

CINQUANTENAIRE **50** PORSCHE 911 • 7 GÉNÉRATIONS DE PUR PLAISIR

N°3 - Novembre-décembre 2013 - 5,95 €

DOSSIER GT3

Premier essai de la 991 GT3
L'héritage: 996 et 997 GT3



LE MAGAZINE 100% PORSCHE **911**



DOSSIER
GT3
18 pages

JANVIER 1992,

964 RS AMERICA

5 siècles après
Colomb, l'America
débarque aux USA.



TECHNIQUE

996 TURBO,
Manuelle ou Auto ?

LA PREMIÈRE 911
3.2 OU 996 ?

PLUS

R 935 JPL-3 •
Interview Jürgen Barth •

Outlaws
Trois 911
backdatées



Le Guide
En détails
sur 9 pages
la 996 Carrera 4S



B&B
MEDIA

L 11811 -3- F: 5,95 € - RD



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



Une question ? Un Conseil ? Une pièce non trouvée sur notre site ? **Consultez-nous**

37.302
pièces neuves



1 porte-clés offert*, code TOTAL91101

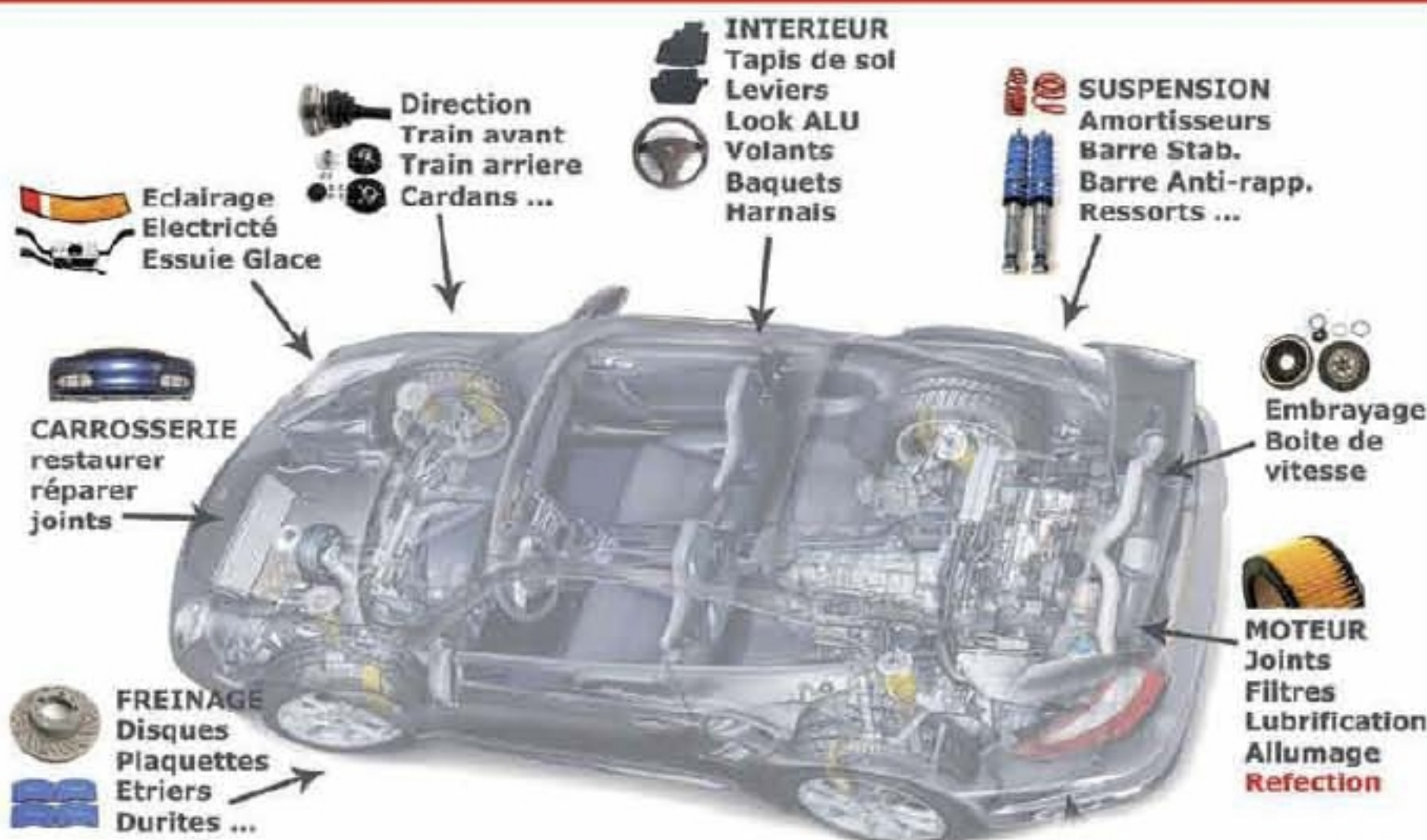
*offre valable toute commande d'un montant supérieure à 250 € ttc hors transport, passée par téléphone du 15/10/2013 au 15/12/2013. Limitée à 50 porte-clés référence 4509, d'une valeur de 19,95 € ttc.



**TOUTES
PIECES**

pour

**TOUTES
PORSCHE**



Révision

De la 356 à la 991

- filtres
- bougies
- courroies
- huile

**Les plus grandes
marques : Green,
Kn, Mahle, Knetch,
Bosch, Beru, Motul**



Freinage

Les meilleurs prix

- Pack disques
- Kit Big Red

**Qualité
Large Choix
Stock Important**

**Textar / EBC / Pagid
Zimmerman / Origine**



Suspension

- Origine ou
- Sport Route ou
- Performance

Bilstein / Elbach / HR

**Amortisseurs,
Ressorts,
Pièces techniques,
Barre stab / torsion**



Eclairage

**Pièces Origine ou
After Market**

**Toutes Pièces
Toutes Porsche**

Changez de look

- Feu Led
- Clignotants blancs





Ce numéro 3 accompagne la fin des célébrations du Cinquantenaire de la 911 tandis que se poursuit l'étonnante carrière de la voiture sportive allemande. Sous des formes déconcertantes, d'ailleurs. La nouvelle GT3 est un exercice technologique sans précédents sur le segment des voitures de sport. Tout y est assisté, les roues arrière sont directrices – un concept que l'on n'aurait jamais imaginé sur une 911 – la boîte PDK gère le couple et la puissance, le moteur monte dans d'incroyables régimes, la consommation reste extraordinairement minimale avec une puissance qui dépasse les 120 cv au litre... Tandis que quelques pages plus loin dans ce magazine, on trouve des « Outlaws » (bandits), ainsi nommées car elles ne font pas le bonheur des traditionalistes. Ce sont des voitures modifiées, différentes du jour où elles sont sorties des chaînes de Zuffenhausen, bidouillées pour certains, améliorées pour d'autres, construites sur-mesure pour leurs pilotes. Pour leur plus grande joie, d'ailleurs. C'est un peu comme cela que ce magazine tient à se positionner. Un magazine « Outlaw » ; modifié, amélioré, sur-mesure, mais aussi pour tous les désirs de 911. Nous ne plairons pas à tous, et nous l'avons déjà constaté, mais qu'importe. Ces 50 dernières années nous démontrent largement que la 911 est une voiture accommodante, un objet aux qualités plastiques et dynamiques évolutives, et que le « fossé des générations » est toujours comblé. Pour les machines autant que pour les pilotes qui vivent leur passion en famille. Ou

En attendant que les années nous fassent rencontrer des 996 « Outlaws », nous vous invitons à vous faire plaisir au fil de ces pages.

entre amis. Il y a de la 996 dans ce numéro 3 : la voiture par laquelle le scandale a commencé... la première 911 à eau, à la réputation sulfureuse, mérite que l'on lui reconnaisse quelques talents. C'est, mis à part les problèmes d'IMS, une voiture fiable, confortable, puissante, quotidienne et... accessible aujourd'hui pour de nombreux budgets. Elle est, après la 3.2, devenue la première Porsche pour nombre d'entre nous. Et celle dont la production a placé la marque sur le chemin des entreprises bénéficiaires. On la retrouve sous plusieurs formes dans ce sommaire, les unes toutes aussi existantes que les autres. En attendant que les années nous fassent rencontrer des 996 « Outlaws », nous vous invitons à vous faire plaisir au fil de ces pages. Totalement..

NICOLAS S • Rédacteur en chef

PS: je n'ai pas résisté à montrer cette petite photo qui vient des archives Porsche. Pour le plaisir.

Rejoignez-nous

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

La parade des 911 à Silverstone Classic, UK

Photo de Jakob Ebrey

En juillet, le Silverstone Classic a réuni le nombre record de 1.208 exemplaires de 911 dans une parade sur le célèbre circuit britannique, parade menée par Mark Porsche, le fils de Ferdinand 'Butzi' Porsche, le designer de la 911 de 1963. Un avant-goût du Paradis ?



Sommaire



22

1^{er} ESSAI GT3
LE VERDICT

N°3

Novembre-décembre 2013

Rubriques

- 08 Shopping Pour elle et lui
 10 News
 14 News 911
 16 Audio Car Les nouveautés

Sujets

- 18 Les bandes « Racing » des 911

DOSSIER GT3

- 22 Premier essai de la 991 GT3
 32 L'héritage de la GT3 : 966 GT3 et 997 GT3
 42 Black Cab, le cabrio 997 Turbo de TechArt
 48 993 Aerokit d'usine
 54 RS America : 5 siècles après Christophe Colomb...
 62 996 ou 3.2 : laquelle choisir en première Porsche ?
 68 Le Guide : 996 Carrera 4S
 76 Tech : 996 Turbo à boîte manuelle ou automatique
 82 Backdated : le projet parfait de Craig Trask
 88 911 ST Fraise : la vie en rose
 96 Magnus Walker : sa Silver Bullet 1968
 102 Racing car n°3 : la Carrera 2.8 RSR
 107 Opinion par Thomas Schenck
 108 Motorsports Legend : 935 JPL3
 114 Interview : Jürgen Barth
 119 Découverte : L.A. Dismantler, Los Angeles
 122 Porsche Design : Fashion Collection Automne-Hiver
 125 Vivre la légende Témoignages et courrier



42



54



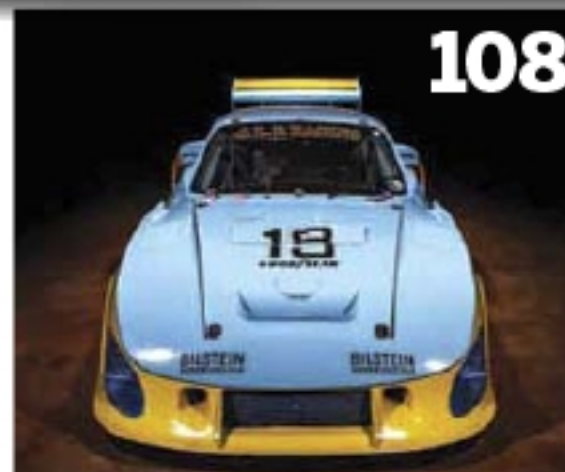
68



82



102



108



119

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 3, la bande-son sera celle d'une petite vidéo que Porsche vient de mettre en ligne sur Youtube pour célébrer le 50^e anniversaire de la 911. Imaginez une symphonie de bruits de moteur de 911, escortée par le crissement des pneus qui glissent en drifting dans un hangar couvert... Il y a là toutes les générations de 911 qui font rugir leurs flat-6, chaque génération possédant un timbre et une note différents. Je ne vous en dis pas plus, la fin du petit film tombe comme une consécration ! www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=IPaeCOllaaE

LE STYLE POUR ELLE ET LUI

Petit shopping d'automne, la saison des dernières sorties avant la pause hivernale. Dans ces pages, quelques objets pour les jours de pluie et pour les jours de soleil. IN et OUT, DEDANS, DEHORS... en attendant le prochain numéro avec un shopping surprise !

Dedans

Etagère Aileron

Cette étagère sportive est contruite à partir d'un véritable aileron de 911 GT3 Cup. Pour affiner le caractère exclusif de votre bureau ou votre maison, elle peut supporter un poids de 12 kg. Sa longueur de 171 cm vous permettra d'y poser vos livres essentiels ; ceux qui concernent la 911..

Porsche Driver's Selection.
Disponible à partir de janvier 2014.

Prix NC.
shop1.porsche.com/france



Power chair

Un siège de 991 pour les heures de bureau, c'est ce que propose Porsche Drivers' Selection aux amoureux et amoureuses de la marque qui ne peuvent pas se passer de leur bolide. Véritable siège de 991, il est ajustable grâce à un pack électronique incorporé, et son ergonomie est digne des meilleurs fauteuils de bureau.

Porsche Driver's Selection. Disponible à partir de janvier 2014. Prix NC.
shop1.porsche.com/france



Clé USB



Capacité de stockage de 8 Go.
Son design s'inspire de celui de la nouvelle 918 Spyder avec le pack Weissach.

Porsche Driver's Selection.
Prix en boutique : 39,19 €

shop1.porsche.com/france



Lunettes Tag Heuer

HOMMAGE À Ayrton SENNA



Tag Heuer Avant-Garde Eyewear rend un hommage à Ayrton Senna avec ce modèle très haut de gamme qui sera lancé en édition limitée à partir du mois d'Octobre 2013. 614 exemplaires seront commercialisés à travers le monde entier, un chiffre symbolique correspondant au nombre de points FIA totalisés par le triple champion du monde de Formule 1 au cours de sa carrière.

Prix : 1900 €



Parka Porsche

Pour un look légèrement affirmé sport sans oublier la coupe pour autant, cette nouvelle parka imperméable, coupe-vent et respirante. Avec capuche réglable et finitions soignées.

Une couleur : le noir.

Porsche Driver's Selection.

Prix : 320,61 €

shop1.porsche.com/france

Sac à dos sport Porsche

Un compagnon pour les performances sportives. Compartiment principal avec sortie pour fils d'écouteurs. Fermetures zippées extérieures imperméables. Dos ergonomique rembourré et ventilé. Noir. Dimensions extérieures : 40 x 50 x 14 cm. Porsche Driver's Selection.

Prix : 89,45 €

shop1.porsche.com/france



Dehors

Des pièces rétro bien sympas

Historika, une petite entreprise britannique, prend soin des 911 depuis une trentaine d'années. Plusieurs services sont proposés aux clients, de la recherche de pièces et de voitures, à la vente de véhicules, la restauration complète, les pièces de rechanges, les pièces racing, les moteurs, etc. Leur catalogue de pièces en ligne comprend des petites surprises... en voici deux. Découvrez le reste sur le site

www.historika.co.uk

Email info@historika.com pour commander

Rétroviseur d'aile chromé



Véritable rétroviseur d'aile Durrant, monté sur les modèles 1969 à 1971. Il peut être posé sur n'importe quelle 911 pour un look plus sportif.

► Prix : £110 (TVA comprise) plus frais de port.

Volant Momo Prototipo



Finitions aluminium et noir. Idéal pour améliorer le look de votre 911 ainsi que le grip pour une conduite plus sûre. Cuir noir et fil blanc avec un diamètre de 350mm. Le volant est vendu avec le poussoir de klaxon Momo mais Historika vend le poussoir Porsche sur demande.

► Prix : £150 (TVA comprise) plus frais de port.

Haut les pouces



Présentées au Salon de Francfort, les nouvelles jantes 5-branches Formula IV de TechArt sont particulièrement hautes et élégantes. En alliage léger, elles contribuent à une diminution du poids de la direction. De 20 à 22 pouces et disponibles pour la 991 fin octobre et les autres modèles de la gamme de Porsche en 2014.

Roues 21 pouces pour 991 Carrera 4 :
630 € + TVA par roue avant ; 690 € + TVA par roue arrière

www.techart.de



News

Les dernières actualités,
les nouveaux produits du
monde Porsche



61 ans et en pleine forme

Pour rappel, le magazine bimestriel de Porsche, CHRISTOPHORUS, est disponible en version papier sur abonnement pour un prix de 36 euros par an. Ce magazine, qui reçoit régulièrement les honneurs de sa confrérie ainsi que des prix de meilleur magazine d'entreprise, est en circulation depuis

les années 1950. Son nom vient du saint patron des voyageurs, nom que lui ont donné ses créateurs en 1952, le pilote et journaliste Richard von Frankenberg et le graphiste Erich Strenger. Moderne à son lancement (le graphisme allemand et suisse ont toujours été des pionniers en la matière), ses grandes qualités

éditoriales et picturales en font un régal pour les yeux. D'autant que sa version électronique est enrichie de vidéos, malheureusement disponibles uniquement sur les appareils portables Apple. L'application est gratuite et se trouve sur l'App Store d'Apple. L'abonnement papier se commande sur le site internet de Porsche.



La LMP1 poursuit les tests

Après les premiers tours de roue en juin qui se sont avérés satisfaisants pour le team de Fritz Enzinger, le proto est désormais en phase d'acquisition de données de course grâce à une série de roulages sur plusieurs circuits internationaux. De la bouche du boss, Fritz : « Chaque kilomètre conduit compte. Pourtant, afin d'avoir une voiture aussi complexe en ordre de marche pour la saison 2014, il reste de nombreux kilomètres à parcourir. Mais nous sommes satisfaits des progrès effectués à chaque test ». Le règlement du WEC pour 2014 met l'accent sur l'efficacité énergétique aussi la LMP1 a besoin de développer la puissance en réduisant la consommation. Les solutions techniques mises à l'épreuve de la course, dans la grande tradition maison, seront par la suite appliquées aux véhicules de série.

Pour un avant-goût de la saison WEC 2014, rendez vous sur le site suivant : www.porsche.com/mlsslon2014

Une année fiscale record

Au fil des ans, Porsche AG est devenu l'un des constructeurs automobiles les plus rentables au monde. En 2012, avec un bénéfice avant impôts de 2,65 milliard d'euros pour une rentabilité opérationnelle de 18 pour cent, l'exercice 2012 a été le plus profitable dans l'histoire de l'entreprise. Dans l'année qui vient, Porsche AG va agrandir son usine de Leipzig et développer le SUV Macan ainsi que la 918 Spyder. Malgré les investissements nécessaires, le constructeur automobile maintiendra sa rentabilité élevée.

En tant que fabricant leader sur le secteur automobile premium, Porsche est en train d'écrire un nouveau chapitre de l'histoire de la réussite de l'entreprise avec la présentation de la version E-hybride de la Panamera. « Avec les investissements dans le développement de la technologie plug-in hybride, nous pouvons réduire durablement les émissions de CO2 ainsi que la consommation de carburant, préservant ainsi notre position sur le marché et une rentabilité élevée sur le long terme », a affirmé Lutz Meschke, le Directeur Financier voté « CFO of the Year » par ses pairs allemands. La « petite » entreprise Porsche ne connaît pas la crise...

Une collection de 200 Porsche vintage aux enchères en Angleterre



Une collection de plus de 200 Porsche sera mise aux enchères à Norfolk, Royaume-Uni, au cours des prochains mois après que leur propriétaire américain ait décidé de réduire sa collection. Anglia Car Auction, de Kings Lynn, a déjà vendu aux enchères le premier lot de 911, 912 et 356 (accumulé sur une période de dix ans) le samedi 24 Août. La collection, qui va de projets aux caisses roulantes et aux voitures en état comprend 50 Porsche 911 classiques. En raison de son héritage américain, la sélection est avec le volant à gauche. La vente aux enchères a attiré l'attention du monde entier, comme Rob George de Anglia Car Auction l'a expliqué : « C'est complètement fou. Normalement, 1.200 à 2.000 personnes se présentent à une vente aux enchères, même si août est un peu plus calme en raison

des vacances d'été. Nous avons dû tout doubler pour celle-ci, y compris la sécurité. Elle a vraiment fait le buzz ».

La prochaine vente aux enchères de ACA aura lieu le 9 novembre. Trente voitures de la collection, qui sont actuellement en transit en provenance des États-Unis, ont déjà été réservées. « Tout cela a été un peu précipité », a déclaré George. La prochaine fois nous prévoyons d'avoir 50 à 60 photos des voitures. Il semble probable que nous aurons quelques modèles de la fin des années soixante-dix et des SC et Turbos des années quatre-vingt. Toutes les voitures du vendeur sont refroidies à air, et il y a quelques 2,7 RS, en versions Légère et Touring. Il y aura peut-être une ou deux d'entre elles lors de la prochaine vente aux enchères. »

www.anglillacarauctions.co.uk

Ça se passe en **2013**

Juin

Porsche Museum
4 Juin - 29 Septembre
Célébrations des
« 50 ans de la Porsche 911 »
au Porsche Museum,
Stuttgart.

Septembre

GT3, Turbo & 991
Anniversaire
Les modèles GT3,
Turbo and Anniversaire
commenceront à être
livrés aux clients.



Salon Privé Concours
Du 4 au 6 Septembre
le Concours d'Élégance
à Syon Park, UK avec
une classe spéciale pour
les 911.

50 ans de Porsche 911
Du 15 au 20 Septembre
à **Sidney**,
Porsche Cars Australia
célèbre le Cinquantenaire
de la 911 à Sidney.



Frankfurt Motor Show
Du 14 au 22 Septembre
Le 50^e Anniversaire de la
911 a officiellement été fêté
au 65^e Frankfurt Motor
Show.

Octobre

Fuji Speedway
Le 20 octobre, le Japon
accueillera les 6 heures de
Fuji dans le cadre du WEC
2013.

Magnus Walker vend sa 911 STR II pour 275.000\$

La 911 1972 STR II de Magnus Walker a été vendue aux enchères à Pebble Beach, le 17 et 18 août dernier, pour... plus du double de son estimation initiale!

Lot 61 à la vente de Gooding & Company, la voiture a suscité un intérêt très élevé et quand le marteau est tombé, elle est passée, pour 275.000\$ (environ 204.000 euros) dans les mains d'un acheteur anonyme. Fin Juillet, Gooding & Co avait émis une estimation comprise entre 125.000 \$ et 150.000 \$ pour la 911 d'inspiration ST. Le véhicule emblématique était apparu sur les plateaux de télévision, chez Jay Leno et Fifth Gear. En conséquence, les prix ont naturellement franchi des sommets



lorsque la voiture a été adjugée au Concours d'Élégance. Il reste à souhaiter que ce genre de prix ne tourne pas trop la tête des possesseurs de « 911 Classiques ». Mais cela envoie tout de même des signaux au marché et donne

des idées aux constructeurs d'«outlaw» (911 modifiées ou rétrostylées) comme vous pouvez en découvrir dans les pages de votre magazine. En page 96, Magnus Walker présente sa Silver Bullet, une SWB de 1968 transformée en 911R.

