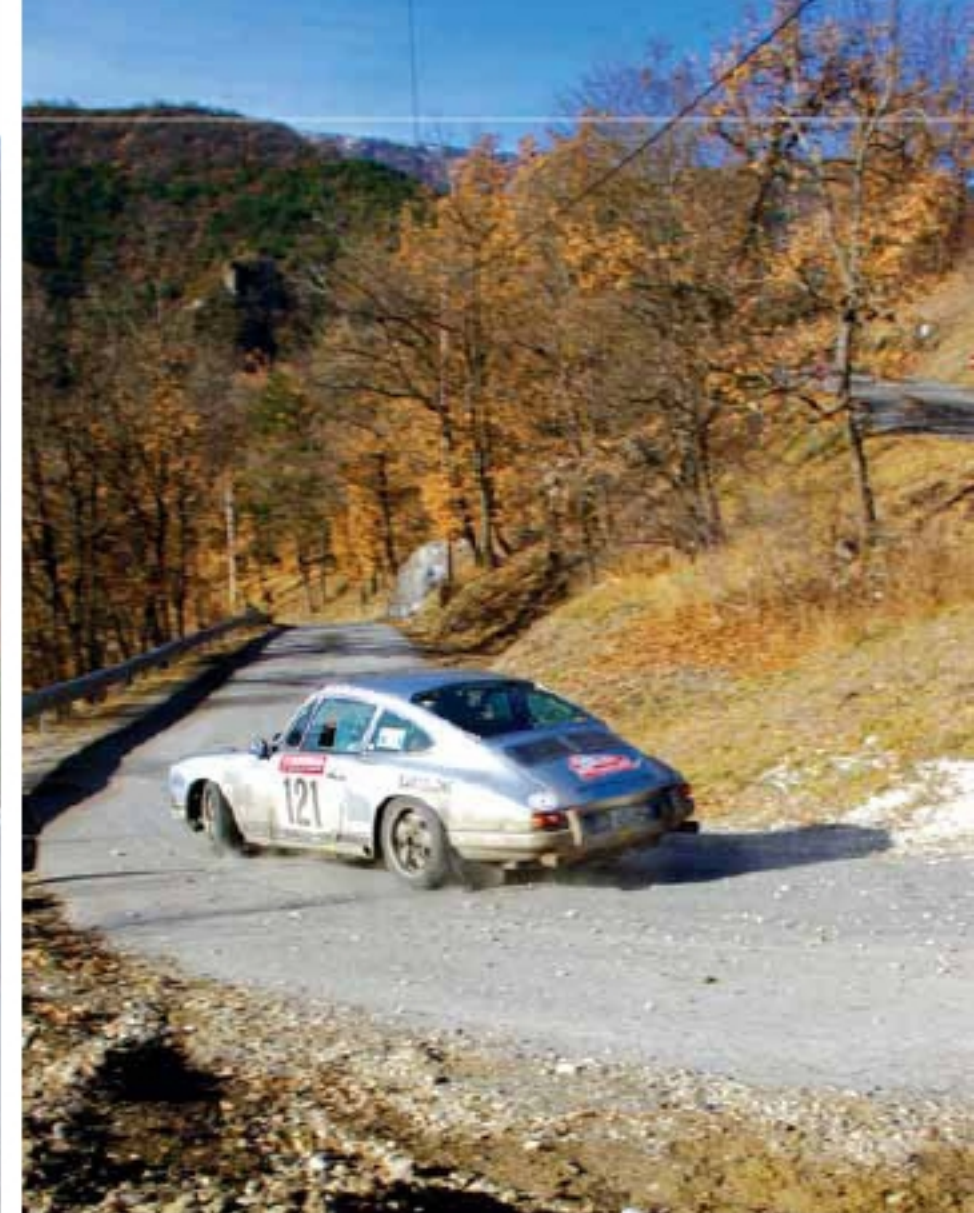
Les plus nombreuses adversaires des Porsche sont les 13 Renault Alpine A110 et A310, célébrant le 40^e anniversaire de leur triple victoire en 1973, quand il n'y avait presque pas d'opposition 911. Les équipes Porsche, privées et officielles, ont gagné en 1968 avec Vic Elford et en 1969 et 1970 avec Bjorn Waldegård, et avec Jean-Pierre Nicolas, victorieux en 1978 dans une Carrera 3.0 préparée par les légendaires Alméras Frères. Il y a une réplique de cette voiture ici, pilotée par Jean-

Christophe Bonoron et Benoit Ravaud. Il n'y a pas que des voitures d'intérêt mais aussi de glorieux héros comme Åke Andersson (pilote d'usine 911 en 1970) qui est au volant d'une 924 Turbo, assisté à la navigation depuis Copenhague par Anna Sylvan. Son mari Hans était co-pilote dans les années 1970 avec des hommes comme Stig Blomqvist et Per Eklund, et est maintenant leader de l'équipe sur une 911 SC Rothmans ex-usine. Durant deux ans, cette voiture a été engagée par l'usine, principalement sur des événements allemands et a fini en rallycross jusqu'à ce que Mauritz Lange entame sa restauration.

Les Porches sont disséminées dans la liste d'entrée des 314 compétiteurs, qui est composée de voitures identiques à celles qui ont couru entre 1955 et 1980 en conformité avec les règlements de la FIA Historic Rally. Les équipages choisissent un itinéraire pour le « Parcours de Concentration » au départ de divers endroits, notamment Glasgow, Copenhague, Reims, Barcelone, Turin et Monte



Plus de 300 voitures se battent sur le Monte Carlo, qui accueille une gamme étendue et disparate de voitures, y compris des 911.



Carlo. Malgré l'accueil enthousiaste à Varsovie l'année dernière, le départ polonais n'était pas à l'ordre du jour cette année, quoiqu'un large contingent enthousiaste de Polonais accompagne les Polski Fiat carrées au long du rallye. Les « Parcours de Concentration » convergent vers Valence dans la région de l'Ardèche, et généralement il faut trois jours aux Danois pour arriver. Pragmatique, je démarre l'action à Reims, à deux heures de route des ports de la Manche, ce qui m'autorise un petit pèlerinage annuel à l'ancien circuit de Grand Prix. Il est toujours agréable d'avoir son propre navigateur et copilote, et cette année, ma femme Laura est venue une fois de plus avec moi.

Bien que le rallye historique suit à peu près le même parcours que le rallye FIA WRC d'une quinzaine de jours auparavant, il change subtilement d'une année sur l'autre. Auparavant, les prétendants allaient directement à Monaco, puis vers le nord-ouest à travers les Alpes jusqu'à Valence pour une journée de rallye intensive dans les parties reculées de l'Ardèche. Cette année, cependant, tout le monde est acheminé sur un parcours alambiqué jusqu'à Valence - surtout

ceux qui choisissent de partir de Monaco. Ils commencent à rouler dans Valence à la mi-après-midi, mais les barrières du parc fermé des vastes jardins du Champs de Mars ne descendent pas avant 22 heures. Il y a un air de légèreté dans la ville même s'il fait quand même assez froid. L'atmosphère est à la fête dans les bars et restaurants du centre ville qui regorgent de pilotes volubiles : c'est la première fois que beaucoup d'entre eux font une étape confortable en deux ou trois jours. « La nuit la plus difficile a été de Champagnole à Valence, me dit Lasse Hansen venu de Copenhague en 911 SC. Nous avons même fait un 360 dans la neige ! »

De ces quarante-six 911, toutes utilisent des projecteurs, quoique certaines aient des lampes et d'autres des bancs de Cibié qui éclipsent leurs phares. Les spoilers sont présents - ou non - selon l'époque, et beaucoup préfèrent les jantes Cookie à la place des Fuchs. Quelques-unes ont également des galeries de toit chargées de pneus. Des voitures de la fin des années 1970 abondent, certaines familières des années précédentes comme la SC de 1979 de Tore Berntsen et de Lasse Hansen, la SC de

1978 de Valter Jensen et Monty Karlan, Ghislain et Guillaume Gaubert dans un autre SC, et Michael et Peter Pan (oui, c'est son nom !) dans une 2.7 S, il y a Kjell Kristofferson et Bjorn-Erik Indahl dans une Carrera 3.0, et Pier-Angelo Masselli et Paola Valmassoi avec une Carrera RS de 1973 immaculée. Ils sont venus de loin : Ioannis Katsaounis et Alex Drouliscos ont apporté leur voiture de 1965 depuis la Grèce, et le père et le fils Victor Sagi Snr et Jnr sont venus de Barcelone dans leur 911 S de 1968. La liste est longue, et le spectacle est toujours bon. Parfois, il y a une zone désignée pour l'entretien entre les étapes, mais elle est surtout faite sur le pouce, avec le van de l'équipe de soutien garé sur les bord de route.

Je connais les coureurs suédois depuis un certain temps : Anna était co-pilote dans une Saab 96 sur la Carrera Panamericana en 2007, et l'année dernière elle a navigué la 911 T de Mauritz Lange tandis que Hans co-pilotait pour Åke Andersson. Ils ont inversé les rôles cette année et au cours du dîner à Valence, Mauritz me parle de leur parcours depuis la Suède : « Nous n'avions pas de chauffage et il faisait -27 ° à Stockholm lorsque nous



Les spectateurs se rapprochent de l'action du rallye, alors que les réparations sont effectuées en bordure de route, comme le démontre une équipe française de SC.





CRAMPONNER

Il y a 40 ans, les pneus cloutés étaient très controversés. Les collectivités locales y sont opposés au motif qu'ils allaient déchirer la route. Le gouvernement suédois a adopté une position similaire, et les organisateurs du premier rallye WRC en 1973 en Suède les ont interdits, quoique en usage quotidien dans les régions rurales. Les organisateurs du Monte Carlo ont finalement autorisé le montage de clous quand les autorités ont capitulé quinze jours avant le départ.



sommes partis, un froid de gueux ! Nous avons eu des problèmes avec les carburateurs qui gelaient, et quand l'essence ne peut pas entrer dans le moteur, à la place elle va dans l'huile. Nous avons dû vidanger l'huile trois fois ! »

La 911 Rothmans de Mauritz a commencé sa vie en SC 1978, avec un moteur de 3.4 litres spécial, une transmission renforcée et des freins de Turbo. C'était une voiture Rothmans jusqu'en 1981 et sa carrière suivante a été en rallycross. La carrosserie a été récemment restaurée en Suède, le moteur ayant été reconstruit il y a sept ans en Allemagne. Mauritz me dit : « Elle a tellement de puissance - plus de 300 ch - il est impossible d'obtenir de la traction sur certaines sections glacées. Hans me criait : "Vas y mollo !" pendant que je la conduisais en travers. On pas besoin de plus de puissance. »

Les concurrents démarrent à 7h30 et affrontent la journée en quatre étapes dans l'Ardèche. La topographie s'étoffe rapidement à partir de la vallée du Rhône, passe dans une région agricole vallonnée, et après une heure nous avons atteint l'étape des Ollières, essentiellement des petites routes de campagne à voie unique au travers de

« Nous n'avions pas de chauffage. Il faisait -27° à Stockholm lorsque nous sommes partis : un froid de gueux ! »

vallées boisées. Parfois, il y a des belles vues sur les Alpes enneigées, à peut-être 100 kilomètres de là. Il y a quelques maisons de maîtres, des petites fermes et des petits bourgs comme Pailhères, Lalouvesc et St Félicien où sont encore accrochées les décorations de Noël, et les bannières et banderoles de la récente visite du rallye FIA. Le temps a changé, et même s'il pleut à St-Agrève, pratiquement toute la neige et la glace ont fondu sur St-Bonnet-le-Froid, dévoilant un scénario très différent du rallye FIA qui a été couru dans la neige profonde ici, quinze jours auparavant. Il y a bien quelques spectateurs courageux, mais la plupart sont de retour en ville.

Même si certains versants nord sont perfides, l'ambiance est à la boue, poussée par les

concurrents sur les bords des virages serrés et bordés d'arbres. Nous allons à Lalouvesc, collant la GoPro sur le toit en suivant les Porsches, ce qui est faisable parce qu'elles suivent un parcours de régularité, mais qui provoque beaucoup de ratés dans les moteurs qui sont muselés contre les excès de vitesse, même si parfois une voiture arrive à plein régime moteur. A un virage en épingle en particulier, les voitures à empattement long sont coincées et perdent peut-être 30 secondes, ce qui signifie qu'elles doivent accélérer pour rattraper leur retard. La ligne est fine entre ce qui est autorisé et ce qui ne l'est pas : les organisateurs répriment les excès de vitesse, que ce soit sur les parcours de régularité ou les principaux tronçons routiers, en imposant des sanctions et disqualifications en ➡



La 911 SC de Mauritz Lange / Hans Sylvan a ravivé des souvenirs du succès de la Rothmans aux compétitions du passé, le Paris-Dakar de 1986 inclus.

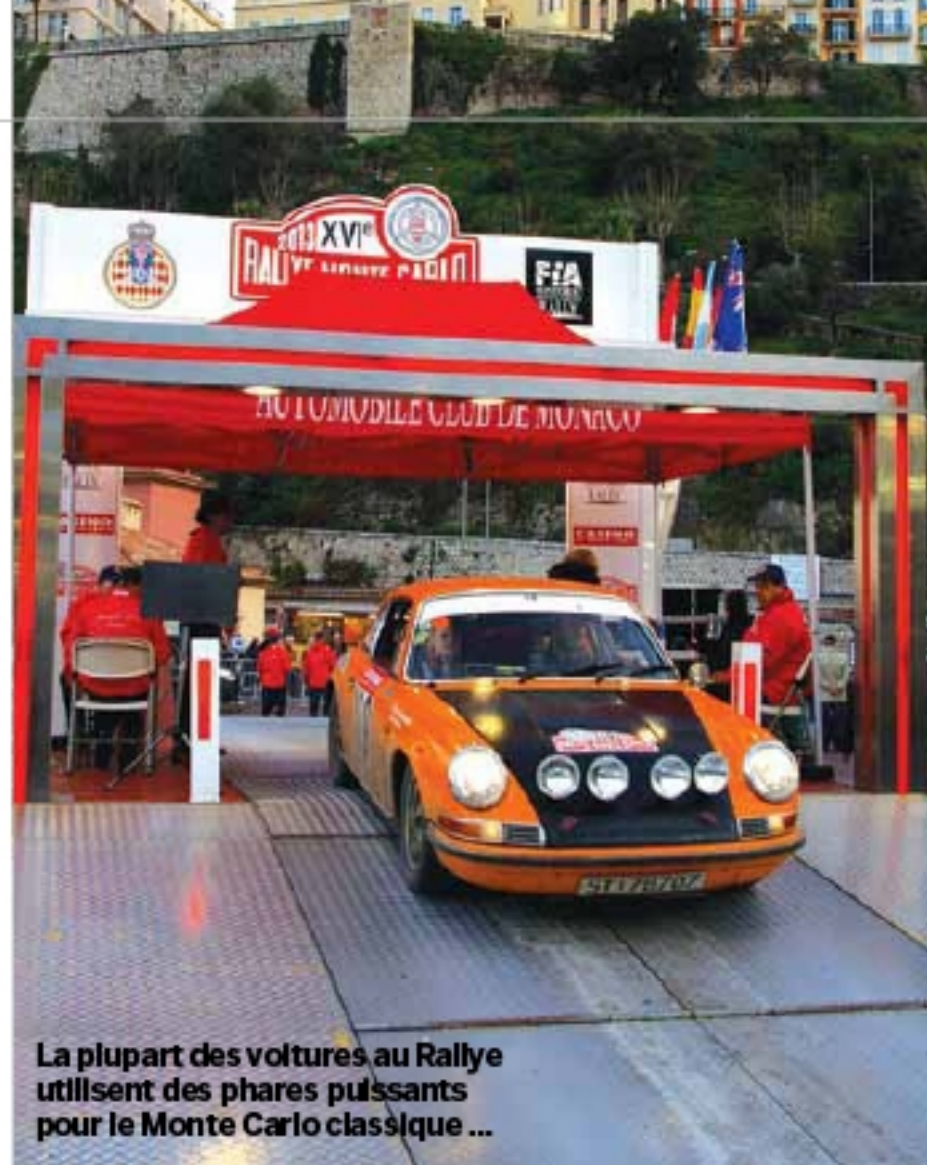


« Au Rallye
Monte
Carlo,
tout peut
arriver. »

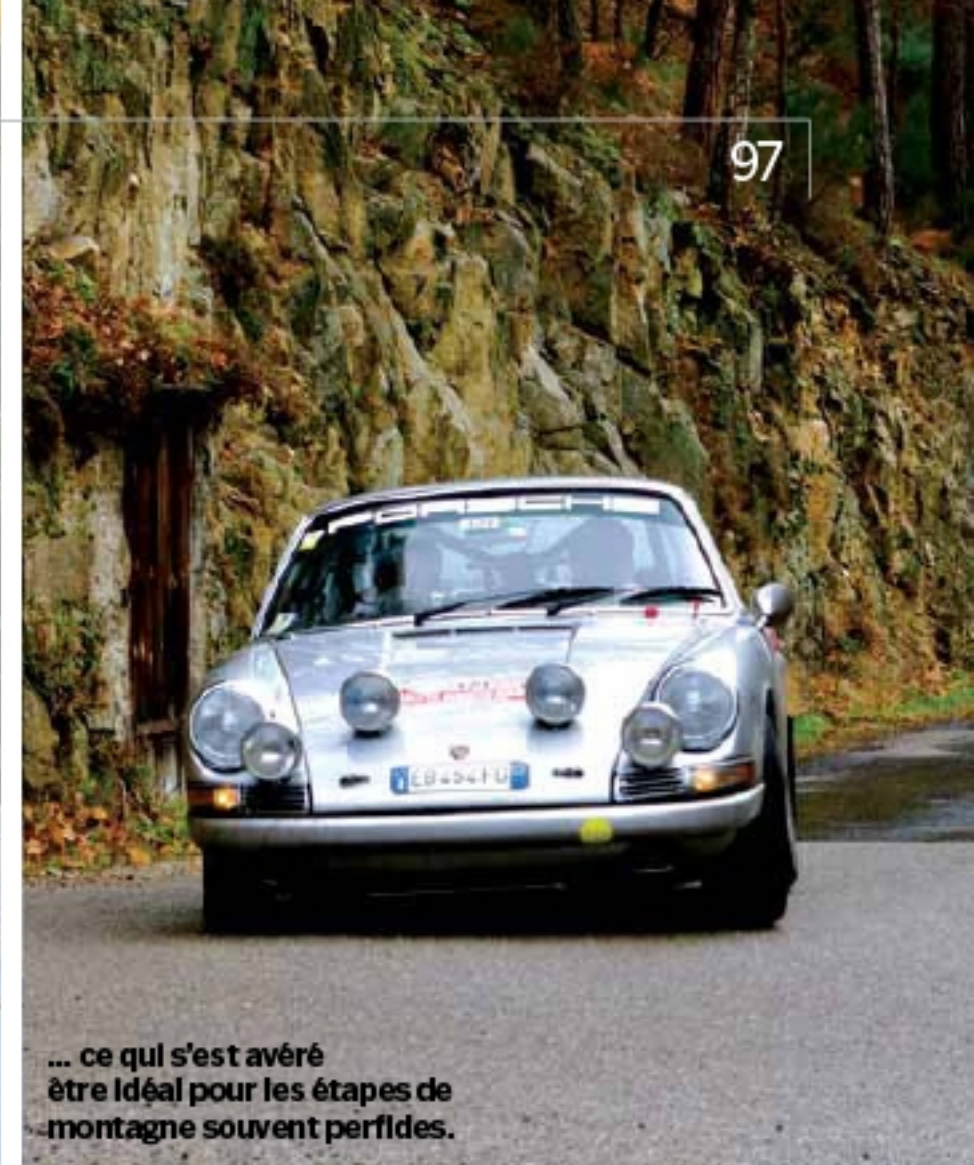




Porsche a été largement représentée par plusieurs 356, ainsi que les habituelles 911.



La plupart des voitures au Rallye utilisent des phares puissants pour le Monte Carlo classique...



... ce qui s'est avéré être idéal pour les étapes de montagne souvent périlleuses.

cas de récidive. « 10.000 points de pénalité et vous êtes dehors », explique Hans. Je remarque que la 911 gagnante de 2011, une 2.0 blanche italienne, a changé de mains, son équipage original ayant été disqualifié l'an dernier pour avoir dépassé une Mini lente au Col de Turini. Curieusement, le nouveau team semble être dans de même disposition, traquant une Opel Kadett trop lente durant une étape, et de nouveau au Col de la station de ski enneigée des Arzeliers quand ils dévalent la route, dispersant les familles de skieurs dans leur sillage. Pour leur défense, il était étonnant de voir que le trafic local était autorisé sur plusieurs épreuves spéciales, régularités ou non, tandis que vous calculez vos trajectoires lors de la conduite d'une étape. Parmi celles-ci, vous pouvez prendre une ligne serrée dans les virages aveugles et utiliser le « mauvais » côté de la route. « C'est un peu effrayant, explique Hans. Les routes ne sont pas fermées ici, et il ya des accidents terribles, comme hier quand une équipe de la DDE a percuté de plein fouet une voiture de rallye. »

Les Alpes arrivent ensuite. Gap est la ville qui vient après Valence, et, en route le peloton prend la direction du nord-est vers Grenoble et les étapes

du Col de Echarasson et du Gua. Au sommet de Saint Andéol nous suivons la 930 et il y a de la neige et de la glace sur quelques virages. Soudain, au détour d'une courbe aveugle, elle s'arrête : il y a eu un éboulement sérieux, et nous choisissons notre chemin avec précaution entre les morceaux de rocher. Nous laissons faire, mais quelques virages plus loin, nous sommes arrêtés par les drapeaux : Pierre Casiraghi – le jeune fils de la princesse Caroline et le troisième dans la ligne au trône – a fait déraiser sa R5 Alpine et posé son essieu avant au-dessus d'un précipice. Une SUV le tire pendant que ses rivaux prennent leur mal en patience. Il y a maintenant une file d'attente de rallyistes retardés derrière nous et quand nous nous déplaçons, nous plantons notre roue avant droite dans le banc de neige en bordure de route. Un peu de va-et-vient nous sort de là et dans le virage suivant il y a une Volvo Amazon exactement dans la même situation. Malgré nos efforts, elle n'ira nulle part.

Après avoir vérifié la fin de l'étape Barillonnette, nous nous dirigeons vers Gap et rattrapons les retardataires qui montent sur l'estrade. Couvrir un rallye implique de faire des bonds entre les étapes et nous nous déplaçons

rapidement le long de la pittoresque Route Napoléon pour attraper la deuxième étape de la cinquième journée sous le soleil de Digne. Il ya une rivière qui coule, une ligne de chemin de fer qui passe d'un côté à l'autre et des falaises couvertes de filets pour retenir les chutes de pierres. Nous commençons à voir nos premiers feuillages provençaux – pins parasols, cyprès et oliviers.

C'est ensuite un itinéraire proscrit qui va de Saint-André-les-Alpes à Gréolières et Coursegoules, le paysage change pour des pentes parsemées de rochers, et, au loin, la vue sur la côte méditerranéenne que nous apercevons du sommet, au-dessus de Vence, est stupéfiante. Nous nous retrouvons à travers les villas de banlieue aisée à La Turbie avant le plongeon final dans le tunnel de la principauté et son parc fermé. Les étapes de la dernière nuit ramènent dans les Alpes Maritimes au Col de Braus, à la Tour Tinée et La Bollène, qui implique le redoutable Col de Turini.

Turini est une spéciale de rallye difficile mais aussi un rassemblement social, et bien que les bières et les braseros soient moins nombreux en raison de l'horaire tardif de cette année, nous rencontrons quelques vieux amis. Bientôt, un klaxon sonne, suivi par le crescendo d'un moteur de compétition et la première voiture – une Kadett – dévale, phares allumés, accompagnée tumultueusement des flashes des spectateurs. Comment ne sont-ils pas aveuglés par cette fusillade ? Comment ne nous renversent-ils pas ?

La neige fondue a gelé et il est difficile de marcher, ce qui rend rapide le rythme des concurrents et encore plus impressionnant. Une 924 Turbo part en travers et la 911 passe très prêt du drame. C'est hypnotique, mais froid, donc après une heure, nous plions les gaules.

En fin de matinée, vendredi, les concurrents sont dans le parc fermé pour vérifier les résultats, donnés à 13h30. Les Alpine terminent première et deuxième (comme il y a 40 ans !), et la 911 de Fabio Babini et Andrea Capsoni est troisième. Nos Suédois ont bien terminé : Åke et Anna sont au 12^e rang, et Mauritz et Hans dans la Rothmans SC sont 22^e. Terminer est un exploit en soi, aussi nous nous dirigeons vers le bar du Tip Top pour célébrer la clôture du Monte Carlo Historique.

VISITER MONTE CARLO

Alors que de nombreux équipages tiennent 36 heures sans dormir jusqu'à Valence, les spectateurs n'ont pas la pression. Mais aussi tentant que ce soit de rester dans un hôtel pas cher, ça vaut la peine d'aller sur [Bookings.com](https://www.bookings.com) et trouver quelque chose près de la ville d'étape qui sort de l'ordinaire. Les hôtels Logis-de-France sont un bon pari. A Monaco, je suis allé à l'Ambassador Hôtel à un prix raisonnable, et il ya un parking souterrain.

Évitez les zones de service d'autoroute, en dehors des arrêts de carburant : prenez les départementales et trouvez un bon restaurant. À Valence, essayez le restaurant Le Café Victor Hugo ou Le Bistrot des greffiers, à Gap allez à La Cloche, à Monaco, c'est le Tip Top ou Stars'n'Bars, et au Col de Turini visitez le Bar Hôtel Restaurant Les Trois Vallées.

Bien sûr, il ya beaucoup à voir en dehors du rallye. Une fois que vous avez visité le port de Monaco, marchez cinq minutes vers le Musée de Fontvieille, sur l'avenue de Fontvieille et découvrez la collection de voiture du prince Rainier, au nombre d'environ 75 véhicules. L'entrée est à 6 €, et il est ouvert tous les jours.





Specifications

1970 Alpine Berlinette 1600S

Moteur quatre cylindres chemisés avec arbre à cames haut actionnant les soupapes par poussoirs ; cinq paliers et boîte à cinq rapports

Cylindrée : 1798cc
(réalésage en Groupe 4)
Compression : 10.8:1

Puissance maxi :
160 ch à 6.800 tr/mn

Longueur : 3.850mm

Largeur : 1.520mm

Poids : 650kg

Roues & pneus : Alpine alliages avec pneus en 185x60x13 (devant) et 205x60x13 (arrière)

Vitesse maxi : 216 km/h



1972 Porsche 911S

Flat six opposés horizontal, arbres à cames en tête, bloc avec sept paliers, lubrification par carter sec et boîte à cinq rapports

Cylindrée : 2341cc

Compression : 8.5:1

Puissance maxi :
190 ch à 6.500 tr/mn

Longueur : 4.147mm

Largeur : 1.610mm

Poids : 1.060kg

Roues & pneus : Fuchs alliages avec pneus en 185/70VR15, avant et arrière

Vitesse maxi : 230 km/h

Specifications

Monte Carlo warriors

Voici deux voitures à moteur arrière qui ont connu les succès en rallyes dans les années 1970 : une légende allemande et sa contrepartie française.

Par Kieron Fennelly et Philip Raby
Photos Alisdair Cusick





La 911S est familière, avec son flat-six refroidi par air et son intérieur spacieux. Le remplissage d'huile externe (à droite) était réservé au modèle de cette année.



Bien des décennies avant que ne soit créé le Championnat du Monde des Rallyes, le Monte-Carlo était la course que tout le monde voulait gagner. La victoire générait un maximum de publicité et dans les années 1960, des budgets conséquents soutenaient les équipes d'usine. À partir de 1964, les Mini Coopers ont réalisé un grand chelem inédit de quatre victoires d'affilée (même si la victoire de 1966 fut disqualifiée sur une faute technique). Cependant, la domination des Minis a pris fin avec l'arrivée d'une concurrente qui était presque aussi agile, mais beaucoup plus rapide : la Porsche 911 2.0 litres. Menées d'abord par Elford, puis par Waldegård, les 911 S ont gagné trois années consécutives de 1968 à 1970. Pourtant, rien ne dure jamais car, courant sur les talons de la Porsche, il y avait la Berlinette Alpine

A110. Terminant troisième derrière le duo Porsche gagnant en 1969 et en 1970, l'Alpine a tout gagné, or, argent et bronze en 1971 et a ensuite répété l'exploit en 1973, remportant le WRC dans sa première année d'existence.

La 911 n'est plus à présenter dans ces pages, mais quid de l'A110 ? Son histoire commence avec le brillant ingénieur automobile Jean Rédélé, né à Dieppe, pilote de talent qui, après plusieurs victoires locales au début des années 1950 avec des 4CV Renault, a construit sa propre « Spéciale ». Rédélé a rapidement accumulé les victoires en course de côte et en sprints avec la « Spéciale », qui employait une mécanique Renault et une carrosserie révolutionnaire en fibre de verre posée sur un châssis à structure centrale. Ambitieux, il a présenté trois prototypes à Renault dans l'espoir d'un soutien

direct de l'usine, mais la Régie a réagi avec dédain. Sans se laisser abattre, il a présenté la « Spéciale » au Salon de Paris de 1956 et a immédiatement trouvé un marché auprès des pilotes privés enthousiastes. La A106 en fibre de verre, une voiture de course super-légère à la Lotus Seven (Rédélé a été une source d'inspiration pour Chapman) a été un succès et remporta de nombreuses victoires et des victoires de classe dans le Mille Miglia. L'A106 a évolué en A108, puis en 1962, en Berlinette A110 avec une poupe plus longue pour intégrer le moteur 1300cc à cinq paliers de la nouvelle Renault R8. Comme les Alpines précédentes, et comme dans la 911, il a été monté derrière l'essieu arrière.

Au cours des dix années suivantes, conduite par la quasi-totalité des grands noms de France - François Cevert, Jean Todt, Gérard Larrousse,



« La 911 2.4 litres vert métallique surplombe presque l'Alpine A110 Berlinette. »

Patrick Depailler pour n'en nommer que quelques-uns - l'A110 est devenu presque imbattable en course de côte et dans les sprints où son agilité était royale. L'atout de la Berlinette est sa légèreté - les voitures d'usine ont été homologuées à 625 kg et, comme les moteurs de base fournis par Renault ont gagné en cylindrée, la puissance des Alpines a augmenté. En 1971, avec le bloc de la R17 TX de 1605cc, l'Alpine affichait 127 ch et un rapport poids-puissance supérieur à une celui d'une 911 S de production.

Quand Porsche se retire des rallyes pour se concentrer sur les circuits, la flamme des Alpine avait brûlé à fond depuis trois saisons. Mais elle ne pouvait pas durer, l'A110 ayant dès 1973 atteint sa limite et Alpine manquant de moyens pour se passer de Renault et de budget pour développer l'A110 Berlinette. La crise du pétrole de 1973-74 a étouffé les ventes et les finances de Alpine ayant toujours été précaires, la Régie a absorbé la petite entreprise Dieppoise afin d'éviter la faillite et Alpine est devenu Renault Motorsport. La dernière A110 Berlinette a été construite en 1977.

Et même si un prototype Alpine à turbo allait gagner au Mans en 1978, c'était une victoire unique soutenue par toutes les ressources de Renault dans une tentative pour redorer le prestige national. Alpine n'a jamais construit une autre voiture victorieuse, voire un modèle comparable à l'A110.

Nous avons mis côte à côte une A110 et sa 911 S contemporaine pour les comparer du point de vue du 21^e siècle. D'emblée, les différences sont très apparentes. La 911 classique est souvent décrite comme « petite », surtout en comparaison avec la version moderne refroidie à eau, mais il y a 40 ans, ses dimensions étaient beaucoup plus proches de la moyenne. Toutefois, la 2.4 litres vert métallique surplombe presque la Berlinette Alpine A110, qui est remarquablement compacte dans ce bleu de course français rendu célèbre par Gordini. Si la 911 est une voiture de route construite avec la course à l'esprit, mais pour y loger des clubs de golf, l'Alpine est une voiture de course pure qui a été produite sous une forme légèrement dégonflée pour la route. Quand vos outils et votre roue de secours sont installés dans l'A110, il n'y a de place que pour des cartes et des sacs de voyage pour le conducteur et le passager. L'Alpine rend la Lotus Elan spacieuse. Mais ce n'est pas tout : l'A110 a été conçue pour la même raison que la Lotus Seven - courir, et il n'y a que très peu des 7.000 Berlinettes produites entre 1963 et 1977 qui n'ont pas connu la course.

La Porsche 911 et l'Alpine sont très comparables, des voitures de sport sans compromis, mais l'Alpine pousse son ADN un peu plus loin. Sur les roues de 13 pouces et une suspension arrière à demi-essieu oscillant, vous êtes assis beaucoup plus bas ➡

Paul Madden 911S



Paul, qui compte pas moins de quatre 911 classiques dans son garage, a acquis celle-ci il y a cinq ans. « Je voulais absolument une voiture standard et c'en est une. Nick Moss de 911 Early l'a trouvée pour moi. Elle avait été mise de côté en attente de réparations qui n'ont jamais été effectuées et elle n'a pas bougé depuis, alors qu'elle avait besoin d'une restauration complète. Nous avons dû poser de nouveaux panneaux de carrosserie et remplacer la sellerie mitée, mais pour moi la chose la plus importante est l'originalité de la mécanique, jusqu'au carter en magnésium.

« Evidemment, la 911 était d'une mauvaise couleur, Guards Red, en couche complète et il a fallu un moment avant de découvrir le vert métallique d'origine, sous le caoutchouc dans le capot avant. À la fin ça m'a coûté plus de restaurer la 2.4 que son prix d'achat, mais depuis lors, sa cote a tellement grimpé que ça commence à ressembler à un investissement ! »

Paul est depuis longtemps dans les moteurs refroidis par air, et a possédé un paquet de « Coccinelles » dans sa jeunesse. Sa première 911 est une 993 qu'il a achetée neuve en 1995. « Elle coûtait environ 62.000 £ et je me souviens avoir regardé la 993 RS qui coûtait 9.000 £ de plus, en pensant que ce prix élevé n'était pas justifié avec tant d'équipements en moins. » Dix ans plus tard, Paul a ajouté une 993 RS à sa collection de 911 : « Maintenant, je me rends compte combien la RS offre de plus que la 993 normale ; avec le recul, ça aurait été une aubaine, vu la cote. »

Il a une autre 2.4, qui a été alésée à 2.9 litres et qu'il utilise sur circuit, et il a récemment trouvé une Carrera 2.7 de 1974, avec le même moteur 210 ch que la RS, qu'il restaure.



Tim Moores A110 BERLINETTE

Ancien secrétaire du Club Alpine du Royaume-Uni, ingénieur en mécanique à la retraite, Tim en connaît un bout sur les Alpine. Pilote en courses club dans les années 1960 et 1970 sur Lotus Seven, Griffons, Mallocks et même Chevron B19, Tim a également été organisateur pour le BARC.

« J'ai vu ma première Berlinette à un rallye RAC en 1972 », dit-il. Un moment, il a considéré l'achat d'une Ginetta GT4, mais a décidé que l'Alpine avait un châssis supérieur, donc quand il a vu une petite annonce, il a été favorablement impressionné par l'état de la voiture et l'a achetée. C'était en 1990, et grâce à de nombreux rallyes et les sprints, France y compris, Tim et cette Alpine sont bien connus dans la communauté européenne des rallyes. « C'est probablement pas plus mal, dit-il, comme les contrefaçons et les voitures avec de fausses histoires abondent, l'historique de celle-ci est garanti »

En effet, la Berlinette de Tim a un parcours intéressant, appartenant initialement à Christine Dacremont, qui a remporté le « Championnat féminin » français en 1971. Préparée comme une voiture compétition-client en 1970, c'était une voiture Groupe 3 de démonstration qui eu une carrière de près de 20 ans aux championnats de rallye français, avant de venir au Royaume-Uni. Infatigable, Tim Moores a transplanté un plus gros moteur de 1798cc dans son Alpine, passant la Berlinette en groupe 4. « La différence d'accélération est minime avec le plus gros moteur, dit-il, mais l'augmentation du couple améliore les performances dans les courses de côte. » Encore régulièrement vainqueur, cette Alpine peut se vanter d'un historique de 40 années remarquables en sport automobile.



et votre postérieur (et le reste) reçoivent une punition plus sévère que dans la 911. Et tandis que le châssis à poutre (encore une fois comme l'Elan Lotus) offre une rigidité rassurante, les portes de fibre de verre grincent et les côtés sont secoués sur les revêtements rugueux. Les barres de torsion de la 911 n'offrent pas vraiment une conduite de boulevard, mais passez d'une voiture à l'autre et vous sentirez immédiatement la différence. La Berlinette se ressent plus comme une Porsche 906, un pur bolide de cette époque, également conduisible sur route (carrossable !). Avec à peine deux tours et demi de butée à butée, la direction de l'Alpine est plus comme celle de la 906 et rend la voiture française plus sensible et exigeante à piloter que la 911.

Les deux voitures sont à moteur arrière, ce qui signifie qu'elle bénéficient d'une excellente adhérence pour le démarrage. Grâce à l'injection mécanique et un état de préparation légèrement inférieur, la 911 S est souple, repart à bas régime plus proprement que la Berlinette qui trahit son moteur de 95 ch au litre à double carburateur Weber qui pétarade et tressaute jusqu'à 2500 tr/mn et devient progressivement plus rauque jusqu'à la zone rouge à

7200 tr/mn. Avec son petit silencieux Devil, l'Alpine sonne comme la bête de course « quatre pattes » qu'elle est, soufflant au loin à travers les Downs Berkshire où nous sommes venus photographier et comparer ces anciennes guerrières du Monte Carlo. L'échappement de la 911 S, de son côté, dispose d'une superbe sonorité métallique.

« Les sons des pots évoquent les efforts mécaniques. »

Le 911 S a été restaurée à sa couleur vert métallique d'origine. Sa sellerie et ses garnitures beige sont plus modernes que l'intérieur rouge Sixties de l'Alpine avec son rembourrage matelassé sur la cloison arrière et ses poignées chromées.

Si l'habitacle de la 911 est intime, l'intérieur de la Berlinette semble, lui, minuscule. Avec des instruments et des commutateurs disséminés le long de la planche de bord et un totalisateur Brantz moderne, il semble tout à fait complet. Un levier de vitesses de boîte à cinq rapports arrive presque jusqu'à hauteur de poitrine. Un harnais quatre points ajoute à l'impression que, en grim pant dans l'Alpine, on s'embarque sur une spéciale de rallye.

Sur ses jantes Fuchs, la 911 S est un modèle de discrétion à côté de l'A110 avec ses extensions de roues usine, ses jantes en alliage larges et ses longues portées. Pas aussi jolie que la 911, et moins plaisante



Que valent-elles?

Avec moins de cent A110 en Grande-Bretagne, les Alpines sont rarement en vente. Sur le continent, une 1300 Berlinette se trouve à partir de 35.000 €. Une 1600S de 1970 à 1973, en particulier allégée d'usine avec une histoire de courses vérifiable, fait plus de 80.000 € et les Berlinettes usine vont chercher l'équivalent d'une Carrera 2.7RS.

Porsche a construit 5.094 911 S 2,4 litres aussi les premières 911 sont beaucoup plus nombreuses que les Berlinettes. La pureté de concept de la première 911 est très recherchée et les versions S peuvent valoir le prix des Alpines.



Allemande ou en française, les deux voitures réservent beaucoup de plaisir, surtout sur les routes façon rallye !



L'A110 a des caractéristiques frappantes, comme son intérieur rouge vif (au centre ci-dessous). La puissance provient d'un quatre cylindres monté à l'arrière (en bas à droite).



« Il serait indigne pour Zuffenhausen d'utiliser les phares ou les poignées de porte d'un autre fabricant ! »

sous certains angles que d'autres, la Berlinette a une nature néanmoins très reconnaissable - un cas où la forme suit la fonction.

Ceux qui la connaissent bien pointeront du doigt les feux arrière de la Renault R8, le pare-chocs de Simca et même le panneau de trois-quarts arrière, ce qui est une copie éhontée de celui de l'Alfa Giulia. Inversement, il serait indigne pour Zuffenhausen d'utiliser les phares ou les poignées de porte d'un autre fabricant!

La Porsche et l'Alpine ont la même philosophie - à moteur arrière, des voitures de sport tournées vers la course - mais avec des conceptions différentes. La 911 et sa carrosserie monocorps en acier plus lourd, est propulsée par un plus grand moteur flat-six à carter sec ; l'Alpine, plus petite en taille et en poids, en fibre de verre et plexiglas,

s'appuie sur un moteur quatre cylindres à bain d'huile pour produire un rapport poids-puissance supérieur à la 911 de 2.4 litres. L'Alpine est une voiture de course routière et, en fin de compte, l'entreprise de Jean Rédélé a été liquidée parce qu'elle ne pouvait pas vendre assez de voitures pour supporter le coût du développement sans cesse croissant de construction de voitures compétitives - la société a construit des monoplaces et des voitures de course, aussi.

En faisant une voiture de route sportive et non l'inverse, en comprenant l'importance de vendre aux USA, Ferry Porsche a réussi à faire du profit. En fin de compte c'est en partie pourquoi Porsche est restée indépendante pendant quatre décennies de plus qu'Alpine avant d'être, elle aussi, absorbée par plus grand qu'elle.

Toujours actives



Quarante ans plus tard, ces grandes rivales peuvent encore être trouvées dans les sprints, les courses de côte et les rallyes concourant l'une contre l'autre avec le même enthousiasme.

Tony Gomez engage son A110 en course de côte en sprint depuis 2000. C'est l'une de 50 construites avec un moteur Double Arbre de 1398cc. Avec 120 ch pour emmener 680 kg, Tony, dont l'expérience Alpine remonte à 1984, termine souvent sur le podium : « La Berlinette est un plaisir à conduire, c'est une machine que l'on "pointe et accélère" et qui est beaucoup plus à l'aise dans les circuits tortueux qu'à, disons, Goodwood. Elle est moins bonne dans les longs virages rapides et on n'est pas très tranquille aux vitesses très élevées. À la limite, avec le train arrière en demi-arbres oscillants, c'est une voiture d'expert, mais dans les épreuves de sprint et le club vous n'avez pas à vous rapprocher des limites pour être compétitif et vous avez encore beaucoup de plaisir. »

La 911 S 2,4 litres de James Guyer, résident des îles Anglo-Normandes résidant (ci-dessus) est une voiture de 1972 importée des Etats-Unis. « Il n'y a pas beaucoup d'espace pour profiter d'une 911 sur Jersey, dit-il, aussi je m'inscris à la course de côte locale. A Greve de Lecq, j'ai gagné dans ma classe ces trois dernières années, bien que cela ait plus à voir avec la capacité de la voiture qu'avec mes compétences! Je l'ai emmené au Mans, aussi. Les virages sont serrés à Jersey, et comme nous faisons plus de 160 km/h dans les montées, j'ai monté un arceau en 2011. »

CLASSIC PORSCHE

02

RACING CARS

911 ST

Porsche est entré dans les années 1970 avec une 911 aussi soignée que gagnante et dont le style inspire encore aujourd'hui.

Par Adam Towler

Si la 911 R démontrait ce qui était faisable, ce sont des versions modifiées des 911 de route - la T et la S - qui ont remporté l'essentiel des victoires en compétition à la fin des années 1960.

Les activités de sport automobile de Porsche au cours de cette période ne sont pas faciles à comprendre - comme nous l'avons vu dans le précédent numéro à propos de la 911 R. La clé pour comprendre cette époque réside dans les pratiques d'homologation complexes requises alors par la FIA. La catégorie Groupe 2 était pour les voitures de tourisme modifiées, le Groupe 3 pour les voitures GT et Groupe 4 pour les voitures GT fortement modifiées.

Les 911 et 911 L ont été homologuées pour le groupe 2, les modèles T et S en groupe 3 et 4. En outre, la version légère de la T a également été homologuée avec un moteur S et avec une spécification

«lightweight», qui donne un poids à sec de seulement 923 kg.

A partir de là, un participant pouvait préparer sa voiture en conséquence en s'inspirant du catalogue des pièces coursifiées de Porsche. Il y avait beaucoup d'options différentes, mais il y avait aussi des domaines - notamment la suspension et de freinage - où les voitures de route et de course différaient à peine.

Pour les rallyes, les voitures de Groupe 2 pouvaient être spécifiées avec le moteur «R» passé de 130 cv à 150 cv, ou 160 cv avec un échappement de compétition, et avec une suspension 'S' installée parfois.

En Groupe 3, les T et S avaient le moteur de course lié au moteur de la Carrera 6, mais avec un allumage et une taille de soupapes standard et produisant 210 ch. Toutefois, un «Sportkit» était proposé aux équipes de rallye en groupe 3 courant avec le moteur S de 2.0 litres, augmentant la puissance de 160 ch à 170 ch et sortant 5 ch de plus avec l'échappement de compétition.

Ces voitures étaient parfois appelées modèles T/ Rallye.

Les concurrents avaient ensuite le choix d'une grande variété de rapports de boîte, un axe principal spécial permettant à chaque pignon d'être changé facilement et muni d'un différentiel à glissement limité. Ailleurs, les modifications

mécaniques étaient minimales : la hauteur de caisse était abaissée en fonction de la tâche à accomplir; des amortisseurs Koni réglables de «S» pouvaient être montés et il y avait une variété de barres antiroulis disponibles selon la discipline ou les goûts du conducteur. Les 911 de courses utilisaient de jantes de 5 1/2 ou 6 pouces à l'avant, et 6 ou 7 pouces à l'arrière (alors que les voitures de série utilisaient des 5 1/2 pouces tout autour).

La première étape réelle vers la 911 ST est venue avec les châssis B en 1969, qui avaient un empattement plus long de 60mm. D'autre part, les ailes nouvellement évasées, combinées avec des jantes de 6pouces sur les voitures de série signifiaient que, avec des élargisseurs d'aile de deux pouces

COUP D'ŒIL

Carrière :
1970-1972

Grands succès :
Rallye Monte Carlo 1970, victoire en classe GT au Mans, 1970 le 'Ring, Spa et la Targa Florio, 3^e du Tour de France 1970

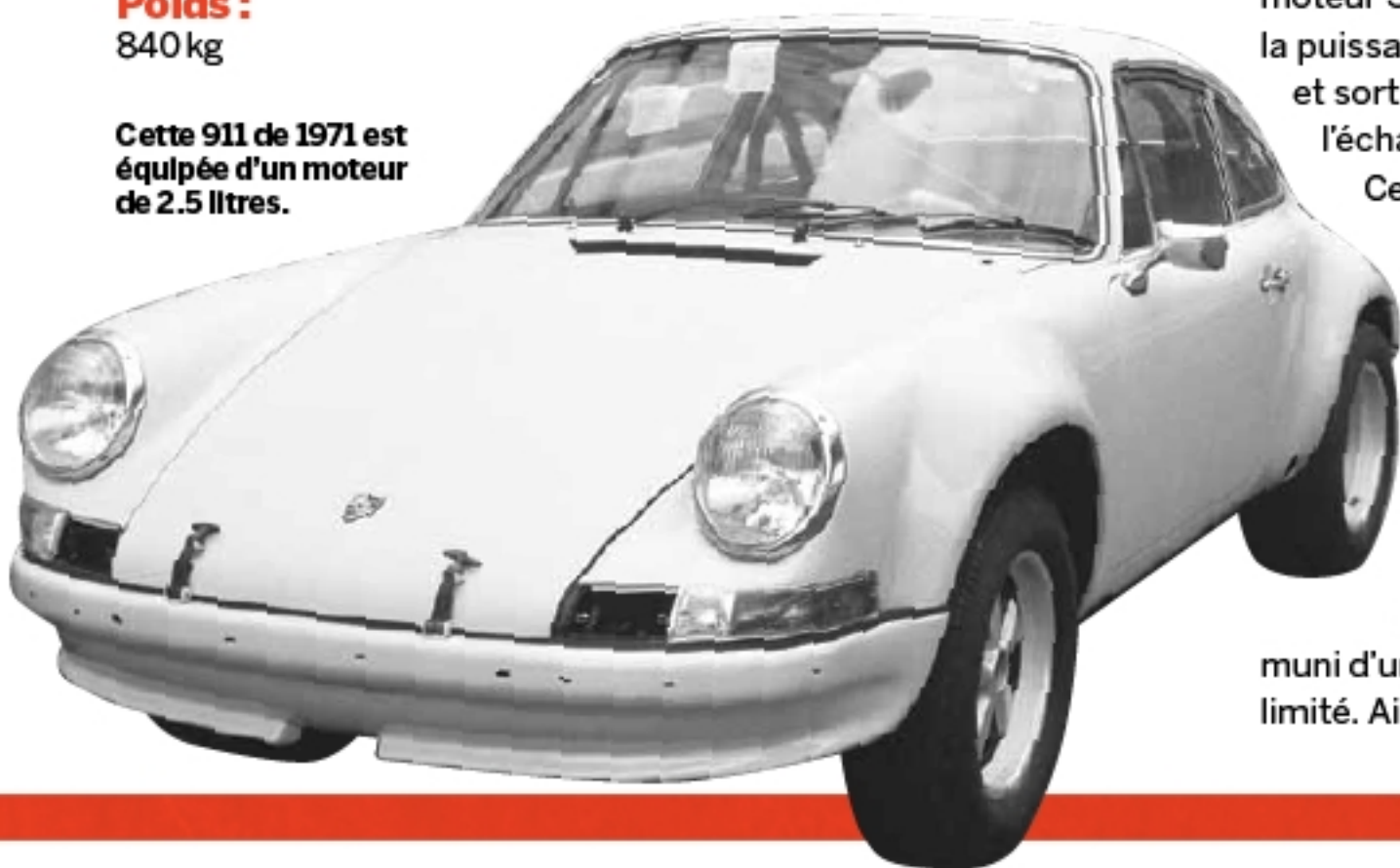
Connue pour :
Ces ailes larges

Moteur :
2.25, 2.4 et 2.5 litres flat-six

Puissance :
230-275 ch

Poids :
840 kg

Cette 911 de 1971 est équipée d'un moteur de 2.5 litres.