Tour du monde en SWB



Dans le cadre des célébrations du Cinquantenaire de la 911, Porsche organise un tour du monde pour une 911 originale, non restaurée, du millésime 1967. Ce modèle en châssis court (SWB) aura visité les cinq continents tout au long de l'année et aura fait étape en Californie (Pebble Beach), à Shanghai, à Goodwood (Royaume-Uni), à Paris et en Australie. Les amateurs pourront suivre chacune des étapes de cette tournée mondiale à l'adresse du site suivant :

www.porsche.com/follow-911, et sur facebook sur le site Porsche : www.facebook.com/porsche

La dernière étape de ce tour mondial aura lieu à l'occasion du Salon de l'Auto de Los Angeles qui se tiendra du 22 novembre au 1^{er} décembre 2013.

En bref

Simple mais essentiel



Forge Motorsport a sorti un nouveau produit brillamment simple mais incroyablement efficace : des vis de purge de freins en acier inoxydable pour empêcher toute corrosion. Ils se montent sur la plupart de étriers d'origine des années 1970 et antérieures à aujourd'hui. Chaque pack contient quatre vis inoxydables 10.1mm, qui sont garanties à vie et coûtent 16,62 livres plus TVA (20%) et frais d'envoi.

www.hosetechnik.com

Conversion 996 en 997



La société 9 Evo vend un kit de conversion qui transforme l'avant de la 996 en museau de 997. Après avoir été largement critiquée pour ses phares plats, la 996 peut désormais emprunter des lignes de capot à la génération qu'elle précède. Le kit comprend 1 bouclier avant, 2 ailes, 2 blocs-phare, 2 antibrouillards-clignotants (avec en option les leds de la 997 Gen2) et 2 répéteurs latéraux. L'ensemble pour 4.340 euros. Il est préférable de solliciter un professionnel pour le montage.

www.9-evo.com

Une bonne chance en WEC



Après leur 4^e place dans la manche du WEC à Austin, les pilotes d'usine Porsche, Marc Lieb et Richard Lietz ont encore de bonnes chances de terminer en tête du Championnat du Monde en classe GTE-Pro avec leur 911 RSR. Prochaine manche au Japon le 20 octobre.

Carrera Cup Deutschland



Une superbe course à Oscherleben, le 14 septembre dernier, avu la victoire du jeune français Kévin Estre (team Attempto Racing). Vingt-cinq points d'avance sur le second lui donnent une forte assurance pour négocier les courses à venir. Tout est jouable, pour ou contre lui.

Bataille pour le titre en Mobil 1



Il restera deux jours de courses à Abu Dhabi pour désigner le vainqueur de la Porsche Mobil 1 Supercup 2013, les 2 et 3 novembre prochain. Vainqueur à Monza sur sa 911 991 GT3 Cup, le Danois Nicki Thiim est dans les favoris. Rendez vous donc sous le soleil d'Arabie.

Nouveautés 911

Par Nicolas Studiévic
Photos Porsche AG



5 millions de « j'aime » ont décidé la marque à construire ce modèle conçu par un comité « d'experts facebook » de 54.000 membres. Une démarche un peu vaine mais unique et originale.

991 Facebook

Après avoir reçu 5.000.000 « j'aime » sur facebook, Porsche s'est lancé dans la construction d'un modèle unique pour célébrer l'événement. L'histoire fait le buzz et reflète la part croissante qu'ont pris les réseaux sociaux dans les stratégies marketing des compagnies automobiles. Porsche ne semble pas désirer échapper à la mode avec la présentation de sa 911 construite d'après les desideratas de, tenez-vous bien, 54.000 fans regroupés sur facebook. On frémit en pensant au résultat. Comme le disait Francis Blanche : « *Un chameau, c'est un cheval dessiné par un comité d'experts* ». Le résultat est, au contraire, bien agréable à regarder. Il n'y a pas les bosses des chameaux ou celles des Sport Classic, la 991 Carrera 4 S est peinte en Aqua Bleu métallisé et porte un kit « Aerokit Cup » qui comprend un spoiler avant et un aileron arrière fixe, elle est équipée des roues en 20 pouces blanches et reçoit des références commémoratives sur les seuils de portes, à l'intérieur et sur les portes. C'est un one-shot et il n'y aura pas de production. Mais rien n'empêche de copier ce modèle plébiscité...

Pus d'Informations sont disponibles sur les sites :

visitez www.porsche.com/5million
et www.porsche.com/exclusive.



Turbo cabriolet Un sacré souffle



Les 40 ans de turbo chez Porsche seront fêtés comme il convient. Le 20 novembre, au Salon de l'Auto de Los Angeles, la marque lancera les nouveaux 991 cabriolets Turbo et Turbo S, doublant accessoirement son offre de modèles découvrables dans la gamme 911.

Plus de puissance et moins de consommation: La 991 en version Turbo S délivre 560 cv, soit 30 de plus que sa prédécesseur, pour une consommation mixte moyenne de 9,9 litres. Bien sûr, ce sera la boîte PDK qui se charge de réaliser, tant ses passages éclairs de vitesse, que sa consommation minimale. Les chiffres extra-urbains annoncés par Porsche sont impressionnants : 7,7 litres au 100 km. Elle abat le 0 à 100 en 3,2 secondes et sa vitesse finale plafonne à 318 km/h. Les cheveux au vent.

On retrouve la transmission intégrale et l'essieu arrière actif qui apportent des éléments de sécurité jusque là inconnus dans ce segment



de voitures de sport. Avec, comme désormais maintenant, la possibilité de changer de mode de conduite en appuyant sur des boutons. Plus larges de 28 mm que celles de la Carrera, les ailes arrière emblématiques de la Turbo expriment parfaitement le concentré de puissance qui se cache sous la carrosserie découvrable. Le toit se met en place en 13 secondes en roulant jusqu'à 50 km/h. Sa structure en magnésium autorise une ligne très semblable à celle du Coupé, gagnant en efficacité aérodynamique et en esthétique.

L'intérieur est fini en cuir et carbone et les options d'électronique embarquée comprennent le système audio Burmester et le régulateur de vitesse intelligent par reconnaissance visuelle des panneaux de route.

Les nouveaux cabriolets du top de la gamme 991 seront mis sur le marché en décembre. En Allemagne, la Turbo Cabrio coûtera 174.431 euros et la Turbo S sera vendue au prix de 207.989 euros, TVA incluse. #

996Classix



Jacquemond, carrossier à Lyon, réalise des voitures sur-mesure depuis bientôt 20 ans. Pour répondre à une demande spécifique en ce début d'année 2013, une évocation de la 997 Sport Classic version cabrio a été réalisée sur une base de 996. Très réussie, cette transformation a suffisamment attiré l'intérêt pour que le carrossier présente une série limitée de 7 exemplaires numérotés.

La Classix, tel est son nom, sera dotée des éléments suivants : Bouclier avant, lame inférieure avant, antibrouillards 997-09, 2 ailes avant, 2 répétiteurs latéraux, 2 phares, 4 jantes Style Fuchs, avec le montage et la peinture.

Son prix : à partir de 17.000 euros

Plus de renseignements : Tél. : 06 07 72 30 85 – www.jacquemond.com

« Les ailes arrière emblématiques
de la Turbo expriment parfaitement,
le concentré de puissance :
560 cv pour la Turbo S »



918 SPYDER

Une araignée au plafond !



La 918 Spyder est présentée au Salon Automobile de Francfort par le PDG de Porsche Matthias Müller et conduite par Walther Röhrl.



Toute l'équipe de Frank Walliser réunie au Nürburgring le 4 septembre après avoir brisé le record du tour en 6,57 minutes.

Chez Porsche, l'histoire des modèles légendaires commence toujours sur les circuits. Même si son ADN ne la dispose pas nécessairement à la piste, la 918 Spyder n'échappe pas à son destin familial et l'a démontré au matin du 4 septembre dernier, sur le circuit du Nürburgring. Aux mains de trois pilotes dont Walter Röhrl, le pilote d'essai maison, Timo Kluck et le pilote d'usine Marc Lieb, la Spyder a brisé le record du tour en passant sous la barre des 7 minutes. Le plus rapide a été Lieb avec un tour à 6,57 minutes et 179,5 km/h de moyenne. La victoire revient néanmoins à l'équipe dirigée par Herr Doktor Frank Walliser, le manager du 918 Spyder Project qui peut s'enorgueillir de faire tomber, qui plus est avec

un véhicule hybride, un record invaincu depuis 4 années ! C'est une histoire de fous !

Les débuts officiels de la 918 Spyder ont eu lieu au IAA, le Salon Automobile de Francfort qui a lancé la 911, voici 50 ans. Ce n'est sans doute pas un hasard si les dirigeants de Porsche ont choisi l'événement symbolique pour présenter ce qui préfigure – et précède – la prochaine génération de voitures de sport. Les chiffres sont impressionnants mais la technologie l'est plus encore : la puissance globale développée en combinant les deux sources d'énergie est de 887 ch dont 608 cv fournis par le moteur V8 de 4.6 litres. Le reste est amené par les moteurs électriques

Des nouveautés chez TechArt

De son côté et lors du même Salon de septembre, TechArt a présenté plusieurs nouveautés dont les deux qui sont présentées ici : la Panamera Turbo GrandGT et le nouveau Rear Spoiler II qui vient compléter le kit aérodynamique pour la Cayman que propose le préparateur allemand.



Un intérieur anglais mâtiné de sang italien dans une voiture allemande.

La limousine Porsche est magnifiée par un intérieur en carbone de couleur cuivre qui contraste avec le cuir richement surpiqué de fil blanc. On croirait une finition anglaise mâtinée de sang italien ! Le volant à trois branches aux multifonctions et palettes de sélection TechArt est disponible en plusieurs finitions. Au centre arrière de la Panamera, la console est plus spacieuse et intègre des porte-gobelets ainsi qu'une prise en 12 volts. Des écrans 7 pouces sont cachés dans les dossiers des sièges avant.

A l'extérieur, le kit de carrosserie en carbone et polyuréthane RIM modifie profondément l'aspect de la berline sports tout en apportant des réponses positives aux exigences des concepteurs : la stabilité, l'aérodynamisme et le design sont améliorés et personnalisés. Les jantes Formula à 5 branches peuvent être commandées en tailles qui vont de 20 à 22 pouces. Sous le capot, un kit, prochainement disponible, fera grimper la puissance du Turbo jusqu'à 560cv sans affecter la longévité du moteur et sera garanti durant 2 années.



situés sur chacun des essieux. La consommation est annoncée à 3,3 litres aux cent kilomètres ! Et la vitesse de pointe frôle les 340 km à l'heure.. ! Au delà de ces incroyables nombres qui sont, certes, parlants, c'est une vision sans précédent que Porsche expose au monde de l'automobile et au segment des supercars. La voiture de sport des décennies à venir sera puissante, assistée (on retrouve dans la Spyder toutes les formules d'assistance au pilotage développées jusqu'à présent par la firme de Stuttgart), économe en carburant, propre, construite en matériaux recyclables, incroyablement sexy et complètement folle ! La concurrence n'a qu'à bien se tenir, la course est lancée. 🚗

La version TechArt de la Cayman vous donne envie de faire des infidélités à la 911...

Une pure merveille de voiture tant dans les lignes que dans les détails, elle ne va pas manquer de séduire un large public. En ajoutant l'aileron arrière au kit aérodynamique pour Cayman, TechArt signe un design qui allie performance et noblesse. L'arrière de la voiture du préparateur se distingue aussi par le diffuseur et le placement central des sorties d'échappement TechArt. Et de l'arrière vers l'avant, on retrouve le même souci de cohérence entre design et performances dans les éléments de carrosserie qui apportent un aspect sportif et agressif supplémentaire au coupé qui n'en manque pas d'origine. Des jantes Formula en 21 pouces et un kit de rabaissement contribuent à poser la machine sur le sol pour accentuer la sensation de vitesse, même à l'arrêt. L'intérieur peut être également modifié et les formules individuelles sont là pour créer un véhicule unique. Une fois de plus, TechArt démontre son talent de préparateur, talent qu'il peut exercer sur toute la gamme de voitures Porsche.



Dans notre numéro 2, nous vous avons présenté un super show car Magnat sur une GT3. Si les shows cars sont très séduisants pour les passionnés de car audio, ils sont élitistes et peu représentatifs des installations audio que choisiront la plupart des « Porschistes ». Et pour cause, beaucoup ne souhaitent pas modifier en profondeur l'habitacle de leur bolide. Pour ce nouveau numéro de Total 911, nous avons choisi de vous présenter une installation hi-fi parfaitement intégrée sur 964 RUF !



Total Show-car

La hi-fi parfaitement intégrée à la 911 !

Par Alexandre Boillod-Cerneux - Photos ABC

Audiomax est un installateur spécialisé dans la réalisation de systèmes hi-fi pour les voitures haut de gamme. Cette 964 RUF est la voiture de tous les jours d'un client d'Audiomax. Elle devait donc rester fonctionnelle et conserver l'esthétique d'origine de son habitacle. Audiomax a donc adopté une installation hi-fi simple, mais en choisissant des produits haut de gamme et en soignant le montage. Avoir un excellent haut-parleur ne suffit pas, compte tenu des contraintes acoustiques d'une voiture, le montage est tout aussi important ! Pour respecter le cahier des charges, l'installateur a utilisé les emplacements d'origine en portes, pour y monter un kit 2 voies séparées de qualité hi-fi. Pour obtenir un parfait rendu sonore, les portes ont été insonorisées avec du Plain Chant. Il s'agit de plaques de goudron recouvertes d'une mousse absorbante. Ce traitement réduit les vibrations, amortit l'onde arrière d'un haut-parleur et isole l'habitacle des bruits extérieurs. Les faisceaux HP d'origine sont du simple fil électrique (comme toutes les voitures). Pour assurer une parfaite transmission du signal sonore, ils ont été remplacés par du vrai câble HP en cuivre OFC. Les haut-parleurs MB Quart sont ensuite installés à l'aide de grilles spécifiques (fournies avec les HP). Ces grilles permettent une meilleure assise aux HP et respectent le design du panneau de porte. Les filtres passifs (répartiteurs de fréquences sonores entre woofer et tweeter) sont dissimulés sous la planche de bord. Pour avoir un son vivant, surtout dans un cabriolet, l'ampli intégré dans l'autoradio est trop faible. Audiomax va donc implanter un ampli MB Quart dans le coffre avant, pour animer les HP.

Un son vraiment musical et une excellente dynamique

Comme il fallait conserver le peu de volume utile de la 911, un double fond a été aménagé dans l'emplacement de la roue de secours. Le rack d'installation de l'ampli est réalisé en MDF avec un habillage en moquette noire, afin d'avoir une finition propre. L'accès à la roue de secours est préservé, puisque le rack se soulève. Toute sa connectique d'alimentation a été prise dans le catalogue d'accessoires de montage ACR. Un ampli mal nourri en courant ne donne pas la puissance et surtout la dynamique escomptée. La vieille batterie d'origine a été remplacée par une Optima Yellow. Enfin, le vieil autoradio cassette a cédé sa place à une platine laser Becker Mexico. En fait, cette installation a été réalisée, il y a quelques années, et certains produits ne sont plus proposés aujourd'hui. Mais nous avons choisi de vous montrer ce système, car c'est un très bon exemple d'une installation efficace intégrée dans une 911 de ce type. A l'écoute, cette installation est sans comparaison possible avec un système d'origine. Le son est très bien timbré, chaleureux et dynamique. Même sans subwoofer, elle offre un bon rendu dans le grave. Il faut reconnaître que les HP Q Signature (produits maintenant par German Maestro) sont dignes de ceux d'une enceinte HiFi domestique. Quelle que soit la musique écoutée, le conducteur de cette 964 RUF se fait vraiment plaisir. Une telle installation nécessite un certain budget, mais pour avoir un son de qualité bien intégré, il faut des haut-parleurs vraiment musicaux et un montage fait dans les règles de l'art. Ainsi, on peut concilier ses passions des belles Porsche et de musique !

Infos : www.audiomax.fr

Fiche technique

Autoradio : Becker Mexico Pro

Amplification :
MB Quart RAA-2004

Haut-parleur avant :
MB Quart Q 216 Signature

Insonorisation : Kit Plain Chant

Connectique : ACR

Batterie : Optima Yellow

Temps de montage :
environ 10 heures

Budget avec pose :
environ 3 800 euros



- 1 Cet ancien autoradio Becker Mexico Pro est une référence en matière d'autoradio laser.
- 2 L'amplification est dissimulée dans le plancher du coffre avant, sans gêner le volume utile.
- 3 Les filtres passifs du kit MB Quart sont cachés sous le tableau de bord.
- 4 Après insonorisation de la porte, le kit MB Quart est monté sans modifications du panneau de porte pour préserver l'esthétique d'origine.

Total High Tech

Le meilleur de l'électronique embarquée pour votre 911 !

Par Alexandre Boillod-Cerneux
Photos DR

ABC Multimedia Systems H815P

Un combiné multimédia « plug and play » pour la 911



Spécialisée dans le multimédia embarqué, cette marque propose un autoradio multimédia, spécifique pour les Porsche 911 modèle 997 de 2005 à 2008. Il s'agit d'un autoradio « plug and play », c'est-à-dire ne nécessitant aucune modification de votre Porsche. Il a la forme de l'autoradio d'origine, reprend les fixations, le câblage et la commande au volant. L'intégration est ainsi parfaite. Le H815P d'ABC Multimedia Systems offre des fonctions multimédia très complètes : écran tactile de 7 pouces, lecteur DVD, contrôle iPod, port USB, GPS, Bluetooth, entrée caméra de recul... **Prix conseillé : 1 349 €**
Infos : www.avstore.fr

JL Audio SB-P-996/13TW5

UN CAISSON DE GRAVE SPÉCIAL 996

Prix conseillé :
2 000 €



est habillé de moquette pour avoir une installation intégrée et discrète. Ce caisson utilise deux subwoofers de 32 cm en charge close, pour délivrer un grave ferme, net et puissant. Il faut bien sûr ajouter un ampli spécial caisson de grave pour le faire fonctionner.

Infos : www.audiotec-fischer.de

Le grave, c'est ce qui fait toute la saveur de la musique ! Mais avec des haut-parleurs de petit diamètre (porte ou tableau de bord), on ne peut pas avoir un grave puissant. De plus, ces fréquences sonores ont tendance à s'estomper avec les bruits de roulement. Pour avoir un grave de qualité dans sa 911, sans se lancer dans une installation compliquée, la marque américaine JL Audio a développé un caisson de grave pour les 996. Il se glisse derrière les sièges arrière ; il

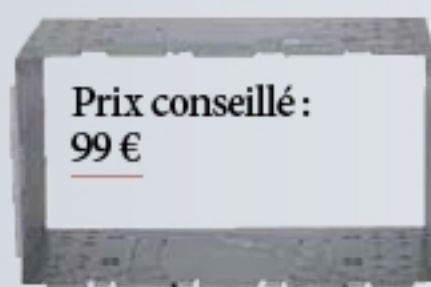
Phonocar 3/628

Intégrer un double DIN dans votre 996

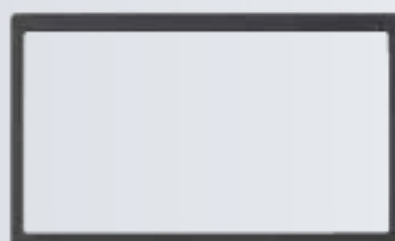
Vous rêvez d'un combiné double DIN dernier cri, à la place de l'autoradio d'origine. Aucun souci, le fabricant italien,

Phonocar, propose un kit d'intégration double DIN pour les 996 de 1998 à 2004. Ce kit comporte un système de fixation de l'autoradio et un habillage pour épouser la forme du tableau de bord. On peut ainsi remplacer l'autoradio d'origine par un combiné multimédia de grandes marques japonaises (Alpine, Pioneer...).

Infos : www.phonocar.it



Prix conseillé :
99 €



Prix conseillé :
349 €

Match PP-41DSP

Boostez votre autoradio

Appartenant au groupe allemand Audiotec Fischer, Match propose des petits amplis « plug and play », se branchant directement sur les faisceaux de l'autoradio d'origine. Grâce à sa petite taille, le PP-41DSP se dissimule aisément sous un siège ou dans la planche de bord. Ce petit ampli 4 canaux se connecte directement sur les connecteurs ISO des autoradios des Porsche 996. Il offre une puissance réelle de 4x35 Watts et un DSP intégré pour optimiser l'écoute. Il apportera un son nettement plus dynamique et une écoute adaptée à l'acoustique de la Porsche.

Infos : www.audiotec-fischer.de

Dension Gateway 500S

Contrôlez des sources nomades avec l'autoradio d'origine

Le Gateway 500S de Dension est une interface électronique, conçue pour fonctionner avec les autoradios d'origine disposant de la fibre optique et du système MOST. Pour fonctionner, ce système utilise l'entrée changeur CD de

l'autoradio. Si la voiture ne possède pas le changeur CD, il faudra faire activer l'entrée changeur CD par le concessionnaire (par la valise de diagnostic). Ce boîtier se cache dans la boîte à gants. On y connecte une clé USB, un disque dur USB ou encore un iPod. On pourra ainsi piloter ces sources nomades par les commandes au volant ou par les touches de l'autoradio. Encore mieux, il affiche les playlists, les noms d'artistes et les titres des chansons sur l'afficheur de l'autoradio. Cette interface iPod/USB est compatible avec les 911 disposant des autoradios PCM2 ou PCM2.1.

Prix conseillé : 365 €
Infos : www.dension.com/fr



Images graphiques

Décorer les flancs des 911 avec un graphisme accrocheur est une longue tradition Porsche qui se perpétue encore aujourd'hui. Tour d'horizon des bandes graphiques des 911.

Par Philip Raby

LETTRAGE PORSCHE

Dans la ligne des voitures de course, Porsche a proposé des autocollants latéraux avec le mot « Porsche » pour la 911. Ceux-ci étaient relativement discrets et, au fil des ans, sont devenus appréciés et apposés sur toutes sortes de Porsche, anciennes et modernes.