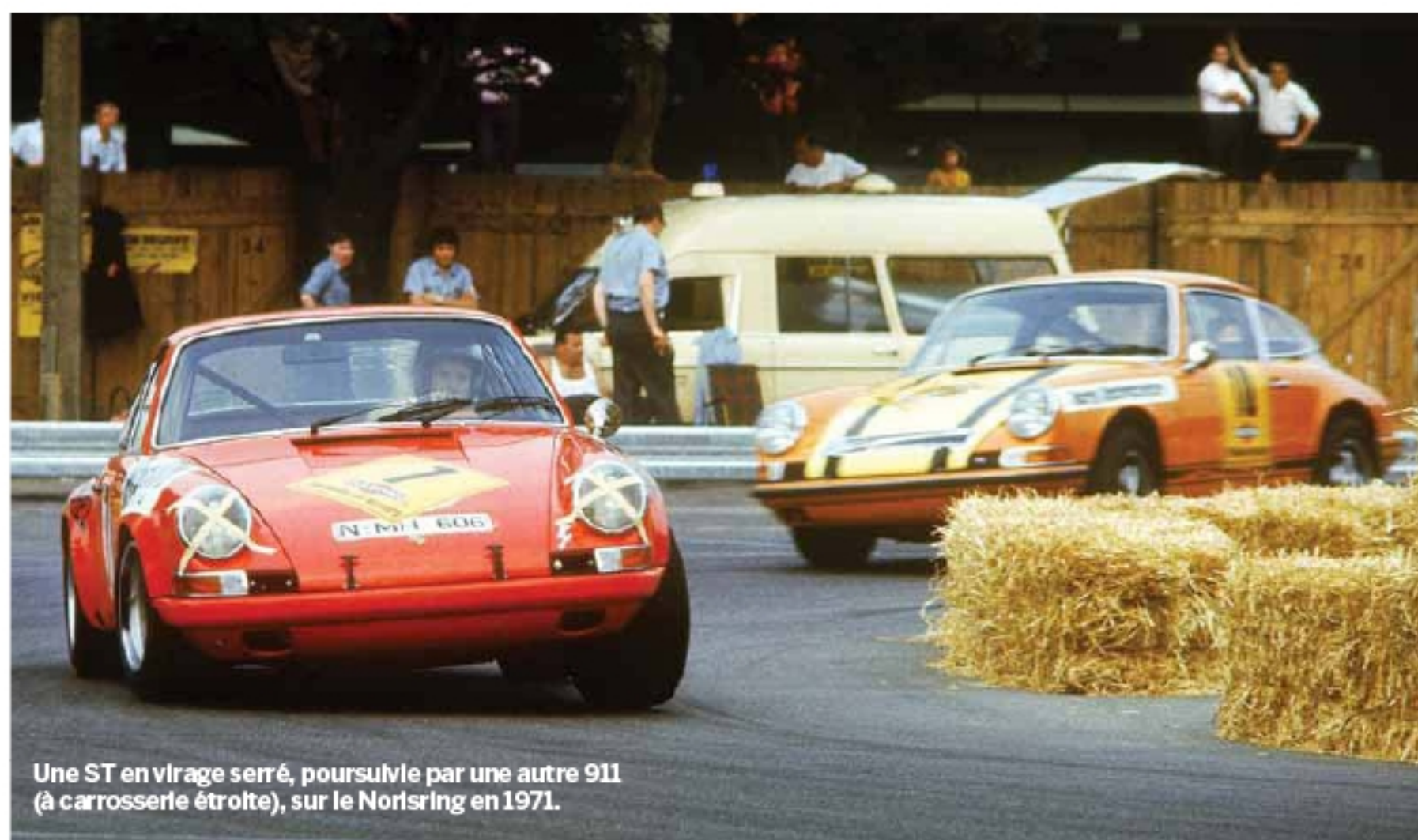


Une 911 ST courant le championnat Deutsche Rennsport Meisterschaft (DRM) 1972

autorisés par les règlements, des pneus encore plus larges pouvaient être montés en course.

Toutefois, en 1970, l'usine a sorti le moteur de production de 2,2 litres servant de base pour le circuit et les rallyes. Jusqu'alors la 911 avait conservé une cylindrée de 1991cc, elle était donc engagée dans la classe des 2.0 litres. Dans sa forme la plus puissante, son moteur pouvait à peine dépasser 200 chevaux, il était à la limite de son développement et consignait la 911 en victoire de classe uniquement. Compte tenu des circuits rapides de l'époque, la petite Porsche était facilement déposée au classement général par des machines plus puissantes.

Le moteur de 2.2 litres a changé la donne parce qu'il signifiait que les voitures pouvaient passer dans la ➔



Une ST en virage serré, poursuivie par une autre 911 (à carrosserie étroite), sur le Nordsring en 1971.



classe des 2.0 à 2.5 litres, autorisant une cylindrée supérieure par l'alésage.

Les voitures de série ont eu ainsi l'alésage qui est passé de 80 mm à 84 mm pour une cylindrée de 2195 cc qui fournissait 180 ch. Dès lors, toutes les 911 de compétition seraient basées sur la 911 S.

Les moteurs de compétition utilisaient des cylindres Biral similaires aux voitures de route mais avec un alésage de 85 mm donnant une cylindrée de 2247 cc. Ces voitures étaient appelées les 2.3 litres. Début 1971, un alésage de 87,5 mm sera disponible et donnant 2380 cc - un modèle de 2,4 litres essentiellement, mais différent de celui des voitures de série à venir qui avaient la course plus longue. Le plus petit de ces moteurs était bon pour 230 ch et un couple de 230 N.m, et le plus gros

Bras de fer entre 2 911 ST sur la piste du Nürsring en 1971. Remarquez les jantes arrière de la voiture suiveuse : Minilite d'époque.

moteur envoyait 250 ch et un couple de 244 N.m. Les voitures de Groupe 3 utilisaient une version améliorée du système d'injection mécanique de série tandis que celles du groupe 4 pouvaient monter des carburateurs Weber 46 triple-corps. Elles avaient également des composants en plastique et en acier plus fin, et les extensions d'ailes couvraient désormais des jantes avant de 7 pouces et arrière de 9 pouces de large.

Voilà enfin notre légendaire 911ST - un terme d'usine pour une Porsche 911 de Groupe 4 montée en 2.2 ou 2.4 litres. Vous la connaissez probablement : basse, épurée, et avec des ailes d'un profil différent des Carreras qui viendront après. Peut-être l'avez vous entendue hurler dans la droite de Mulsanne en 1970 au cours du film *Le Mans* de Steve McQueen, ou posant à Monte Carlo après avoir raflé les deux premières places dans le rallye de la même année.

Porsche proposait aux clients une configuration de rallye basée sur la S qui donnait 10 ch supplémentaires avec un embrayage plus costaud, mais les gagnantes du Monte Carlo 1970 étaient des machines de 2.25 litres du Groupe 4, bien menées.

La 911 ST sera une concurrente redoutable au cours de cette période dorée des courses de voitures de sport, accumulant de nombreuses victoires de classe dans tous les grands événements. Les 917 et les 908 en tête du peloton et les ST finissant souvent derrière, Porsche affichait sa mainmise sur la concurrence.

Une des plus intéressantes techniquement - et célèbres - ST construite a été la voiture utilisée par Gérard Larrousse dans le Tour de France 1970. Larrousse, dont

«Le 911 ST était une redoutable concurrente durant cet âge d'or des courses de voitures de sport.»

02



nous avons parlé dans le numéro précédent, avait remporté l'épreuve de 1969 avec une 911 R et a tenu à répéter le succès. Comme motivation, il a promis aux ingénieurs de Porsche une caisse de champagne pour chaque kilo gagné en dessous de 800kg. A 789 kg, il est apparu évident qu'il faudrait ouvrir grand le porte-monnaie, mais Larousse a eu la plus légère 911 jamais réalisée grâce à l'utilisation massive de matériaux tels que le magnésium et le titane. Même les couleurs ont été mémorables - jaune avec des vagues rouges. Malheureusement, il y eut un grand - mais néanmoins très attrayant pour les amateurs de course - problème : Matra avait fait homologuer sur route son Spyder 3.0 litres. Larousse a terminé troisième derrière une paire d'entre eux...

Avec l'arrivée du 2.4 litres pour les 911 de série en 1972, Porsche avait maintenant la possibilité d'augmenter la cylindrée jusqu'aux limites de la classe, et ce, grâce à une course de 70.4mm. Avec un alésage de 86.7mm et une injection mécanique, ces moteurs de 2.5 litres produisaient un solide 275 ch et 265 N.m de couple. Malheureusement, ces blocs

02

SPECIFICATIONS Porsche 911 ST

MOTEUR

Flat-six refroidi par air
Cylindrée: 2.25, 2.4, 2.5 litres
Puissance max: 230-275 ch
Couple max: 230 N.m à 265 N.m

TRANSMISSION

Manuelle 5 rapports

SUSPENSION

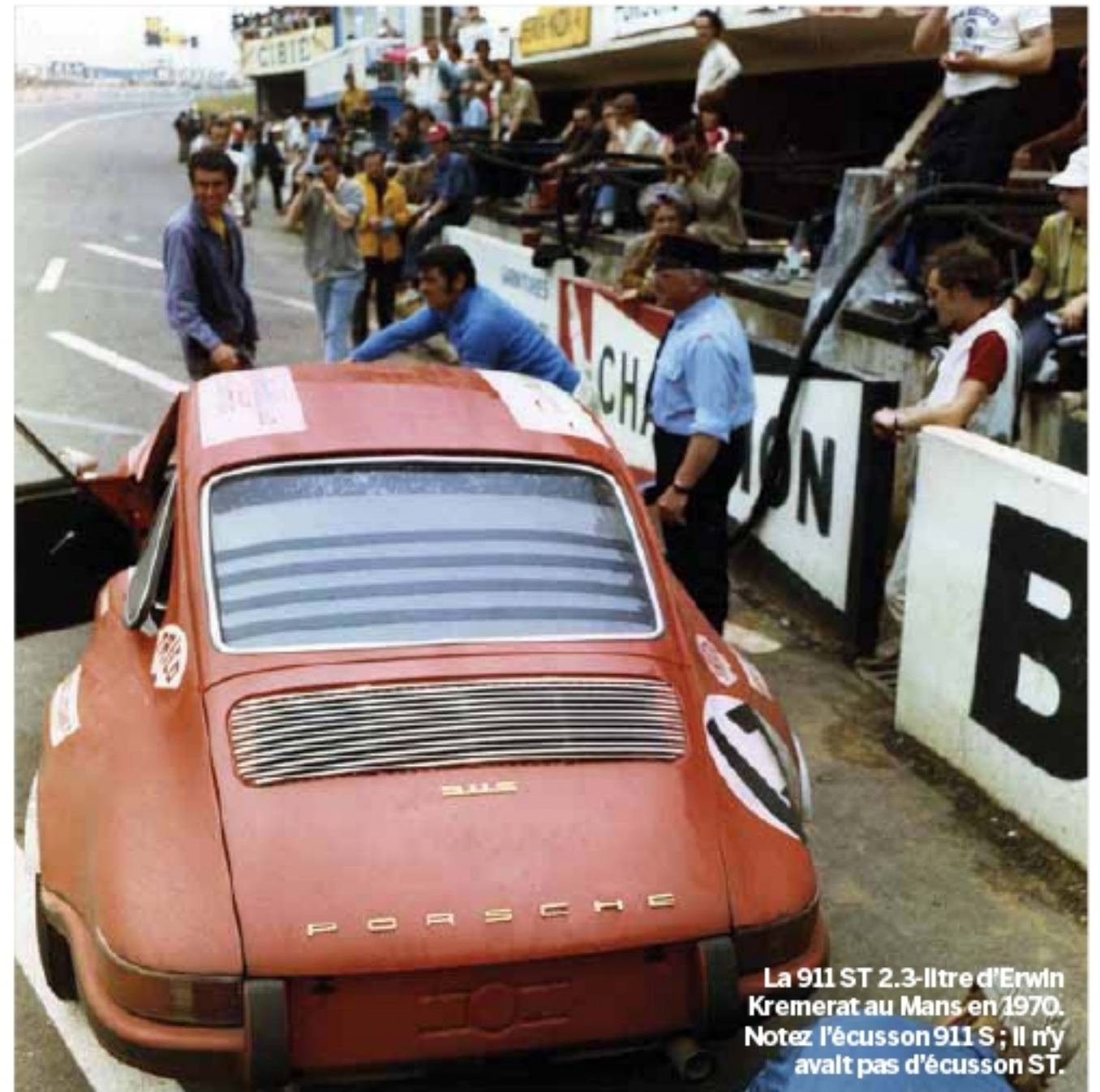
Avant: Indépendante MacPherson et barre de torsion, barre antirouls
Arrière: Triangle et amortisseurs télescopique avec barre de torsion transversale et barre antirouls

FREINS

Avant: Disques ventilés
Arrière: Disques ventilés

DIMENSIONS

Longueur: 4.163mm
Largeur: 1.750mm (ailes arrière)
Poids: environ 840kg

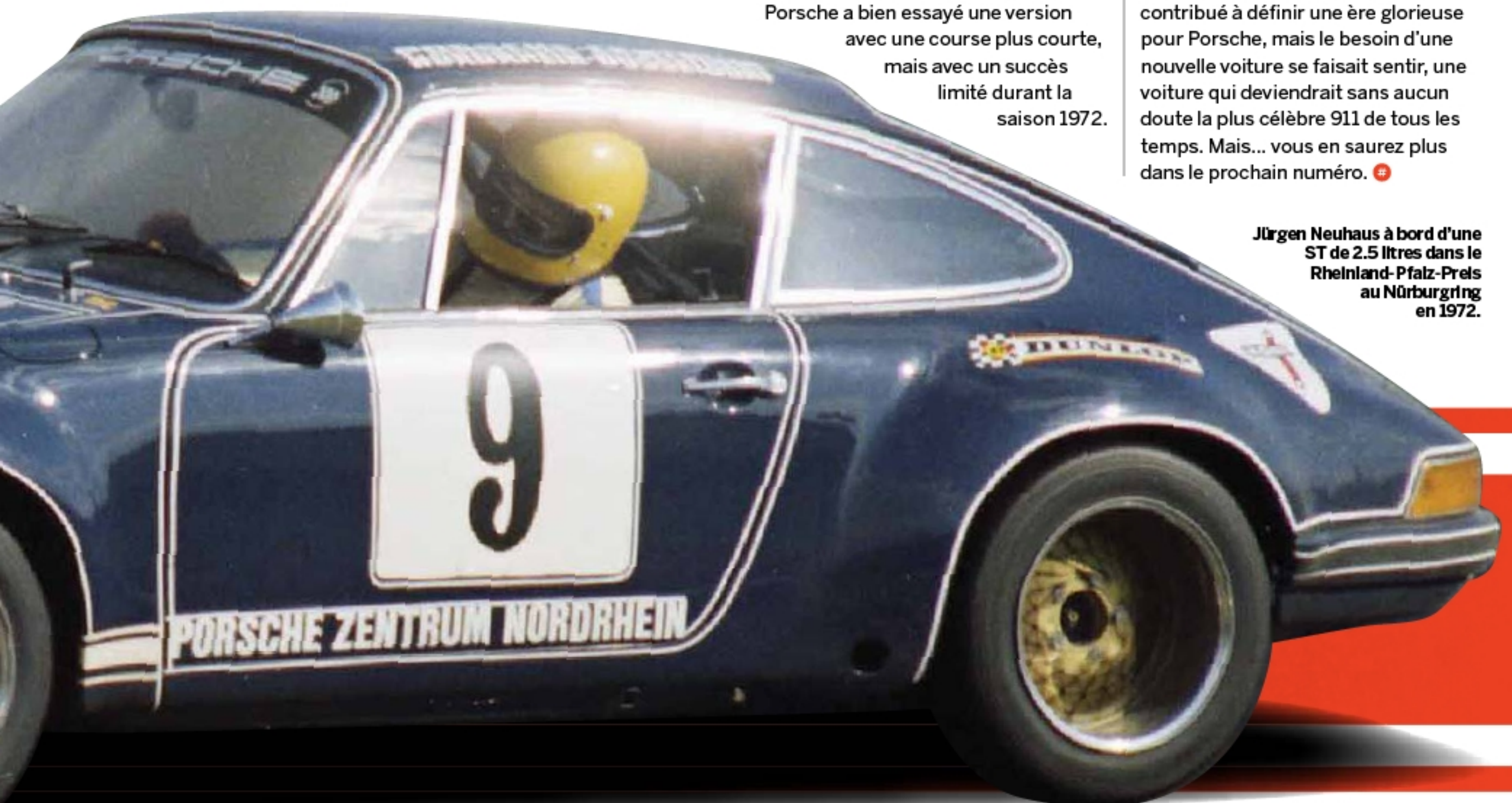


La 911 ST 2.3-litre d'Erwin Kremerat au Mans en 1970. Notez l'écusson 911 S ; il n'y avait pas d'écusson ST.

longues-course étaient handicapés par des nombreuses ruptures, le carter en magnésium et le vilebrequin longue-course étant portés à la limite de leurs durées respectives. Porsche a bien essayé une version avec une course plus courte, mais avec un succès limité durant la saison 1972.

Bien que la dernière ST ait bénéficié de la nouvelle boîte de vitesses «type 915», la voiture a succombé sous la puissance de feu des rivaux tels que la Ferrari Daytona. La ST a contribué à définir une ère glorieuse pour Porsche, mais le besoin d'une nouvelle voiture se faisait sentir, une voiture qui deviendrait sans aucun doute la plus célèbre 911 de tous les temps. Mais... vous en saurez plus dans le prochain numéro. #

Jürgen Neuhaus à bord d'une ST de 2.5 litres dans le Rheinland-Pfalz-Preis au Nürburgring en 1972.



Par Johnny Tipler et Annette Schlez

Starring

MARTINI
RACING
PORSCHE

Röhrl



Avant son lancement, chaque nouveau modèle Porsche obtient le feu vert de l'ancien double champion du monde des rallyes et grand pilote de course, Walter Röhrl. Trouvé au volant d'une rare 718/8 de course au Rallye Classique de Ennstal (Autriche), l'As allemand jette un éclairage sur certains points de sa carrière.



Rôlri sur le point de démarrer dans sa Porsche 718/8 de 1963 au Rallye Ennstal à Gröbming, Autriche.

Johnny: Nous vous avons vu dans une 911 en travers de chaque virage du Nordschleife au Oltimer. Qu'est ce qui vous a attiré par Porsche au début de votre carrière ?

Walter : Oh, ça remonte à loin. Quand j'avais dix ans, mon frère aîné en avait 20 ans, et il possédait une Porsche. C'était une 356 SC Super 90. Bien sûr, le week-end, mes parents lui disaient : « Tu dois t'occuper de ton petit frère ». Et je me retrouvais à l'arrière de sa 356. A cette époque, mon frère m'a dit : « Écoutes, quand tu auras 18 ans et que tu passeras le permis, attends jusqu'à ce que tu puisses t'acheter une bonne voiture. La seule bonne voiture est une Porsche. Oublies tout le reste ». Donc, même âgé de dix ans, j'avais Porsche en tête. A 20 ans, j'ai acheté une 356 C, et ça a été ma première voiture. Depuis cette époque, j'ai toujours possédé une Porsche, même pendant toutes ces années où je roulais pour Fiat, Lancia, Opel ou Audi.

Votre carrière a décollé en 1970 avec une 911 S ex-East African Safari appartenant à Jürgen Barth. Elle se conduisait comment ?

Ce n'était pas une voiture facile à conduire. J'utilisais l'accélérateur pour diriger la voiture. Elle sous-vire énormément, donc vous avez juste à lever le châssis dans les virages, et si elle est dans la bonne position, elle tourne, et vous appuyez sur l'accélérateur.

Pendant les années soixante-dix vous avez conduit pour Ford, Fiat, Lancia, Opel et Audi. Quand avez-vous couru ensuite pour Porsche ?

J'avais un contrat avec Mercedes pour 1981, mais avant que l'année ne commence, ils ont fermé leur département sportif. J'ai eu un contrat, mais pas de voiture. Alors, Porsche m'a dit : « Maintenant, nous sommes en mesure de vous aider ; vous avez de l'argent de Mercedes, vous pouvez avoir la voiture de chez nous ! » Donc j'ai conduit un prototype 924 GTP

avec Jürgen Barth au Mans et terminé septième. J'ai gagné les 1.000 km de Silverstone avec la de 935 de Reinhold Jost, et aussi fait le Nürburgring 1.000 km avec cette voiture. J'ai fait le Championnat de Rallye allemand dans une Porsche 924 GTS et gagné six rounds, et à la fin de l'année, j'ai fait l'épreuve de San Remo du Championnat du Monde des Rallyes avec une 911 SC.

Quand avez-vous commencé à travailler réellement pour Porsche ?

En 1992 j'ai fini mon travail avec Audi, et le lendemain Porsche a téléphoné pour me dire : « Est-il vrai que vous avez arrêté avec Audi ? » J'ai dit oui, oui. Ils m'ont répondu : « Eh bien, demain, vous pouvez commencer à travailler pour nous en tant que pilote d'essai officiel Porsche ». C'est la raison pour laquelle j'ai travaillé près de 20 ans avec Porsche, et bien sûr durant cette période j'ai eu un travail fantastique.

Il ya quatre ans, vous m'avez conduit jusqu'à une route de campagne à proximité de votre domicile en Bavière dans votre GT3 RS. Avez-vous encore cette voiture, et la 997 Turbo ?

Oui !

Et votre voiture personnelle est la 964 RS noire que vous avez souligné de orange pour aller avec la GT3 RS ?

Le 964 RS est la seule voiture que je possède en propre, je l'ai achetée en septembre 2006. Avant cela, j'avais une 3.2 Carrera, mais j'étais toujours à la recherche d'une voiture différente, comme un Speedster de 1989, plutôt sympa : le moteur de 3,2 litres est le meilleur que Porsche ait jamais fait, à

mon avis. Le RS 964 est d'un bon rapport qualité-prix, aussi, par rapport à la 2.7 RS de 1973, qui est tellement chère que personne ne peut se l'offrir, et même la 993 RS est assez chère. Au début, les gens n'aimaient pas la 964 RS, parce qu'elle ressemble à une voiture standard, sans spoiler. Le prix était correct, mais au fil du temps il a également augmenté. En 2006, j'ai téléphoné à tous les centres Porsche en Bavière et dit : « Si vous entendez parler d'une 964 RS, dites-le moi ». Puis, étonnamment, à 80 km de ma ville natale, ils ont trouvé cette voiture. Elle n'avait jamais été sur un circuit, elle n'a fait que de la balade.

Quand l'utilisez-vous ?

Je ne l'utilise que pour le plaisir, environ trois fois par an avec ma femme. Je suis complètement fou de voitures, et si il pleut - ou si il y a trop de mouches - je ne la sort pas. Ça ne dérange pas la plupart des gens de conduire sur du gravier de temps en temps, mais avec la 964, je contourne tous ce qui n'est pas asphalte lisse. A l'origine je me suis demandé comment l'améliorer, mais en dehors de nouveaux Bilsteins, elle est absolument standard, je n'ai pas touché les barres anti-roulis, elles sont en position médiane, et c'est bien comme ça. J'ai un deuxième train de pneus : des Corsas Pirelli, plus étroits. Si je voulais aller plus vite - en dixièmes de secondes - alors je changerais peut-être les barres anti-roulis.

Quels autres modèles de Porsche avez-vous possédés ?

J'ai eu une 356 Speedster, une Carrera 3.0, une turbo 3.0 litres, une 964 C4 et en 1987 une 959. J'étais essayeur de prototypes Porsche, même si j'étais ➔

“ Déjà à l'âge de dix ans j'avais Porsche dans la tête et le cœur. ”



Ci-dessus : Walter Röhrl révèle son penchant pour le rallye historique au journaliste Johnny Tipler.