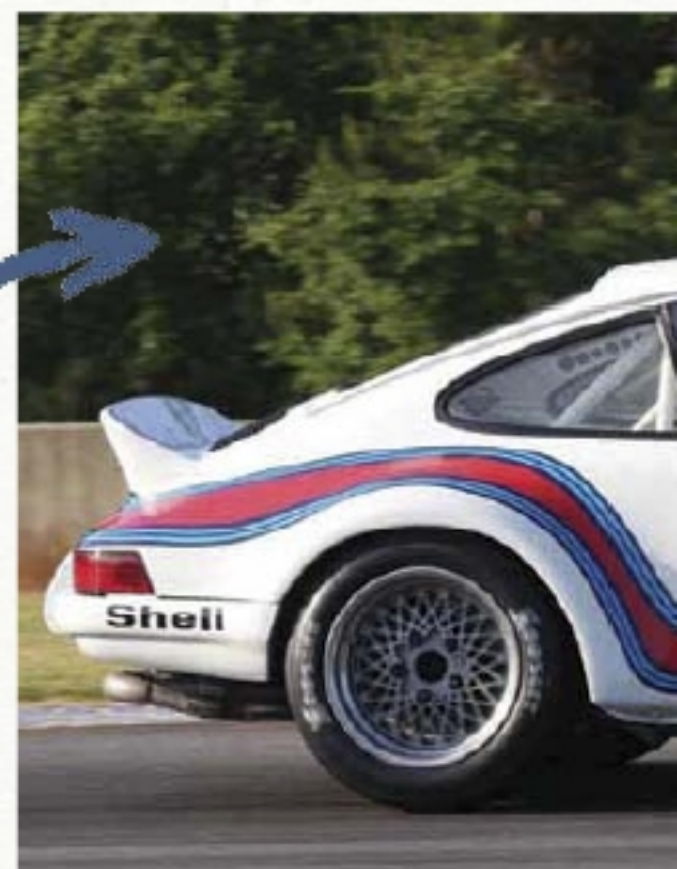
À l'origine, ils étaient disponibles en option montés en usine (code 438 pour le blanc et 439 pour le noir) et également proposés par les revendeurs. Aujourd'hui, vous pouvez toujours les commander en option chez Porsche. Ainsi, si vous achetez une nouvelle 911, vous pouvez demander les bandes « Porsche » du programme Exclusive.



MARTINI 911 TURBO

Après le succès de la 917 sponsorisée par Martini au début des années 1970, Porsche partageait la gloire avec ses clients. À partir de 1976, vous pouviez commander une 911 Turbo ou SC en blanc Grand Prix ou noir avec l'option M42 - «Bandes Championnat du Monde».

Les voitures, dites Martini, n'ont jamais été une édition limitée, mais des voitures de production standard avec bandes en option. On ne sait pas combien de voitures ont été équipées ainsi, mais au fil des ans, beaucoup d'entre elles ont perdu leurs décorations, laissant juste le code de M42 comme un témoin de l'histoire de la voiture.



LES BANDES CARRERA

Les désormais célèbres mots «Carrera» sont apparus la première fois en 1973, sur la Carrera 2.7RS. Disponibles en rouge, bleu ou vert, ils étaient montés en série sur toutes les voitures blanches Grand Prix. Les jantes Fuchs étaient généralement peintes dans la couleur correspondante. Mais si vous aviez choisi votre 2.7RS dans une autre couleur, des bandes latérales en noir étaient disponibles sur commande spéciale mais peu de clients les ont commandées à l'époque.

Quant à la Carrera RS 3.0 de 1974 à carrosserie large, elle avait des bandes similaires, mais souvent peintes en doré.





Les adhésifs sur les côtés de voiture ont fait une apparition régulière sur les Porsche pendant de nombreuses années, le plus souvent sur des modèles de course, et sont adoptés par les propriétaires qui veulent donner une allure plus sportive à leur Porsche. L'histoire veut que la pratique remonte à 1966, lorsque le chef de développement de Porsche, Helmuth Bott, présent sur le circuit de Sebring, a entendu quelqu'un parler de la Porsche 910 comme d'*une belle nouvelle Alfa*. Il était si furieux de cette erreur d'identité qu'il a fait peindre immédiatement le mot « Porsche » sur les côtés des voitures de course, et c'est ainsi qu'a commencé cette longue tradition. Voici donc un aperçu des graphismes latéraux des 911 au fil des ans.



964RS

Lorsque la 964 Carrera 2 RS est arrivée, Porsche l'a proposée sans les rayures 'Carrera', optant pour un look plus subtil, même chose avec la 993 Carrera RS. Cependant, dans les deux cas, de nombreux propriétaires ont apposé des bandes latérales – « Porsche » ou « Carrera » – aux RS et aux 964 standard. Il faut l'admettre, elles ont fière allure!



CARRERA CLUB SPORT

En allégeant la 3.2 pour en faire la Clubsport, Porsche Carrera a créé une voiture de piste dans l'esprit de la RS. Dans la plupart des pays, elle a été vendue dans une gamme spécifique de couleurs avec un autocollant « CS Clubsport » sur l'aile avant gauche. Cependant, les 53 voitures britanniques, à l'exception d'une seule, ont été finies en blanc Grand Prix avec des graphiques rouges « Carrera CS » sur les côtés et des jantes Fuchs de même couleur. La voiture restante était rouge avec des lettrages blancs. Encore une fois, c'est une touche qui a été ajoutée à bon nombre de Carrera 3.2.



RS AMERICA

La RS America, comme son nom l'indique, a été vendue uniquement en Amérique du Nord. Elle était la voiture la plus proche d'une 964 RS, qui n'était alors pas vendue sur ce marché. Elle est différente de la RS d'un certain nombre de façons, notamment par son aileron « queue de baleine » fixe.

Les voitures ont été expédiées d'Allemagne avec un badge arrière « RS America » et des autocollants « RS » pour les flancs de la voiture, ainsi que des instructions détaillées adressées aux revendeurs pour les fixer quand l'acheteur les avait commandés. Les autocollants « RS » devaient être placés sur la partie avant des ailes arrière, juste derrière les portes. Une touche subtile et de bon goût.



BANDES CUSTOM

Inévitablement, les gens ont customisé les bandes latérales de leur 911. Celles-ci vont de l'évidence («3.2 Carrera», «996», «Porsche 911» et ainsi de suite), à des créations personnalisées ou de la publicité d'entreprises et de services. Par exemple, Sundeep Nischal qui dirige le forum 911 anglais avait, jusqu'à récemment, une 996 GT3 jaune avec «911uk.Com» sur les côtés (ci-dessus).



FAITES LES VÔTRES

Diverses entreprises peuvent produire des autocollants en vinyle pour votre Porsche à partir de vos propres créations.

Essayez PorscheShop, qui offre des bandes «GT3» et «GT2» se terminant par vos propres initiales (ci-dessous) dans une gamme de 20 couleurs différentes.

La société peut également créer des dessins personnalisés sur commande. www.porscheshop.co.uk



996 GT3 RS

Le nom légendaire de RS revient en 2004 avec une version extrême de la 996 GT3 RS. Peintes en blanc Grand Prix, les voitures ont été proposées avec un choix de graphiques latéraux «GT3 RS», avec les roues de la même couleur. Et, pour la première fois, les bandes latérales s'étendent sur les ailes avant et arrière.

Après l'approche subtile de la précédente RS, c'est un retour à l'allure de la 1973 RS originelle. Ce graphisme a aidé les RS à se démarquer de la GT3 de l'époque.



997 GT3 RS MKI

En 2006, Porsche a dévoilé la 997 GT3 RS, une version allégée de la GT3, avec les ailes arrière larges de la Carrera 4.

Cette fois, Porsche a vraiment fait une déclaration de puissance avec les bandes latérales de GT3 RS. La RS a été vendue en Arctic Silver ou noir avec le graphisme en orange, ou bien en orange vif ou vert avec le graphisme en noir.

Quelle que soit l'option choisie, la RS n'était pas une voiture pour les timides !





CARRERA GTS ET 4 GTS

Porsche a introduit une nouvelle gamme de 911 en 2010, avec la Carrera GTS, suivie par la Carrera 4 GTS à transmission intégrale. Sorte d'étape entre la Carrera et la GT3 qui offre un excellent rapport qualité-prix, la GTS a des décalcomanies «Carrera GTS» au bas des portes. La version à quatre roues motrices, comme vous vous en doutez, est étiquetée «Carrera 4 GTS». Les éléments graphiques sont argent ou noir, selon la couleur de la carrosserie.

997 GT3 RS MKII

La 997 GT3 RS a été révisée en 2009, avec un moteur de 3.8 litres, des ailes avant plus larges et de nouveaux graphismes latéraux saisissants. Le style des années 1970 a laissé place à un nouveau look audacieux. Des bandes latérales à damiers ont été combinées avec des décalques massifs «GT3 RS» sur les ailes avant-gauche et arrière-droite.

La voiture était disponible en blanc, bleu-vert métallisé et gris noir. Toutefois, les clients pouvaient la choisir sans les éléments graphiques sauvages.

Domage, car c'est une voiture survoltée !



997 GT2 RS

La 997 GT2 RS de 2010 est la plus rapide Porsche 911 de production à ce jour, avec un temps de 0 à 100 km de seulement 3,5 secondes et une vitesse de pointe de près de 330 km/h.

C'est une voiture brutale avec un capot en fibres de carbone et un énorme aileron arrière, mais Porsche a choisi la méthode douce pour le graphisme. De subtiles bandes «GT2 RS» sur les bas de la porte sont tout ce que vous obtiendrez.



GT3 RS 4.0

La nouvelle GT3 RS 4.0 est une évolution de la RS précédente, mais avec un plus gros moteur de 4.0 litres. Alors que la voiture précédente pouvait recevoir des éléments graphiques délirants, celle-ci est livrée en blanc ou en noir avec des bandes latérales étonnamment sans imagination. Les lettres «RS 4.0» sont situées à la base avant des portes, avec une mince bande rouge partant vers l'arrière, accompagnée d'une bande grise plus épaisse. Pour compenser cette discrétion, une bande grise et rouge s'étend au centre de la voiture.

DOSSIER
GT3
18 pages



1^{er} ESSAI GT3

LE VERDICT

Porsche emporte radicalement la GT3 vers de nouveaux territoires avec un succès incontestable, même si les stupéfiantes nouvelles technologies peuvent sembler amères pour les puristes...

Par **Kyle Fortune** Photos **Porsche AG/Brett Fraser**



À 7.000 tours, le bruit est sans pareil. Tandis que le flat-6 de 3.8 litres de la nouvelle 991 GT3 grimpe en tours, emplissant l'habitacle d'un timbre mécanique glorieusement stimulant, le rythme torride qu'il délivre est suffisant pour confirmer que l'écusson GT3 est à sa place à l'arrière de la 991. Il n'y a absolument aucune faiblesse sur le chemin des 8.250 tours/mn pour atteindre les 468 cv, la GT3 passant sa ligne rouge à un vertigineux 9.000 tours/mn tout en donnant l'impression qu'elle pourrait continuer à grimper.

La férocité des performances est incroyable et les chiffres le soulignent. Une puissance de 468 cv et 440 N.m de couple à 6.250 tours par minute autorisent un 0 à 100 km/h en 3,5 secondes avant d'atteindre la vitesse de pointe de 312 km/h. La gestion d'injection directe de carburant est certes basée sur celle des Carrera, mais on la sent vraiment très différente

ici – comme on pouvait s'y attendre étant donné les changements techniques significatifs qui ont été apportés.

Les ingénieurs de Porsche Sport automobile ont évidemment déployé leur talent sur le bloc de base pour lui permettre des montées supérieures en régime. En effet, le carter moteur, la chaîne de distribution, les vis de culasse et quelques pièces annexes sont communes mais tout le reste est largement modifié ou entièrement nouveau. Évidemment, le moteur de la GT3 dispose d'une lubrification à carter sec – ainsi que d'un séparateur d'huile pour réduire les modifications de masses dues aux charges de couple élevé – avec un réservoir séparé et une pompe à huile gérée à la demande. Deux buses de pulvérisation d'huile supplémentaires sous les pistons refroidissent le moteur pour faire face à l'augmentation des contraintes thermiques élevées que le 3.8 de la GT3 génère.

Les pistons en aluminium forgé et leurs bielles, les soupapes creuses et un nouveau contrôle de culbuteurs jouent un rôle dans les capacités de rotations élevées du moteur. Les conduits d'admission et d'échappement agrandis aident également, tout comme le VarioCam qui permet un réglage en continu du profil d'arbres à cames au bénéfice non seulement des performances, mais aussi des émissions de CO₂. L'injection directe est également nouvelle et remplace le collecteur d'injection traditionnel. En outre, le système de la GT3 a été modifié pour inclure plus de buses qui augmentent non seulement la quantité de carburant injectée, mais aussi la finesse de la pulvérisation pour un meilleur mélange dans la chambre de combustion. Une pompe à carburant nourrit ce système d'injection directe avec une pression maximale de 200 bars, comparés aux 120 bars de la Carrera. Le résultat ? 123 cv au ➔





Spécifications

991 GT3

(2013)

Moteur

Cylindrée : 3,799cc

Compression: 12.9:1

Puissance max : 475cv
à 9.000 tr/mn

Couple max :

440N.m à 6.250tr/mn

Transmission : Boîte

7-rapports Doppelkupplung (PDK) avec différentiel électronique contrôlé et PTV Plus

Suspension

Avant : jambes de force McPherson et barre stabilisatrice, suspension du châssis en partie avec rotules supplémentaires, direction assistée électromécanique avec démultiplication variable et assistance asservie à la vitesse

Arrière : Essieu arrière multibras avec barre stabilisatrice, suspension du châssis en partie avec rotules supplémentaires, essieu arrière avec roues directrices à réglage sport, système d'amortissement variable Porsche Active Suspension Management (PASM) avec châssis sport surbaissé de 30 mm

Roues & pneus

Avant : Alliage 9 x 20-pouces, pneus 245/35 ZR20

Arrière : Alliage 12 x 20-pouces, pneus 305/30 ZR20

Dimensions

Longueur : 4,545mm

largeur : 1,852mm

Poids : 1,430kg

Performances

0-100 km/h : 3.5 secs

Vitesse max : 312 km/h



litre, en hausse de 10 ch par litre et confirmant la promesse de Porsche que le remplacement du bloc Mezger n'est pas un problème.

Ce nouveau moteur est assis sur la suspension dynamique du moteur en monte désormais standard, qui tient une masse allégée de 20,9 kg grâce à d'importantes mesures de réduction de poids. L'allègement a toujours été au centre de la configuration de la GT3, mais Andreas Preuninger admet que « la légèreté n'est plus la philosophie ! ». C'est un aveu tacite de la part de l'homme responsable du programme GT3 de Porsche. De fait, Preuninger confirme que des gains plus importants peuvent être faits grâce à l'ingénierie. La vitesse plutôt que la pureté est prioritaire ce qui, en soi, explique la nette évolution dans l'ADN technique de la GT3 – exemplifié on ne peut plus clairement par le remplacement de la boîte de vitesses manuelle par le système PDK, à double embrayage Porsche, commandé par palettes.

Controversé, l'ajout de PDK non seulement supprime la pédale d'embrayage, mais puisqu'il pèse environ 25 kg de plus que la boîte manuelle six vitesses de la 997, va à l'encontre de la nature originale de la GT3. Comme le moteur, le système PDK a subi des transformations techniques dans les mains des ingénieurs, mais les gains de Porsche sur le moteur sont perdus par le poids de la boîte à sept rapports. Des rapports plus courts dont un septième utilisé comme un rapport normal – plutôt que comme un overdrive – alliés à différents programmes de changement de vitesse permettent à la PDK d'opérer en moins de 100 millisecondes. Par contre, il est capable de « débrayage » en tirant sur les deux palettes simultanément pour neutraliser ou déstabiliser la voiture en fonction de la situation, ou en l'utilisant à l'arrêt, désaccouplant la boîte.

Preuninger estime que le gain du PDK par rapport à la boîte manuelle est d'environ trois quarts d'une longueur de voiture pour chaque passage de vitesse. Et il est difficile de nier la véracité des allégations de Preuninger ou l'effet sur les performances de la GT3 tandis que la PDK passe un autre rapport à la volée et que le moteur saute vers les hauts régimes. Les changements sont instantanés, les palettes de la GT3 (ou bien le levier de vitesse avec la montée en tirant, la descente vers l'avant) exécutant fidèlement les ordres du pilote. Pour une boîte automatique, elle est aussi proche d'une manuelle que l'on peut l'espérer. Elle fonctionne à merveille avec le nouveau moteur et vous permet de profiter de chaque montée de régime, passant les sept changements instantanément ou, si vous préférez, les passe pour vous. Les palettes permettent de garder les deux mains sur le volant, et c'est une bonne chose. Impressionnant ? Énormément, mais il y a un effet secondaire : la PDK change fondamentalement le caractère de la GT3. C'est un fait.

De son côté, la direction électromécanique de la GT3 établit une nouvelle référence, offrant non seulement une réponse instantanée, mais la ➔



« Pour une boîte auto,
elle est aussi proche
d'une boîte manuelle
que possible »



Les nouvelles technologies GT3

La direction électromécanique gère l'avant de la voiture et les ingénieurs de Porsche ont conçu un système de braquage des roues arrière. Cela ajoute 35 kg de poids à la nouvelle GT3 par rapport à l'ancienne GT3, mais l'effet est saisissant et vaut sans doute bien la peine. Tournez le volant à des vitesses allant jusqu'à 80 km/h et les roues arrière pivoteront jusqu'à 1,5 degrés dans la direction opposée, ce qui de fait, réduit pratiquement l'empattement de 150mm. Au-dessus de 80km/h, les roues arrière s'orientent dans le même sens que les roues avant – à nouveau pour un maximum de 1,5 degrés – et étendent l'empattement virtuellement de 500mm. Le système facilite à la fois la stabilité à haute vitesse, la précision de la direction et l'agilité globale, mais si vous coupez le système et qu'il détecte le survirage, il s'actionnera de nouveau immédiatement.



délivrant avec un degré de communication et de sensation unique à ce jour.

Le train avant est le même que sur la Carrera mais la programmation est différente. Il contrôle également des roues plus larges via une configuration de suspension différente, les triangles de la GT3 intégrant des rotules supplémentaires pour une plus grande précision. Sur les routes autour de la Speidel BrauManufaktur, dans la région du Jura souabe en Allemagne – comme par hasard, c'est ici que la 997 GT3 Gen2 a été lancée – cette direction impressionne énormément. Combinée avec la nouvelle direction arrière active et la coque plus rigide de la 991, la réactivité lors des changements d'appuis de la GT3 est étonnante. Vous pouvez placer l'avant avec beaucoup plus de confiance qu'avec sa cousine 997, les trajectoires sont beaucoup plus précises, la 991 GT3 ayant perdu cette légèreté occasionnelle de l'avant qui est depuis longtemps une caractéristique de la 911. La réponse est immédiate tandis que la jante donne une idée de la qualité de surface du revêtement sous le pneu.

Les freins, en acier standard ou en céramique (en option), sont puissants. Cassant la vitesse massive du GT3 sans aucun soupçon de fading, la pédale est haute mais réactive, et les freins de la GT3 restent parmi les meilleurs proposés sur n'importe quelle voiture de production.

D'une façon identique, Porsche intègre les nombreux systèmes de contrôle de pilotage, vous permettant de choisir le degré d'assistance que vous désirez, coupant tout si vous voulez laisser de la gomme noire en sortie de virage. Lorsque tout est activé, l'assistance est à peine perceptible.



Le Torque Vectoring, un différentiel électronique actif, concourt à créer une GT3 dont les limites peuvent parfois être difficiles à trouver.

À des vitesses plus élevées, la GT3 donne une grande impression de sécurité grâce à une association de l'augmentation de la voie, de la direction arrière active, de son kit aérodynamique, et de la capacité de la suspension à garder un contrôle précis sur des routes incertaines en mode Normal. Elle devient trop pointue pour être utilisable sur route si vous optez pour le mode Sport – configuré pour le circuit, où environ 80 %

des clients de GT3 emmènent régulièrement leurs voitures.

Ce nombre pourrait s'effriter, car malgré l'objectif apparent de la GT3, entre régime moteur astronomique et appuis aérodynamiques performants – 120 kg à la vitesse maxi – on la ressent comme une voiture bien plus utilisable au quotidien que ses prédécesseurs. Il y a encore un peu de bruit de transmission à basse vitesse, mais la GT3 est une voiture indéniablement plus civilisée en version 991 qu'elle ne l'a jamais été auparavant. Mis à part l'Alcantara et les sièges sport ➔



La nouvelle GT3 cache plutôt son nouveau moteur. Les échappements doubles centraux sont devenus une tradition GT3.





« Les freins,
standards en acier ou PCCB
en option, sont **énormes** »

La nouvelle 991
GT3 se conduit
aussi bien
qu'elle le paraît
et Kyle retrouve
rapidement
le plaisir de la
conduite depuis le
poste de pilotage.



profonds, elle est aussi luxueuse que ses cousines Carrera. Plus rapide que ses prédécesseurs, elle porte ses performances à des niveaux tels que dans d'autres marques automobiles, il vous faudrait doubler son prix. Mais ces grandes performances s'allient à une plus grande facilité d'utilisation au point que – à part les sièges arrière absents – la GT3 n'est pas plus difficile à vivre qu'une Carrera standard.

Vous aurez besoin du kit de levage en option pour le nez pour éviter les éraflures, mais autrement, la GT3 est vraiment aujourd'hui plus qu'une voiture de week-end. C'est peut-être difficile à intégrer quand vous êtes en virage relevé, le flat-six hurlant derrière vous tandis que vous maniez les palettes pour toujours plus de vitesse, mais la GT3 est, selon les propres mots de Preuninger, « *rechargée, mise à jour et toujours différente* ».

C'est vrai jusqu'à un certain point. Oui, elle est mise à jour – il suffit de regarder son énorme arsenal technique pour le voir – mais ce rafraîchissement l'a changée au point qu'elle n'est plus différente de la concurrence. Indéniablement moins chère, le rapport qualité-prix de la GT3 restant remarquable, la suppression de son trait caractéristique, la transmission manuelle – lui a fait perdre beaucoup de son unicité.

La vitesse était l'objectif visé et la GT3 l'atteint. Ne vous méprenez pas, c'est une 911 qui fera date, une voiture qui ouvre la GT3 à un public plus large, mais peut-être au détriment de ces irréductibles pour qui la GT3 représentait un baroud d'honneur.