En haut au centre : Walter a conduit une rare Porsche 718/8 RS de 1963 dans le rallye autrichien Ennstal Classic.

En haut à droite : Le travail de Walter est de tester chaque prototype de voiture de route Porsche jusqu'à ce qu'il soit prêt à être produit.

Ci-dessous : Walter s'est classé deuxième au Marathon Historique, généralement en glissade et les roues en l'air, comme ici sur le Nordschleife.

“ Nous roulions aussi vite que nous le pouvions, à fond. ”

toujours sous contrat avec Audi, et le professeur Bott a restauré un des prototypes 959 pour moi pour que je puisse l'acheter à moindre coût. Je l'ai vendue en 2000 parce qu'elle avait besoin de beaucoup d'entretien, et je ne l'utilisais pas plus d'une fois par an.

Quelle est la Porsche la plus exigeante que vous ayez développée ?

J'ai passé quatre ans (2004-2008) sur le développement de la Carrera GT. Normalement, je viens à la Nordschleife tous les trois mois pour tester les prototypes, et si je pense qu'il n'y a plus besoin de développement (pour les modèles de route), je fais un test final et je dis : « *Bon, vous pouvez démarrer la production de ce modèle maintenant* ». Mais avec la Carrera GT, j'ai fait tous les essais au volant de la première jusqu'à la dernière journée. Bien sûr, c'était très intéressant. La Carrera GT est essentiellement une voiture de course, et nous avons dû en faire quelque chose que les gens normaux puissent utiliser. Mais il ne faut pas tuer complètement son caractère, elle doit toujours donner l'impression qu'il s'agit d'une voiture de course. Il est très difficile de trouver le bon compromis entre la voiture de course et la voiture de tous les jours. Mais je pense que finalement ce n'est pas grave, parce que si quelqu'un

la pousse à fond, il y a toujours le contrôle de traction électronique. J'ai toujours été beaucoup plus impliqué dans le développement des voitures très sportives comme la GT2 Turbo et la GT3 RS. Avec le Boxster et le Cayman, en deux ans, je suis seulement venu quatre fois avant de dire : « *C'est bon* ».

Est ce que pilote d'essai est dangereux ?

Eh bien, par exemple, j'étais au Nürburgring pour effectuer les tests terminaux avec l'actuelle GT2, et sur le test final il est toujours très important d'avoir un bon chrono pour pouvoir dire aux ingénieurs si la voiture est finalement plus rapide ou non. C'est ce qu'on appelle « la Industry Week », et c'est toujours sur le nouveau 'Ring, avec des entreprises comme BMW, Conti, Pirelli, où tous les pilotes d'essais sont copains, tout le monde se connaît, et ces gars-là vont tellement vite que vous n'avez pas de problèmes. J'ai fait un tour rapide en 7:29 et j'ai dépassé 11 voitures. Vous allez si vite qu'elles ne vous voient pas venir, et c'est dangereux. Vous allez à 310 km/h [193 mph] et vous devez rester vigilant... Il y avait cette dame dans une Audi A3, et elle ne regardait pas, et quand je l'ai dépassé à 310 km à l'heure, elle est partie dans tous les sens. Après cet essai j'ai dit à Porsche : « *C'est fini avec les bolides, ici. Ou vous avez une route fermée ou je ne fais pas d'essais, c'est trop dangereux* ».





maintenant ». Mais même ainsi, je vais encore tester des voitures sur la Nordschleife. [Directement après Ennstal, Walter est allé au "Ring" passer une semaine à conduire des protos Porsche.]

Jusqu'où une voiture est-elle développée avant votre intervention ?

La première fois que je vois la voiture, je dirais que 85 pour 100 de la mise en place de base est terminée. Parce qu'ils savent quelles suspensions utiliser avec le poids de la voiture, ce sont juste des ajustements à faire. Alors je dis : *« Vous pourriez utiliser des ressorts plus durs, vous pouvez utiliser des barres anti-roulis plus rigides, nous pouvons changer quelque chose sur les amortisseurs, nous devrions essayer d'obtenir une meilleure réponse du moteur, les freins ont trop de déport à l'avant, la*

voiture a trop de roulis, etc, des choses comme ça ». Avec des voitures comme la GT3, ce sont toujours les petits changements qui font la différence ... comme des ressorts plus durs. Quand vous êtes vraiment dur sur les freins, vous avez parfois l'impression que la voiture ne suit pas exactement la trajectoire - vous remarquez qu'elle tire d'un côté, parce que de toute évidence il y a la géométrie qui n'est pas calée. Puis ils changent les choses, très légèrement. Les gens normaux n'atteignent pas ce niveau de conduite. Mais il y a une chose très importante que Porsche fait : nous essayons vraiment de pousser la voiture jusqu'à la limite, à 100 pour cent. La marge est fine: si je fais 8:02 au Nürburgring, la voiture est probablement parfaite. Mais si je fais 7:59, tout à coup la même voiture est au-delà de la limite. C'est un gros avantage pour Porsche - de trouver la limite et de conduire jusque là.

Quelle est l'innovation la plus importante que vous ayez faite ?

En 1993, j'ai dit que nous devions mettre une direction assistée. Il n'y en avait pas jusque-là. Nous l'avons essayé au Nürburgring sur une RS 3.8 litres avec - et sans - servo. J'étais plus rapide d'une seconde et demie avec la direction assistée, parce que la voiture était tellement plus facile à contrôler. Donc, à partir des 993, toutes les Porsche ont eu une direction assistée. Le système à quatre roues motrices a changé, lui aussi, entre la 964 Carrera 4 et la 993. J'étais dans le cycle d'essai Hiver Arctique, et même si j'étais plus rapide avec l'ancien système, nos pilotes d'essais ont été beaucoup plus vite avec la nouvelle transmission. Ainsi, même avec une moins bonne traction, nous avons une meilleure tenue. Ça a été mon apport le plus significatif.

En 1990, Porsche a construit une 964 Tiptronic de course pour la Carrera Cup que vous avez conduite au Nürburgring. Que donne la boîte semi-automatique à quatre vitesses dans un contexte de course ?

Weissach a construit cinquante 964 Carrera Cup pour cette compétition et a équipé une voiture avec la toute nouvelle transmission Tiptronic semi-automatique. Je l'ai conduite dans la septième manche sur le circuit F1 du Nürburgring et du Nordschleife combinés en partant de la sixième position sur la grille de départ. Je pensais à l'époque, *« c'est bon, c'est facile, je ne peux pas exploser le moteur - c'est l'avenir des voitures de route, étant donné l'intensification du trafic, c'est*

l'avenir de la technologie pour les boîtes de vitesses ».

Mais en fait, la course a été très dure parce que je n'avais que trois vitesses utilisables, avec une première trop courte. Je parvenais à compenser sur un circuit comme le Nordschleife, mais je prenais sept secondes de plus que la meilleure Carrera Cup au tour. Pendant les essais, j'étais seul et je pouvais emmener la vitesse dans les virages, mais en course les autres voitures me ralentissaient, donc après les courbes, je n'avais pas d'élan, car avec une vitesse en moins, la montée en régime du moteur était trop lente.

Vous aimez évidemment la course et le rallye en Porsche classique, comme la 718/8 que vous avez conduite à l'Ennstal Classic.

Oui, j'ai gagné le premier Ennstal Classic il y a 20 ans dans mon Austin-Healey 3000 Gen2 avec ma femme comme co-pilote, puis six ans plus tard dans une Carrera 356 2 avec Peter Falk (le directeur de course de Porsche depuis 34 ans) en co-équipier. C'est devenu beaucoup plus professionnel et l'événement attire beaucoup plus de gens maintenant. Et j'ai gagné la Targa Tasmania l'année dernière avec Christian Geistdörfer dans une 911 S. Je préfère conduire en rallye sur des tronçons rapides. Je n'aime pas beaucoup les courses de régularité. Quand j'étais champion nous avons pris le pli de rouler aussi vite que nous le pouvions, à fond.

Vous avez remporté 14 victoires en WRC, ainsi que deux titres mondiaux. Quelle est votre voiture de rallye préférée ?

J'ai conduit le rallye San Remo en 1981 avec une 911 SC d'usine, engagée par Alméras avec mon co-pilote régulier Christian Geistdörfer. Encore aujourd'hui, je suis triste de ne pas avoir gagné, car j'étais insaisissable-même sur le gravier, la voiture était fantastique- avec une minute d'avance sur les Audi. Mais je me suis arrêté à la dernière étape avec un demi-arbre cassé. C'était une voiture de rêve. C'est toujours plus intéressant d'être au volant d'une voiture qui n'est pas la grande favorite. L'Ascona était une bonne voiture, mais si je dois choisir une préférée, je choisirais ma 911 SC de San Remo. Ma préférence pour les voitures légères est bien connue. C'est la raison pour laquelle la 911 est tellement fantastique, et s'il pleut, la 911 est tellement facile à manipuler.



LE RETOUR



Spécifications

991 RSR

(2013)

Moteur

Cylindrée : 3,996cc

Puissance max : 460 ch

Transmission : Séquentielle
6 rapports, palettes au volant

Alésage et course :

102,7 mm par 80,4 mm

Restricteur d'air :

2x29,6mm

Suspension

Avant : Double triangle réglable, amortisseur à gaz 4 voies, double ressort hélicoïdal, lame antirouls réglable

Arrière : Multi-bras avec entretôle rigide, carrossage réglable, amortisseur à gaz 4 voies, double ressort hélicoïdal, lame antirouls réglable

Jantes & pneus

Avant : Alliage 12,5 x 18 pouces, pneus Michelin Racing 30/68-18

Arrière : Alliage 13 x 18 pouces, pneus Michelin Racing 31/71-18

Freins

Avant : Disques acier 380 mm

Arrière : Disques acier 355 mm

Dimensions

Longueur : 4 491mm

Largeur : 1 852mm

Poids : 1,245kg

Performance

0-100km/h : 3,5 secs

Vitesse max : 288 km/h

Autres modifications:

Arceau soudé ; trappe de toit amovible

AU MANS

Sur le circuit des 24 Heures 2013, les panneaux Porsche affichent : «Mission 2014. Notre retour.» Les 911 RSR ont-elles préparé le terrain ?

Par Glen Smale Photos Glen Smale et Porsche AG





Porsche est également bien représenté en catégorie GTE-Am.



Pilet, Dumas et Lieb avant la course.

Le Mans a toujours été un terrain de chasse pour Porsche. Cela dit, les Porsche sont arrivées à la troisième manche du Championnat du Monde d'endurance 2013 (WEC) n'ayant pas encore remporté un podium cette saison. En tant qu'équipe usine, ce niveau d'échec est inconnu pour Porsche. La course d'ouverture à Silverstone en Avril a vu les deux voitures finir en quatrième et sixième places, tandis qu'à Spa l'équipe a pris la cinquième place en classe et subi un crash de la deuxième voiture. Cependant, entre Spa et Le Mans, Porsche a terminé trois séances d'essais complets, de précieuses heures d'expérience de course et de données accessibles à l'équipe pour optimiser la voiture.

Ayant reçu une dérogation permettant un restricteur d'air légèrement plus grand 29.6mm (par rapport au 29.3mm utilisé à Silverstone et Spa), tous les yeux étaient rivés sur les voitures de Stuttgart pour voir si l'avantage était évident. L'aileron arrière de la RSR est 100mm plus bas que la ligne de toit, désormais au niveau du pare-chocs arrière. Team Manager Olaf Manthey a déclaré : « *La Porsche est la voiture la plus rapide GTE au Mans en ligne droite grâce à un package aérodynamique amélioré offrant moins de traînée. Elle est également plus rapide qu'auparavant dans les virages moyens et rapides grâce à son empattement plus long. Et c'est pourtant le plus petit moteur de sa classe* ».

Quoique les premiers essais libres de la journée (le mercredi 16 heures-20 heures) aient été roulés sur piste en alternant pluie et sec, les pilotes étaient impatients d'obtenir des bons temps. Plusieurs incidents ont marqué la session, finalement interrompue, mais les deux Porsches ont bien roulé, terminant première et troisième dans leur classe. La séance officielle d'essais qualificatifs était prévue pour 22 heures ou minuit, et c'est sous un ciel lourd que les voitures sont parties. Comme la procédure de qualification pour les 24 Heures restant inchangée par rapport aux courses de WEC de six heures, les meilleures positions sur la grille sont prises par les meilleurs pilotes de la session,

L'HISTOIRE DE PORSCHE AU MANS

La participation de Porsche au Mans a été le résultat d'une rencontre entre l'organisateur de la course Charles Faroux et Ferdinand et Ferry Porsche en 1950 au Salon de Paris. Faroux a persuadé Porsche d'entrer dans la course de 1951. Les avantages que cette valorisation apporterait n'a pas échappé à Ferdinand, et il s'est rapproché de l'importateur Porsche, Auguste Veuliet, pour organiser une équipe. Il était prévu qu'une paire de 356 seraient engagées, mais l'une d'elle a été détruite avant la course. La survivante a remporté la classe 1100cc et terminé au 20^e rang, posant la société sur les rails d'une réussite en compétition automobile internationale absolument inégalée.

Les années 1950 ont été caractérisées par un nombre croissant de voitures de sport de haute performance,



comme de juste. Les premiers tours de la première séance d'essais qualificatifs ont vu la Porsche n° 92 (Richard Lietz) dans le sable des virages Dunlop, le résultat d'un point de freinage manqué. Après avoir été tirée hors d'affaire, elle est revenue dans la mêlée, terminant à la cinquième place de sa classe, à moins d'une seconde de l'Aston Martin de tête, avec la Porsche n°91 à la septième place. Comme Wolfgang Hatz (chef de Porsche R&D) l'a dit une fois, les 24 H du Mans sont plus qu'une course d'endurance, c'est un sprint de 24 heures, et les pilotes doivent pousser pendant toute la course de sorte que ces genres d'incidents peuvent arriver. Le mot circulait déjà avant la course : en classe GTE, il faut surveiller la RSR. Une voiture qui n'avait pourtant pas encore démontré son potentiel. Wolfgang Hatz a souligné que la course de Silverstone en Avril avait été plutôt un galop d'essai, pendant laquelle l'équipe avait dû s'habituer

la 356 Carrera, la 550 Spyder et la 718 RSK incluses. Les années 1960 ont assisté à une explosion d'innovation et de développement via l'introduction de la 911 et, plus tard, l'ère des « Porsche plastique ». Les années 1970 ont été connues comme « l'ère Turbo », et les 934 et 935 ont fait les « unes » avec le team Kremer qui est devenu la première équipe privée sur Porsche à gagner Le Mans en 1979. La disparition des voitures du groupe 5 et du groupe 6 a ouvert la voie à l'introduction de la voiture de course sans doute la plus réussie : la 956 et sa successeuse, la 962C. Ces deux-là ont totalement dominé les années 1980 avec pas moins de sept victoires au Mans, et ont amassé 232 victoires internationales en 12 ans.

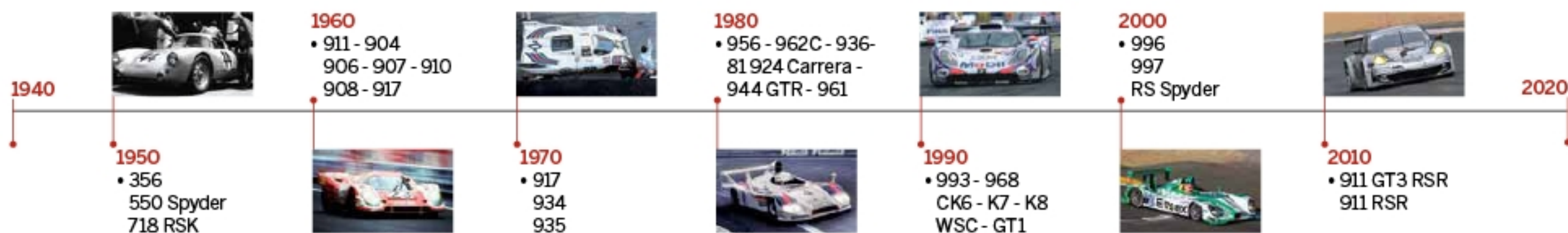
Porsche a arrêté le développement de la 962C dans les années 1990. 1996-1998 a vu le team usine réapparaître avec la 911 GT1, et pour le 50^e anniversaire de l'entreprise en 1998, la voiture d'usine a glané les lauriers avec la GT1. Plus tard, Porsche a de nouveau été représenté par des privés, mais en 2008-09, l'usine a introduit la RS Spyder en LMP2, gagnant ces deux années.

2013 a vu le retour de la marque sur la scène internationale avec la nouvelle 911 RSR. Après quelques problèmes, l'équipe usine a été encore une fois victorieuse au Mans en arrachant les deux premières places dans la catégorie GTE Pro.

au niveau de soutien et d'exigence qu'impose une équipe officielle. Selon Harz, les performances avec une voiture très survireuse se sont avérées régulières mais sans être spectaculaires, et la course de Spa a révélé un peu plus les capacités de la voiture. L'équipe a depuis apporté de nombreuses améliorations et quand les chronos ont été enregistrés après les essais du Mans, la meilleure Porsche occupait la troisième place sur la grille (n°92), à seulement huit dixièmes de seconde du leader, l'Aston Martin. La voiture n°91 était en septième position, à cause des nombreux levers de drapeau rouge dus à une pluie torrentielle et des changements de pilotes.

Le vendredi est traditionnellement le jour des conférences de presse et briefings de l'équipe. Un petit-déjeuner Porsche était donc une bonne occasion de rencontrer le personnel de l'équipe et les pilotes.

Six décennies de voitures Porsche au Mans





« Le Mans est plus qu'une course d'endurance, c'est un sprint de 24 heures, et les pilotes doivent foncer pendant toute la course. »

Les RSR numéros 91 et 92 se sont avérées fiables et constantes tout au long du week-end au Mans.

L'an dernier, la 911 GT3 RSR GTE Pro n°80 du team Flying Lizard voiture a fait le meilleur tour en 3:57.824, alors que cette année, le tour le plus rapide est réalisé par la RSR d'usine n°91 en 3:55.323, avec donc 2 secondes de moins. La partie la plus rapide du circuit pour les Porsche, selon Jörg Bergmeister, c'est juste avant la première chicane sur la ligne droite des Hunaudières, où la RSR a atteint environ 290 kilomètres-heure. A son propos, Bergmeister a expliqué : « Elle est réglée comme une vraie voiture de course et tout a été travaillé en profondeur. L'ancienne voiture était très bien aussi, mais les améliorations de cette année en font une meilleure voiture, et le package aérodynamique pour Le Mans dispose d'un avantage sur la précédente version ».

Le jour de la course est arrivé et le temps ne semblait pas meilleur que le reste de la semaine. Il a été décidé que Bergmeister commencerait la

LE MANS PAR : WOLFGANG HATZ



Interrogé sur l'importance du retour de Porsche au Mans avec un team officiel, Wolfgang Hatz, responsable de la recherche et du développement chez Porsche, répond : « Parce que la 911 est au cœur de notre société, et qu'elle est un produit emblématique ». Avec le 50^e anniversaire de la 911 en tête,

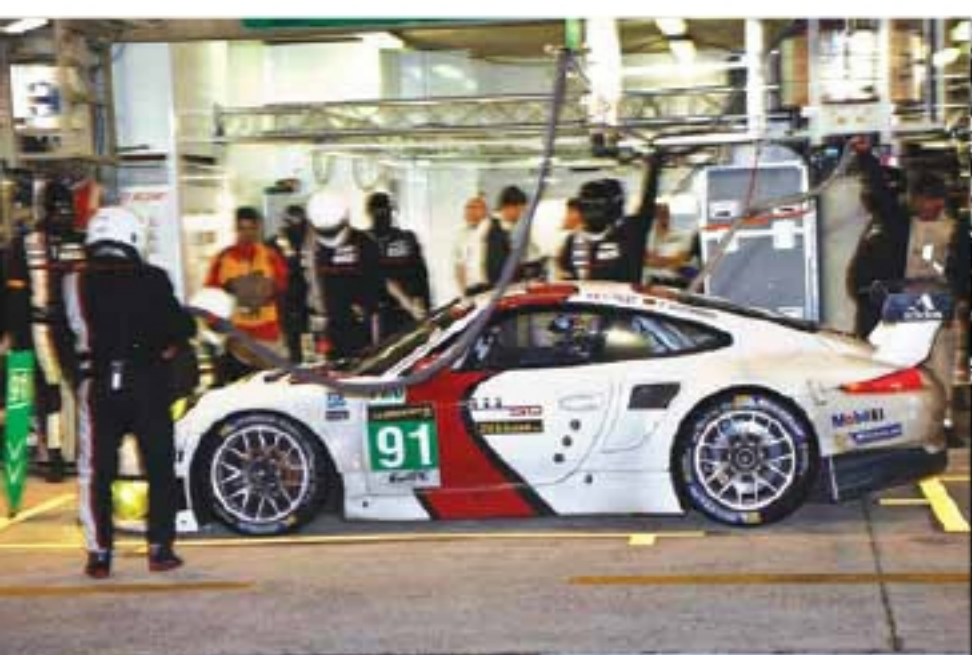
Hatz poursuit : « Je leur ai dit (au Conseil d'Administration Porsche) qu'il faut courir avec notre propre équipe d'usine ».

Démarrer un programme complet de GTE n'est pas une mince affaire, même pour une société comme Porsche. Le dernier effort d'usine a été en 1998, le 50^e anniversaire de la fondation de la société Porsche, lorsque la 911 GT1 a remporté la victoire dans les mains

de Laurent Aiello, Allan McNish et Stéphane Ortelli. 15 ans plus tard, en 2013 un effort de l'usine exigerait que l'équipe Porsche réapprenne à travailler à nouveau en unité cohérente et efficace afin de produire les résultats pour lesquels la société est si connue.

Hatz ajoute : « C'est une équipe interne, les voitures sont construites à Weissach et Olaf Manthey fait partie de notre équipe d'usine. Les mécaniciens viennent de Weissach, et quelques mécaniciens sont du groupe Manthey du Nürburgring, mais c'est une équipe d'usine ».

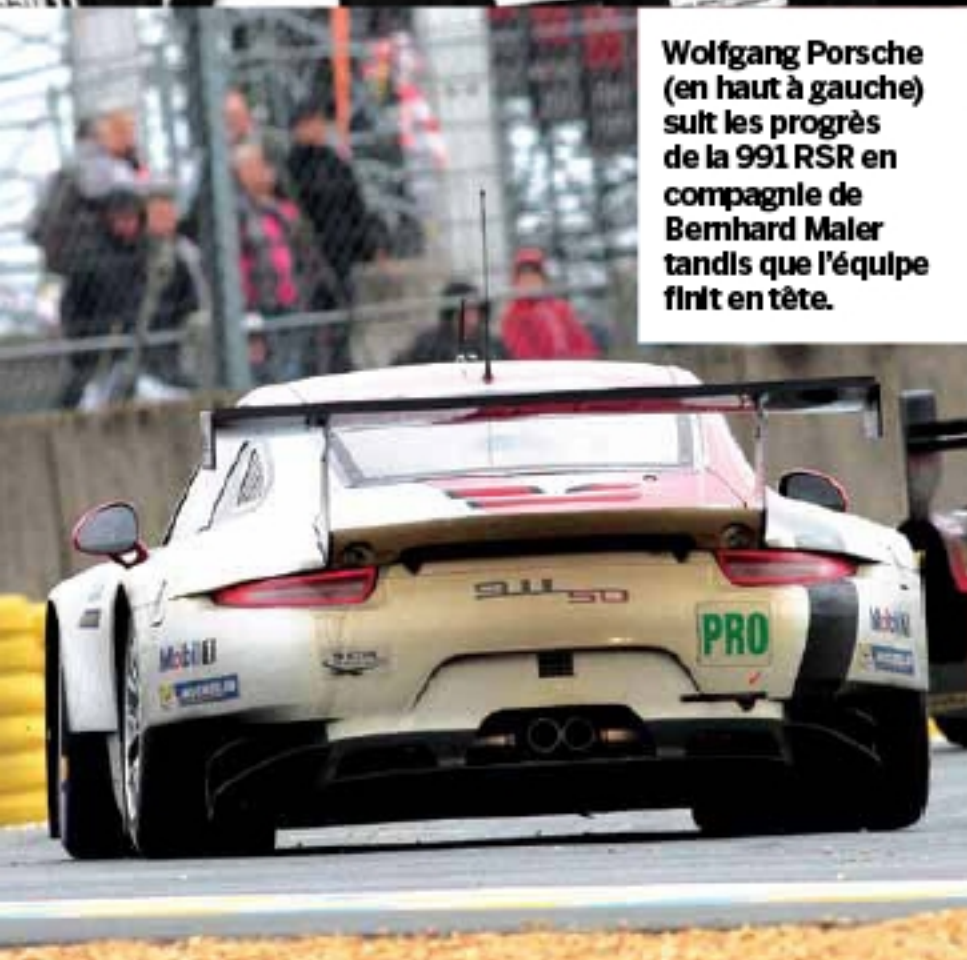
Il y a environ 18 mois, Hatz a séparé le programme de course en deux projets distincts : les projets GT et LMP. Ce dernier n'est pas en discussion encore, mais la 991 GT est sur la bonne voie pour finir l'année en voiture d'usine, et tandis que la voiture de 2014 est en développement, la RSR 2013 sera préparée pour les équipes des clients de l'entreprise.





« La Porsche est la GTE la plus rapide au Mans en ligne droite grâce à un kit aérodynamique amélioré »

La victoire de l'équipe IMSA Matmut dans la catégorie GTE Am a permis à Porsche de quitter le Mans avec 100 victoires en classe à ce jour.



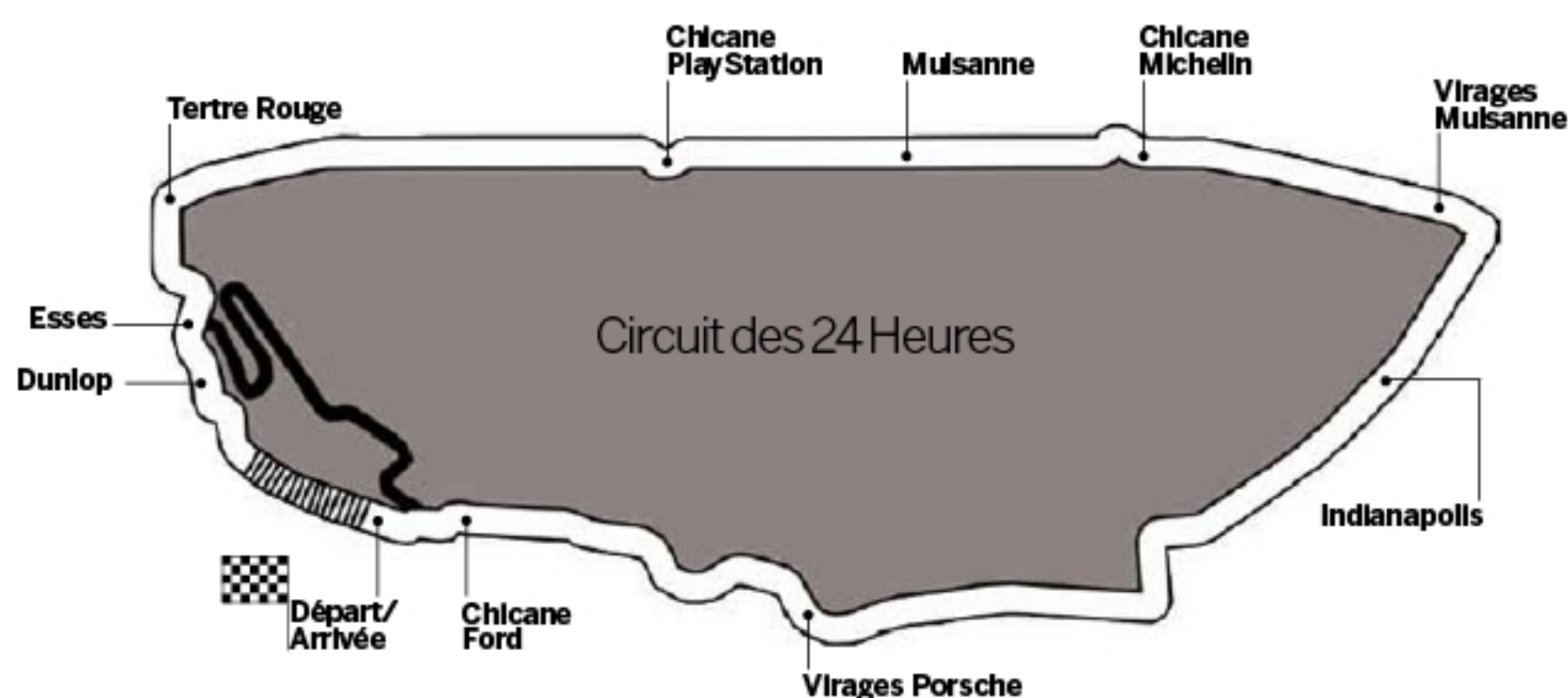
Wolfgang Porsche (en haut à gauche) suit les progrès de la 991 RSR en compagnie de Bernhard Maier tandis que l'équipe finit en tête.



course dans la voiture n° 91 et Lieb dans la voiture n° 92. La fanfare entourant le départ au Mans ne ressemble à aucune autre, tandis que les voitures sont poussées hors de leurs stands aux alentours de 14 heures par les équipes et dehors sur la grille, où elles sont alignées contre le mur des stands pour les photos d'équipe. La tension monte avant 15h, l'heure de départ, mais la piste ne semble pas vouloir se vider des familles, célébrités, membres des équipes et des médias et le grand pique-assiette se poursuit jusqu'à ce que les commissaires mettent un terme à la fête à grands coups de sifflets qui dégagent la grille.

A 15 minutes du départ, les voitures sont envoyées pour un tour de chauffe, cette fois en file, vers leurs positions respectives. Sur le coup de 15 h, la zone autour du célèbre circuit explose du bruit de quelque 28.000 chevaux et tandis que la voiture de sécurité s'engouffre dans les stands, les feux verts marquent le début de la course des 56 voitures. C'est un moment frénétique, l'aboutissement du travail des équipes depuis de nombreux mois. Au départ du premier de leurs 315 tours, les deux Porsches passent en trombe devant le nouveau panneau Michelin accroché à la sortie des stands.

Bien que la nouvelle RSR n'ait eu que deux courses d'endurance à son actif, elle est déjà familière aux pilotes, comme le dit Bergmeister : « *Ca semble lointain déjà, mais j'ai commencé avec la RSR en octobre dernier parce que j'étais toujours en train de tourner en American Le Mans Series quand on a commencé les essais* ». A-t-il dû adapter son style de conduite à la voiture à l'empattement plus long ? « *Vous vous y habituez rapidement, mais elle est très rapide par rapport à l'ancienne voiture. Il y a moins de mouvement, plus de rigidité, et vous pouvez prendre plus de vitesse dans les virages par rapport à l'ancienne voiture. Il n'a fallu que quelques ajustements pour se familiariser avec la nouvelle 911* ». Avec le moteur derrière, le carburant est situé à l'avant de la voiture et comme Olaf Manthey le révèle : « *Avec le moteur et la boîte de vitesses à l'arrière, le tuyau de carburant doit être plus long pour atteindre l'avant de la voiture, et le ravitaillement est donc plus lent* ». Manthey espérait qu'ils pourraient être en mesure de faire toute la distance sans changer les freins. « *Les freins peuvent durer toute la distance, mais cela dépendra si la course se déroule sous la pluie et le nombre de périodes de voiture de sécurité* ». Cependant, malgré avoir passé cinq heures et demie derrière la voiture de sécurité, le rythme effréné a impliqué que les Porsche ne pourraient pas aller jusqu'au bout sans un changement de frein, qui eut lieu sur le coup des



UN TOUR DU MANS AVEC JÖRG BERGMEISTER



« Approchez le virage n° 1 en cinquième, puis sortez un peu de la piste pour obtenir un plus grand rayon. Après c'est le point de freinage du virage deux. Je vais assez durement sur la bordure de gauche en seconde, puis sur la bordure de droite et j'accélère dans les vitesses dans le virage trois et ensuite le quatre - un virage à gauche - en troisième rapport de nouveau, puis à travers le Tertre Rouge, où vous restez en quatrième, puis jusqu'à la cinquième, où vous essayez d'obtenir une bonne sortie et poussez autant que possible, avant de passer la sixième.

Le point de freinage pour la première chicane est après seulement 200m, et ensuite vous tombez la troisième. Vous pouvez gagner du temps à l'entrée, mais vous gâchez votre sortie, aussi il faut trouver un compromis. Pour la deuxième chicane vous avez un point de freinage d'environ 150m, et vous utilisez la troisième. Dans les deux chicanes vous frottez un peu les bordures intérieures, et vous descendez vers Mulsanne, où le point de freinage est

à 100m un peu avant le virage, et vous rentrez la seconde, roulez sur la bordure intérieure et vous sortez large sur la bordure de sortie. En approchant Indianapolis, je rentre dans le coude droit en sixième, je rétrograde d'un rapport pour le point de freinage à environ 100m, puis c'est la quatrième, la troisième et ensuite la quatrième et de nouveau la deuxième pour Arnage.

J'aborde le virage à droite en quatrième et en cinquième, puis à fond à travers le coude gauche et au prochain virage à gauche vous devez soulever la voiture et descendre jusqu'en quatrième pour la longue ligne droite. Karting se passe en levant légèrement le pied, et de nouveau, je sors assez large.

Je passe de sixième en troisième à la première chicane



Ford. Je touche les bosses et à la dernière chicane Ford je roule sur les vibreurs pour m'aligner sur la ligne autant que possible. Et tout ça peut faire un 03h55 ! »

20 heures.

Les Porsche roulaient sur un rythme révélateur d'une opération bien huilée, mais en vérité, il y avait de la nervosité en abondance dans les garages n° 91 et n° 92. Les cœurs ont fortement battu dimanche en milieu de journée quand une Porsche a été touchée par une Ferrari GTE Am à l'entrée des virages Dunlop, qui l'a envoyée en tête-à-queue. Heureusement pour la Porsche qui a repris sa route, aucune voiture n'est passée à ce moment-là.

Les dernières heures ont vu quelques moments de tension car les cieux se sont ouverts à intervalles réguliers, lâchant d'énormes quantités d'eau sur le circuit et causant de nombreux dérapages. Heureusement, les Porsche s'en sont sorties indemnes.

Comme l'arrivée approchait, la conduite calme, confiante et mesurée de Hartmut Kristen est restée inchangée alors que les deux RSR ont entamé leur dernier tour dans les deux premières places de la

catégorie GTE Pro. On ne pouvait pas s'attendre à ce que, après 24 heures de course tendue, les deux Porsche finissent dans le même tour avec seulement deux minutes d'écart. Le sourire de Hatz lui-même, personnage calme dans le garage de la fosse, s'est laissé aller à de nombreuses accolades avec l'équipe, tandis que Olaf Manthey habituellement réservé a été aspiré dans la liesse quand les Porsche ont franchi la ligne d'arrivée. La vision d'une mêlée affectueuse entre Kristen, Hatz et Manthey faisait chaud au cœur.

Porsche quitte les 24 Heures du Mans 2013 avec une première et une seconde place dans la classe Pro GTE et une victoire en classe Am, démontrant que la voiture de l'an dernier est toujours une gagnante. Ajoutez à cela l'expérience d'une équipe qui vient de travailler pour remporter une victoire au plus haut niveau du sport automobile, et 2014 pourrait se révéler comme un grand succès pour l'entreprise allemande.



Porsche était-il obligé de

Le constructeur en a fait un cheval de bataille de sa communication, créant un site internet dédié à l'événement, retraçant l'histoire de la marque aux 24 heures du Mans, diffusant des vidéos des pilotes officiels vantant l'initiative. Nous ne sommes pas sans le savoir, Porsche prendra le départ des 24 heures du Mans en 2014, soit seize longues années après le dernier engagement – et la dernière victoire – dans la catégorie reine avec la 996 GT1.

Par Thomas Schenck
Photos Porsche AG

Ma question peut sembler provocatrice, Porsche a depuis longtemps brillé sur tous les terrains, et dans quasiment toutes les courses les plus difficiles du monde, et n'avait aucune obligation d'investir des centaines de millions d'euros dans le but d'ajouter une hypothétique victoire en compétition à sa collection déjà pléthorique de trophées. Mais Porsche l'a fait, et c'était une question de légitimité, plus que jamais. Alors, obligé ? S'il est une chose que le constructeur a parfaitement comprise, c'est que son glorieux passé en compétition faisait de Porsche l'une des plus grandes marques du sport automobile, ayant marqué de son empreinte la quasi-totalité des courses. Et ce glorieux passé, à l'image des grandes griffes de maroquinerie, permet à Porsche de véhiculer des valeurs durablement associées aux succès et aux autos des constructeurs. Que pouvait-on voir sur le stand Porsche au salon Rétromobile ? Une 911 2.0 immaculée, une RS, une 935 (qui fut la première 911 à gagner le Mans en 1979), et bien entendu, une 991 flambant neuve. Porsche cherchait à vanter la continuité entre les générations de 911, ainsi que leur incroyable polyvalence : aussi à l'aise en routière au long cours que sur les circuits le dimanche, et

capable de gagner les courses les plus dures. Tout cela, bien entendu, réuni de façon harmonieuse au sein de la dernière héritière, la 991. Ce que Porsche a compris, c'est que son histoire en compétition lui permettait de vendre toujours plus de voitures neuves, car ces voitures neuves portent en elles les gènes de leurs mythiques aînées.

Réfléchissons-y un instant. C'est en 1998, avec la victoire de la 996 GT1, que Wendelin Wiedeking tira un trait définitif sur l'engagement de Porsche en compétition au plus haut niveau. C'est-à-dire, précisément l'année de lancement de la 996, qui acquit grâce à cette victoire, ses lettres de noblesse. Nul besoin de dépenser davantage... De même, il était probablement beaucoup moins onéreux de reprendre en main la valorisation du passé de la marque, et de bâtir un gigantesque musée, plutôt que d'engager de nouveaux prototypes en courses, partant glaner de nouvelles victoires inutiles, tant Porsche avait tout gagné.

Ainsi, nous vîmes arriver un splendide musée sur la Porscheplatz, réunissant en son sein tous les modèles les plus emblématiques de la marque de Stuttgart. Cependant, Porsche a su éviter l'écueil terrible des musées : ils sont figés ! Porsche a eu la bonne idée de créer des expositions temporaires, afin d'exploiter tous les aspects, toutes les anecdotes amusantes de la marque,



Dernier engagement et victoire de Porsche en 1998 : 911 GT1 1998 – (550 ch).

permettant de valoriser la totalité de son passé. Car le malheur de l'histoire, c'est qu'elle se fige. Visiter des musées, admirer les autos, témoins d'une grandeur passée, ne ferait que rappeler la triste vérité : l'histoire figée n'a plus aucun intérêt, car c'est une histoire morte. Par conséquent, plutôt que de susciter l'admiration, ces alignements d'autos mythiques ne feraient que provoquer l'amertume, nous rappelant la triste vérité : notre tour viendra. Memento mori. Dans sa terrible marche en avant, aveuglée par l'appel du profit, Porsche se repose sur son passé poussant la vente de nouvelles 911

flambant neuves, sûr de sa force... La parade était donc toute trouvée ! Faire rouler les autos, qu'elles puissent continuer de rugir, et soulever le cœur des passionnés à la moindre apparition ! Force est de l'admettre, c'est une véritable réussite. Les 917, les 908, les 956 traversent encore les mers, posent leurs roues sur les circuits qui ont forgé leur légende, le Mans, Sebring, Spa Francorchamps... Quant aux passionnés, ils sont encore nombreux à se rendre à ces rassemblements destinés à faire perdurer la légende, à se ruer autour d'une 917, et plus encore lorsque le propriétaire en ouvre le capot, ou même

revenir au Mans ?



les dégâts du temps. La génération de porschistes cinquantenaires, probablement les principaux clients de la marque aujourd'hui, ont assisté à ces duels entrés dans l'histoire, et restent aujourd'hui marqués par ces images de leur adolescence. Certains vous raconteraient encore aujourd'hui les frissons qui leur parcoururent l'échine, captivés par le duel que se livrèrent Jo Siffert et Pedro Rodriguez au 24 heures de Spa 1970, manquant de s'accrocher dès le premier virage, et pourtant membres de la même équipe. Mais c'est aujourd'hui que Porsche doit préparer son avenir. Les jeunes passionnés qui comme moi dépassent tout juste les vingt ans, seront bien peu nombreux à vénérer la 908/3 comme j'en suis capable. Il est bien stupide d'admirer une voiture conçue pour la Targa Florio, course interdite en 1977 et que je n'ai jamais vue, mais la passion est ainsi faite... Alors si Porsche veut s'assurer aujourd'hui de futurs clients, il faut nourrir ces jeunes adolescents de grandes victoires, de bagarres féroces et de larmes de joie. Il nous faut nous aussi, jeunes passionnés, nos histoires à raconter, nos protos mythiques, nos

pilotes batailleurs. En se contentant de faire revivifier son passé, Porsche prenait le risque de devenir une marque dont les valeurs se seraient dispersées, et, à l'image de Bugatti, serait devenue une marque haut de gamme pour nouveaux riches, se reposant sur une histoire mourante et condamnée.

Dès lors, la question mérite d'être posée. Porsche avait peut-être un besoin urgent de revenir en compétition. Seize ans sans victoire se sont écoulés - mis à part le vaillant RS Spyder qui aura brillé aux Etats-Unis mais en nous laissant sur notre faim - ce qui signifie qu'une génération de futurs porschistes a été quasiment oubliée. Porsche ne peut se permettre de reproduire cette même erreur. Si Porsche veut rester un mythe de l'histoire automobile, le constructeur se doit de se souvenir que l'histoire s'écrit avant tout au présent.

De nouveau, Porsche doit gagner au plus haut niveau. #

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

Nous ne sommes pas sans le savoir, Porsche prendra le départ des 24 heures du Mans en 2014, soit seize longues années après le dernier engagement.

la démarre. La 917, la 936, la 956, n'ont pas fini d'émouvoir les foules. En sortant son histoire du musée, pour l'acheminer vers les lieux où elle doit être admirée, Porsche a réussi un tour de force. Ces autos de course n'ont pas leur place dans un musée. Leur place est sur un circuit, le seul endroit où elles peuvent véritablement s'exprimer, se déplacer, comme un lion rendu à la savane. Un lion en cage n'est pas vraiment un lion. C'est un animal sauvage, enlevé à ses racines, dépaycé et malheureux, que l'on plaint plus que l'on ne l'admire. De même, il n'y a que sur les circuits qu'il est possible d'admirer ces merveilles en toute liberté.

L'œuvre d'art, à l'endroit exact où elle doit se trouver pour être admirée. Cette idée n'est pas nouvelle, Paul Valéry en fut l'initiateur, dans Le problème des musées : le malheur d'un musée est qu'on y côtoie des œuvres de toutes les époques, formant une atmosphère peu propice au recueillement, à l'admiration d'une seule œuvre. Celle-ci est coincée entre deux œuvres d'une autre époque, faite pour un autre lieu. Une 908 posée à côté d'une 718 RS, avec non loin la Berlin-Rome... Mais il est une chose contre laquelle Porsche ne pourra jamais lutter. Porsche ne pourra jamais lutter contre



Premier engagement de Porsche aux 24H du Mans en 1951 : 356/2 Gmünd coupé - (48 ch).

Comment j'ai conquis Pikes Peak

par Romain Dumas



Un Pikes Peak vierge. Une voiture construite en quelques jours. Une course contre la pluie, la grêle et la neige à 4.300 mètres. Et pourtant, pour un moment, la 911 GT3 R de Romain Dumas a tenu le record du parcours de la très convoitée « course vers les nuages ».

Propos recueillis par Phil Royle
Photos Getty Images et Romain Dumas



En 2012, le pilote Porsche Romain Dumas a décidé de tenter autre chose.



Quand j'étais jeune, en grandissant dans le sud de la France avec mon père pilote de rallye, l'une des choses les plus importantes que j'ai vue était Ari Vatanen au volant de la Peugeot 405 T16 de 600 ch et 900 kg grimper la Pikes Peak Hill Climb en

Amérique. C'était incroyable, et je savais qu'un jour il me faudrait prendre part à cette course.

La « course vers les nuages » est la deuxième plus ancienne course de sport automobile aux Etats-Unis, avec la première édition en 1916. L'année où nous avons fait le premier chrono avec ma 2012 Porsche GT3 R fêtait le 90^e anniversaire de la manifestation dans sa forme de course sur asphalte.

C'est une route incroyable de 12.42 miles (20 km), avec 156 virages, depuis 2.800 m au-dessus du niveau de la mer jusqu'au sommet à 4.300 m de la « montagne de l'Amérique », Pikes Peak, où l'air est si raréfié qu'il vole 30% de la puissance du moteur de notre voiture à aspiration. C'est un événement unique, qui oppose le conducteur à la montre et à la colline - avec ses virages en aveugle, sans barrières et ses précipices - dans un parcours d'un seul trait. Il faut avoir une voiture rapide et fiable en excellent état, parfaitement adaptée, configurée pour un bon chrono et ne pas commettre d'erreur. Ce n'est pas un endroit pour avoir un accident!

En 2008, j'ai mis en place une équipe de rallye avec un groupe d'anciens camarades de classe. Nous l'avons fait pour le plaisir, mais avons créé une équipe très professionnelle et compétitive, courant en GT3 RS 3.8 litres. Nous faisons tout nous-mêmes et nous avons obtenu des résultats brillants contre des voitures de WRC à quatre roues motrices et turbocompresseurs. Nous sommes tous très jeunes - 25-35 ans - nous nous connaissons bien et il règne une très bonne entente parmi nous. Cette année, en 2012, nous avons décidé de faire Pikes Peak.

En seulement deux semaines et demie, nous avons construit une voiture pour faire cette course de côte spécialisée. Nous avons utilisé une GT3 R de 2012 comme base, avec un moteur pratiquement normal - modifiant simplement la conception de la boîte à air pour optimiser la circulation du flux. Nous avons monté une boîte de vitesses à rapports courts, économisé autant de poids que possible et modifié les amortisseurs pour un réglage parfait.

Bien sûr, une chose essentielle à prendre en compte avec Pikes Peak est l'appui aérodynamique. Il vous évite de vous envoler, ce qui est assez important ici ! Donc, nous avons conçu un kit aérodynamique pour donner le maximum d'appuis. Nous savions que nous perdions de la puissance et augmenterions la traînée, mais nous savions aussi en ➔

observant les voitures rapides du Pikes qu'il nous fallait un maximum d'appuis - en particulier dans le dernier tronçon qui est si rapide en quatrième, cinquième et sixième vitesses avec ses à-pics impressionnants.

Nous avons fait des esquisses et travaillé les dessins sur l'ordinateur, puis fait des moules pour fibre de verre - diffuseurs plus longs, ailes plus larges, volets Gurney, profils de châssis, etc - et les avons testés à l'aérodrome pour voir ce que nous pourrions générer comme appuis. Nous avons fait nos propres pièces et terminé avec la plus belle GT3 R jamais construite. Et, qui plus est, cela a marché.

En arrivant à Pikes Peak

La folie des préparations pour Pikes Peak a continué jusqu'à la ligne de départ, parce que je courais au Mans et au Nürburgring le week-end précédent. J'ai pris l'avion de Düsseldorf à Denver et suis arrivé à Pikes Peak, le lundi matin, n'ayant jamais vu le parcours avant et avec peu de temps pour les essais, pour regarder des vidéos et tourner sur simulateurs.

Vous n'avez droit qu'à trois essais dans la voiture de course, et nous avons seulement fait quelques montées dans une voiture normale à vitesse très lente (c'est un chemin public dans un parc national, avec des limites de vitesse fortement réglementées). J'ai fait seulement huit montées au total avant la course, ce qui n'était pas idéal. Dans une tentative pour contourner ce problème, nous avons sanglé 11 caméras à la voiture pour que je puisse regarder, apprendre le parcours et voir où je faisais des erreurs.