Une voiture de loin supérieure à celle qu'elle remplace, la 991 GT3 est une voiture de sport incroyablement compétente et rapide. Elle vous touche au cœur avec ses symphonies à haut régime, sans parler de sa direction rapide, sa stabilité, son agilité sensationnelle et ses passages de vitesses, via le système PDK, rapides comme l'éclair et surtout, extrêmement précis. Porsche a vraiment besoin d'équiper le reste de la gamme 991 avec la PDK de la GT3 et la direction arrière active.

De la circulation en ville à basse vitesse aux autoroutes à grande vitesse, et du déplacement du point A au point B au méchant virage en travers sans assistance, la GT3 gère l'ensemble en toute impunité. Elle fera le tour du Nürburgring en quelques 15 secondes de moins que sa prédécesseur, mais pour autant, même durant les moments de gloire avec l'échappement qui hurle en grimpant à la ligne rouge des 9.000 tours/mn, la présence de ces palettes déçoit, pas à cause de ce qu'elles font, mais pour ce qu'elles représentent, finalement. #

Le verdict Total 911

Là où la nouvelle GT3 excelle

- Un look sensationnel ajoute une réelle valeur et aide également la 991 dans les forces d'appuis dynamiques.
- Le son du flat-six de 3.8 litres, quand il atteint sa zone rouge à 9.000 tours/mn est unique pour la voiture de course de Porsche Cup.
- En dépit de sa nature électromécanique, les ingénieurs de Porsche ont réussi à donner à la direction une réelle sensation et une grande précision.

Points à considérer

- Une partie de l'attrait de la GT3 a toujours été son caractère absolu de voiture de piste, la civilité de la 991 privant certains pilotes de cela.
- Extrêmement rapide et efficace au changement, la perte de transmission manuelle de la GT3 est une perte pour les puristes qui voyaient là un dernier rempart contre l'automatisation implacable.
- Avec ses nouvelles aptitudes pour le quotidien, il est temps de proposer en option des sièges à l'arrière pour ceux qui le souhaitent.



« La vitesse
était l'objectif et la GT3
l'a atteint »



L'héritage

DE LA GT3

DOSSIER
GT3
18 pages

Après 13 années et la 991 GT3, Porsche a mis un terme au bloc « Mezger Six ». Total 911 revient sur la 996 GT3 et la 997 GT3, les voitures de course les plus produites au monde.

Par **Daniel Packer** Photos **Phil Steinhardt**





Construite pour l'homologation de la 911 en Porsche Cup, la GT3 était pratiquement une voiture de course clés en main, et dans son édition 996, assez docile pour être conduite parfois en ville. Avec sa combinaison imbattable de performances, de réactivité et de châssis précis, la populaire GT3 a créé un standard de référence sans précédent que les concurrents cherchent encore à égaler aujourd'hui.

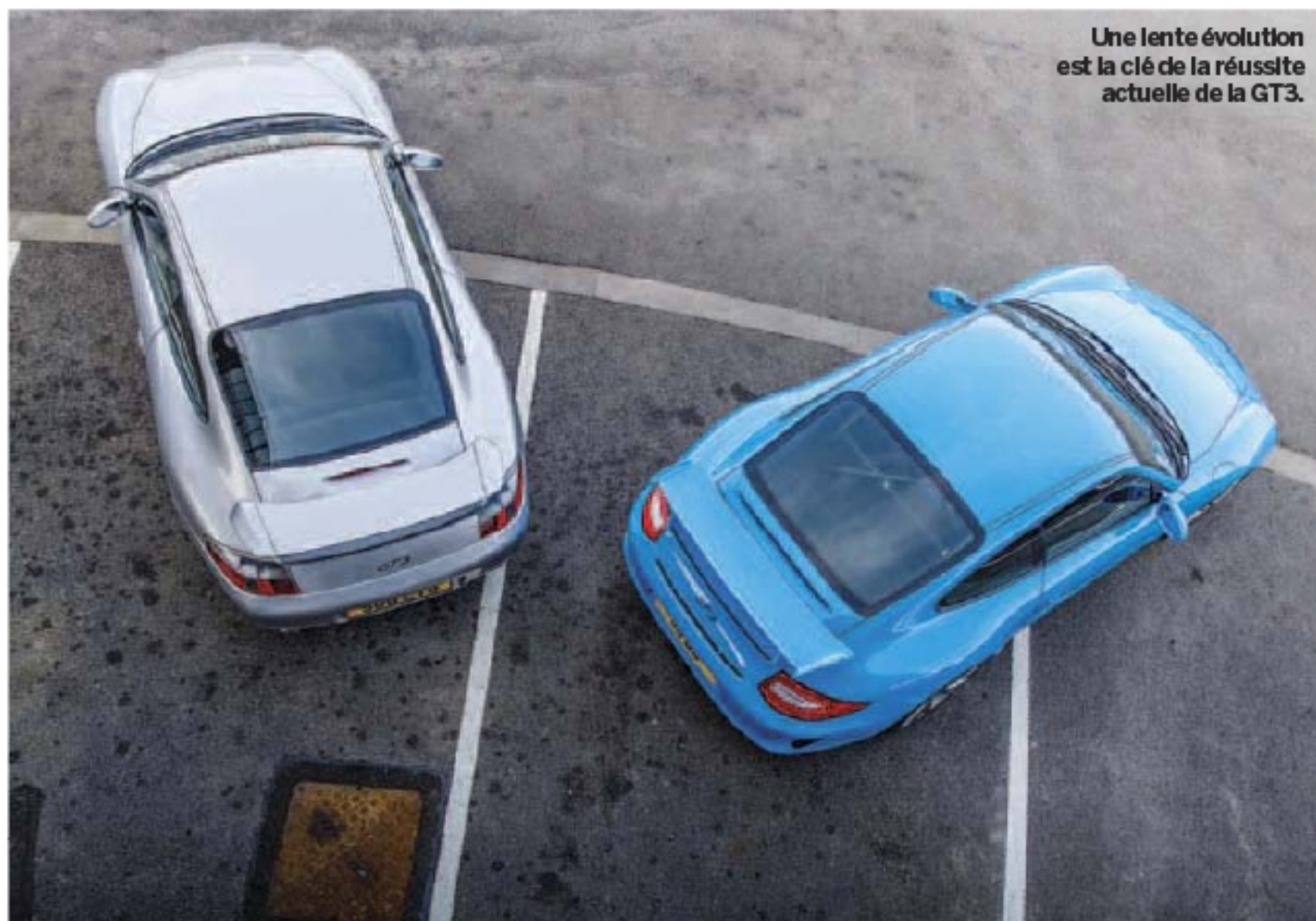
Les amateurs ont reconnu immédiatement que la GT3 avait ravivé la flamme de la très regrettée RS mais ont, de prime abord, été déçus de voir que la tradition sacrée de « l'allègement » avait été rompue – la GT3 996 pesant 30 kg de plus que la 996 Carrera 2. Pourtant, c'était sous-estimer la nouvelle version compétition de la 911. En construisant la 2.7 RS, Weissach avait allégé une 911 retirée des chaînes de production. La 996 GT3 est une machine pensée différemment. La conception du châssis a été réalisée sous la supervision de Roland Kussmaul, spécialiste de longue date en suspension de Porsche et pilote d'essai, dont les travaux antérieurs ont inclus les 964 et 993 RS, leurs versions Cup et les GT2.

Avec la disparition de la 993, Porsche a quitté la compétition en catégorie GT2 et a concentré ses ressources sur le développement d'une GT3. Cette dernière, la 996 GT3 a utilisé la coque rigide de la Carrera 4 avec un moteur performant et a été essentiellement conçue autour de ces composants. Porsche aurait pu faire usage de matériaux légers pour éventuellement économiser une centaine de kg, mais cela aurait rendu la voiture beaucoup plus coûteuse à homologuer et miné son potentiel commercial et, en 1999, la société n'avait que quatre ans de rentabilité à son actif après la quasi-faillite du début des années 1990.

Le cœur d'une 911 est son moteur : sujet au déjaugage d'huile dans les virages très serrés, le carter d'huile du moteur M96 de la 996 ne convenait pas pour la course, de sorte que le moteur GT3 a été basé sur l'unité vainqueur du Mans en GT1. C'est un design avec un carter à sec en partie basse du moteur 964/993 – qui est souvent nommé moteur Mezger en référence à son concepteur – tandis que le circuit d'eau des quatre soupapes par culasse du GT3 doit beaucoup aux progrès réalisés avec la 959. Pas moins de quatre pompes de récupération : deux dans le bac et une dans chaque rangée de cylindres gardent l'huile du réservoir en circulation, leurs efforts complétés par des radiateurs, à huile et à eau, montés sur le carter moteur. Un vilebrequin en acier forgé porté par sept paliers nitrurés au plasma, un huitième portant l'arbre intermédiaire tandis que des bielles en titane et des pistons forgés démontrent que Porsche ne prenait aucun risque avec cette conception éprouvée qui durera jusqu'au lancement de la 991 GT3. Le refroidissement par eau et la dynamique de la culasse à quatre soupapes autorisent une montée beaucoup plus élevée en régime – des moteurs de ➔

LES GT3 CUP : ESSENTIELLES

Utilisant le même moteur avec un filtre à air simplifié, les versions de course pèsent environ 1150 kg grâce aux intérieurs vidés, à l'exception des baquets, d'un extincteur et de l'arceau de sécurité. Une boîte séquentielle à six vitesses est montée, de sorte que l'embrayage n'est utilisé que pour le démarrage. Depuis 1999, Weissach a construit 2.400 GT3 Cup, et la GT3 est assemblée sur la même chaîne.



Une lente évolution est la clé de la réussite actuelle de la GT3.





« Elle a établi
un standard
de référence que
la concurrence envie »

Le célèbre moteur
« Mezger Six » à carter sec
a connu 13 glorieuses
années au service
de la GT3.



course sont allés jusqu'à 9.000 tr/mn avec facilité - que Porsche limite à 7.800 tr/mn. Avec les derniers appareils électroniques de gestion moteur de Bosch et un tout nouveau système VarioCam à commande hydraulique, la GT3 de 1999 produit 360 ch - un chiffre remarquable pour un moteur à aspiration (100 chevaux au litre !). En fait, cette pièce d'ingénierie puissante et robuste n'aurait jamais été produite en nombre sans la vision judicieuse de l'ingénieur en chef, Herbert Ampferer, et l'aide du directeur du développement Horst Marchart. Le coût de l'adaptation du bloc Mezger aux nouvelles culasses était énorme, mais Ampferer a persuadé Marchart que ces coûts pourraient être justifiés si ce moteur était utilisé dans les versions de la 996 Turbo et de la GT2.

La boîte six de la GT3 est construite pour l'occasion, dérivée de la 993 GT2 à laquelle est ajouté un

SE PRÉPARER POUR LE CIRCUIT

Le calibrage de la suspension de la GT3 est vital. Selon Steve McHale de JZMachtec, la GT3 nécessite un recalibrage régulier. La géométrie est affectée non seulement par les impacts de trottoir, mais par la température. Les bagues et les amortisseurs devront être remplacés souvent, et l'équilibrage est crucial. JZM change l'huile de boîte de vitesses souvent, le différentiel à glissement limité (LSD) est fiable et les utilisateurs de circuits peuvent en tirer au moins trois saisons. Les freins à disques en acier doux de Porsche sont lourds (12kg/roue) et ont besoin d'être réchauffés pour éviter la fissuration due au stress thermique. Pour la piste, la GT3 freine trop à l'arrière, aussi le TC doit être éteint. Les possibilités de réglage des performances sont maigres : Porsche a tout essayé», dit McHale. *« La GT3 3.8 L est à sa limite : pour améliorer les performances, vous devez examiner les changements qui permettent d'économiser du poids - des freins plus légers, les échappements et les roues. Le moteur 3.8 à injection directe ajoute plus de puissance et de couple mais on ne peut pas faire beaucoup plus au-delà de mettre des convertisseurs catalytiques spécifiques ».*

différentiel à glissement limité. La suspension est celle de la 996, mais abaissée de 30mm. Des ressorts et des amortisseurs plus rigides, des barres antiroulis et des silencieux plus durs sont pratiquement ceux spécifiés pour la version Cup. Les modifications de châssis impliquent les déplacements des points de fixation pour le moteur GT3 et des réglages de suspension. Des grands disques de freins avant (330mm) sont utilisés, et les nouveaux freins en céramique sont en option. L'habitacle suit la tradition Rennsport avec les versions Confort et Clubsport, toutes deux équipées avec les sièges baquets fins non-rabattables de Porsche : celui de la Clubsport a un harnais six points côté conducteur et recouvert de matériau ignifugé. Dans les deux modèles, la moquette couvre l'espace arrière tandis que le Clubsport gagne un arceau de sécurité à la place des airbags latéraux de la Confort. Elle a également un volant moteur monomasse et l'embrayage racing et une tige de sélection plutôt que le câble relié à la boîte de vitesses. Une radio et la climatisation peuvent être commandées sur les deux versions.

Les restrictions sur les émissions ont fait qu'une fois encore les Etats-Unis, le plus grand marché de Porsche, ont été privés de la 911 la plus sportive de l'entreprise. Cependant, en 2003, cette situation a évolué favorablement quand Weissach a sorti un second lot de GT3, la GT3 Gen2. Visuellement, cette 996 avait la forme des phares revus et le spoiler en forme de boomerang de la GT3 avait été remplacé par une double aile fixe qui donne 30 % d'appuis supplémentaires sans augmenter le CX de 0,30 de la GT3, complétée par une lèvre sur la jupe avant. Sous le capot, l'allègement substantiel de parties mobiles, - notamment les pistons et bielles - retire quelques kilogrammes, tandis que la gestion du moteur révisée donne 381cv. Porsche s'est également estimé suffisamment en confiance pour relever la ligne rouge du compte-tours à un remarquable 8.200 tr/mn. Des bagues de synchro en acier équipent désormais les troisième, quatrième et



Spécifications

GT3 996

Gen1

(1998-2000)

Moteur

Cylindrée : 3.6-litre
flat six refroidi par eau
Compression : 11.7:1
Puissance max :
360cv à 7.200 tr/mn

Transmission

Six-rapports manuels;
volant moteur bi-masse

Suspensions

Avant : Triangle inférieur
et combinés MacPherson
avec amortisseur &
ressorts; barre antirouls
Arrière : Multi-bras avec
triangles, combinés
MacPherson avec
amortisseur & ressorts;
barre antirouls

Roues & pneus

Avant : 8.5x20-pouces,
pneus 235/350/18
Arrière : 12x12-pouces,
pneus 295/30/18

Dimensions

Longueur : 4 430mm
Largeur : 1 765mm
Poids : 1 350 kg

Performances

0-100 km/h : 4.8s
Vitesse max : 300 km/h

« L'habitacle est dans la tradition
Rennsport »

Cet intérieur a été bien utilisé,
après 200.000 kilomètres
de conduite certainement
palpitante.

Bien que le châssis soit
ferme pour une utilisation au
quotidien, la 996 GT3 n'est
pas dépourvue de toutes les
commodités intérieures.

cinquième rapports et le refroidissement de la boîte de vitesses a été améliorée. L'arceau de sécurité arrière offre un choix de quatre arrangements et une fois de plus la GT3 n'a pas d'autres aides à la conduite électronique que l'ABS. Les disques de frein avant ont un diamètre de 350mm et ont gagné six étriers à deux pistons.

Les médias sont tombés amoureux de la voiture ce qui incite l'hebdomadaire Auto Hebdo à décrire ainsi l'essence de la GT3 : « *C'est la 911 pour ceux qui pensaient que l'horloge s'était arrêtée avec le 993. Le GT3 est extrêmement communicative... Vous êtes assis dedans, vous tournez la clé, et vous vous régalez instinctivement de la mélodie du flat-six en vous émerveillant de la sensation de l'accélérateur électronique. Ni trop pur, ni trop hardcore, la GT3 exauce les souhaits du véritable passionné pour qui conduire est une fin en soi* ». La GT3 RS est une évolution dévoilée à Francfort en 2003 et qui

se distingue visuellement par le logo GT3 bleu ou rouge sur les côtés. Environ 50 kg ont été gagnés grâce au capot, à l'aile arrière et aux fenêtres en polycarbonate. Une suspension abaissée plus rigide a été montée et le moteur modifié avec l'admission et l'échappement de la version Cup. En théorie, cela ajoute 20 cv, mais Porsche a homologué la GT3 RS avec les 381cv de la GT3 Gen2. Seules 300 voitures ont été construites et aucune n'a été envoyée en Amérique du Nord. 113 exemplaires avec volant à droite sont venus au Royaume-Uni.

L'avènement de la 997 a entraîné, bien sûr, sa variante GT3. Le moteur de 3,6 litres a été conservé, mais avec le circuit d'apport d'air modifié ainsi qu'un allongement des bielles qui font passer le taux de compression à 12:1, des changements subtils qui développent 415 cv. Il y a des modifications importantes apportées au châssis, notamment l'introduction d'un amortissement actif, qui



« Peu de voitures de sport
arrivent à cette
précision
de voiture de course de la GT3 »





Spécifications

GT3 997 Gen2 3.8 (2009-2012)

Moteur

Cylindrée : 3.6-litre
flat six refroidi par eau
Compression : 12.2:1
Puissance max :
435cv à 7.900 tr/mn
430N.m à 5.500 tr/mn

Six-rapports manuels

Suspensions

Avant : Triangle inférieur et combinés MacPherson avec amortisseurs & ressorts ; barre antirouls
Arrière : Multi-bras avec triangles, combinés MacPherson avec amortisseurs & ressorts ; barre antirouls

Roues & pneus

Avant : 245/35/19
Arrière : 325/30/19

Dimensions

Longueur : 4 435mm
Largeur : 1 808mm
Poids : 1 385 kg

Performance

0-100 km/h : 4.1s
Vitesse max : 310 km/h



Bien que perfectionné pour une utilisation sur piste, l'intérieur de la 997 est agréable, équipé de gadgets de route comme le SatNav (PCM) et la climatisation.



Une image à conserver : c'est la dernière des boîtes de vitesses manuelles que vous verrez dans une GT3.



« La 991 saura-t-elle atteindre l'héritage de la GT3 » »



permet à la 997 GT3 d'être aussi à l'aise en ville que sur le circuit. Ceci, combiné avec un rayon de braquage raccourci, est la plus grande avancée par rapport à la 996 GT3 durement suspendue, que certains trouvent trop radicale pour un usage quotidien. L'option Clubsport est constituée comme précédemment, avec l'arceau, l'extincteur, les sièges de course, les harnais et les coupe-circuits. Encore une fois, une boîte de vitesses manuelle à six vitesses a été installée. La version 3.6 L a été remplacée en 2009 par la 3.8 L – les règles de la FIA ayant changé l'année précédente – ce qui permet à la classe GT3 de fonctionner en 4.0 litres au lieu de 3.6 L. Pour la voiture de route, le gain réel amené par le 3.8 s'exprime dans l'agrément de conduite, son couple faisant de la 997 GT3 Gen2 de 430 cv une voiture étonnamment facile à vivre. Porsche a également modifié le PSM afin qu'il puisse être complètement déconnecté, n'intervenant que lorsque les freins sont utilisés. Les modifications apportées à l'aileron arrière donnent encore plus d'appuis – Ian Kuah de Total 911 GB a écrit que la 3.8 L était étonnamment stable à 300km/h.

La 997 GT3 RS n'a pas eu besoin de la contribution du département marketing : même à un prix au Royaume-Uni de plus de 130.000 livres (185.000 \$ aux États-Unis, 152.000 euros en France) les 600

voitures produites ont été vendues en 14 jours. Aujourd'hui, Hans Mezger est une figure légendaire de Porsche. Quand, en 1963, il a conçu pour la 901 un moteur flat six à carter sec, sept paliers de vilebrequin et d'une architecture unique, personne n'a jamais imaginé que ce serait le moteur non seulement durant 35 ans de 911, mais aussi celui des vainqueurs de plus de trois décennies sportives dont 16 victoires au Mans, un record qui ne sera jamais battu. Le GT3 est l'union brillante de ce bloc de Mezger à refroidissement par eau double arbre à cames en tête de 24 soupapes avec un châssis sur-mesure. Lorsque de plus gros flat-six à air arrivent à bout de souffle, la culasse multi-soupapes de la GT3 grimpe encore de 2.000 tr/mn jusqu'à un enivrant crescendo de 8.500 tr/mn. Peu de voitures de sport prêtes pour le circuit parviennent à égaler la GT3 qui allie la précision d'une voiture de course et la maniabilité d'une voiture quotidienne, une des principales raisons derrière l'incontestable succès des GT3. L'arrivée de la 991 GT3 aura certes un impact sur la cote des 996-997 GT3 mais les témoignages sont attendus quant à l'appréciation des caractères respectifs de ces trois générations de GT3. Différentes en l'état et en conduite, elles n'en restent pas moins les machines exceptionnelles qui ont positionné très haut les standards de référence. #

GUIDE DE L'ACHETEUR

Comment/où acheter : La GT3 est une voiture de spécialiste, regardez les garages indépendants spécialisés, et pour les ventes entre particuliers, préférez un propriétaire membre du Club Porsche. Le numéro d'identification doit correspondre aux documents d'immatriculation. Propriétaires : outre les vérifications d'usage, une inspection du dessous de la GT3 est vitale pour s'assurer que tout dommage a été réparé, et un contrôle de géométrie devra être fait pour la vente. Les habitacles des 911 vieillissent bien, mais il faut vérifier les éraflures et les sièges.

Entretien : l'entretien est effectué par un organisme indépendant. Comme avec n'importe quelle Porsche, il vaut mieux bien s'entendre avec votre spécialiste et avoir confiance en ses conseils. Confort ou Clubsport ? L'habitacle standard est plus facile à vivre et plus polyvalent. Achetez la Clubsport si la piste est votre utilisation principale, mais assurez-vous qu'elle est authentique.

Valeur : les GT3 se déprécient moins que les autres 911 refroidies à eau. La 1999 Gen1 a une cote stable à 40.000 euros et une 997 Gen1 de 2006-07 coûte dans les 95.000 euros, tandis que les modèles RS rares coûtent 10 à 15% plus cher. En deuxième main, les voitures les plus probables pour maintenir ou prendre de la valeur sont la Gen1 originale et la dernière 997 GT3, la RS 4.0 litres.

ADON
7 GÉNÉRATIONS DE PUR PLAIN
KNOWN BOMBER:

CINQUANTENAIRE 50 **PORSCHE 911 • 7 GÉNÉRATIONS DE PUR PLAISIR**

N°3 - Novembre-décembre 2013 - 5,95 €

Total

LE MAGAZINE 100% PORSCHE **911**

DOSSIER GT3
Premier essai de la 991 GT3
L'héritage: 996 et 997 GT3



DOSSIER GT3
18 pages

JANVIER 1992,
964 RS AMERICA

5 siècles après Colomb, l'America débarqué aux USA.