La course de côte est divisée en trois sections distinctes : elle commence dans une très belle région à côté d'un lac où le bitume est lisse et coule comme le Nürburgring, avec des virages à gauche, droite, gauche, droite, en troisième et quatrième. Le deuxième tronçon est en troisième, freinage, épingle à cheveux, freins, épingle à cheveux encore. Ensuite, la partie supérieure est très, très rapide - avec des virages en

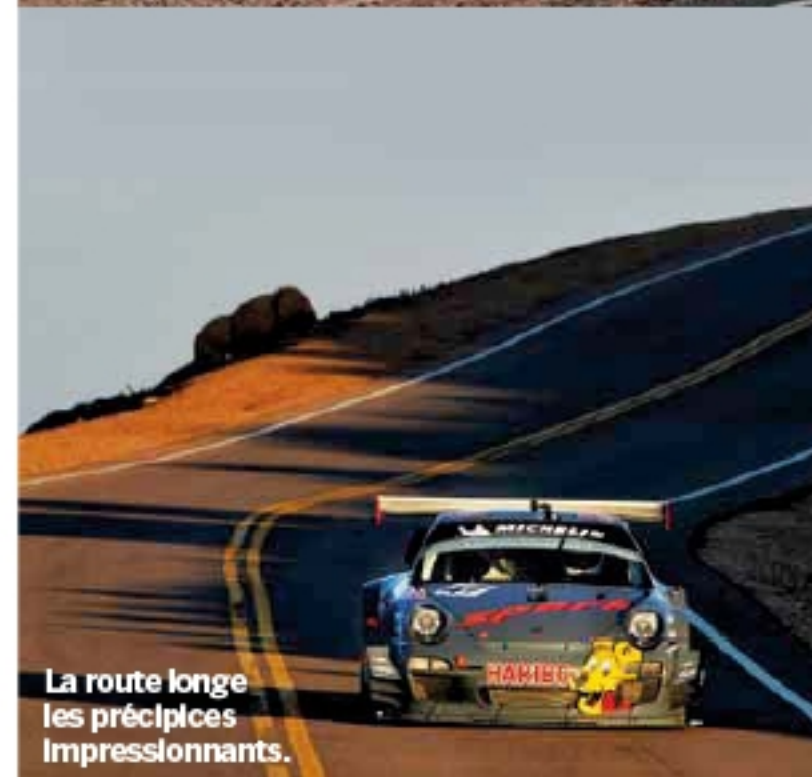
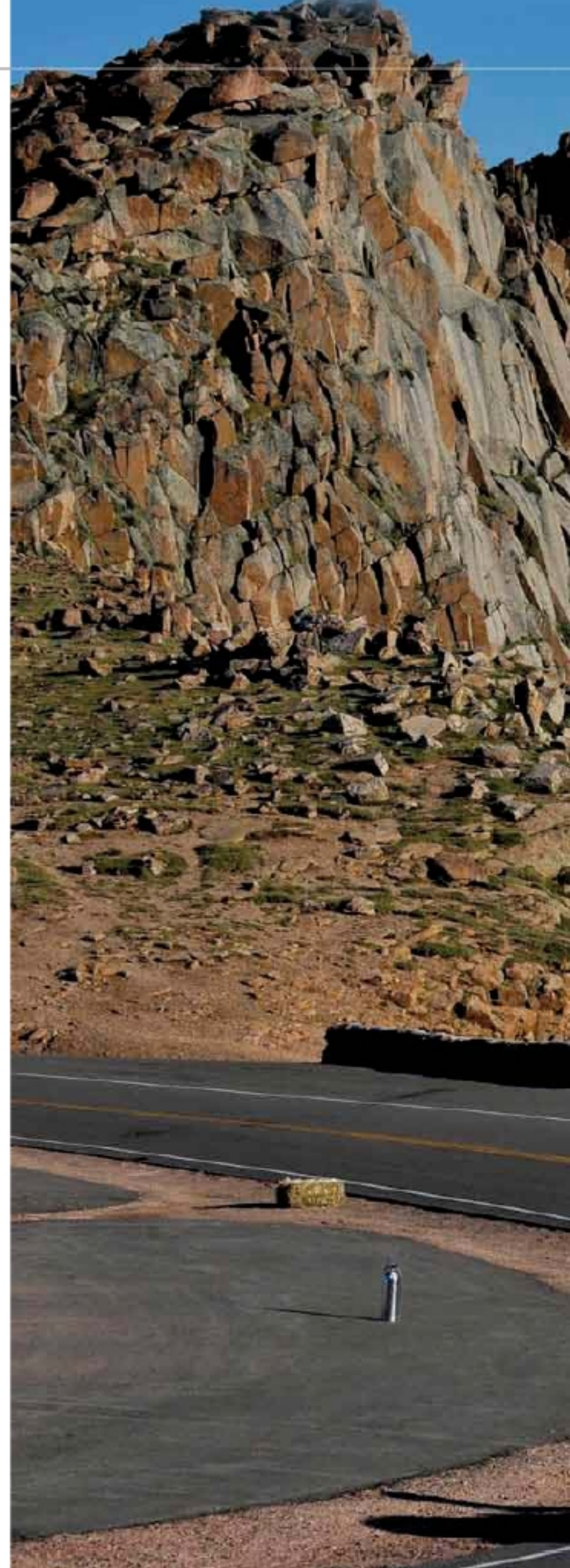
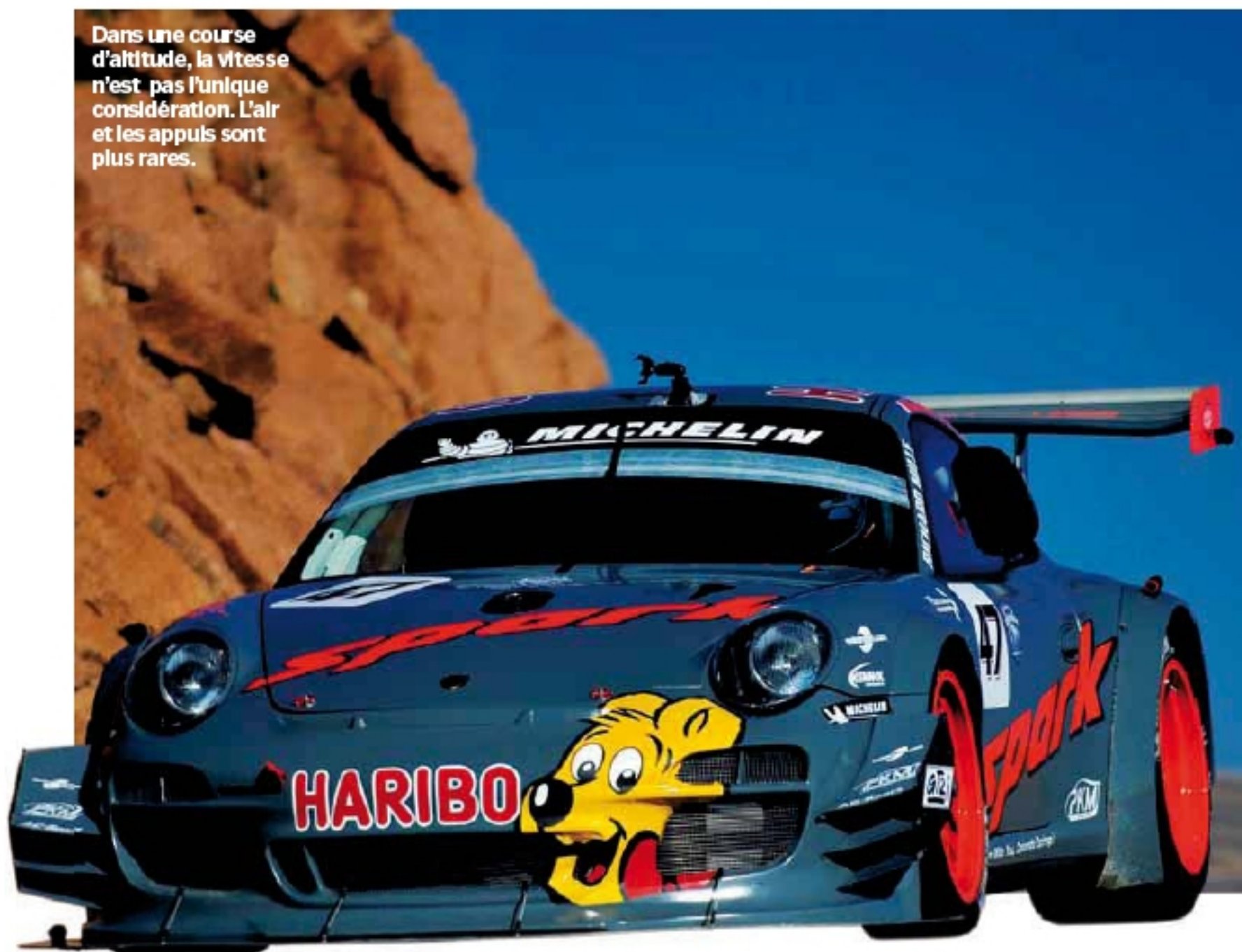
quatrième, cinquième et même sixième, la plupart d'entre eux à l'aveugle - c'est là que la Porsche a été la plus rapide et que nos appuis ont fonctionné. En bas, il y a des arbres et de l'herbe, qui disparaissent soudainement pour être remplacés par des rochers, des coins aveugles, sans barrières, le ciel et des gros dévers. La vue là-haut est à couper le souffle, c'est un parcours étonnant.

Nous avons dû adapter un réservoir d'oxygène et un masque à l'intérieur de mon casque, car l'air est rare. Il est difficile de respirer pour le conducteur ainsi pour que le moteur. Notre première descente d'essais ne s'est pas trop bien passée, car nous avions un problème de réglage avec un amortisseur. Mais sur les deux suivantes, nous nous en sommes mieux sortis, réussissant à terminer dans le top trois. Nous étions très surpris ! Nous savions que nous pouvions gagner dans notre classe, mais pas l'événement lui-même, car nous nous battions contre tous ces 4x4 turbo Pikes Specials et des gars expérimentés. Bien que notre voiture ne perdait que 30% de la puissance du moteur en haut, les voitures turbo perdaient seulement 10%, et nous n'avions que 380 ch contre des voitures beaucoup plus puissantes ! Nous avons reçu un grand soutien du concessionnaire Porsche local de Colorado Springs, et bien sûr de Michelin, qui nous a donné un kit de pneus fantastiques.

Il s'agit d'un événement très old school, pas comme au Mans ou sur les grandes courses modernes. Tout le monde était très gentil avec nous, même les autres concurrents - quoique un peu moins après le chrono qui nous a mis dans le trio de tête !

Pikes Peak est différent des courses sur circuit ou des courses d'endurance avec lesquelles je gagne ma vie. C'est du pile ou face. Vous ne pouvez pas vous permettre une seule erreur et la voiture doit être parfaite, sinon vous pouvez vous retrouver dans le décor assez rapidement. Vous devez pousser fort, mais vous assurer de ne pas vous planter -

Dans une course d'altitude, la vitesse n'est pas l'unique considération. L'air et les appuis sont plus rares.



La route longe les précipices impressionnants.



La course de Romain
au Pikes Peak 2012
sur YouTube :



« Le parcours périlleux laisse peu de place à l'erreur humaine. »

surtout ici, où sortir de route n'est pas une belle perspective. Ajoutez un manque de points de référence et les virages en aveugle, et vous avez une expérience vraiment stimulante et passionnante. En parlant d'expérience, vous en avez besoin de beaucoup à Pikes Peak pour faire une bonne course - régulière comme sur circuits, mais aussi un peu folle, comme en rallye, avec plus de danger. Retour à l'action. Il me fallait être vraiment rapide pour le plus important des trois runs. Contrairement aux essais, c'était un départ lancé, de sorte que le RWD Porsche n'était pas désavantagé par rapport aux voitures turbo à transmission intégrale. Le plus gros problème c'est l'attente : on ne court pas dans l'ordre de qualification, aussi nous avons dû attendre jusqu'à la fin de la journée pour avoir la possibilité d'obtenir notre passe, avec le temps qui empirait

progressivement. Je n'étais pas nerveux, mais je voulais juste passer à la course avant qu'il ne commence à pleuvoir !

La course vers le sommet

Certaines personnes pensent que Pikes Peak est longue, mais pour une course d'endurance elle est en fait très courte - comme un tour du Nürburgring. J'ai fait une bonne course, commis une ou deux petites erreurs qui m'ont coûté du temps, mais nous avons travaillé dur aux réglages de la voiture et je la sentais très bien - surtout en haut de la colline, où nous savions que nous pouvions vraiment aller vite dans les passages rapides.

Au sommet, cependant, où je savais que la Porsche était la plus rapide, le temps n'était pas bon. Nous étions en slicks et il a commencé à pleuvoir, à grêler et même à neiger ! J'ai

dû travailler dur juste pour garder de la chaleur dans les pneus. Je me souviens d'un virage très près de l'arrivée, où j'ai fait une glissade géante en quatrième vitesse, me forçant à jouer du volant pour garder la voiture en ligne - tout près du précipice. Un sale moment, mais j'ai appuyé et nous avons franchi la ligne avec le meilleur chrono de 9:46.18 - un nouveau record, et pas trop mal pour notre première Pikes Peak dans une Porsche privée, à aspiration normale, à propulsion et seulement 380 ch.

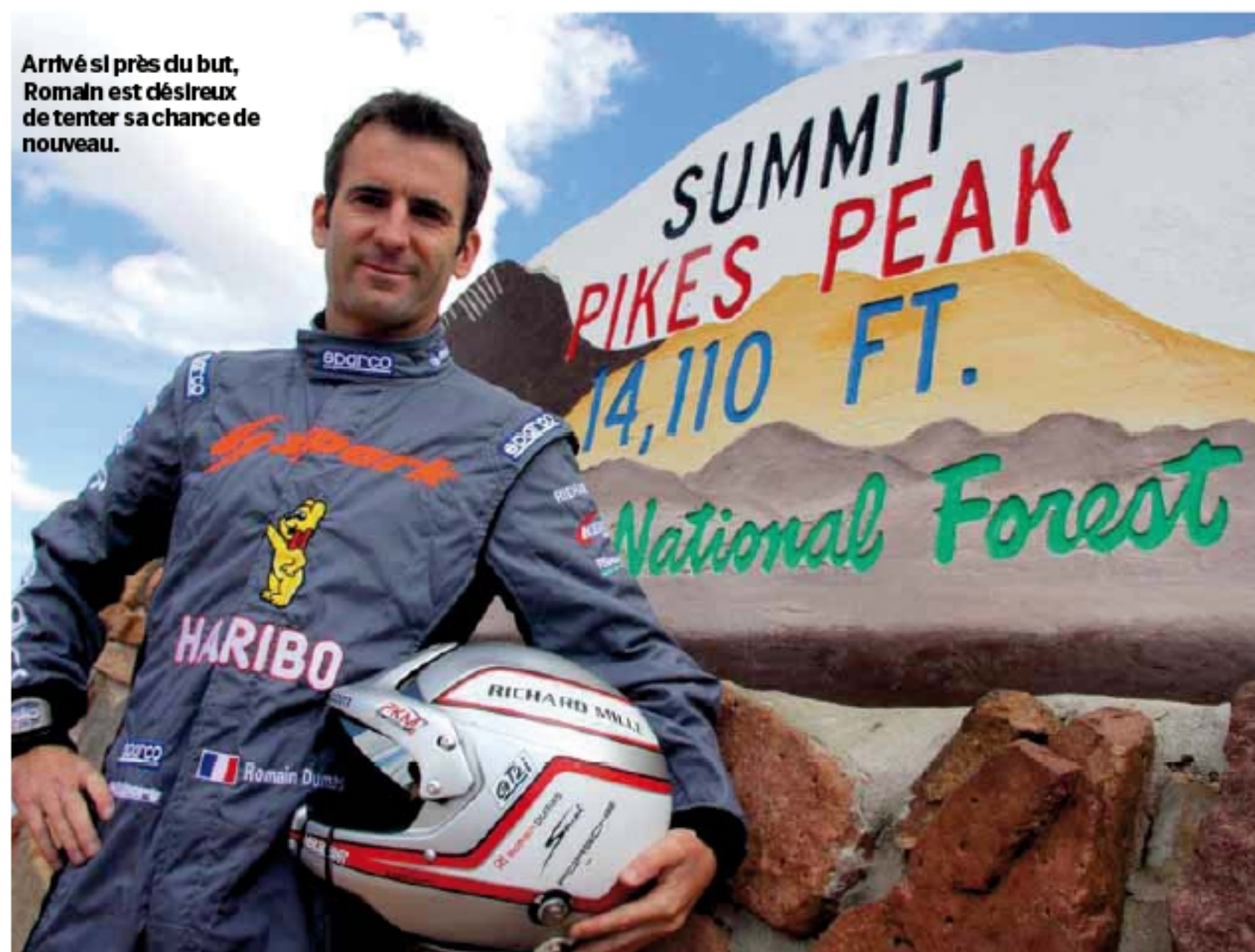
Mais malheureusement, avec une toute petite marge - seulement un 17/1000 de seconde - Rhys Millen, un « Pikes Peaker », est arrivé derrière nous, sans la neige et nous a renvoyés à la deuxième place avec un nouveau record du parcours. J'étais un peu agacé car si nous avions couru dix minutes plus tôt, nous aurions évolué dans de meilleures ➡



Malgré la deuxième place au classement général, Romain est resté sur une déception.

conditions météorologiques, nous serions allé encore plus vite et nous aurions pu gagner avec le record de la montée. Arriver second dans notre première Pikes Peak avec une différence de quelques secondes aurait été acceptable, mais passer si près de la victoire et perdre par une si minuscule marge était difficile à supporter. Je ne me sentais pas bien - il neigeait quand j'ai franchi la ligne et seulement cinq minutes plus tard, il faisait à nouveau soleil. J'étais déçu. Après la course, j'ai dû rester là-haut quatre ou cinq heures. Quand je suis arrivé en bas de la colline, mes sentiments étaient mitigés : certains des gars étaient vraiment heureux, tandis que d'autres - comme moi - ne l'étaient pas vraiment. Gagner aurait été beaucoup mieux, mais c'est le sport automobile. Avec le recul, nous nous rendons compte

que ce fut une grande réussite. Nous, des privés, avons brisé le record du parcours et sommes arrivés second ! J'ai dit que je ne referais pas le Pikes Peak - et que même si j'avais eu ces 18 millièmes de seconde supplémentaires et gagné avec le record du parcours, je ne reviendrais pas en arrière. Mais le désir de gagner est plus fort. Alors, j'ai besoin d'une voiture d'usine avec le soutien de l'usine. J'aimerais emmener le Spyder là-haut, mais je pense qu'il faut une voiture turbo spécialisée. Idéalement, je voudrais revenir avec une 911 de style GT3-avec un châssis tubulaire et un moteur GT2 de 700 cv. Nous gagnerions à coup sûr. Mais je vais commencer par mes journées ordinaires au boulot - le calendrier des courses d'endurance 2013 - et nous verrons ensuite si je peux devenir le roi de la montagne. #



Arrivé si près du but, Romain est désireux de tenter sa chance de nouveau.



LE SPORT AUTOMOBILE ET ROMAIN DUMAS

Mon père était un pilote de rallye local sur Porsche, courant en France et autour de Alès, notre ville, et j'ai suivi ses traces. J'ai commencé en karting à 12 ans, juste pour le plaisir. J'étais rapide, et à 16 ans j'avais gagné le championnat de coupe français. J'ai progressé en monoplaces avec les Formule Renault, les Formule 3 et les Formule Palmer - par goût, pas pour aller vers la F1 - et obtenu d'excellents résultats, y compris en gagnant la bourse ELF ACO au Mans.



Je suis allé à l'école au Mans et j'ai vu la célèbre course de 24 heures chaque année. C'est là que je me suis assis dans une Porsche 962 (plus un avion qu'une voiture de course) et que j'ai décidé de tourner dans les courses d'endurance.

En 2001, je courais dans la série Euro F3000 au Japon quand Toyota m'a demandé de conduire une Porsche 911 GT2 dans le championnat Super GT au Japon. Nous sommes arrivés deuxième en classe LM-GT au 24 Heures du Mans, et nous avons obtenu la septième place au classement général.

Porsche m'a ensuite offert un job de pilote à temps partiel pour Le Mans, Spa et Sebring, qui est devenu un contrat à temps plein en 2003 dans le Freisinger Motorsport 911 GT3-RS pour les séries European Le Mans. Nous avons gagné à Estoril et sommes arrivé second à Vallelunga.

Depuis, j'ai couru pour Porsche en série American Le Mans - où j'ai été champion en classe LMP2 - dans une Porsche RS Spyder. J'ai aussi fait beaucoup de courses d'endurance (6, 12 et 24 heures) à Daytona, Spa, Sebring et bien sûr au Nürburgring avec Manthey Racing, où nous avons gagné de nombreuses fois.

En 2010, j'ai gagné au Mans au volant de l'Audi R15, et je continue la course d'endurance, en remportant 24 Heures de Spa dans la 997 GT3 BMS Scuderia Italia, arrivant également premier en série American Le Mans dans une RS Spyder du Team CytoSport, aux 24 Heures de Daytona, aux séries Le Mans à Spa et Budapest et, bien sûr, aux 24 Heures du Nürburgring. Et cela continue. J'adore les courses d'endurance.

NDLR : Depuis -cette montée, Romain a terminé vainqueur de sa classe GTE-Pro aux 24 Heures du Mans 2013 (voir page 113) L'édition 2013 du Pikes Peak a été remportée par Sébastien Loeb. Romain Dumas, revenu pour l'édition de cette année, n'a pu obtenir la place du roi, contraint à l'abandon sur problème technique.

Pour en savoir plus: www.romaindumas.com.

AU LIEU DE ~~71⁴⁰€~~

➡ 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**



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

* 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.

LE PASSÉ **COLORE** DE PORSCHE

Total 911 s'est embarqué sur le Rallye Privé
-Porsche only- pour essayer une 991 Carrera
au look tapageur.

Par Lee Sibley
Photos par Daniel Pullen





Les archives Porsche montrent certaines 911 aux couleurs vives pour le plateau de la Course Internationale des Champions de 1973, au-dessus et à droite.

Si vous naviguez sur le site Porsche.com ou appelez le Centre Officiel Porsche local pour discuter de l'achat d'une nouvelle 911, vous serez rapidement submergé par la liste des options apparemment sans fin qui s'offre à vous pour construire votre voiture de sport parfaite. Ce n'est pas nouveau. Porsche a longtemps été célèbre pour sa longue, voire parfois pédante, liste d'options pour aider à la construction de votre 911 parfaite. Et en sus de cette pléthore de choix qui sont accordés à vous et votre chéquier, la gamme Porsche Exclusive offre encore davantage de personnalisation en direct de l'usine - et c'est à bord de l'une de ces options exquises que je me suis dirigé vers la France dans une 991 Carrera. Comme vous pouvez le remarquer, cette 911 se

démarque un peu d'une Carrera de base. Faisant partie des options de Porsche Exclusive, la gamme « Color to Sample » offre des tons de peintures qui correspondent aux préférences des clients - et c'est en vertu de ce programme que la Carrera est brillamment couverte d'une teinte vibrante d'orange pastel.

Peut-être plus symptomatique des années 1970, les nuances telles que Pastel orange, Bleu Mexico et Bleu Gulf comme on en voit en série IROC 1973 restent disponibles à ce jour. Porsche est fier de continuer à offrir de telles couleurs dans le catalogue *Exclusive Options* tout en signalant que la technologie de la peinture actuelle permet « une garantie aux plus hauts standards de qualité ». Cela signifie, en fait, que lorsque certaines couleurs passées ne sont plus disponibles en

raison de changements de technologie et dans la composition de la peinture, Porsche offre des teintes similaires.

Bien sûr, on peut penser qu'avoir votre 911 d'une couleur unique peut être préjudiciable aux chances de la vendre ultérieurement... Mais le juste milieu entre une teinte « trop unique » et des nuances plus communes peut être d'avoir votre 911 moderne peinte dans une couleur « usine » du passé ?

A première vue, ça ne semble pas trop possible. Les Porsche ont toujours reçu une teinte en phase avec la génération du moment, et, à l'exception de la couleur Guards Red, peu d'entre elles peuvent correspondre à toutes les générations. Non ? Cette 991 Orange Pastel suggère autre chose. Plongez un peu plus profondément dans le passé

LE PARCOURS



Contrairement au Rallye Privé de l'année dernière, un événement de trois jours de Saint Tropez à Monaco le long des côtes sud de la France, le rallye de 2013 s'est déroulé en une seule journée. La route a également été déplacée vers le nord de la France, une démarche qui s'est avérée populaire parmi les conducteurs qui n'ont pas eu à voyager autant pour effectuer le rallye. Démarrant juste au nord de Paris, dans la pittoresque ville de Chantilly, le rallye s'est déroulé sur un terrain plutôt plat, terminant à Cabourg, sur la côte nord-ouest. La distance totale parcourue a été d'environ 300 km.

« Le grondement spectaculaire des flat-six bouscule le calme de la campagne. »





Les participants Porschistes préparent leurs voitures pour le début du Rallye Privé.



Laurent Blomet organise un Rallye bien «rodé».

coloré de Porsche et vous réaliserez que la GT3 a créé un précédent historique pour les couleurs de la génération refroidie par eau, en utilisant le Viper Green et Orange des couleurs des années 1970. Pourtant, est-ce que l'option « Color to Sample » est un succès dans la communauté des Porschistes ?

Quand le photographe et moi arrivons à la pittoresque Auberge du Jeu de Paume de Chantilly pour le début du Rallye Privé, la Carrera attire incontestablement l'attention, et pas seulement pour sa plaque d'immatriculation « A 911 » (d'une valeur supérieure à celle de la voiture, les plaques perso en UK étant payantes). Elle recevra un accueil enthousiaste de la part des autres participants tout au long de l'événement qui dure une journée.

En outre, comme l'épreuve de régularité a commencé et que 25 équipes de Porsches partent du point de départ toutes les 90 secondes, c'est une opportunité idéale pour confirmer ma première impression du caractère fantastique de la Carrera de base qui est cachée sous cette couleur orange pastel.

Au moment où nous nous sommes arrêtés pour déjeuner dans le Vexin au Château d'Aveny, la Carrera avait déjà montré sa faculté à rouler à des vitesses modestes à travers les villages pittoresques avant d'attaquer les routes plus rapides avec aplomb. En mode sport et avec l'échappement en position ouvert, la 911 grimpe dans les échelons supérieurs de la plage de régime dans une magnifique symphonie pour flat-six. Certes, elle s'est fait déposer par la 997 Turbo et même la 997

C2 GTS lors d'un sprint rapide dans le tronçon libre du rallye en fin d'après midi, mais les performances de la 991 Carrera sont néanmoins parfaitement satisfaisantes.

Beaucoup de bonnes choses ont été dites quant à la boîte de vitesses PDK à sept vitesses, mais il faut avouer que tout au long du voyage, j'ai trouvé la toute dernière technologie automatique de Porsche absolument sensationnelle. Avec cette boîte intelligente et fluide, je n'ai que rarement eu besoin de passer les vitesses manuellement en utilisant les palettes noires derrière le volant. Il m'est même venu à l'esprit que l'arrivée de la Carrera 4, de la GT3 et de la Turbo au cours des 12 derniers mois, a éclipsé la Carrera 3.4 litres de « base » plutôt négligée.

La 991 n'est pas la seule star du Rallye Privé ➡



La Carrera 3,4 litres s'est avérée aussi formidable à conduire qu'à regarder, avec sa transmission PDK exceptionnelle et son flat-six bien réglé.



« LA 991 Carrera est une formidable Porsche. »

Spécifications

991 Carrera (2012)

Moteur
Cylindrée : 3.436cc
Compression : 12.5:1
Puissance max : 350 ch
Couple max : 390N.m à 5.600 tr/mn
Transmission : Porsche Doppelkupplung à sept rapports

Suspension
Devant : axe MacPherson avec roues indépendantes montées sur bras transversaux
Arrière : Multi-bras avec roues indépendantes guidées

Roues & pneus
Devant : 8.5 x 19-pouces allages avec pneus 235/40 ZR 19
Arrière : 11 x 19-pouces allages avec pneus 285/35 ZR 19

Freins
Devant : disques 330mm
Arrière : disques 330mm

Dimensions
Longueur : 4.491mm
largeur : 1.808mm
Poids : 1.400kg

Performances
0-100 km/h : 4.6 secondes
Vitesse max : 285 km/h





Une pléthore de Porsches magnifiques qui représente 50 ans de production s'est assurée que la 991 Carrera 911 n'est pas la seule star du show.

Remerciements

Merci à Laurent Blomet et Happy Few Racing pour leur hospitalité. Pour plus d'informations sur les futurs Happy Few meetings de course, visitez le site www.happyfewracing.com.

et une caravane de magnifiques Porsche du passé et du présent continue de faire tourner les têtes des spectateurs médusés tandis qu'elle traverse de charmantes villes et villages. Si la vue de plusieurs Porsches était appréciable, le son est encore mieux : loin des municipalités, le grondement spectaculaire des flat-six bouscule le bourdonnement calme de la campagne et les propriétaires de Porsche se délectent du cadre idyllique du rallye.

Un arrêt rapide pour le thé l'après-midi permet aux équipes de faire le bilan de leurs temps (c'est un rallye de régularité, rappelez-vous) avant une virée finale à l'impressionnant spa de l'Hôtel des Bains de Cabourg sur la côte normande. À la fin de la journée, nous avons roulé sur une variété de routes différentes sur fond de paysages magnifiques à bord de l'une des meilleures Porsche à avoir quitté Zuffenhausen, en terminant par un somptueux dîner à cinq plats suivi par la cérémonie de remise des prix, un moment idéal pour parachever une journée parfaite. Guy Glennon, conduisant une 997 Turbo a éprouvé un plaisir similaire avec sa Porsche : « J'ai découvert un peu plus le tempérament éclectique de la 911 et ma Turbo a largement dépassé toutes mes attentes. Je ne peux pas imaginer une autre

supersports qui soit en mesure de s'adapter aux différentes demandes de la route comme elle.

C'était également un grand plaisir de rencontrer toutes ces personnes qui, peu importe l'âge, sont tellement passionnées par leurs voitures. L'enthousiasme et le partage du plaisir, quelle que soit la nationalité, ont été une bonne leçon d'humilité ».

Chris Pointon, a également connu la même exubérance : « Ma 996 Targa s'est comportée brillamment parmi un grand éventail de 911 - c'est formidable de voir autant de voitures de la même marque louvoyer dans les villages endormis avec les habitants aux mâchoires décrochées par la surprise, mais la prochaine fois je vais essayer de ne pas finir 25^{ème} sur 25 ! »

Le Rallye Privé, un peu comme la 991 Carrera, s'est avéré être exemplaire au sein de la communauté Porsche européenne florissante. De retour vers la Grande-Bretagne, dans la voiture le lendemain matin, tout en réfléchissant à ce reportage, il m'est apparu que certains peuvent trouver difficile à croire qu'une couleur seule peut aider à définir l'impression générale d'une voiture. Et bien, c'est vrai !

La 991 Carrera est néanmoins une étonnante Porsche. Sur la dernière et peut-être la plus évoluée

991 : NOS OPTIONS

- PDK sept rapports : 2.387 £
- Volant Sport Design avec palettes au volant : 283 £
- Sport Package Chrono Plus incluant supports dynamiques de moteur : 1.376 £
- Sports d'échappement : 1.772 £
- Porsche Active Suspension Management, abaissée de 20 mm : 1.691 £
- Porsche Torque Vectoring Plus : 1.012 £
- Sièges sport : 312 £
- Pack Intérieur alu brossé : 320 £
- Rétroviseurs à teinte automatique : 372 £
- Module téléphone avec connectivité Bluetooth : 558 £
- Assistance au stationnement avant et arrière : 639 £

des 911 en termes de merveille mécanique et de pure technologique, une telle teinte spéciale ne fait qu'ajouter à sa splendeur déjà étincelante. Par ailleurs, dans une année où la splendeur passée de la 911 est poussée fermement sous les feux des projecteurs de la communauté des automobiles, c'est peut-être encore le meilleur moment pour faire fusionner votre penchant pour la nostalgie Stuttgart avec la dernière évolution de Zuffenhausen. Les conducteurs intéressés peuvent discuter de l'option « Color to Sample » de Porsche Exclusive pour leur voiture au Centre Officiel Porsche local.

F1 RACING

FAIT SON CINÉMA!

ACTU : LE CHOIX DE PIRELLI POUR ÉVITER LA CRISE...

F1 RACING

Voici venir...
RUSH!
Comment Hollywood s'est emparé d'un duel mythique

SILENCE !
JAMES VU PAR UN VIEIL AMI
"Arrogant, malpoli... mais inoubliable !"

MOTEUR !
NIKI COMMENTE L'ALBUM DE 1976
"800°C, sans oxygène, durant 55 secondes"

ACTION !
LE MAKING OF DU FILM
Ron Howard : "Un défi aussi dur à relever qu'Apollo 13"

HUNT VS LAUDA
PLUS ! La **vraie** histoire d'une saison unique

KIMI RÉPOND À VOS QUESTIONS **MOTEURS** LA RÉVOLUTION EST EN MARCHÉ **WEBBER** COMME À LA MAISON

BOB MEDIA
L 19828 - 174 S - F: 5,60 € - RD
Août 2013



Pour tout savoir du film événement de la rentrée

MENSUEL EN VENTE DANS TOUS LES KIOSQUES

PORSCHE DESIGN Tower

MIAMI

Ultime, exclusive, absolue, la tour Porsche Design de Miami impose la signature du bureau d'étude allemand sur la scène des résidences très, très haut de gamme. À partir de 3,9 Millions de dollars, les propriétaires ont droit à tous les égards dont celui d'arriver en voiture dans leurs appartements !

La tour sera achevée en 2016 mais les résidences de luxe sont proposées à la vente depuis le coup d'envoi du programme au mois d'avril. Fruit de la collaboration entre les promoteurs immobiliers Dezer père et fils et le bureau d'étude Porsche Design, la tour située à Miami nord est exceptionnelle par la qualité des prestations qu'elle offre à ses résidents. Mais pas seulement. Certes, quand vous dépensez plusieurs millions de dollars pour vous offrir une vue imprenable sur le front de mer et dominer l'Atlantique, il est naturel de recevoir en échange une résidence construite dans des matériaux de qualité et soignée dans ses moindres détails. Le marbre, les bois précieux, les cuisines et les équipements sont importés d'Europe, les services aux propriétaires sont assurés 24 heures sur 24, la mer est au pied de la tour de 200 mètres de haut et les piscines est et ouest offrent le bain au lever ou au coucher du soleil. Jusque là, c'est le moins que puisse offrir un promoteur à ses clients triés sur le volet. Pour faire bonne mesure, il faut ajouter les douches alimentées en eau de source Vichy, les piscines sur les balcons, les bains bouillonnants dans les salles de bain, le cinéma et la salle de danse dans l'immeuble... la conciergerie est aux petits soins des résidents et une équipe de jardiniers entretient les abords paysagers de la tour. Mais jusque là, rien que de l'ordinaire au pays des extraordinaires. Gil Dezer, le promoteur, un grand amateur de voitures de collection qui possède un musée d'automobiles à Miami, s'est adressé au groupe Porsche Design pour élaborer un concept typiquement américain, une idée qui trotte dans de nombreuses têtes depuis longtemps (Le Corbusier l'aurait envisagé dans les Années 1930) : accéder à son appartement sans descendre de sa voiture... ou plutôt, mettre le pied à terre de sa voiture dans son appartement. Le concept est simple mais personne ne l'avait développé jusqu'à présent.

Explications

Le conducteur-résident est identifié à l'entrée de l'immeuble, il avance en voiture à l'intérieur, vers le centre de l'immeuble où une plate-forme robotisée va saisir sa voiture, la placer moteur coupé dans un ascenseur transparent et la hisser jusqu'à l'appartement désiré à la vitesse de 3 mètres par seconde. Arrivée à destination, la voiture est rangée au - disons 46ème étage - dans son box transparent, et le résident n'a plus qu'à sortir du véhicule pour passer dans l'appartement. Un service d'entretien des véhicules est assuré par la conciergerie qui peut également se charger de monter votre voiture à l'étage tandis que vous prenez l'ascenseur des piétons. Circulaire, l'immeuble qui évoque le « Lipstick Building » de Philipp Johnson est aménagé en trois tiers autour du puit central dans lequel sont installés les trois ascenseurs. Les appartements sont conçus en éventails autour de l'axe et les plus luxueux ont une superficie de près de 1000 mètres carrés en duplex. Les parois de verre qui forment la « peau » de la tour sont conçues pour résister aux ouragans. Luxueux mais surtout révolutionnaire, l'immeuble conçu et élaboré par les partenaires Dezer et Porsche Design sera probablement à l'origine d'une nouvelle manière d'intégrer l'automobile, surtout l'automobile de luxe dans le quotidien. Il est à parier qu'il fera école. C'est également une nouvelle manière de déployer la marque Porsche pour asseoir la stratégie de Lifestyle au cœur des préoccupations du management de la firme de Stuttgart. Et si dans votre garage, votre 991 ressemble à ce que ses concepteurs ont désiré achever, une magnifique pièce d'ingénierie roulante, à Miami, dans son garage de verre, elle sera aussi devenue une sculpture de salon.

Porsche Design Tower
18555 Collins Avenue • Sunny Isles Beach, FL 33160

CARACTÉRISTIQUES



La résidence

- 132 résidences, 57 étages, 3 logements par étage, 2 garages de voitures privées pour chaque unité.
- Résidences gamme de 400 mètres carrés à plus de 920 mètres carrés, avec des Penthouse jusqu'à 1300 m².
- plans modulables 3, 4, 5 et 6 chambres selon le type de modèle.
- Hall d'accueil à deux étages hall, conçu avec les meilleurs finitions et avec des meubles raffinés provenant des quatre coins du monde.
- Ascenseur de voiture qui fonctionne à 3 mètres/seconde
- Concierge, équipe de sécurité et services de majordome 24 h/24.
- Restaurant privé avec terrasse et bar-salon
- Spa, centre de remise en forme, salon de coiffure
- Vaste terrasse de la piscine en bord de mer avec salon sièges et cabanes de plage, piscine « coucher de soleil » supplémentaire sur le côté ouest.
- La plupart des résidences disposent d'un balcon de 75 à plus de 150 m².
- piscines et cuisines d'été.
- Golf Simulator
- simulateur de course virtuelle 4 voitures interconnectées
- Salle de cinéma en arène
- Salon de Carte et billard
- Salle de danse équipée
- Bar & cuisine traiteur
- garages privés (2 voitures minimum)

Les appartements

- Murs de verre teinté entourant les espaces de vie, la salle à manger, la cuisine, les chambres et salles de bains
- Finitions murales de qualité de style galerie
- Pré-câblage pour la télévision par câble
- Accès à 400 mètres du front de mer
- Entrée contrôlée par annonce de l'invité et identification vidéo
- Abords paysagés professionnellement et méticuleusement entretenus
- Cheminées
- Piscines 3x5 mètres dans les appartements ouest
- Cuisines Poggenpohl équipée haut de gamme et choix d'accessoires personnalisés
- Bain Jacuzzi à tourbillon
- Douches en marbre avec robinetterie Grohe

Accéder à son appartement sans descendre de sa voiture... ou plutôt, mettre le pied à terre de sa voiture dans son appartement. Le concept est simple mais personne ne l'avait développé jusqu'à présent.



Dezer Owners & Developer est une opération familiale fondée par Michael Dezer et poursuivie par son fils Gil. Propriétaires de foncier sur la côte de Floride mais également détenteurs de terrain et d'immeubles à Manhattan, Dezer père et fils ont habilement valorisé des anciennes friches industrielles délaissées dans les Années 1970. La tour Porsche Design est construite sur le terrain d'un ancien hôtel, le Golden Nugget, construit dans les Années 1950 et démoli pour faire place au projet. Gil Dezer n'en est pas à sa première expression de passion pour la marque allemande. On se souvient de ce Spyder 550 monté sur le mur de son appartement qui fit les choux gras de la presse en 2009. Il provenait de sa collection dont on peut apercevoir les modèles dans le musée Dezer de Miami.

www.dezercollection.com

www.autobahnbound.com/2009/11/24/the-ultimate-piece-of-art

PORSCHE ET LA CORSE

Des noces d'émeraude !

Par Sabine Susini - Photos Jean Harixçalde





D'un côté il y a une marque, un nom, une exigence. De l'autre, une île, une montagne, un joyau. La rencontre fut étincelante. La relation fusionnelle. Et c'est un insulaire, un passionné de voitures et de rallyes, qui s'érigea en maître de cérémonie. Daniel Rognoni, c'est son nom, unit Porsche à la Corse en s'imposant comme le revendeur local de la marque allemande. C'était quelques quarante ans plus tôt. Depuis, Boxster, Cayman, Panamera, Cayenne et 911 semblent avoir trouvé là un royaume à leur mesure. Un royaume familial que l'homme gère de main de maître, aidé de son épouse, de son fils et d'une trentaine d'employés. Un royaume dont l'histoire pourrait commencer par « il était une fois... une révélation. »

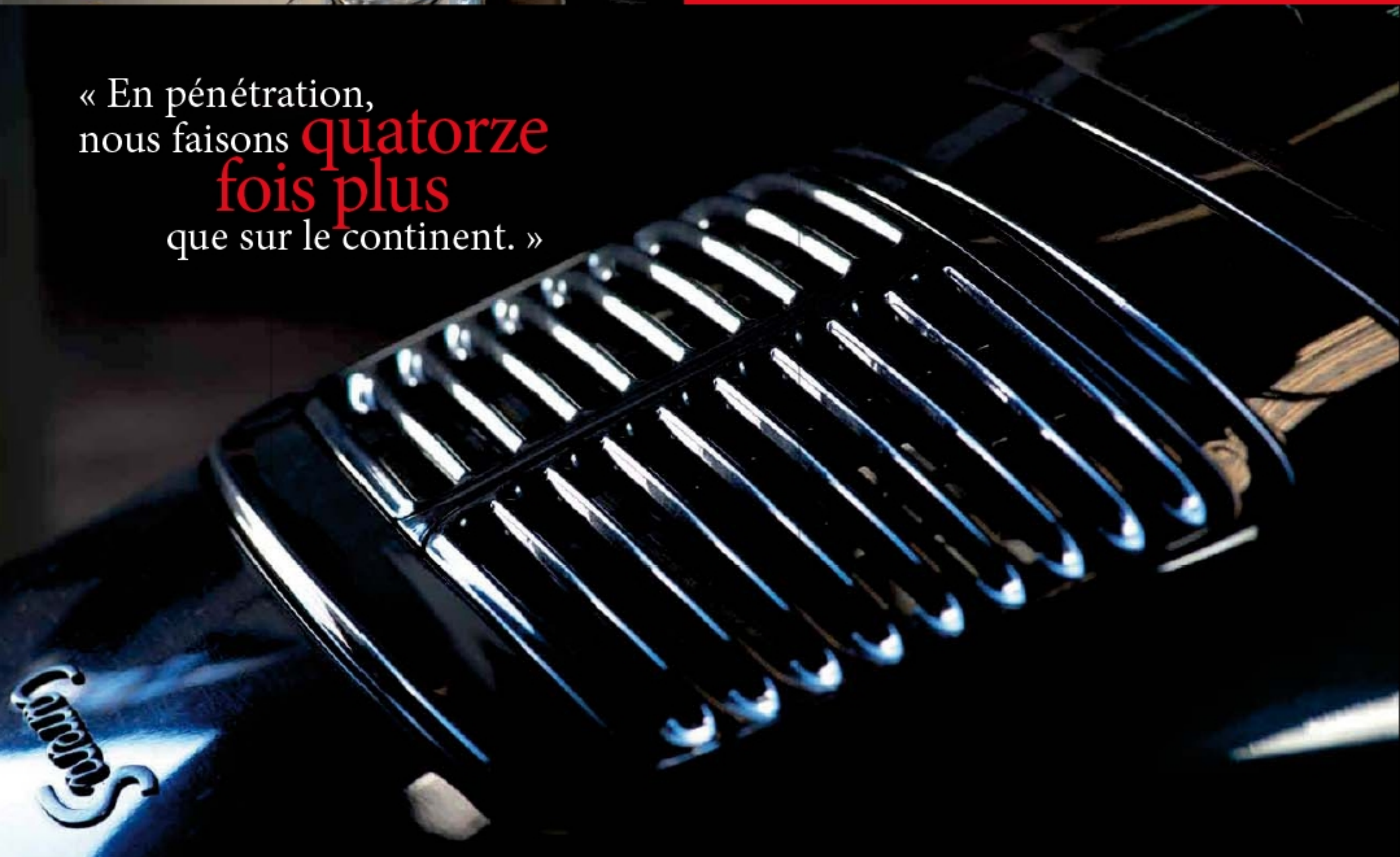
Concession Centres Porsche Corse



Daniel Rognoni,
président de Rognoni
automobiles.



« En pénétration,
nous faisons **quatorze
fois plus**
que sur le continent. »





LA révélation ! C'est en ces mots que le président de Rognoni automobiles pourrait résumer sa première rencontre avec la marque allemande : « À l'époque je gérais une carrosserie à Bastia. Depuis plusieurs années je courais le célèbre Tour de Corse automobile, le rallye aux 10.000 virages, à bord d'une Alpine. Sans jamais réussir à me classer. Voyant que j'étais las d'essuyer chaque année moult ennuis mécaniques, un ami me conseilla de tenter l'aventure sur Porsche. J'optai pour la 911s. C'était en 1976. Je me classai 7^e à 1 h 24 mn 53 s ! » Fier Daniel Rognoni ? Certains le seraient pour moins que cela ! Et l'homme ne craint pas d'affirmer que s'il est en est là aujourd'hui, c'est grâce à sa passion pour les voitures et les rallyes. Non ! L'homme ne craint pas de donner dans le cliché, ni même de passer pour un « démagog ». L'histoire a commencé ainsi, *è più basta* (et c'est tout) comme on dit sur l'île. La suite s'inscrivait donc dans une logique implacable : investir le marché automobile insulaire en s'installant comme revendeur... Porsche bien évidemment ! Il aura fallu tout juste deux ans pour que la marque trouve sa place sur l'île. Deux ans pour que la première concession Porsche ouvre ses portes. A Bastia. Le pari était certes osé, mais l'époque permettait les initiatives du genre. « Aujourd'hui, la personne qui se lance dans une telle entreprise doit avoir les reins solides », confie l'homme d'affaires. A croire que ceux de Daniel Rognoni le sont : il y a une dizaine d'années, le concessionnaire ouvrait un second magasin, cette fois en Corse du Sud, à Ajaccio plus précisément.

Quarante ans plus tard, la passion est intacte. Ou presque. À « l'ignare » qui ose émettre des doutes quant à l'harmonie entre une Carrera et les routes corses, le natif de Venaco oppose un seul mot : « foutaises ! » Même s'il reconnaît qu'aujourd'hui, une part de son marché provient principalement du Cayenne. Un marché qui malgré la crise tire son épingle du jeu : « En pénétration nous faisons quatorze fois plus que sur le continent. En volume nous sommes dans le top 10 des concessionnaires français. Nous vendons entre 50 et 60 Porsche par an », assure Daniel Rognoni. Et elle est révolue l'époque où seuls quelques voyous notoires du coin s'offraient ce luxe. Aujourd'hui, il le crie haut et fort, ses clients sont des personnes « qui tiennent la route ». Des médecins, des avocats, bref ! des gens qui « savent se faire plaisir ». La plus grande difficulté pour un vendeur Porsche ? continue-t-il : « Convaincre ses clients que changer un phare ou un pare-chocs leur coûtera beaucoup moins cher que s'ils possédaient une berline quelconque. » Oui ! la passion est intacte. Malgré les exigences draconiennes d'un cahier des charges non moins drastique : Rognoni automobile Bastia doit investir près de 300 000 euros pour préparer l'arrivée du Macan ! Un virage supplémentaire à négocier pour ce fidèle de la griffe aux trois écussons. ■

• Rognoni automobiles - Concession Bastia
Avenue Samplero Corso, 20600 Bastia. Tél. : 04 95 30 72 55
• Rognoni automobiles - Concession Ajaccio
ZI Baléone, 20167 Sarrola Carcopino. Tél. : 04 95 28 41 08
www.rognoniauto.com

Recevoir. Séduire. Combler.

Un crédo pour Rognoni automobiles qui se plaît à mettre les petits plats dans les grands lors de ses essais clients annuels. Cette année, la rencontre s'est faite en juin, à Porticcio, sur la rive sud du golfe d'Ajaccio. Deux journées au cours desquelles une centaine de privilégiés ont pu savourer les routes insulaires à bord des différents modèles Porsche. Le tout assaisonné de démonstrations et de conseils de pilotes professionnels venus spécialement du continent. Cerise sur le gâteau, l'entreprise organise occasionnellement des essais sur circuits. Clients, pilotes et véhicules sont alors conviés à traverser la mer pour un week-end « conduite » exceptionnel.

Les 50 ans de la Porsche 911 et les



Un défilé impressionnant dans les allées du château de Ludwigsburg. Il est exceptionnel de voir autant de 964 Anniversaire réunies en un même lieu.

Les membres du club 964 Jubi IG se sont rassemblés le temps d'un rallye pour célébrer le 50^e anniversaire de la 911. Témoignage de Jérôme Duguet et Thomas Englert, responsables du club.