TECHNIQUE
996 TURBO,
Manuelle ou Auto ?

LA PREMIÈRE 911
3.2 OU 996 ?

PLUS
R 911 PL3 •
Interview Jürgen Barth

Outlaws
Trois 911
backdatées



Le Guide
En détails
sur 9 pages
la 996 Carrera 4S



M L11811 -3- F: 5,95 €-10



Revue Conscience - 8000 - Europe / Germany / France / Spain / Italy / Austria / Belgium - 8000 - Green SUCCO S.p.A. 80004 Milano - 38000

ABONNEMENT ETRANGER : nous consulter.

DÉCOUVERTE

1 an - 6 n^{os}

29€*

AU LIEU DE ~~3570€~~

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

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

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

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

Mon adresse

Nom Prénom

Adresse

..... Ville

Code postal

--	--	--	--	--

 Tél E-mail

Je règle par

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

- ☐
- Carte bancaire
- ☐
-
- ☐
-
- ☐
-

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

[illegible]

Date et signature (obligatoire) :

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



Black cab

Par Ian Kuah

Avec seulement 2,9 secondes de 0 à 100 km/h et une vitesse maximale de plus de 310 km/h, c'est un cabrio enragé. Tenez bien vos chapeaux!

Le temps en Suisse du début avril peut être soit froid et enneigé, soit pluvieux, soit lumineux et ensoleillé, voire une combinaison de tout ce qui précède. Et avec les Alpes voisines, cela peut changer en un clin d'œil. À peine un mois après le Salon de Genève, nous avons eu beaucoup de chance de profiter de deux semaines d'un temps chaud et ensoleillé dans toute l'Europe du Nord. Et ce n'était pas plus mal, puisque je n'aimais pas l'idée de conduire le cabriolet TechArt GT Street R sous autre chose qu'un ciel ensoleillé.

Pièce maîtresse du stand TechArt, et l'une des stars incontestables chez les préparateurs au Salon de Genève, le Cabriolet GT Street R noir mat est une machine spectaculaire et sombre. Certains disent qu'il ressemble à la voiture que Darth Vader conduirait s'il roulait en Porsche cabriolet !

Sans surprise, il a été vendu à un client du prospère distributeur suisse de TechArt durant le Salon. « *Puisque le remplacement de la 997 n'est pas loin, nous ne construirons pas d'autre voiture en démo de presse*, a expliqué Alex Keinborn, responsable des relations publiques de TechArt. *Si vous voulez conduire cette voiture, il faudra aller à Zurich* ».

Et donc, en priant pour avoir du beau temps, je me suis envolé pour Stuttgart. Le lendemain, nous avons fait le trajet de deux heures depuis le siège de TechArt près de Stuttgart, et traversé la frontière vers la Suisse, où tout est généralement encore plus précis et impeccable qu'en Allemagne.

Le distributeur suisse de TechArt est un homme très agréable, détendu et sans prétention qui semble brasser tout ce qui fait de l'argent légalement. On ne pourrait jamais soupçonner qu'il est à la fois marchand de voitures haut de gamme et propriétaire de l'équipe de football locale. Et un paragon d'humilité, aussi. En dépit de son succès dans les affaires, il est loin du bling-bling.

Quand nous sommes arrivés, le Cabriolet GT Street R nous attendait sur le parvis, et j'ai pu voir la voiture loin des lumières et de l'environnement artificiel d'un stand de Salon. Posée là avec la capote rabattue sous le chaud soleil printanier, la plus rapide des machines de route de TechArt semblait en contradiction totale avec son environnement bien ordonné.

En me posant dans l'habitacle de cette voiture, j'ai eu le sentiment que j'étais assis dans l'une des offres de TechArt les plus abouties jusqu'à présent.

Le cuir noir souple qui prédomine a des surpiquûres contrastantes en bleu qui font ressortir la forme des sièges, de la console centrale, des accoudoirs et du plissage sur les panneaux de porte. La même nuance de bleu est utilisée pour les logos GT Street R qui figurent sur les plaques de seuil de porte, le volant et les fonds de compteurs, ainsi que pour le «R» sur le capot moteur, les phares et même les étriers de frein.

Le volant plat de TechArt est construit à partir du volant de la Turbo S, qui utilise les palettes de sélection de vitesse gauche et droite. Les coutures bleues sur la face interne de sa jante en cuir noir font très chic, tandis que la ligne bleue



du haut fait allusion à la phrase jaune « *This Way Up* » utilisée sur les volants des voitures de course. Une belle touche finale est apportée par la bordure cousue de bleu sur le socle de clé TechArt.

Dans un pays qui tire une grande fierté d'être un paradigme de l'ordre dans un monde autrement chaotique, l'agressive décapotable noire mat avec ses grandes roues et sa carrosserie nerveuse est l'équivalent automobile d'un bus de hooligans équipés de masses, piaffant aux portes d'un monastère.

J'ai donc décidé de décoller pour la campagne tranquille, et si j'ai terrorisé au passage quelques péquenards locaux, alors, ainsi soit-il. Après tout, j'avais la réputation de la voiture à défendre.

J'en suis venu à la conclusion il y a de nombreuses années que les voitures décapotables sont faites pour flâner et les voitures fermées pour aller vite. Donc, même si vous appréciez l'expérience des accélérations décoiffantes « *al fresco* », avaler les kilomètres d'autoroute avec de gros chiffres au compteur, il est préférable de le faire avec la capote en place, ou mieux encore, dans une voiture fermée structurellement plus rigide.

Lorsque Porsche a présenté sa Turbo S de 530 cv, toutes les voitures d'essai ont été des Coupés. À part pour les voitures GT et RS, Porsche propose toujours ses motorisations en versions cabriolet et Coupés. Donc, sans fanfare, un Cabriolet Turbo S est apparu sur la liste de prix. Le cabriolet TechArt GT Street R est basé sur cette voiture, avec l'option TA 097/T2.1 de performances pour le moteur de la Turbo S.

Les réglages que Porsche a utilisé pour extraire plus de puissance du moteur DFI sont une augmentation du taux de compression porté à 9,8:1, un nouvel arbre à cames d'admission à levée supérieure, et une reconfiguration de l'ECU qui convient. La cartographie augmente également la pression de suralimentation jusqu'à 1,2 bar, disponible désormais en continu, par opposition au 0,8 bar du Turbo, avec son overboost de 1,0 bar utilisable durant seulement dix secondes.

Le résultat offre une puissance maximale sur une plage étendue qui va de 6.250 à 6.750 tr/mn plutôt que de la voir culminer à un régime donné, et l'efficacité du moteur est supérieure au-delà des 4.000 tr/mn. Les turbos VTG et les intercoolers sont inchangés.

Bien que l'admission et l'échappement soient également les mêmes, l'arbre à cames plus agressif apporte une différence à la sonorité du moteur. C'est un peu plus brut et mordant, ce qui n'est pas une mauvaise chose. Cela fait partie d'une myriade de petits changements qui vous disent que vous êtes au volant de quelque chose de spécial, un package assemblé pour extraire les meilleures performances possibles sans compromettre les capacités intrinsèques de voiture quotidienne de la Turbo.

Côté transmission, il est clair que les performances en termes de consommation de la transmission PDK à sept rapports ont validé ce choix en monte de série sur la Turbo S. Mais le PDK est là aussi parce que Porsche a estimé que la boîte manuelle à six vitesses ne pouvait pas encaisser le couple supplémentaire sur le long terme. Et puisque 90 % des nouvelles Turbos sont commandées avec la PDK, la décision était une évidence.

Les palettes gauche-droite au volant exploitent le potentiel de la boîte PDK, tandis que les package Sport Chrono, Porsche Torque Vectoring et Supports Dynamiques de Moteur s'ajoutent à la longue liste des merveilles technologiques de la liste des options Turbo qui font partie intégrante des spécifications de la Turbo S. Avec tous ces avantages en standard, il aurait été malvenu de ne pas utiliser la S comme base pour la GT Street R Cabriolet.

La première fois que j'ai conduit la GT Street RS en Allemagne en 2009, j'ai été profondément impressionné par le coupé de 700 cv qui semblait broyer le temps et l'espace lorsque la pédale d'accélérateur rencontrait le tapis de sol !

En comparaison, le moteur R produit 620 cv à 6400 tr/mn et 820 N.m de couple à 3.600 tours par minute, exactement comme la 997/2 Turbo kitée T2 de TechArt.

Mais comme le moteur de la Turbo S commence avec 30 cv et 50 N.m de couple en plus, la différence de puissance se fait maintenant moins sentir. D'autre

Les touches bleues subtiles s'étendent jusqu'au pommeau de vitesses de la PDK.

« 90 pour cent des Turbos sont commandées avec une PDK de sorte que la décision a été évidente »





Le compteur kilométrique est bleu, lui aussi.



Y a-t'il jamais eu un cabriolet avec un arrière plus méchant que ça ?



part, le Cabriolet est plus lourd de 70 kg, soit l'équivalent d'un passager.

Comme avec la Turbo de base, la conversion se compose d'une tubulure d'admission plus libre, d'un échappement sport et d'une cartographie ECU modifiée. Et pour ceux qui trouvent cette puissance trop dure à gérer, la version T1 offre une plus modeste, mais néanmoins impressionnante cavalerie de 570 chevaux avec 780 N.m de couple. Le capot moteur en fibre de carbone a bonne allure, même s'il ne contribue en rien aux performances de la voiture.

A fond, ces performances vous renversent la première fois que vous ouvrez en grand les papillons d'admission. Et le faire en Suisse amène à l'esprit les images de certaines peines cruelles et inusitées que les autorités vous appliqueront si vous êtes pris.

Ici, au milieu de nulle part, je ne pouvais pas résister au plaisir de souffler les toiles d'araignée de la voiture, accumulées au Salon de Genève. La poussée complète du moteur en quelques secondes me cloue dans mon siège tandis que le 3.8-litre gronde puis se met à hurler. La boîte de vitesses passe parfaitement les rapports en une fraction de seconde à chaque fois que l'aiguille touche la ligne rouge, donnant l'impression, et c'est la réalité, d'une longue poussée soutenue de l'accélération. Avec la capote baissée, le son de l'orchestre mécanique derrière vous, les forces de gravité en présence, et le monde extérieur qui se précipite en arrière dans une volée de molécules d'air, tout concourt à vous donner une surcharge sensorielle unique.

Les réglementations sur le bruit, et en particulier celles de la Suisse, ont tendance à être limitatives, de sorte que même les voitures qui, comme celle-ci, semblent affamées ne sont autorisées à parler que d'une voix modeste.

Heureusement, les préparateurs de l'aftermarket ne sont pas aussi limités que les grands fabricants à cet égard, aussi le système d'échappement GT Street R a un peu plus de décibels à claironner qu'un système Porsche Turbo. Et chacun de ces décibels contient de la malice et des basses pour faire bonne mesure.

Du point de vue du conducteur, le cabriolet permet d'offrir une sérénade aux l'oreille, et le grondement sourd des quatre sorties est fort et clair lorsque vous accélérez à fond. Trouvez l'un des nombreux tunnels taillés dans le roc alpin, et vous êtes au paradis.

TechArt affirme que cette voiture passe la ligne des 100 km/h en seulement 2,9 secondes et celle des 200 en 9,3 secondes. Avec une vitesse de pointe de 331 km/h récemment enregistré sur l'autobahn, c'est une voiture sérieusement rapide. Certains propriétaires de Turbo S intégreront les performances supplémentaires tout en gardant l'apparence standard, ou en ajoutant simplement un jeu de roues TechArt et peut-être la suspension reliftée. Mais ce n'est pas l'objectif d'un show-car.

Vitrine roulante de chaque composant que TechArt peut réaliser pour une telle voiture, ce Cabriolet R est paré avec le kit complet de carrosserie, de roues et de suspensions. Le kit carrosserie commence à l'avant avec un nouveau pare-chocs avant avec spoiler et conduits d'air intégrés en polyuréthane injecté (PU-RIM). Derrière, le capot de fibre de carbone a de grandes sorties d'air de radiateur à son bord d'attaque qui aident aussi l'aérodynamique en réduisant la portance sur l'essieu avant à grande vitesse. Le diffuseur est également fabriqué à partir de fibre de carbone, et les feux à LED « flottent » visuellement dans les prises d'air latérales. Les ailes avant sont modifiées avec des sorties d'air derrière les passages de roue et les phares ont des garnitures de la couleur de la carrosserie. Les jupes latérales, les pare-chocs et jupe arrière sont également

en PU-RIM, tandis que le grand aileron arrière fixe et le diffuseur de bas de caisse sont en fibre de carbone. L'aile réglable est une pièce complexe avec ses supports, son volet Gurney et ses contours également en fibre de carbone noir mat. Contrairement à certaines précédentes showcars GT Street de TechArt, celle-ci n'est pas « enveloppée dans du papier alu », et la finition noir mat est une peinture spéciale, parfaitement appliquée à chaque surface qui n'est pas en verre ou en fibre de carbone vernie. S'il y a une faille dans l'exécution de cette voiture, c'est l'absence de grillage à mailles fines pour protéger les radiateurs, vulnérables derrière les énormes entrées, des dommages causés par des pierres ou autres débris de corps étrangers tandis que la Porsche tranche l'air à grande vitesse.

La carrosserie robuste est bien loin de l'aspect lisse de la voiture standard et a vraiment besoin des grandes roues et de la hauteur de caisse diminuée pour être considérée comme en ordre de bataille.

Avec un diamètre de 20 pouces, les jantes en alliage n'ont pas besoin d'être forgées et sont ultra-légères pour garder le poids non suspendu sous contrôle. Les roues Formula Race à écrou central de TechArt sont en 8.5J et 12.0J x 20 pouces, chaussées de récents pneumatiques 245/30ZR20 et 315/25ZR20 Michelin Pilot Sport Cup. Malgré cela, les roues de 20 pouces sont vraiment limites pour une 911. Avec la suspension corrigée apportant plus de charges dans la caisse, et le Cabriolet ayant juste la moitié de la rigidité structurelle du coupé, je m'en tiendrais personnellement à des 19 pouces. Il y a des moments où il est préférable que les pneus glissent plutôt qu'un excès de forces torde la caisse, affecte la géométrie de la suspension et modifie négativement la tenue de route. Sur les routes cahoteuses, vous pouvez sentir les forces agir sur la voiture à travers le volant quand vous commencez à pousser très fort dans les virages. Aussi, je serais heureux de renoncer à ce pouce supplémentaire de roues en alliage et de caoutchouc pour maintenir une conduite épurée.

Les Supercars à faible hauteur de caisse ont un problème majeur avec les rampes et les ralentisseurs, et si la suspension VarioPlus de TechArt fait tomber la hauteur de caisse de 30 mm par rapport aux réglages de la Turbo classique, son système Nose-lift peut augmenter la hauteur de l'essieu avant de 60mm en touchant un bouton intégré à la console de toit. Cela prend seulement six secondes pour passer du plus bas au plus haut niveau. Une caractéristique unique du système est sa capacité de pré-sélection. Si vous êtes sur un parcours familier, vous pouvez appuyer sur le bouton jusqu'à 40 secondes avant d'arriver à un ralentisseur connu ou une rampe. En supposant que vos phares soient éteints et ne soient donc pas affectés par le changement de hauteur, Nose-lift sera alors automatiquement activé lorsque votre vitesse descendra en dessous de 60 km/h. Étant donné que les voitures comme le Cabriolet GT Street R sont souvent citadines, le système Nez-lift est une option utile pour épargner à son avant une rencontre coûteuse avec une partie fixe du paysage.

Ainsi, le Cabriolet GT Street R de TechArt est aussi pratique que rapide. Dans un monde plein de machines à moteur central qui sont difficiles à garer, la 911 Turbo de Porsche est toujours la supercar du quotidien à détrôner. Et TechArt est la compagnie de choix pour ceux qui veulent emmener le niveau de performance et d'exclusivité de leur 911 à l'étape suivante. #

« La carrosserie virile est bien loin de l'aspect lisse de la voiture standard »





1996 993 Carrera Aérokit

Bien que la 993 soit, pour certains, l'ultime 911, cela ne veut pas nécessairement dire que la 993 est la plus rapide. Les Turbo ont certainement marqué leur temps mais ce sont les courbes douces des Carreras qui ont fait succès de la série. Et si vous pouviez obtenir le style de l'une et la maniabilité de l'autre en une seule voiture ? Grâce au kit d'usine Aéro, vous pouvez. La preuve...

Par **Richard Aucock** Photos par **Alisdair Cusick**

La 993 est une 911 dont la légende grandit de jour en jour. Lors de son lancement, il était clair que ses années seraient brèves car la 996 suivrait rapidement. Cela a renforcé le désir de Porsche d'en finir avec la 911 classique en beauté, avec une voiture qui, quand elle est sortie en 1993, comportait de nombreuses avancées technologiques.

Notamment avec la suspension arrière, le moteur, les panneaux de carrosserie et de nouvelles technologies qui ont servi de banc d'essai pour la 996. Une seule chose est restée intouchée, le refroidissement du moteur par air, pas encore par eau. Elle fut donc l'aboutissement de l'évolution de trois décennies.

La Carrera était le modèle d'entrée de gamme qui, aujourd'hui, reste la 993 préférée de beaucoup - en particulier en version VarioRam. Une parfaite 911 classique, on lui trouve toute la souplesse des classiques combinée avec la précision de la modernité. C'était un fantastique mélange, ce qui explique pourquoi les 993 seront toujours appréciées.

Cependant, lorsqu'elle est sortie, certains ont estimé qu'ils pouvaient aller plus loin. Ils voulaient un peu plus de ce qu'offrait Porsche et c'est là que la célèbre liste des options entra en jeu. En particulier, un aileron arrière Turbo, très attendu. Porsche a répondu aux demandes, mais avec une nouvelle sophistication. Voyez-vous, vous ne pouviez pas simplement acheter un aileron Turbo, vous achetiez un kit Aéro 993 - comme celui arboré par notre voiture ici. C'est un aileron similaire (mais pas identique,

car la Carrera standard est un modèle à carrosserie étroite) à celui sur la Turbo S, mais avec des éléments aérodynamiques avant complémentaires avec, en outre, la possibilité de les combiner, comme ici, avec des roues alliage Turbo de 18 pouces. Ainsi équipée, la 993 ressemble presque à une GT2, mais se conduit toujours comme la Carrera de tous les jours.

C'est une option convaincante - c'est pourquoi Porsche a donné aux Aérokits un code d'options, et les a fait évoluer au fil du temps (en dépit de la courte vie de la 993). Certains vous diront qu'une Turbo-Look qui n'a pas de Turbo est une perte de temps : les autres pensent qu'une 911 sans aileron semble un peu nue. Nous nous contenterons de vous donner les faits, à vous de décider ...

Moteur

Le flat-six refroidi par air a atteint un niveau de perfection absolue dans la 993 3.6 litres en version VarioRam. Dès le départ, il vous inonde de sensations étonnantes - souplesse, réponse, immédiateté, précision dans un aboiement légèrement tamisé comme une 911 classique remasterisée numériquement.

Il gronde un peu au ralenti, c'est aussi un peu plat en dessous de 3.000 tours par minute, malgré son doux bruit. Mais passé ce point, il se reprend vite. Alors qu'il se fera un plaisir de monter en zone rouge, le moteur semble se sentir à son mieux entre 3.000 et 5.000 tr/mn. Maintenez-le dans cette fourchette et le suprêmement coupleux flat-six vous emmènera dans un rythme et un raffinement de voiture presque moderne. Pour les conducteurs d'anciennes 911, c'est presque trop calme, pour





Total 911 Classic Road test

quelqu'un venant d'une Porsche moderne, cependant, c'est le mélange parfait de puissance sans trop d'intensité.

Les chiffres donnent 285 ch à 6.100 tr/mn, et 339 N.m de couple à 5.250 tr/mn. Il n'y a pas une énorme différence avec la voiture non VarioRam et le couple maxi est effectivement produit à un régime plus élevé qu'auparavant. Alors, quel est l'avantage ? Le couple à mi-régime. Le plaisir sur route du VarioRam à des régimes moteur tournant de 3.000 à 5.000 tr/mn c'est grâce à la ruse de la chambre de résonance du système, qui ajoute 20 pour 100 au couple à 4.000 tr/mn. Certes on touche 275 kmh et 0-100 kmh en 5,4 secondes, mais c'est une machine beaucoup plus agile à mi-régime que vous avez avec le VarioRam.

La boîte de vitesses à six rapports courts est sans histoire, exactement ce que Porsche voulait après des tâtonnements sans fin au cours des ans. Elle peut s'utiliser rapidement mais préfère un peu moins d'empressement pour laisser les synchros faire leur travail. L'embrayage est lourd mais précis.

Une petite critique à propos de l'accélérateur, il est trop raide et aseptisé, manquant de la précision des 911 classiques et modernes. C'était avec la 993, le début des commandes électroniques et cela se voit. Le léger retard émoussé, la sensation plombée de l'accélérateur retire un petit quelque chose à l'expérience de conduite.

Tenue de route

Sûre, bien équilibrée et rassurante, la 993 n'a aucune des caractéristiques que les conducteurs de modèles antérieurs peuvent redouter. La suspension multi-bras arrière est stable, exempte de surprises et offre une adhérence très impressionnante.

Bien sûr, il y a aussi une immense réserve de traction. La nouvelle suspension arrière, combinée avec ces pneus en 285/35, implique qu'une réelle brutalité est nécessaire pour faire glisser les pneus arrière – et comme ils ne sont pas bousculés par la puissance et le couple d'un turbo, cela signifie que toute réponse dramatique est une rareté. Voilà une autre raison pour laquelle certains ont préféré le Turbo-Look plutôt que le Turbo.

La direction inspire confiance, encore une fois grâce à sa ré-

Le kit Aéro ajoute une touche d'agressivité aux lignes de la 993.

Le moteur de 3.6 litre a un VarioRam identifié par l'admission en alu.





L'aileron arrière est loin d'être subtil - c'est comme la techno, vous aimez ou vous détestez.

Les jantes de style Turbo complètent parfaitement le kit Aéro.



ponse. Elle n'est sans doute pas aussi précise que les systèmes plus récents, mais la sensation distinctement « hydraulique » sans jeu donne le sentiment d'être bien connectée aux roues. C'est dommage que le volant lui-même soit si large, une touche rétro dont on peut se passer.

Certains, cependant, peuvent rater les nuances qui caractérisent les anciennes 911. La capacité de faire glisser l'arrière sur un filet de gaz ou par un coup de volant est diminuée ici et l'utilisation des transferts de masse est émoussée, (mais, avec elle le risque qui est associé). Le pilotage est prenant mais pas aussi délicat qu'avec une 911 plus ancienne.

Confort

L'autre avantage d'une 993 par rapport à la suspension standard est la qualité qui montre beaucoup de finesse. « Juste » la résume bien, ni trop dure, ni trop molle, ni trop langoureuse, ni trop sévère. Vous pourriez l'oublier, jusqu'à ce que vous vous rendiez compte que l'amortissement est parfait.

C'est l'amortissement en détente qui a permis à Porsche d'adoucir les ressorts d'une touche supplémentaire, sans affecter la tenue de cap. Ce mélange rare n'a pu être établi que grâce à des décennies d'expérience dans la mise au point de cette architecture (plus, sans doute, en profitant de la nouvelle liberté donnée par le multi-bras arrière).

Et c'est d'autant plus surprenant que cela se produit en dépit des roues de 18 pouces et des pneus arrière en 35... Il n'y pas cette dureté que les conducteurs ont expérimentée avec des grandes roues et même les surfaces routières minables sont gérées de façon impressionnante. L'âge de la suspension ne se

révèle que dans les réactions latérales, mais le bruit entendu est plus dû à un manque d'isolation sonore qu'à une insuffisance réelle.

Il s'agit d'une configuration impressionnante, en effet, et l'une des principales raisons pour lesquelles certains pilotes vont choisir une Turbo-Look 993 plutôt qu'une vraie Turbo.

Intérieur

En plus du kit Aéro, notre voiture d'essai a également des sièges sport optionnels. Ils disposent de renforts supplémentaires sur les côtés, des éléments matelassés à hauteur d'épaule avec un fort soutien qui offrent une sensation gantée autour de la partie supérieure du torse et un dos en plastique dur à l'aspect métallique qui ressemble à celui d'une voiture de course. Ayez pitié des genoux du pauvre passager arrière...

Les sièges manquent de soutien sous les cuisses, mais cela pourrait être une bonne chose, étant donné les restrictions imposées par le pédalier et la taille du volant. La position de conduite conserve les pédales décalées qui sont assez petites (bien que cela permette facilement les talon-pointes). Le tapis de velours est magnifique et le toit ouvrant optionnel n'entame pas la hauteur.

Malheureusement, l'ergonomie est maladroite. La zone illégale du tachymètre est cachée, les feux de détresse sont dispersés, et les commandes de chauffage sont complètement invisibles. Tirer le déverrouillage de la porte intérieure semble nécessiter une articulation supplémentaire au niveau du poignet, les commutateurs de lève-vitres électriques sont difficiles, et les interrupteurs sur la console centrale sont éteints

Cette année-là ...

L'élément radioactif copernicium synthétique est découvert.

Jacques Chirac annonce une « fin définitive » des essais nucléaires français.

L'ordinateur Deep Blue bat Garry Kasparov aux échecs.

Le Dunblane Massacre voit 16 enfants et un instituteur tués par balles.

Le Major League Soccer débute aux Etats-Unis.

200 personnes sont blessées par l'explosion d'une bombe de l'IRA à Manchester.

Oasis joue le concert gratuit le plus important jamais vu à Knebworth.



La suspension arrière révisée de la 993 rend la conduite de la voiture plus sûre et prévisible.

L'intérieur, un mélange de classique et de moderne est, comme toujours, parfaitement assemblé.

«C'est une configuration impressionnante et une des raisons pour lesquelles les pilotes choisirons une Turbo-Look contre une vraie Turbo.»

(seule la bande au-dessus de chacun d'eux est lumineuse - rouge pour la rangée du haut, verte pour celle de dessous. Un effet de hiérarchie ?).

La voiture donne un grand sentiment de qualité. Les portes font un bon « clic » lors de l'ouverture et de la fermeture. Les matériaux eux-mêmes, comme le plastique dur du tableau de bord et le revêtement en vinyle des piliers, ne sont pourtant pas aussi luxueux que dans une 911 moderne, les traitements de surface des nouvelles voitures étant beaucoup plus riches, même s'il manque ce sentiment d'exclusivité que donnent les 993.

Praticité

Il est vraiment facile d'entrer dans la 993, elle est haute et le seuil offre un accès sans entraves. Les ouvertures de portes sont un peu étroites, mais la hauteur de l'ouverture vous aide. Seul le grand volant vous emmêle les genoux.

Selon les normes modernes, l'habitacle paraît étroit. Le panneau de porte a une forme légèrement concave, ce qui ramène la lèvre de la fenêtre plus proche de vous que l'accoudoir : il est impossible de poser confortablement votre coude sur le rebord de la fenêtre avec la vitre en haut, tant les proportions sont serrées.

Les espaces de rangement sont rares, et oubliez les passagers arrière sauf s'ils sont petits. Utilisez plutôt les sièges arrière en tablette de rangement, pour compenser la petite boîte à gants.

La visibilité est panoramique et l'aileron apporte une aide supplémentaire, il est énorme dans le rétroviseur, et sert d'aide



au stationnement, car il atteint presque le niveau du pare-chocs arrière...

Portefeuille

Les coûts de fonctionnement de style Turbo sont le fait des gros pneus (rappelez-vous, les 993 sont un peu lourdes sur les pneus arrière), mais pas des autres consommables. Une Carrera standard sera plus économe en carburant et l'assurance devrait être moins chère, également (même si vous devez mentionner le kit Aéro et les roues ...).

L'entretien courant coûtera moins cher et, si les pièces s'usent, les remplacer ne sera pas tout à fait douloureux. Notez, cependant, que les spoilers avant et arrière ne sont pas des pièces Turbo-Spec. Ce sont des éléments Aérokit sur-mesure et se les procurer peut être un peu plus compliqué. Et coûteux.

Fiabilité

Libérée des contraintes d'un moteur et d'une transmission de turbo, la Carrera standard est probablement plus fiable. Certes, elle sera conduite plus posément. mais après tout, les acheteurs de ces modèles ne cherchent pas la performance ultime



L'aileron de l'Aérokit est différent de celui de la Turbo.



Elle a peut-être un aileron arrière fixe, mais la carrosserie étroite de la Carrera la différencie d'une Turbo.

❶ Les prix ici sont en Livres, le passage à l'Euro et la valeur marchande ayant modifié les correspondances en 17 années.

Le VarioRam est fiable, également. Si vous êtes inquiet, le lecteur de code officiel Porsche peut vérifier son fonctionnement, ainsi qu'une liste des codes d'erreur qui peuvent en résulter. Un spécialiste devrait être en mesure d'aider.

Valeur

58,995 £ à l'achat, puis près de 4.000 £ pour l'Aérokit : la 993 n'était pas chère. Aujourd'hui, elle ne l'est toujours pas. Telle est la réputation de ces voitures, celle que vous voyez ici peut encore valoir 26,995 £ chez un spécialiste indépendant (avec 70.000 miles au compteur et un carnet d'entretien Porsche à jour).

Accorder de la valeur supplémentaire à l'Aérokit aujourd'hui est une question de goût personnel. Le consensus général

L'écusson «Carrera» vend la mèche. Le spoiler avant (ci-dessous) fait partie du kit Aéro.



est que ce kit n'ajoutera pas grand chose à la valeur générale, quoique les roues peuvent aider à sceller un accord si un acheteur est partagé entre deux voitures.

Il peut y avoir des conducteurs prêts à chasser les 911 Aérokitées, pour avoir le look Turbo sans les dangers des performances. Pour eux, ces voitures seront rares et vaudront la peine de dépenser plus. Comme toujours, le marché du moment sera le juge de la valeur... Une chose est certaine, pourtant : la 993 vaudra toujours une somme rondelette, Aérokit ou pas.

Résumé

Il y a ceux qui n'aiment pas vraiment l'idée des Porsche qui ressemblent à ce qu'elles ne sont pas. Il y a les autres qui, au contraire, apprécient. Il suffit de regarder le nombre de Carreras standard qui ont été équipées en Turbo au fil des ans. Au moins, cette 993 Carrera possède l'Aérokit officiel, et ressemble complètement à la Turbo même si elle conserve la carrosserie étroite.

Elle tournera les têtes, sans aucun doute, en particulier lorsqu'elle est équipée, comme ici, avec les roues de 18 pouces. Mais le kit n'affecte en rien le comportement routier, la conduite reste souple, et la traction supplémentaire des pneus ne fait qu'ajouter à la satisfaction des accélérations de la 911. Visuellement, c'est la parfaite 911 Porsche. Le style est sans aucun compromis. Tout est correct. Pour ceux pour qui le style est plus important que les performances, c'est peut-être la 911 idéale. L'histoire nous dit qu'il y a beaucoup de gens comme ça, et comme la 993 est, pour beaucoup, l'ultime 911, cela veut-il dire que c'est leur 911 idéale ?

Rivaux de 1996

Aston Martin DB7 3.2

Magnifique et sans aucune amélioration nécessaire, la DB7 est une beauté, qui reste l'une des plus élégantes voitures modernes. Le moteur six cylindres en ligne n'était pas la pointe du progrès, mais il produisait 335 ch, quoique les vieilles racines de Jaguar apparaissent au volant. Il vaut mieux la regarder.

Prix en 1996 : 78,500 £

Mitsubishi 3000GT

La Mitsubishi des Jacky, rapide et technique, mais peu subtile. Peut-être que c'est exactement ce que l'acheteur de kit Aéro recherche. Elle était rapide, mais sans pas-

sion. Le contraire des sensations saturées d'une 911.

Prix en 1996 : 42 409 £

Jaguar XJ-S 6.0 V12

Peut-être que l'idée d'un V12 géant est plus votre truc. Le célèbre moteur de Jaguar est l'un des meilleurs jamais produit, et vous pouviez en obtenir un flambant neuf en 1996.

L'intérieur de la XJ-S était loin d'être une nouveauté, mais il était plus jeune que celui de la 911. L'un a vieilli mieux que l'autre. Prenez place et profitez du bruit du moteur de 313 ch, plutôt que de la dynamique.

Prix en 1996 : 50.500 £

EN KIOSQUE

PAR LE N°1 DES MAGAZINES DE VOITURES ANCIENNES

HORS-SÉRIE
COLLECTOR N° 2
HIVER 2013



CHOISIR LA MEILLEURE CLASSIQUE

COMPARATIFS
AU SOMMET
28 VOITURES
ESSAYÉES

- Pour tous budgets, de 500 à 500 000 €
- Des plus modestes aux plus sophistiquées
- Que surveiller et combien payer



L 11183 - 2H - F: 6,95 € - RD



B
O
B
MEDIA

BELGIQUE / LUXEMBOURG 7,50 € - ESPAGNE / ITALIE 10,00 € /
PORT-CONT 7,50 € - ALLEMAGNE 8 € - CANADA 10 \$C - SUISSE 10 CHF

AU VOLANT DE LA **RS** **AMERICA**

Par John Glynn Photos James Lipman

La 964 RS America a été construite pendant des périodes troubles pour Porsche, lorsque les ventes étaient dans le rouge et que les fonds étaient minces. Pourtant, ces voitures sont passionnantes. À bord, la seule chose qu'il pourrait vous manquer, c'est un coucher de soleil.





«Aujourd'hui, les 964S ont une réputation de voitures à sensations fortes »



Aujourd'hui, de nombreux amateurs considèrent la 964 comme l'épanouissement final de la lignée originale 911. Le style est certainement favorable à cet argument, avec les classiques gouttières incurvées qui suivent le profil de la fenêtre qui se trouvait déjà à l'identique sur les premiers modèles de 901. C'est la ligne Porsche, et Joey Bautista l'adore. « Je n'étais pas un grand fan de Porsche quand je suis arrivé aux USA, se souvient Joey. J'ai grandi aux Philippines où les Mercedes sont le top. Lorsque je suis arrivé aux Etats-Unis, j'ai acheté beaucoup de Mercedes classiques avant d'acheter finalement une 600 chasis court ».

« Passer de la 600 aux voitures de sport m'a rappelé combien sont lourds ces coupés et berlines allemandes

et j'ai donc trouvé une vieille Alfa Romeo. Après cela sont venues les voitures britanniques, Lotus Cortina et MGB comprises. Finalement, il était temps pour ma première 911.

L'attrait des voitures de sport légères à propulsion m'a amené chez Porsche, où j'ai découvert quelques 911 préparées. Toutes les Porsche que j'avais vues jusque-là étaient standards, comme à la sortie de l'usine. Ce n'était pas ce qui m'intéressait et j'ai repéré quelques Porsche 911 qui avaient été modifiées par les membres d'un club appelé le R Gruppe. J'ai attrapé le virus et commencé à me renseigner sur ce collectif californien peu connu. Quand il s'est avéré que l'un des fondateurs habitait près de chez moi, nous nous sommes arrangés

pour nous rencontrer et nous avons vraiment sympathisé. Nous sommes des amis proches depuis ».

L'homme est le « Gruppemeister » Cris Huergas. Aujourd'hui, les deux amis sont comme des frères, partageant une connaissance encyclopédique des 911 californiennes modifiées : qui a fait quoi, qui possède quoi, quelles seront les voitures sur le marché bientôt.

« Nous avons travaillé sur de nombreux projets ensemble lorsque Joey est venu à la 911, se souvient Cris. Immédiatement, Joey avait l'œil pour le détail, un trait qui démentait son statut de nouveau arrivant. Il m'a aidé sur deux ou trois voitures, et puis j'ai été débordé de travail pendant un certain temps, donc il a fait la sienne : une classique simple, avec des bandes

Spécifications

964 RS America**(1993)****Moteur****Cylindrée :** 3.6 litres**Compression :** 11.3:1**Puissance max :** 250cv**Couple max :**

310 N.m à 4.800 trmn

Transmission : G50/21

Euro Boite six-rapports courts avec différentiel à glissement limité Guard Transmission

Suspension**Avant :** Bilstein ajustable PSS10 avec ressorts, barre anti-rapprochements Kokeln**Arrière :** Bilstein ajustable PSS10 avec ressorts**Roues & Pneus****Avant :** roues 8x17-pouces Porsche Cup 1, pneus Nitto NT01 225/45 ZR17**Arrière :** roues 9x17-pouces Porsche Cup 1, pneus Nitto NT01 255/40 ZR17**Freins****Avant :** étriers 'Big Red' 964 RS, garnitures OEM Textar**Arrière :** étriers 'Big Red' 964 RS, garnitures OEM Textar**Dimensions****Longueur :** 4 275mm**Largeur :** 1 651mm**Poids :** 1 340kg**Performance****0-100 km/h :** 5.4 secs**Vitesse max :** 260 km/h

Des touches RS européennes ont été ajoutées, avec la suppression de la plaque d'horloge et des poignées d'enrouleurs de fenêtres.



rouges et bien détaillées. Tout le monde utilisait des bandes noires sur fond blanc, mais Joey a cassé le moule et a pris du rouge. Quand nous avons vu sa réalisation, j'ai compris qu'il était prêt à faire cavalier seul ! »

Blanc et rouge, c'est un peu la tendance chez Joey. Lorsque cette 964 a été mise en vente, il y a quelques mois, les couleurs de carrosserie rouge et blanche ont attiré son attention. Quand la voiture est arrivée à la Casa Bautista, le rouge n'était plus au menu.

« Je passe des heures par semaine sur Internet, à regarder les voitures en détail : comment elles sont posées sur le sol et comment elles me "parlent". Après des années comme possesseur de 911 classiques, les 964 ont attiré mon attention. Elles ont un super look, avec

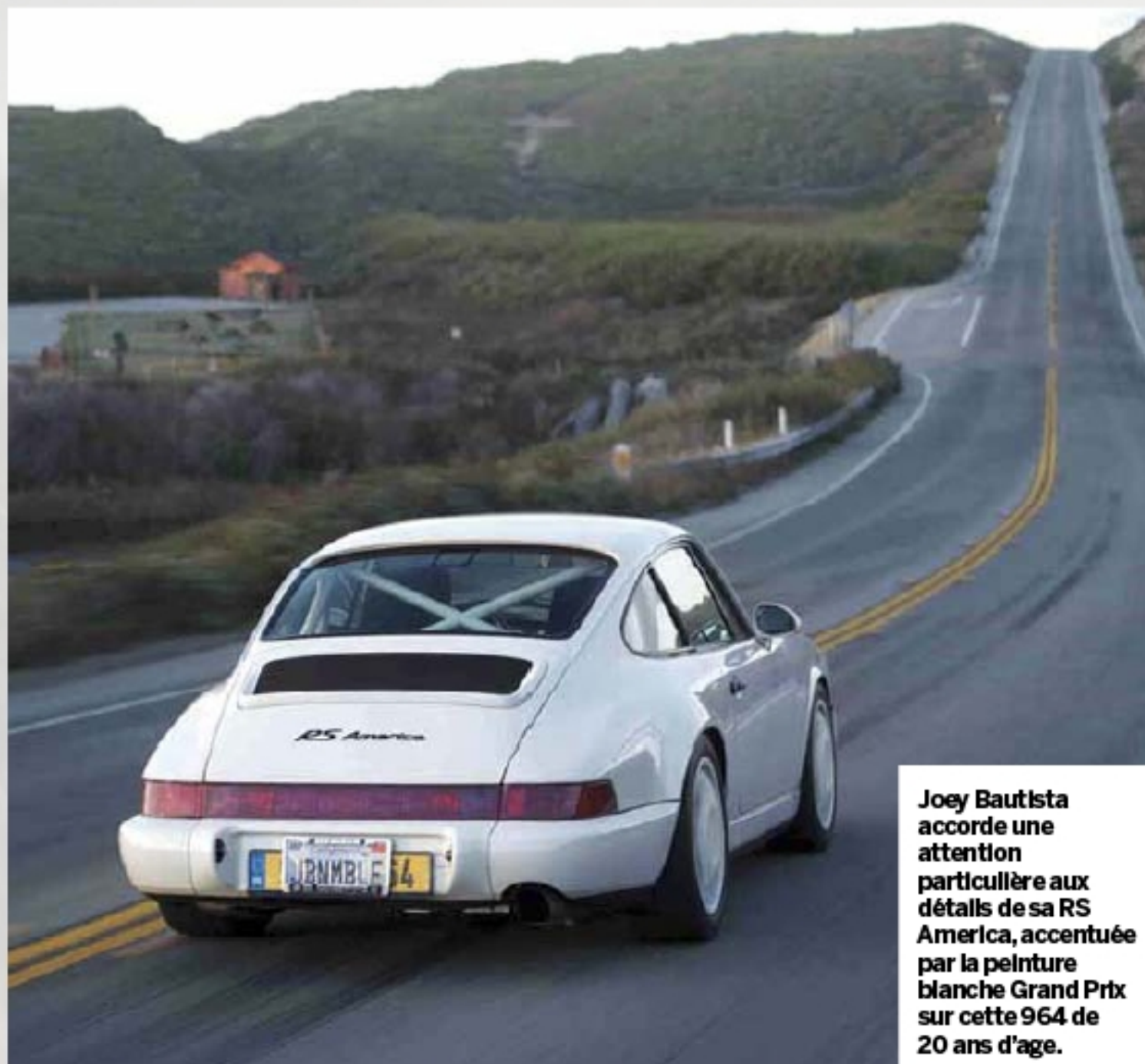
des caractéristiques techniques modernes et des formes compactes. Les cotes ont grimpé pour les premières 911, mais la valeur des 964 est restée assez statique. Cela ne pouvait pas durer éternellement : au bout d'un moment, les prix allaient monter en flèche, et je voulais avoir le choix d'une bonne voiture quand c'était encore relativement abordable.

« Il y a 15 ans, personne ne voulait d'une 964 et en particulier les premiers modèles avec une réputation de fuites d'huile. Maintenant, les 964 ont une réputation émergente de voitures passionnantes. Des exemplaires en bon état de Carrera se vendent rapidement, et les modèles plus rares prennent de la cote. La Californie n'a jamais eu la 964 RS comme on la connaît en Europe,

mais nous avons eu la 964 RS America. C'est ce que je me suis mis à chercher ».

Lancée au Salon de Detroit en janvier 1992, la RS America était plus proche de la 964 Carrera 2 U.S. que des 964 RS européennes. Le moteur américain n'a que 247 cv contre 300 pour le modèle de chez nous (un 3.8 L). Mais elle emporte moins d'équipements que la voiture standard et possède une suspension sport et des roues plus larges.

Selon la stratégie de marketing de Porsche, la 964 RS Amérique a été présentée comme la suite de la RS 2,7 de 1973. Le communiqué de presse relate : « Porsche commémore le 20^e anniversaire de la Porsche 911 RS avec la création de la Porsche RS America. »



Joey Bautista accorde une attention particulière aux détails de sa RS America, accentuée par la peinture blanche Grand Prix sur cette 964 de 20 ans d'âge.



Lancée à la fin du printemps 1992 en modèle 1993, la RS America est uniquement disponible en Amérique du Nord. En 1993, la RS America reprend l'esprit de la RS d'origine avec l'accent mis sur la performance ».

Les America RS ont un aileron arrière fixe, similaire en apparence à la Carrera 3.2. À l'intérieur, on trouve des vitres électriques et les sièges arrière a été supprimé. Le toit ouvrant et la climatisation étaient en option, et les seules autres options étaient un différentiel à glissement limité et une amélioration de la radio. La peinture pouvait également être changée, avec une teinte métallique à faible coût ou un choix de couleurs sur commande. Contrairement à l'Europe, où moins d'équipement dans une Porsche d'usine signifie généralement un prix plus élevé, la 964 RS America a

été vendue pour \$ 53,900 (environ 305.000 francs ou 46.500 € au taux de change de l'époque) soit \$ 10,000 de moins qu'une Carrera 2. Les incondtionnels de 911 étant les seules personnes qui continuaient d'acheter des Porsche en Amérique à l'époque, l'entreprise avait tenu à les conserver. S'il y eut une déception due à l'absence de véritable caractère RS dans la version America, le modèle n'a pas été désastreux au palmarès des ventes. Porsche a produit 701 RS America : 617 pour l'année 1993 et 84 de plus en 1994. Représentant près de 17% des 3.713 Porsche vendues aux États-Unis et au Canada pour l'année 1993, la 964 RS Amérique a plus que justifié son existence.