Cela fait maintenant 20 ans que notre modèle 964 Anniversaire est sorti des chaînes de production de Stuttgart Zuffenhausen. 20 ans aussi que Porsche invita des propriétaires de toute l'Europe à participer à un Rallye (Sternfahrt) de Stuttgart à Ludwigsburg pour marquer les 30 ans de la Porsche 911. Lors de cet événement, une 964 anniversaire était exposée. Que pouvait-on faire de mieux, dès lors, pour célébrer les 20 ans de notre modèle fétiche, que de rééditer ce Rallye à Stuttgart et à Ludwigsburg ? Ce Rallye International organisé par le Club 964 Jubi IG a donc pris place du 31 mai au 2 juin 2013. Le vendredi 31 mai, malgré un temps exécrable fait de déluge et de tonnerres, toutes les 30 Jubilés étaient au rendez-vous à l'Hôtel Dormero à Stuttgart dans le parking sécurisé qui nous était attribué. La plupart

des participants ont ainsi eu l'opportunité de voir pour la première fois une Jubilé noire (Patrick/FR) et une Jubilé rouge (Antonio/SP). Au bureau de réception Jubi, les participants ont tous reçu leurs documents avant de se retrouver autour d'une coupe de Champagne, sous un drapeau de Jubilé qui datait de 1993. Ensuite, direction le restaurant « Weinstuben » où nous avons tous passé une superbe soirée. Le samedi matin commença par le briefing de la journée. Juste après, le premier groupe de Jubilés partait pour le Musée Porsche. Il était constitué de 5 Jubilés représentant les 5 couleurs officielles produites. Les deux groupes suivants suivirent à quelques minutes d'intervalle. Au Musée Porsche, les « Sternfahrer » furent accueillis par l'équipe du Musée Porsche et rapidement les 30 jubilés étaient parfaitement alignées devant le Musée. Mr Heinisch, directeur du service des visiteurs du Musée Porsche, a reçu les

participants dans le garage Classique du Musée. Cette réception était suivie de visites multilingues au Musée. Avant le départ, les participants ont pu faire quelques achats dans la boutique du Musée ou manger au restaurant Boxenstop (Pit-Stop). Vers 14h00, tous les participants ont rejoint leur Jubilé. Un photographe professionnel a pris plusieurs photos de groupe face au Musée. Pour l'occasion, le Musée Porsche plaça la Jubi n°911 avec les autres Jubilés. La Jubi n°001, de Dirk (Belgique) rencontra donc pour la première fois, la Jubilé n°911. Ce moment a également été capturé par le photographe, de même que la Jubi 477 de Thomas, qui a déjà parcouru près de 540 000 kms. A titre de comparaison, la Jubilé du Musée, n'affichait elle, que 3 200 kms. Vers 14h30, le parvis du Musée était en pleine effervescence. Tous les participants allumèrent le moteur de leur Jubilé, et c'est sur un concert de Flat 6 que nous saluâmes Mr Heinisch et son équipe.

20 ans de la Porsche 964



CLUB 964 JUBI IG

Nous sommes un petit groupe et n'avons donc pas de membres du directoire, président, trésorier et autres rôles, restrictions, cotisations ou exigences. La seule obligation est, que chaque membre doit posséder une 964 Anniversaire de type "30 Jahre 911". Nous sommes liés par notre passion au Porsche Owner Club Germany (POCG) (www.pocg.de) qui a des convictions aussi souple que la notre.

La raison principale pour laquelle le club a été créé est claire et simple - d'aider ceux qui apprécient ce modèle unique, à se rassembler.

Les membres du club peuvent se rencontrer virtuellement et au fil du temps partager cette passion, cette adoration pour la série "964 Anniversaire".

Nous mettons continuellement à jour le recensement de toutes les jubilés et sommes toujours à la recherche de nouveaux modèles pour ajouter à notre recensement. Au mois de juillet 2011, nous avions un total de 493 enregistrements de "Jubi" avec leurs données techniques et leurs historiques. Les données des propriétaires sont protégées et ne seront jamais divulguées.

Vous trouverez d'autres données et listes d'informations incluant des objets collectors, des références littéraires, des informations techniques et conseils, des faits réels ou des rumeurs, en résumé, tout et n'importe quoi sur la 964 Anniversaire « 30 Jahre 911 ». Avec toutes ces informations disponibles, chacun peut trouver des tuyaux et conseils, ou encore des solutions pour des problèmes techniques spécifiques, ou enfin, une simple information sur l'installation d'un échappement CUP ou la mise en place de cales au niveau des roues, etc. Nous espérons que chaque propriétaire d'un modèle de 964 anniversaire se joindra au club et enregistrera son modèle.

De plus, nous demandons aussi à tous les fans de Porsche de soutenir notre action en nous envoyant toutes les informations diverses et variées sur la 964 Anniversaire. Pour ceux qui veulent nous contacter, ou bien ceux qui sont intéressés pour acheter le modèle Porsche 964 Anniversaire et obtenir des informations sur un modèle en vente, vous avez simplement à envoyer un mail à [info\(at\)jubi\(dot\)pocg\(dot\)de](mailto:info(at)jubi(dot)pocg(dot)de)

Jubi.pocg.de/pages/fr/bienvenue.php



De haut en bas : Sur les autobahns. Visite du musée Mercedes. Une Jubilé rouge parmi ses soeurs. Au Porsche Museum, rassemblement des Jubils. Les membres du Club Jubi IG, certains venus d'Espagne.

Lorsque les 30 Jubis arrivèrent à l'entrée du Château de Ludwigsburg, elles ne passèrent pas inaperçues, et il est sûr qu'on se rappellera longtemps de notre passage.

Direction ensuite le château de Ludwigsburg où prenait place le Rétro Classique. Le Club Jubi IG était reçu comme invité d'honneur. Lorsque les 30 Jubis arrivèrent à l'entrée du château, elles ne passèrent pas inaperçues, et il est sûr qu'on se rappellera longtemps de notre passage. Une file de 30 Jubilés qui se dirige vers l'accueil du Rétro Classique restera un grand moment pour tous. Mr Hermann, organisateur de l'évènement ainsi que Jochen Mass, ancien pilote de Formule 1, accueillirent le

Jubi IG face au Château de Ludwigsburg. Après la visite du Château, les participants prirent le temps de voir toutes les voitures anciennes exposées dans le parc et d'échanger entre passionnés. Même si le beau temps n'était pas au rendez-vous, cette après-midi nous a tous enchantés, et il était déjà temps de poursuivre le Rallye avec le point culminant de l'évènement. Nous sommes retournés au Musée Porsche à Stuttgart, où nous étions attendus au

restaurant du Musée, le Christophorus, qui était entièrement réservé pour le Club ! Après avoir pris une coupe de champagne et écouté le discours des organisateurs, au cours duquel Antonio et Roberta (Jubi 069 – Espagne) furent ovationnés pour avoir parcouru 1700 kms pour rejoindre Stuttgart, tous les participants profitèrent du menu gourmand du Musée. Le lendemain matin, les participants se retrouvèrent dans le hall de l'Hôtel Dormero pour saluer le départ de quelques participants. Les 18 Jubilés restantes prirent ensuite la direction du Musée Mercedes à Stuttgart pour la dernière partie du programme. Chose exceptionnelle, le Club Jubi IG a été autorisé à se garer en face du Musée appelé « la colline », avant de partir à la découverte de ce Musée. À la fin de la visite, il était temps de se quitter, mais il est certain que nous nous reverrons un jour.

#

30 Jahre 911

Limited Edition / Nr. 911

Porsche 964 Anniversary 30 Jahre Jubilaeums

Pour célébrer les 30 ans de production de 911, Porsche présente en mars 1993 le modèle 964 Anniversaire au Salon de Genève. Modèle exclusif car limité à 911 exemplaires, la «Jubilé» comme l'appellent ses propriétaires est une Carrera 4 qui emprunte à la Turbo son look et son système de freinage et de suspension. Son moteur 3.6 produit 250 ch et sa vitesse maxi se situe autour de 255 km/h. Avec près de 1500 kg, son poids est impressionnant pour une 911 mais c'est la rançon de son standing.

De série, ses équipements haut de gamme en font une 964 de luxe et ses options la propulsent dans la poignée de 911 classiques particulièrement recherchées. D'autant qu'elle est la dernière à afficher les «yeux de grenouille». Une plaque intérieure rappelle la date anniversaire tandis que le logo 911 est appliqué sur le capot moteur, en rappel de ses grandes soeurs des années 1960-70.

Elle existe en 3 couleurs métallisées officielles, comme le Viola (un bleu foncé code 39 G, 3 AE ou L 3 AE), l'Amethyst (un violet code 38 A, 83 K) le Gris Polaire, (argent code 92 E, 92 M) et d'autres teintes qui ont été commandées en option (voir article). L'intérieur est en deux couleur Gris Rubicon ou Noir. La cote de ce modèle rare est élevée et le restera : entre 55.000 et 65.000 euros en excellent état.

Merci à

Alain Dubots, membre du Club Jubi IG.

! Pour les 50 ans de la 911, la 991 Anniversaire

En cette année de cinquantenaire de la 911, la firme de Stuttgart propose un modèle en édition limitée, la 991 50 ans. Une Carrera S doté d'un équipement spécifique, elle sera mise à la vente à la mi-septembre. Il est à parier que les 1963 exemplaires se vendront très bien en dépit du coût supplémentaire de 20.000 euros. Pour mémoire, le surcout de la 964 Anniversaire était d'environ 3.000 euros. Pour plus de détails se reporter à l'article en page 14.

Paroles de propriétaires

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

Philippe Breton

911 993 Carrera 4 1995 bleue



Puissance :

272ch

Boîte :

courte

6 rapports

Acheté en :

2006

à 71.000 km

chez Serge Heitz

Consulting.

Aujourd'hui

100.000 km

Options :

toit ouvrant,

clim.

Membre

de 911.net

Photos Alex

Célerier

C'est un rêve de gamin. Ça a commencé quand j'avais 13 ans. J'ai fait un voyage de Suisse à Orléans avec un Américain en 356 toute neuve. Ça a commencé comme ça. Mais entre aujourd'hui et ce voyage, j'ai eu quelques piqures de rappel. J'étais à l'Ecole Nationale de commerce, on était déjà complètement malades de Porsche... On avait fait acheter une 356 à un de nos pions. Lequel pion, un jour, s'était cassé la cheville et quand je suis allé le voir à la clinique, il m'a dit : « Écoutes, j'ai la voiture dans mon sous-sol, si tu veux bien voilà les clés et les papiers, tu la fais rouler ! » J'avais 18 ans. De fil en aiguille, après j'ai roulé dans des 911 mais pas souvent. Celle-ci, c'est ma première. C'est le rêve de gamin réalisé. J'ai craqué pour cette 993 car c'est la dernière à air. En plus de la qualité de confort et la qualité générale de la voiture. Et puis c'est une autre façon de vivre l'automobile. Les autres voitures, c'est pratique : pour les déplacements, on monte dedans, on se pose pas de questions, mais ce sont des appareils circulatoires. Nous, propriétaires de Porsche, nous sommes motivés par la passion.

Je fais un entretien régulier, une fois par an. Un entretien simple mais régulier. Changement de filtres, de bougies mais avec un examen complet de la Carrera. Je n'ai jamais eu de problème important. Il a fallu changer l'escargot de chauffage car les paliers finissent pas gripper mais c'est un souci commun et un problème connu, et puis le compresseur de clim qu'il a fallu changer parce qu'il faisait un bruit de concasseur, mais enfin, au bout de 18 ans de service, ce n'est pas vraiment condamnable. Et puis un changement de pneus régulier. On pense que c'est une



« Ce que j'aime, c'est quand je regarde dans le rétroviseur et que je vois ses ailes larges. »

J'ai craqué pour cette 993 car c'est la dernière à « air ».

voiture coûteuse à l'entretien mais moi je dis : pas du tout. Si on en prend soin, c'est une machine increvable. J'ai des copains



L'intérieur de la 993 Carrera est particulièrement bien soigné.

sur le forum qui ont pris une photo de leur totalisateur : il affiche 500.000 km ! Le kilométrage, ce n'est pas l'essentiel. C'est parfaitement secondaire. Si l'auto a été bien entretenue et bien menée, elle passe la barre des 250.000 km sans aucun problème. Quand à la tenue de route, c'est sans soucis sur la Carrera 4. Mais de toute façon, on a été habitués. Avant, il n'y avait que des propulsions, je n'ai eu que des propulsions, et j'ai passé mon permis sur une Dauphine. Ce que j'aime à son volant, c'est quand je regarde dans le rétroviseur extérieur et que je vois ses ailes larges. On a des plaisirs simples... Je l'ai acheté quand je suis parti à la retraite. Et s'il le fallait le refaire, je le referai ! »

Bernard Schrike

911 964 Carrera 2 1995 grise

Puissance :

250 ch

Boîte :

5 rapports

Acheté en :

2009

à 118.000 km

chez Gt Passion.

Aujourd'hui

142.000 km

Options :

clim, essuie-

glace arrière, toit

ouvrant, port

auto-bloquant.

Je l'ai acheté en 2009. C'est ma première 911. Je la voulais de cette couleur-là. C'est Gt Passion qui me l'a vendu. Il en avait plusieurs, des Carrera 4, des Carrera 2 mais il m'a dit « *non, celle-là, elle vaut rien, celle-là est pourrie... mais j'en ai une qui est bien* » Il n'en avait pas beaucoup de belles là-bas, à l'époque. Je fais un entretien classique, c'est-à-dire, une vidange par an avec de l'huile Motul 300V. J'ai changé une seule fois les bougies jusqu'à présent. Les têtes d'allumeurs ont été changées par le garage avant de prendre la voiture. Il faut faire attention également aux courroies car si jamais elle lâchent, ça peut décaler la distribution et faire du dégât. J'ai les ai changé par anticipation. J'ai aussi changé les disques avant, les plaquettes et c'est tout. J'ai aussi passé un train de pneus en 30.000 kilomètres. Je suis allé chez RMS Porsche parce que j'avais une fuite d'amortisseur à l'avant gauche. Là, ils



« Elle est montée en châssis sport, mais sans trop durcir, moins dur que la 964 RS. »

m'ont dit « *puisque elle a 140.000 et que les amortisseurs sont d'origine, nous avons une proposition à vous faire.* » Ils l'ont montée en châssis sport, mais sans trop durcir, moins dur que la 964 RS, avec des amortisseurs réglables Bilstein et des ressorts courts Eibach et la voiture est maintenant baissée d'environ 4cm. Elle passe mieux pour enrouler, on la sent beaucoup plus à l'aise. C'est une super voiture. J'avais envie d'une 911 depuis 40 ans. C'est comme un rêve de gosse qui est devenu une réalité. »



Les têtes d'allumeurs ont été changées par le garage.

Philippe Raggazoni

997 GT3 RS 2007

Cylindrée :

3.6l

Puissance :

415 cv

Options :

Chassis 2008

Kilométrage :

5000 km

Boîte :

mécanique

6 rapports

La nouvelle GT3 475 cv me déplaît assez car on lui a enlevé sa sauvagerie que l'on connaît me semble t il... je n'aime pas la direction électrique, la boîte, PDK les roues arrière directrices, même si tout cela sera très efficace pour les performances et le moteur qui monte encore plus haut dans les tours déjà que sur route ouverte c'est très difficile de tirer 8000 tr/mn, même si on peut bien sur la conduire sur le couple mais, bon, sur circuit ce sera le top c'est sur vu qu'elle met déjà 10 secondes à l'ancienne GT3 au Nurburgring et même elle aura les performances de l'ancienne 4.0 RS de 500CV, c'est magnifique pour 140 000 euros car bientôt elle ira aussi vite qu'une 458 Italia sur route comme en circuit et quels progrès depuis la GT3 de 415 CV qui est déjà archi-dépassée en quelques années sur piste et même sur route ouverte par des AUTOS moins puissantes parfois selon le terrain ... BREF comme je suis un puriste je préfère la



Ma GT3 RS de novembre 2007 châssis 2008.

« Une vieille GT3RS boîte mécanique restera pour toujours la vraie porsche... »

boîte mécanique la direction hydraulique et les roues arrière non directrices même si tout cela est dépassé, vieux et archaïque mais quel plaisir et quelle suée quand on conduit la vieille GT3. Bon, bref je n'achèterai peut être pas la nouvelle GT3 PDK, je garde ma vieille GT3 RS 415 cv même obsolète qui n'a que 5000 KM toutes options et peut-être un jour j'achèterai une 4.0 RS 500 CV quand le prix aura baissé un peu car elle se vend encore le prix du neuf et il n'y en a très très

peu et bientôt elle sera aussi elle même dépassée par la nouvelle GT3 RS PDK qui fera plus de 500 CV sûrement pour moins cher peut être ... mais bon une vieille GT3RS boîte mécanique restera pour toujours la vraie porsche pour vrai puriste même archi dépassée avec sa vieille direction et son comportement pointu sur route bosselée et c'est comme ça qu'on l'aime je pense. BRAVO pour votre magazine que je découvre. Amicalement. »

Courrier

Vos lettres,
emails et opinions.

Ecrivez-nous pour commenter un sujet, parler de vos passions, communiquer avec les lecteurs. courrier@total911.fr

De père en fils...



Merci pour ce magazine. J'aime les GT3 et les classics enfin quasiment tout PORSCHE un grandbonjour de 2 passionnés, Christian et Matthieu mon fils (911 2.0 L 1967 et 997 GT3 2007)

christian@courrier@total911.fr



La 911 est une passion qui se transmet en famille. 40 ans d'écart entre les deux 911 et toujours le même plaisir au volant. Bravo et pourvu que ça dure. Pas de petits-enfants mordus, pour l'instant ?

Juste quelques petits mots pour vous donner mes impressions sur ce nouveau magazine dédié à la meilleure voiture de tous les temps !

Mélange intéressant de reportages à la fois dédiés aux Porsche récentes et aux anciennes qui ont marqué l'histoire de notre marque préférée.

Néanmoins le niveau de français dans l'écriture est vraiment très médiocre et on sent malheureusement que la traduction n'est pas au niveau de votre ambition. En espérant que ces quelques mots vous incitent à revoir ce seul point négatif

Bien sportivement

[Vincent Lainé@courrier@total911.fr](mailto:Vincent.Lainé@courrier@total911.fr)

Merci pour vos commentaires. Et pour paraphraser Poulidor, nous ferons mieux la prochaine fois.



Bonsoir,
je me permets de vous contacter suite au 1^{er} numéro de votre magazine. Je vous remercie pour la finition et l'ensemble des informations très complètes. Je vous souhaite donc longue vie et me suis déjà abonné. Aujourd'hui, je souhaiterais que vous rencontriez les gens qui forment l'équipe Porsche Lorient Racing. J'ai eu la chance et l'honneur de participer dans cette écurie à 2 années de Porsche Cayman Cup en 2009 et 2010, dans le cadre des courses organisées par le Porsche Motorsport de France. L'année 2011 m'a vue faire le V de V au volant d'une fantastique 997GT3 Cup, qui m'a emmené sur tous les plus beaux circuits de France, d'Espagne et du Portugal. Aujourd'hui, cette petite structure engage en V de V 3 magnifiques Porsche, 2 997 GT3 Cup S, et une 997 GTR. Leurs résultats sont absolument magnifiques, face à une

concurrence nettement mieux armée et avec des budgets autrement conséquents. Aussi, si vous voulez faire un scoop, pour votre prochain numéro, allez rendre visite à ces fous, totalement passionnés par le sport automobile, et les magnifiques décorations de leurs autos. Monsieur Frédéric Ancel, se fera un plaisir de vous recevoir, lui qui dirige le garage Porsche Lorient, et est le boss du Porsche Lorient Racing, où il mène sa 997GTR vers les podiums à chaque course. A noter que les 2 CUP S, sont en tête du classement général de leur catégorie. Au plaisir de vous lire, Porschement votre.

[Jacques Leroy@courrier@total911.fr](mailto:Jacques.Leroy@courrier@total911.fr)

Merci pour votre soutien et votre enthousiasme. La course est dans l'ADN des 911 et certains savent remarquablement bien l'exprimer. Dès que possible, nous ne manquerons pas d'aller en Bretagne pour rencontrer ce team.



► Le 8 septembre 2013, le **Porsche Club Tourcoing** organise un événement PORSCHE à Hardelet (dans le 62, en bord de mer face aux côtes de nos amis anglais) dédié aux porsches

anciennes, la CHTI CLASSIC (expo, roadbook, ...)

Plus d'informations pour les inscriptions et le rassemblement en se rendant sur le site du club :

www.tourcoing-porscheclub.fr

► Le Club Porsche Rhone-Alpes rappelle à ses membres les dernières sorties de l'année 2013 dont voici la liste.

- 31 août-1 septembre : « Les Cols Tous à vos Pupitres » à Briançon
 - 8 septembre : « Les Montagnes du Matin » Thème bucolique
 - 20-21-22 septembre : « Causses Toujours T'auras de L'Aven » dans le Tarn
 - 29 septembre : 50 ans de la 911 à Clermont-Ferrand
 - 12-13 Octobre : Paradis Porsche à St-Tropez
 - 26-27 Octobre : Autour de la Carrera Cup Le Castellet
- www.clubporsche-ra.fr

PARKPOUR 997

Bonjour,
Je suis heureux de vous présenter ma dernière réalisation ParKour 997, court-métrage de 6:45 mettant en scène une Porsche 997 et 4 Traceurs. Toutes les scènes ont été tournées en Savoie, j'espère que vous apprécierez la balade ...
<http://www.youtube.com/watch?v=IAjcQ2-DHIQ>
Cordialement
[Pascal Lemoine@courrier@total911.fr](mailto:Pascal.Lemoine@courrier@total911.fr)
www.pascallemoineprojet.com



JUBILÉ 911

Rendez-vous à Clermont-Ferrand



La Fédération des Porsche Clubs de France qui regroupe l'ensemble des clubs officiels organise un grand rassemblement les 26, 27 et 28 septembre prochains en Auvergne pour célébrer le Cinquantenaire de la 911. Une partie des festivités se déroulera au Stade Marcel-Michelin, l'autre sur le circuit de Charade, au-dessus de la capitale auvergnate.



Les membres des Clubs sont invités mais pas seulement. Tous les propriétaires de 911 ou de Porsche peuvent s'inscrire pour participer à cette grande fête qui sera le point d'orgue de la célébration du modèle légendaire.

Il est fort probable que l'on peut s'attendre à des petites surprises de la part de Porsche France, partenaire de l'événement. Notre confrère, le magazine *Flat 6* sera également présent durant le week-end.

Les événements du week-end commenceront dès jeudi 26 avec un accueil programmé à partir de 15h au Village Porsche installé au Stade Marcel-Michelin, le centre névralgique de l'ASM, l'équipe de rugby de Clermont. Le Village sera ouvert au public qui pourra y flâner durant les trois jours.

Le lendemain, au choix, 2 formules seront proposées :

- Dans l'une, la sportive, il y a une paire de sessions de roulage sur le circuit de Charade à Saint-Genès-Champanelle, un circuit rapide niché dans les volcans d'Auvergne. Le public pourra assister à ces séances de roulage.

- L'autre formule emmènera les participants dans une découverte de la région, une des plus belles de France dans un rallye touristique.

Le samedi, à 18h, une grande parade aura lieu à Charade et sera suivie d'une soirée de gala et d'un feu d'artifice au parc volcanique de Vulcania.

Le prix pour les packs est de 780 euros pour deux pour la formule « Circuit » et 570 euros pour la formule « Rallye ». Comptez l'hébergement en sus, tout en sachant que d'ors et déjà la Fédération a optionné 700 chambres dans la région.

Doit-on préciser que tous les détails se trouvent sur le site : <http://jubile911.fr/> mis en place par la Fédération des Clubs Porsche de France ?

Quoi qu'il en soit, si la météo est clémente, ces trois jours à venir seront très certainement inoubliables.

Et si vous n'avez pas le loisir de venir, ne manquez pas de visiter l'Auvergne. En 911, ses routes sinueuses et spectaculaires, ses paysages et sa gastronomie vous laisseront, en toute saison, un souvenir imperissable. Promis juré.

Total

LE MAGAZINE 100% PORSCHE 911

N°2 – Septembre-octobre 2013

40, rue de Paradis
75010 Paris
Tél. 01 53 24 99 70

Rédaction

Rédacteur en chef

Nicolas Studévic
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

Alexandre Bollod-Cerneux, Continental, Alisdair Cusick, Laura Drysdale, Romain Dumas, Jonny Gawler Getty Images, John Glynn, Steve Hall, Kieron Fennelly, Jean Hartxalde, Andrew Krok, James Lipman, Joel Newman, Laurens Parsons, Porsche AG, Porsche Press Database, Dan Pullen, Philip Raby, Phil Royle, Thomas Schenk, Annette Schlez, Lee Sibley, Glen Smale, Sabine Susini, Maurice van den Tillaard, Johnny Tipler, Adam Towler, Chris Wallbank.

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)474 82 14 14

Etranger : EXPORT PRESS +33 (0)140 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 : bbmedia@abomarque.fr

Vente en ligne : <http://www.webabo.fr/csc11>

Direction

Gérant et directeur de publication

Christophe Bonicel

Assistante de direction

Véronique Vézier



SARL au capital de 50 000 €

Principaux actionnaires

Christophe Bonicel - Olivier Benchetrit

Siège social : 40, rue de Paradis, 75010 PARIS

RCS Paris B452684673

Commission paritaire en cours d'attribution

Dépôt légal à parution



Total 911 est une marque commerciale de Imagine Publishing Ltd utilisée sous licence par B & B Media en français. Crédit 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 éditrice 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.

PROCHAIN NUMÉRO

Total^{N°3}



Découvrez une 935 exceptionnelle

En kiosque en **novembre 2013**

lekiosk.com

le kiosk point comme les autres



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