La voiture de Joey est un coupé America 1993 RS, sans air conditionné, ni toit ouvrant. Les

deux précédents propriétaires vivaient tous deux en Californie. Joey a acheté la voiture en 2012, le précédent propriétaire l'ayant achetée quatre ans auparavant. Comme on le voit sur tant de 964 RS America, la voiture est beaucoup modifiée par rapport aux spécifications d'usine. La petite annonce originale de 2008 énumère les nombreuses additions de pièces RS qui sont encore sur le châssis aujourd'hui.

En commençant par les angles, les pare-chocs ont des fixations allégées de RS. Des écopes de freins Cup remplacent les feux de brouillard, la plaque de l'horloge au tableau de bord et le bouton de feux de détresse disparaissent. Les panneaux de portes sont de type RS avec des fenêtres manuelles en place des électriques. Les manuelles n'étaient pas livrées avec

« La RS America de 1993 reprend l'esprit de la RS originale »



la RS America originale, parce que le changement impliquait un passage aux Mines américaines, quelque chose que Porsche, à court de liquidités, ne voulait pas faire. Un volant de 930 implique que l'airbag n'est plus là, pas plus que dans le tableau de bord.

Il y a un changement évident à l'arrière : un capot moteur plat, avec le spoiler électrique de la 964. C'est plus dans le style d'une Euro-964 RS, et cela inclut le pare-chocs arrière de style RS. Le module de commande du spoiler est modifié pour sortir à 110 km/h et rentrer à 65 km/h. Sous le capot moteur, il y a un tuyau de dérivation de dispositif de chauffage en fibres de carbone, avec le capteur et la résistance dans un boîtier séparé. Les améliorations se

964 RS AMERICA

La 964 RS a été rejetée par les autorités américaines à cause de non conformité aux normes US (émissions et manque d'airbags). Aussi, Porsche a produit la 964 RS America basée sur la Carrera 2 Coupé 1993 (ci-dessous). La RSA sera vendue avec des roues Carrera Cup, une suspension sport et la « queue de baleine » fixe.



poursuivent avec une soupape de décharge catalytique Fabspeed et un bypass de silencieux d'échappement primaire Kokeln.

Le même nom se trouve sous le capot en fibre de verre Getty Conception, où une barre anti-rapprochement Kokeln en aluminium surplombe le spartiate compartiment à bagages. La seule autre modification est ici une batterie allégée Odyssey PC925 tenue par des supports Rennline en alu.

L'habitacle d'une 964 est l'un de mes endroits préférés, et la 964 RS est ma Porsche d'usine préférée. En m'installant dans les sièges Recaro Pole Position, je suis impatient d'essayer cette voiture sur la route et d'en comprendre les différences. Nous sommes venus à l'endroit idéal : la California Highway 1 au coucher





du soleil. Conduire sur ces routes est toujours un rêve.

Skyline Drive nous emmène de South San Francisco à la côte. Ces routes de canyons sinueuses à travers les séquoias donnent amplement l'occasion d'apprécier la meilleure respiration fournie par cette admission et cet échappement modifié. Son hurlement est glorieux, et la conduite sur des Bilstein PSS10s n'est pas loin de la perfection.

Pourtant, quelque chose me turlupine : la boîte a cinq vitesses très serrées et les tours grimpent plus rapidement que dans les 964 Carrera que j'ai conduites. Joey rit, puis me fait appuyer sur l'embrayage et tirer le levier vers l'arrière depuis la

cinquième jusqu'à un endroit caché. Cette voiture a une boîte à six vitesses de 993 G50/21 : une touche super-fûtée que j'adore. Le différentiel a été reconstruit avec un kit Guard Transmission, il y a des supports de moteur RS, un levier de changement de vitesses court RS et un volant RS moteur allégé avec un plateau d'embrayage de GT3.

A l'arrêt pour une pause photo alors que le soleil descend sur l'horizon lointain, la voiture blanche a un air des années 1990 tandis que le coucher du soleil, la douce brise du soir et le bruit des vagues sur les rochers sortent tout droit d'un épisode de Miami Vice. Nous imaginons Don Johnson assis sur l'aile

avant, manches retroussées tandis qu'il fixe l'océan, contemplant la vie comme un frimeur de flic.

Cette voiture a du charme à revendre, mais la moelle se trouve sous l'extérieur lisse. « *Le travail complet de suspension et de mises à niveau de la transmission était fait quand je l'ai achetée*, sourit Joey, *donc la majorité de mon apport a été cosmétique* ». Joey a installé une puce ECU sur-mesure Steve Wong pour tirer le meilleur parti de la transmission beaucoup plus légère.

« *Marco de TLG à North Hollywood a fait pour moi le tour de la voiture après que j'ai posé la puce. Il est assez loin de San Francisco, mais j'aime vraiment*



« Le changement à l'arrière pour un capot moteur plat est évident »

comment TLG travaille. Nous avons discuté d'un peu plus de puissance et le nom de Steve est sorti. Il a une grande réputation dans la communauté Porsche de Californie et c'était donc une évidence de commander une puce programmée spécialement pour cette voiture. Marco a monté la nouvelle puce, fait en sorte qu'elle fonctionne bien et a modifié quelques autres détails ici et là. Je suis vraiment heureux du résultat ».

Les touches apportées par Joey incluent la recoloration des dossiers de sièges et du ventilateur de moteur pour aller avec l'extincteur rouge. Les roues Cup 1 de 8 pouces et 9 pouces par 17 avaient des centres rouges, mais une 964 RS toute blanche

était un must pour Bautista, aussi les roues ont été repeintes. Les seuls autres changements ont été faits avec beaucoup de savon et d'eau. « Je suis le premier à admettre à mon obsession du nettoyage, explique Joey, mais cela ne signifie pas que mes voitures ne sont jamais utilisées. J'étais un peu réticent au nettoyage à la vapeur des passages de roues mais la voiture avait un peu de terre ramené d'un bref séjour en Irlande par le propriétaire précédent. Finalement, la propreté l'a emporté. Maintenant, nous pouvons les salir à nouveau, et la seule façon de le faire est de la conduire ».

Les Porsche blanches ont toujours un look superbe, et cette 964 est une vraie beauté. Debout ici, sur la

Pacific Coast Highway au coucher du soleil, il n'y a qu'une seule chose qui dépasse, ce qui est garé juste en face de moi, et c'est sa clé que je tiens. Félicitations RS America : peut-être que vous n'avez pas un moteur gonflé, mais aucune 964 RS européenne ne prend cette route pour rentrer au garage. #

Contact

- TLG Porsche: www.tlgauto.com
- Steve Wong Tuning: www.911chips.com



3.2 Vs 996

Laquelle
choisiriez-vous?





Par **Daniel Packer** Photos **Phil Steinhardt**

25.000 euros peuvent aujourd'hui vous permettre d'acheter une bonne 3.2 ou une 996 au-dessus de la moyenne – toutes deux des « premières » 911 séparées par plus d'une décennie d'évolution. Mais laquelle vous conviendrait le mieux ?



Spécifications

996 3.6 (2002)

Moteur

Cylindrée : 3,596cc

Compression : 11.3:1

Puissance maxi :

320cv à 6.800trmn

Couple maxi :

370 N.m à 4.250trmn

Suspensions

Avant : Indépendante avec triangles en alliage léger; Combinés MacPherson;

Arrière : Indépendante avec 5 triangles en alliage léger par côté et ressorts

Roues & Pneus

Avant : 8Jx18 225/40 ZR 18

Arrière :

11Jx18 285/30 ZR 18

Freins

Avant : disques 318mm

Arrière : disques 299mm

Performances

0-100km/h : 5.0 seconds

Vitesse maxi : 283km/h



Il est surprenant d'entendre, encore aujourd'hui, des gens affirmer « *qu'ils ne peuvent pas se permettre une 911* ». Pour contredire ce mythe, la bonne nouvelle, c'est qu'en fait, c'est possible. La 911, qui a été en production continue depuis un demi-siècle, offre ainsi une sélection tout à fait incomparable de voitures d'occasion parmi lesquelles nous avons choisi des exemples accessibles

de ce que l'on pourrait vaguement qualifier de « classique » et de « moderne ».

La 3.2 est souvent désignée comme la dernière 911 traditionnelle, une évolution directe des premières Porsche des Sixties, un modèle déjà « à l'ancienne » au moment de son lancement en 1983. Elle est restée en production jusqu'en 1989, date à laquelle Porsche a lancé la 964 qui lui ressemble.

En 1997, Porsche a abandonné le moteur refroidi à air pour passer au refroidissement par eau. Une deuxième décision, également née des nécessités économiques et environnementales, a été de concevoir un nouveau châssis qui serait la base non seulement de la nouvelle 911, mais de la nouvelle entrée de gamme Porsche à l'offre désormais élargie.

Pour de nombreux acheteurs qui viennent à la Porsche 911, la 996 est un point de départ. Notre voiture d'essai est le modèle 2002 au *relifting*, avec le nouveau 3.6 offrant 20cv de plus que le premier bloc

de 3.4 refroidi par eau. Critiqué lors du lancement à cause son apparence fade (ses phares surtout qui rompent avec la tradition), le profil lisse de la 996 a bien vieilli, et la pureté de ses lignes, comme celle de la 911 originale, a retrouvé les faveurs des amateurs. Notre voiture a un nez de GT3 et des jupes latérales qui renforcent son aspect. Pour la 996, Porsche a complètement redessiné l'habitacle. Encore une fois, cela a été mal accueilli par certains, qui ont fait valoir qu'une voiture à 550.000 francs méritait un cockpit plus distingué. Une décennie plus tard, les néophytes Porsche se plaignent moins en dépensant 25.000 euros (164.000 francs). Bien sûr, les intérieurs de la 996 ne vieillissent pas aussi bien que dans les premières 911, mais si l'on fait attention, ils se portent bien comme notre exemple de 10 ans l'atteste.

Pour les jeunes générations, le 3.2 pourrait déranger – la « queue de baleine » est une





Spécifications

3.2 Carrera (1988)

Moteur
Cylindrée : 3.164cc
Compression : 10.3:1
Puissance max :
231cv à 5.900trmn
Couple max :
284N.m à 4.800trmn

Suspensions
Avant : Indépendante avec
barre de torsion et combiné
MacPherson
Arrière : Indépendante, bras
oscillants en alliage; 1 barre
de tension ronde par roue;
barre antirouls

Roues & pneus
Avant : 7Jx16 205/55 VR 16
Arrière : 8Jx16 225/50 VR 16

Freins
Avant : disques 304mm
Arrière : disques 309mm

Performances
0-100km/h : 6.1 secondes
Vitesse max : 243km/h

caractéristique distinctive de l'époque, de même que les pare-chocs à impacts – mais la 911 est remarquablement compacte par rapport aux voitures modernes. L'habitacle séduira instantanément les conducteurs habitués aux MGB et TR6, mais pour les pilotes qui ont 20 ou 30 ans, l'intérieur de la 3.2 peut sembler presque primitif. Cela ne veut pas dire qu'une 911 traditionnelle est austère. Avec des sièges en cuir, des panneaux de portes capitonnés, un toit ouvrant électrique et le verrouillage centralisé à distance, la Porsche des années quatre-vingt était un modèle de luxe à 400.000 francs. Regardez attentivement et vous remarquerez la qualité des équipements, des leviers des indicateurs solides et la qualité des prises d'air, qui sont plutôt fragiles sur la 996.

Comme avec la 996, la 3.2 offre une position de conduite exemplaire, même si les pédales articulées au sol et le volant légèrement décalé demandent

un certain temps d'ajustement. Le tableau de bord à cinq compteurs est devenu une icône de l'automobile durant 34 ans jusqu'à l'arrivée de la nouvelle 996. En termes d'équipement, ne vous attendez pas à l'ABS (pas compatible avec la suspension à barre de torsion) ou à la direction assistée (Porsche prenait un risque en ne l'offrant pas – Le PAS n'est arrivé qu'avec la 964). Les modèles US avaient la climatisation, sinon le chauffage est régulé par un ensemble de ventilateurs contrôlés au tableau de bord et par un commutateur à côté du frein à main qui permet à l'air chaud de venir des échangeurs de chaleur de l'échappement. Très efficaces, mais délicats, les différents mécanismes peuvent se gripper en raison de l'âge ou de l'absence d'utilisation.

Les premières impressions de conduite de la 996 montrent qu'elle est facile à conduire : l'échange entre l'embrayage équilibré et le levier court de la

boîte à six vitesses est bien vu, les freins sont fermes et progressifs et le conducteur prend rapidement confiance pour en explorer la performance. Porsche a revendiqué un 0 à 100 km/h en 4,7 secondes et le magazine *Auto, Motor & Sport* a enregistré 0 à 160 km/h en 9,9 secondes, mais ce n'est pas la seule chose remarquable : la 3.6 développe beaucoup de couple à partir d'un peu plus de 2.000 tours par minute, ce qui est un progrès. Montez en tours et la 996 s'envole.

Bien sûr, une 911 ce n'est pas seulement des performances moteur; l'assistance hydraulique de la direction de la Porsche offre une sensation exceptionnelle. Comme pour le reste, l'équilibre est juste. Il ne faut pas beaucoup de virages pour commencer à réaliser que pour l'époque, le 996 possède un châssis brillamment développé qui offre une précision sans failles pour rentrer et sortir des virages. La suspension sport sur notre voiture ➔



réduit le roulis sans compromettre le confort étonnamment raffiné. Le système d'échappement sport aftermarket, fort à l'extérieur de la voiture, est à peine audible à l'intérieur, et la 996 a même été critiquée pour retirer trop de ce caractère sportif par rapport à ses prédécesseurs. La 996 peut être conduite toute la journée sans éprouver la moindre fatigue.

Avec 90 cv en moins, la 3.2 ne va pas être aussi rapide que sa descendante beaucoup plus avancée. Mais pour certains acheteurs ce que la 3.2 ne possède pas est compensé par une plus grande participation du conducteur. Une fois en mouvement, la direction s'allège et révèle toutes les sensations et la précision proposées par une société qui a débuté par la construction de voitures de route pour la compétition. La conduite est ferme et une quantité importante des bruits de la route est transmise à la cabine et rejoint le sifflement de la boîte-pont

et du flat-six omniprésent. Il y a 30 ans, les fidèles adoraient, mais les critiques de la 911 y voyaient déjà un anachronisme. Au volant d'une 3.2 aujourd'hui, la 911 vous convainc progressivement de son charme de voiture de sport d'une autre époque. Le moteur offre peu de couple en dessous de 3.000 tr/mn et ne commence vraiment à s'animer qu'au-dessus de 4.000 tr/mn, pour rugir ensuite vers la zone rouge avec ce hurlement de flat-six qui donne des frissons. C'est à ce moment-là que vous passez les vitesses, appréciant le rythme du changement des vitesses longues avec divers accompagnements sonores – y compris le bruit du vent. C'est une partie du plaisir. Une 3.2 affûtée, comme notre exemple de 89.000 miles, est phénoménale en virages sur une route sèche, le châssis ne montrant aucune tendance au survirage qui affectait les premières 911, mais la 3.2 exige toujours le meilleur de son conducteur.

En terme d'usage, la 996 est la première 911 à être

entièrement adaptée à une utilisation quotidienne. Très réactive, la 996 propose une conduite raffinée, presque douillette. Avec un bon système de clim, cette 911 est utilisable dans des conditions extrêmes de températures avec une consommation de 12 litres pour 100 km en usage mixte. Les frais de service annuels avec un garage indépendant seront minores, mais un entretien pointu de la 996 verra des dépenses de plus de 1.500 euros pour un kilométrage annuel de, disons, 13.000 km.

D'un autre côté, peu de propriétaires voudront utiliser leur 3.2 toute l'année. Quoique galvanisées, ce sont de vieilles voitures avec une paire de « puits de rouille », à savoir le piètement des piliers B et les ailes avant. L'habitacle est aussi sujet à buée par temps de pluie – un problème de toutes les 911 à refroidissement par air. Mais une fois que les routes sont dégagées du sel et du gravier et que le ciel est clair, la 3.2 est une façon inspirante de commencer





la journée. 10 à 12 litres au 100 km est la norme. Les garages indépendants feront payer autour de 400 euros pour un petit entretien, mais les dépenses annuelles varient en fonction de l'état et des travaux de réparation nécessaires.

En 2002, Porsche avait cinq ans d'expérience en construction de moteurs refroidis par eau, et les défauts qui affligeaient le 3.4 litres ont été beaucoup réduits sur le 3.6. À tout moment, il y a désormais pléthore de 996 à vendre. Dans notre gamme de prix retenue, le chiffre des 82.000 miles de notre voiture est normal, mais un carnet d'entretien est essentiel. Évidemment, l'achat auprès d'un revendeur est garanti mais si l'on achète à un particulier, il faut envisager un sondage auprès d'un spécialiste Porsche. Nous pensons que les revendeurs spécialisés restent la solution : une entreprise comme RPM Technik, qui vend les deux 911 de cet article, ne fera pas que l'entretien avant la vente. Dans le cas

de la 996, elle remplacera l'IMS par l'élément LN beaucoup plus robuste, éliminant ainsi la principale faiblesse du moteur M96. À d'autres égards, les Porsche refroidies par eau sont fiables, comme le sont leurs systèmes électroniques. Aucune 996 ne devrait jamais présenter de corrosion importante : si c'est le cas, on peut soupçonner des réparations d'accidents.

Le flat-six de la 3.2 est généralement considéré comme « blindé », et avec les vidanges régulières et une utilisation correcte, les 300.000 kilomètres peuvent être atteints. Considérant que 85.000 3.2 ont été construites et environ 10% sont venues au Royaume-Uni, il semble y en avoir relativement peu en vente, et celles-ci sont le plus souvent vendues entre particuliers. Les mêmes réserves s'appliquent ici. Notre 3.2 de 25.000 euros n'est pas en état concours, mais elle n'a pas besoin d'importants travaux. Une bonne 3.2 prend de la valeur chaque année. Pour l'entretien des 10.000 km par an, les

garages indépendants prennent 400 euros. Grâce à sa relative simplicité mécanique, la 3.2 coûte moins cher à entretenir que les 964 et 993.

Alors, quelle 911 est la meilleure pour débuter ? Si vous êtes nouveau chez Porsche et âgé de moins de 40 ans, la 996 est probablement pour vous. D'un autre côté, un nombre surprenant de 3.2 est acheté par des personnes qui possèdent ou ont possédé une 911 refroidie à eau. La 3.2 est considérée comme l'antidote de l'automobile fade d'aujourd'hui. Elle exige un engagement à « l'ancienne » du conducteur, et donne du plaisir à des vitesses relativement banales. Dans un monde parfait, votre garage abriterait une 996 pour tous les jours et une 3.2 pour le week-end et par beau temps. Leur dénominateur commun, cependant, c'est qu'elles peuvent rendre le voyage aussi important que la destination. Peu importe votre budget, c'est là, la vraie beauté de la Porsche 911. #



996 CARRERA



“

« PORSCHE A POSITIONNÉ
LA CARRERA 4S COMME
LA 911 HAUT DE GAMME,
OFFRANT PLUS QUE
LA PRÉCÉDENTE 993 S »

”



4S

Sans doute la plus belle 996, la Carrera 4S est très recherchée mais reste une 911 abordable.

Par Daniel Packer Photos Phil Steinhardt

Spécifications

996 C4S

(2003)

Moteur

Cylindrée : 3,536cc

Compression : 11.3:1

Puissance max :

320cv à 6.800trmn

Couple max :

370N.m à 4.250trmn

Transmission : manuelle six rapports ou Tiptronic cinq rapports en transmission intégrale

Suspensions

Avant : Indépendante avec combinés MacPherson et barre antirouls

Arrière : Multi-Bras; ressorts; barre antirouls

Roues & pneus

Avant : 8x18, 225x40ZR

Arrière : 11x18, 285x30ZR

Freins

Avant : Disques 330mm

Arrière : Disques 330mm

Dimensions

Longueur : 4 445mm

Largeur : 1 830mm

Poids : 1 495kg (Coupe)

1 565kg (Cabriolet)

Performances

0-100km/h : 5.0 secs

Vitesse max : 280km/h

Le lifting de l'avant de la 996 C4S a été très apprécié.



En 1974, Porsche crée la première 911 Turbo. Définie autant par son aspect agressif que ses performances explosives, la Turbo et ses ailes arrière évasées ont lancé une mode qui ne disparaîtra jamais. En effet, la popularité des passages de roues évasés était telle dans les années 1980 que des spécialistes indépendants comme Autofarm ont trouvé un marché florissant dans le greffage d'ailes Turbo sur les 911 ordinaires. Porsche a même franchi le pas avec certaines éditions spéciales non-turbo aux ailes larges et en petits volumes, de la 3.2 Cabrio et Speedster à la 964 « Anniversaire » de 1993. Pourtant, c'est la 993 4S de 1995 qui a installé cette version en production de masse. Des versions deux-roues (C2S) et quatre roues motrices (C4S) ont été vendues avec la très admirée carrosserie de la 993 Turbo. Le succès a été tel que la production de 993 à grandes ailes a chevauché le début de production de la 996 durant plusieurs mois pour satisfaire la demande. Si les précédentes versions à ailes larges des 911 non-

turbo sont généralement limitées, les éloges reçus pour la 993 « Turbo-look », la première version de la production en masse, a alerté le département marketing de Porsche quant à ses possibilités lucratives. Zuffenhausen a pris acte, et quand le lifting de la 996 est advenu en 2001, un modèle de 911 à aspiration naturelle a vu le jour avec une carrosserie Turbo. Ainsi, c'était une configuration soigneusement conçue et bien ciblée qui allait connaître, d'emblée, le succès. Mais pour Porsche, il était nécessaire d'établir la réputation de la 996, lancée en 1997 – la plus radicalement nouvelle 911 jamais vue. Elle a agacé les puristes qui ont déploré la disparition du refroidissement par air et critiqué son style minimaliste et lisse attribuable en grande partie à Pinky Lai, l'ex-responsable du style extérieur de Porsche, né à Hong Kong. Ayant travaillé avec le chef de Porsche Design, Harm Lagaaïj, chez Ford sur la Sierra et la Scorpio et plus tard chez BMW, il a suivi son mentor à Stuttgart en 1989. Ce duo serait le fer de lance de la révolution stylistique à Weissach et aura réussi à emmener

Porsche dans le 21^{ème} siècle. Cela apportera aux deux hommes la renommée et, à Lai, plusieurs prix internationaux. Le Boxster 986 et la 911 996 propulseront le fabricant de voitures de sport dans un marché beaucoup plus large, mais sans affecter son image résolument sportive. Porsche n'étant pas Morgan qui construit 13 voitures par semaine, le point de vue des puristes ne saurait jamais faire ou défaire la 911.

Les 996 à transmission intégrale ont suivi en 1998, et en 2000, Porsche avait complété la gamme avec la GT3 et la Turbo – même si ces dernières utilisent un bloc moteur différent de la 996 de base. La nouvelle 911 est plus rapide, plus spacieuse, confortable et économique que sa prédécesseur refroidie par air. Les critiques pourraient bien trouver à redire à propos de l'habitacle : bien qu'aussi ergonomique que dans la 993, il n'a pas la même qualité de finition... Porsche résoudra ce problème avec le restyling de la 996 et avec la 996 Carrera 4, lancée en 2001. Réalisée à 3.6 litres et de 8% plus puissante et coupleuse, la seconde 996 ➔

CHRONOLOGIE

1974

La 911 Turbo écrase la concurrence avec ses performances et son look sauvage, accentué par ses ailes évasées.

1976

La Porsche 911/935 commence une carrière de piste gagnant tout en six ans, et devient une icône 911 de course bodybûlée.

1988

Série limitée de 3.2 Speedsters avec ailes larges. Ils valent maintenant quatre à cinq fois la valeur d'une 3.2 normale.

1996

Les 993 S et 4S utilisent une coque Turbo avec une transmission standard. Cette 993 réussie est produite en masse.

2001

La 996 Carrera 4S est lancée. La caisse et transmission de la Turbo avec un habitacle haut de gamme annoncent un futur classique.

2005

La 997 Carrera 4S est officiellement révélée, la S ayant désormais un moteur de 3.8 litres et de 355 cv en accord avec sa carrosserie Turbo.

LE SPECIALISTE

« Les 996 C4S représentent un excellent rapport qualité-prix. La chose la plus importante est d'acheter la bonne voiture à la bonne personne. Sur une voiture qui a environ dix ans, il faut vérifier la climatisation, les radiateurs et les freins avant d'acheter. Les bras de suspension inférieurs peuvent également s'user, provoquant une usure inégale des pneus. »

— Jamie Tyler, Paragon Porsche





Porsche a utilisé la marque
intemporelle de la bande rouge
qui relie les deux feux arrière
encore aujourd'hui avec la 991.



“
« LA NOUVELLE 911 CARRERA
4S S'EST AVÉRÉE ÊTRE
SPACIEUSE, CONFORTABLE,
PLUS RAPIDE ET PLUS
ÉCONOMIQUE QUE
SA PRÉDÉCESSEUR
REFROIDIE PAR AIR »
”

qui se distingue par ses phares redessinés, offre des améliorations de détails et voit le retour de la 911 à ailes larges : la Carrera 4S.

Porsche a positionné la Carrera 4S comme la 911 à posséder. Comme avec la 993 C4S, la Carrera 4S utilise les ailes rondes de la Turbo et des profils avant et arrière plus marqués mais Porsche est allé plus loin qu'avec la précédente 993, appliquant un cahier des charges plus généreux. Posée sur des roues 18 pouces en alliage de Turbo, assise plus basse de 10mm que la voiture standard, la C4S semblait impossible à distinguer de la Turbo pour les non-initiés. Il faudra, aux connaisseurs, repérer les différences du spoiler avant, l'absence de prises d'air dans les ailes et le becquet arrière rétractable de la 996 à la place de l'aile fixe de la Turbo. Sous l'aile arrière, on trouve le nom Carrera 4S au-dessus d'un bandeau réfléchissant en pleine largeur. Les C4S prennent les disques de frein de 330mm et les étriers à quatre pistons « Big Red » de la Turbo ainsi que sa transmission à quatre roues motrices et la majorité

de sa suspension, à l'exception des ressorts arrière, plus doux, qui reflètent la masse plus légère du flat-six à aspiration. La boîte automatique Tiptronic, auparavant non-compatible avec la transmission intégrale, est également une option.

L'habitacle est joliment décoré dans la tradition Turbo. Les surfaces de plastique de la 996 sont ici garnies de cuir cousu et souvent accompagnées d'un volant à trois branches recouvert de cuir. L'équipement standard comprend la climatisation automatique, les sièges entièrement électriques et un système audio Bose. La liste des options propose de nouveaux freins en carbone céramique de Porsche (à 10.000 euros, peu d'acheteurs les choisiront), et vous pouviez également personnaliser l'intérieur avec des ceintures de sécurité rouges et l'écusson Porsche en relief dans les dossiers des sièges – une option de bon goût couramment rencontrée. La navigation par satellite PCM, encore un peu exotique il y a 12 ans, était une autre option, et comme sur la Turbo, le contrôle de stabilité PSM était standard.



Conçu de qualité, l'intérieur des 996 C4S a bien vieilli. Le propriétaire, Azz, utilise toujours le PCM et la boîte de vitesses Tiptronic, en option, peut être agréable pour ceux qui n'ont pas l'habitude de la PDK. Appuyer sur le bouton d'échappement sport déclenchable à gauche du volant peut être une expérience addictive, tandis que les haut-parleurs Bose offrent une excellente acoustique.



X51 KIT

Depuis l'époque de la 356, Porsche offre des améliorations du moteur qui, depuis la 997, sont appelées « Powerkit ». Le X51 est une augmentation de puissance d'usine pour la 996, au nom d'option M96/03S, et représente un travail de tuning à l'ancienne, par opposition à un simple changement de puce ECU. Il comprend un radiateur d'huile et pompe à eau de plus grands débits, des ports d'admission en alliage coulé, des soupapes d'admission plus larges et les pistons et bielles qui vont avec. La puissance de sortie passe à 345 cv, confortant la nature plus sportive de ce moteur. Ce n'était pas une modification bon marché cependant, et le prix de 15.000 euros induit que les versions X51 sont des bêtes rares. Le moteur M96/03S a également équipé la 996 « Anniversaire » de 2003.



Les sièges entièrement électriques et chauffants sont encore en parfait état de fonctionnement.



Par le passé, le "S" a souvent indiqué une Porsche gonflée – comme la 911S originale. Pour la 993, cependant, la nomenclature S des Carrera 4S indiquait une finition plutôt que l'amélioration des performances. Sous le capot de la 996 C4S on trouve le flat-six 3.6 litres M96 refroidi par eau qui va durer jusqu'en 2008. Le kit X51 de Porsche pouvait offrir plus de puissance, mais en réalité, Porsche avait bien jugé sa clientèle. Les clients des C4S étaient plus que prêts à payer le surcoût significatif par rapport à la 996 standard pour avoir un modèle très légèrement (mais pas sensiblement) plus lent au démarrage en raison de son poids supplémentaire de 65 kg, parce que ce qui comptait était l'incomparable « Turbo look » de la C4S.

320 cv, après tout, était une bonne puissance en 2001, et une vitesse de plus de 270 km/h était tout à fait appropriée pour la version top de la 911 à aspiration (à l'exception de la GT3, bien sûr). Même si la C4S était, comme Paul Frère l'écrit dans son livre, *Porsche 911 Story*, « plus pour le show que pour le go », c'est une belle démonstration industrielle de valorisation de produit aux bénéfices garantis. Construire les C4S a aussi aidé à amortir les coûts de châssis de la 996 Turbo.

La 996 à carrosserie large a également été produite en Cabriolet et représentait 33 % des ventes de la 996 Carrera 4S. Les critiques ont fait remarquer que la version à capote n'avait pas l'allure du coupé, mais il en a toujours été ainsi avec les modifications importantes apportées à la silhouette de la 911. Les mêmes critiques ont admiré le travail d'intégration de la capote, pourtant le toit souple replié pouvait apparaître massif – une particularité modifiée pour le cabriolet 997. La boîte de vitesses Tiptronic est particulièrement bien adaptée à la conduite plus relax de la C4S découverte.

La 996 à carrosserie large n'était pas destinée à une longue carrière : la 911 suivante, la 997, fut annoncée en 2004, et cette fois, à peine une année s'écoulera avant le lancement de la version à coque large – un signe évident de l'importance de la version. De son côté, la 996 C4S est un « classique » en devenir. La combinaison d'une carrosserie large de Turbo et de transmission intégrale était irrésistible à son lancement, ainsi que le retour en pleine largeur du réflecteur arrière signé. Posée bas sur ses roues en alliage de 18 pouces Peerless de Turbo, la C4S est sans aucun doute l'une des plus belles 996. Elle fait oublier toutes les critiques de ce premier modèle refroidi par eau quant au soi-disant aspect banal et l'intérieur terne pour afficher une puissance discrètement menaçante.

CONSEILS D'ACHAT

Il y a beaucoup de C4S, donc ne soyez pas pressé. Souvent, ces voitures ont parcouru moins de kilomètres que les 996, alors, attendez-vous à trouver des exemplaires soignés. Si vous n'êtes pas certain de ce qu'il faut rechercher, faites appel à un spécialiste pour examiner la voiture pour vous.

- **IMS** : les garages indépendants pourront vous vendre une 996 avec un arbre amélioré.
- **Négociation** : pensez que un nouvel embrayage et un contrôle de la géométrie peuvent être dans la transaction.
- **Garantie** : si vous prenez la voiture « en l'état », envisagez d'obtenir une garantie
- **Équipement** : vérifiez que tout fonctionne correctement.
- **Radiateurs** : les radiateurs montés à l'avant sont sujets à des impacts. Si ils sont d'origine, demandez si le vendeur va les remplacer.

“

“12 ANS APRÈS LA 996
CARRERA 4S VAUT
SENSIBLEMENT PLUS QUE LA
996 OU LA CARRERA 4”

”

Les 996 C4S peuvent avoir des allures d'Inspiration Turbo, mais sous le capot moteur on trouve le 3.6 litres à aspiration.



POSSÉDER UNE 996 C4S

- Prix France : (2004) 92 233 €
- Les intervalles d'entretien : chaque année ou tous les 20.000 kms
- Le coût des services mineurs : vidange moteur + 30 points de contrôle – 285 €
- Le coût des entretiens principaux : changement d'embrayage avec IMS – 1500€, géométrie – 180 €.

(chiffres RS-Motorsport à Anould (88))

Le temps nous a donné raison. Aujourd'hui, la 996 Carrera 4S vaut nettement plus que la 996 ou la Carrera 4 de base. L'écart a encore du chemin à faire avant d'atteindre les proportions de la 993, où une C4S de faible kilométrage peut valoir deux fois plus que la voiture à carrosserie étroite. Si la valeur moyenne d'une 996 3.6 litres tourne autour de 23.000 euros, le prix de la Carrera 4S est plutôt situé au-delà des 30.000 euros avec quelques modèles au faible kilométrage et aux nombreuses options qui peuvent dépasser les 35.000 euros. Compte tenu de l'équipement de série généreux et le fait que la plupart des C4S ont été livrées avec des options par défaut comme l'échappement sport activable, ce modèle représente potentiellement le meilleur rapport qualité-prix des 996 à aspiration et fera toujours tourner les têtes. 🗨️

J'AI UNE 996 C4S

« J'ai ma C4S depuis deux ans maintenant. Elle est stable et sûre, et m'inspire confiance quand je conduis. La C4S est inestimable en hiver avec ses quatre roues motrices quand elle roule sur la neige. Comme avec n'importe quelle voiture, être sérieux avec l'entretien est la clé de la longévité. En dehors de l'usure, les éléments de la C4S sont très fiables. Le PSE est incroyable (pot d'échappement sportif), et je n'écoute quasiment jamais le système audio Bose! Il faut un peu de temps pour s'habituer à la Tiptronic, mais une fois que vous l'êtes, c'est très gratifiant. J'ai tendance à utiliser l'option manuelle et à changer de vitesse au volant pour une conduite plus rapide, et la voiture est beaucoup plus réactive. C'est un parfait mélange de beauté, de performance et de valeur. Je pense qu'il n'existe rien comme la 996 C4S. »

Azz Shah



Essai boîtes 996 Turbo

Dois-je prendre une 996 Turbo manuelle ?



Par **Daniel Packer** Photos par **Stephen Hall**

Tandis que la 911 est dans sa 50^e année de production, la version originale de la Turbo refroidie à eau, construite entre 2001 et 2005, offre une excellente opportunité à l'achat avec sa combinaison de facilité d'utilisation, de prix et de performances. Nous parlerons prochainement dans les pages *Guide* de ce magazine des avantages et des inconvénients de la 996 Turbo. Mais pour l'heure, nous nous posons la question de savoir quelle boîte choisir : manuelle à six vitesses ou automatique Tiptronic ?

L'histoire

C'était une évidence : si vous aviez acheté une voiture de sport proprement dite, elle devait avoir une boîte de vitesses manuelle, parce qu'une boîte automatique, entravait les performances de la voiture. Les convertisseurs de couple n'ont jamais semblé changer de vitesse au bon moment, et le fluide de couplage a toujours sensiblement atténué l'accélération et la réponse au pied. Pour les conducteurs enthousiastes, la boîte automatique représentait une perte inacceptable de puissance et de contrôle. Puis, l'électronique a commencé à améliorer l'efficacité du convertisseur

de couple. Pour la nouvelle 964 Carrera 2 de 1989, Porsche a fait équipe avec ZF et Bosch pour produire la première transmission Porsche « Tiptronic ». La boîte automatique à quatre vitesses avec ses cinq « modes », qui allait de « économie » à « Sport », a été bien accueillie par la presse, même si la transmission mettait une seconde de plus pour atteindre 100 km/h par rapport à la boîte manuelle sur une 964. Porsche a affirmé que sept sur dix pilotes étaient plus rapides avec le levier de vitesses automatique et le magazine *Auto Motor & Sport* a enregistré une vitesse de pointe de 258 km/h - très proche de la version manuelle.

Dois-je prendre une 996 Turbo Tiptronic ?



Ainsi, la première édition de la Tiptronic fut un succès, et un tiers des 964 Carrera 2 vendues (il n'y avait pas d'option d'auto pour la C4) étaient équipées de Tiptronic. Sur la 993 Tiptronic, Porsche a amélioré la réponse de l'électronique et ajouté des commandes sur le volant. Puis, en 2000, coïncidant avec l'arrivée de la 996 Turbo, la boîte Tiptronic a été largement améliorée : non seulement sa sensibilité à la charge et aux conditions de la route était meilleure, mais la nouvelle boîte automatique de Porsche – cette fois développée avec le voisin de Stuttgart, Mercedes-Benz – avait désormais cinq vitesses, répondant aux critiques

majeures. Avec la commande manuelle et de meilleurs contrôles au volant (mais pas encore les palettes qui arrivèrent avec la 997), la boîte de vitesses Tiptronic, qui possédait un verrouillage dans tous les rapports au-dessus de 2.000 tours par minute, a été considérée comme l'une des meilleures boîtes auto. Contrairement à l'ancien système, cette transmission pouvait également fonctionner en transmission intégrale, ce qui en faisait une option pour la nouvelle 996 Turbo.

Par comparaison, la boîte de vitesses manuelle à six rapports de Porsche qui équipe la 996 et le Boxster, n'a pas besoin de présentation. Comme il sied à une société

dont les prouesses en matière de fabrication de boîtes lui a permis de déposer 70 brevets, la transmission G50 se caractérise par des rapports parfaitement sélectionnés et un changement d'une telle qualité que sur certains modèles, elle encourage le conducteur à passer les rapports simplement pour le plaisir.

Le test

Lorsque nous avons compilé les petites annonces de ventes de voitures, il nous a semblé rencontrer plus de boîtes Tiptronics que de boîtes manuelles et nous nous sommes demandés si les vieux préjugés contre les boîtes



automatiques existaient encore. Mais avant de tirer des conclusions, nous avons pensé que nous devions faire notre propre expérience en pilotant les deux voitures dans ce qui est paradoxalement l'habitat traditionnel britannique de la 996 Turbo : la banlieue de Londres. Cela en soi est révélateur, car même si la prédilection évidente de la Turbo est de dévorer les routes continentales, la voiture finit par passer la plupart de son existence à des tâches plus banales. Le fait même que la 996T semble remplir ce rôle urbain à la lettre en dit long sur la polyvalence du modèle.

Grâce à Hendon Way Motors, l'un des plus anciens revendeurs indépendants Porsche de Londres, nous avons testé les deux boîtes. Il nous a gentiment prêté deux 996 Turbo : une à boîte manuelle de couleur Meridian argent et une Tiptronic en bleu Cobalt. Logiquement, nous avons commencé avec la 996 manuelle, un modèle de 2001 avec 44.000 miles que Hendon cède au prix de £ 29.000. Les premières impressions ont porté sur l'intérieur en cuir gris qui a remarquablement bien vieilli. Lorsque la Turbo est sortie, la presse s'est plainte de l'habitacle pas assez sophistiqué pour une voiture coûtant 90.000 £ (130.000 euros). Mais quelques années plus tard, et pour moins d'un tiers de cette somme, la perception a complètement changé, et ce cockpit est un endroit où l'on se sent tout à fait bien. Le moteur démarre immédiatement, et l'embrayage possède juste le poids que vous attendez d'une 911. En outre, une assistance hydraulique de l'embrayage est présente – une caractéristique élaborée avec la 993 Turbo. Essayez d'appuyer sur l'embrayage avec le contact coupé, et vous verrez tout de suite que l'assistance est nécessaire. Le point d'accroche de cet embrayage est particulièrement haut ce qui suggère qu'il pourrait approcher de sa fin



La boîte de vitesses manuelle de la 996T apporte un plaisir de conduite typiquement Porsche.



Ceci est utilisé fréquemment, surtout dans les zones de centre-ville



Le changement régulier de vitesse devient mécanique après un certain temps.



HENDON WAY MOTORS



Fondée au début des années 1950, Hendon Way Motors est au départ un concessionnaire Renault. « Je pense que mon père voulait la franchise BMC, mais il n'a pas réussi à l'obtenir », explique Anthony Pozner, qui a rejoint l'entreprise familiale en 1965. La vente des Renault a fini par décliner, et HWM est devenu un spécialiste indépendant de la voiture de sport. Actuellement, il se concentre sur les Porsche et Ferrari, avec près de 50 voitures en stock, un stock qui, au moment de notre visite comprend également une belle Bentley Coupé 4,25 litres de 1936.



Contrairement à la manuelle, il est facile d'oublier le levier de vitesses...



... mais le mode manuel peut être sélectionné à tout moment.

MANUELLE VS TIPTRONIC : LES VENTES

Nous avons visité le site de petites annonces Autotrader.co.uk et avons trouvé un total de quarante-sept 996 Turbos à vendre : 23 étaient des Tiptronic et 24 des manuelles. La moins chère des Tiptronic était un modèle de 2001 avec 106.000 miles pour 17.500 £, et la manuelle la moins chère une voiture de 2000 avec 74.000 miles au prix de 17.995 £. Un cabriolet Tiptronic a affiché le prix le plus élevé : 39.900 £ avec 9.000 miles l'exemplaire ayant le moins roulé. La 996 Turbo la plus chère était un modèle 2004 avec 12.000 miles. Parmi les 996 les plus anciennes, ce sont les Tiptronic qui avaient les

quatre plus hauts kilométrages, avec 112.000, 106.000, 103.000 et 92.000 miles, et la 996T à boîte manuelle au kilométrage le plus élevé a montré 84.000 miles. De toute évidence, la capacité de la 996 à parcourir de longues distances est reconnue depuis longtemps.

Les chiffres fournis par Porsche GB montrent que 1.340 996 Turbos, y compris la Turbo S, ont été vendues au Royaume-Uni, la répartition étant de 52 pour 100 en boîtes manuelles et 48 pour 100 en Tiptronic. Le prix de base était de 86.000 £ et la Tiptronic une option à 3.000 £.

de vie, mais la prise est douce et le levier de vitesses glisse facilement de la première à la seconde comme on pouvait s'y attendre.

Même en dehors des heures de pointe, Londres est un endroit très encombré, et les manœuvres dans le trafic exigent de la concentration. Pourtant, nous intégrons cette donnée sans vraiment y prêter attention car l'aspect le plus frappant de la Porsche refroidie à eau est sa facilité de conduite. L'équilibre est parfait et elle s'avère remarquablement docile. Jusqu'à 3.000 tours par minute, le couple est suffisant, et en quelques secondes vous avez oublié que vous êtes au volant de ce qui est effectivement un missile guidé.

Alors que les températures d'huile et d'eau commencent à atteindre leurs plages de fonctionnement, le trafic s'éclaircit légèrement, et nous faisons l'expérience provisoire d'une pression soutenue du pied droit. Bien avant 4.500 tours en troisième, nous avons rattrapé le groupe de voitures devant nous. Un tronçon fluide nous permet de mettre les pleins gaz de la 996T – avec un effet stupéfiant. Dès que ce seuil de 3.000 tours par minute est passé, le caractère de la 996T change absolument : la puissance se déverse à un tel débit que même sur une surface sèche, la 911 tangue légèrement.

Je passe la troisième, puis la quatrième, quand



La Tiptronic est trouvée sans défaut lors de notre essai en banlieue

soudain l'autoroute Watford Way à trois voies semble nettement rétrécir, et je monte sur les freins pour me réadapter au trafic. Cette expérience de dynamique pure dure huit secondes au maximum et est un rappel de la nature Dr Jekyll & Mr Hyde de la Turbo. Nous faisons un détour dans Mill Hill, où il semble y avoir des bosses partout. En roulant lentement, le spoiler de la Turbo est assez haut pour ne pas toucher, mais le pilote doit changer de vitesse toutes les quelques secondes. Ce n'est pas une corvée, plus un exercice mécanique et à la longue, cela met un coup à la transmission et au pilote.

La comparaison avec la Triptonic sera intéressante.

L'habitacle de cette Tiptronic de 2003 avec 33.000 miles nous donne une impression très favorable. Hendon Way demande environ £ 5.000 de plus pour cette jeune 996, mais c'est justifié car la voiture est en excellent état. Les manœuvres dans le trafic avec le sélecteur en position D sont plus faciles, sans embrayage à déprimer, et en quelques minutes nous avons oublié ce dernier ainsi que le levier de vitesses, et nous profitons tout simplement du confort de la Tiptronic.

Cette 996T se conduit sereinement à basse vitesse, ➔

« La Tiptronic convient bien à la 996 Turbo. Elle améliore le raffinement et le plaisir de conduite de cette 911 dans la plupart des situations »



La boîte de vitesses Tiptronic est peut-être sous-estimée par de nombreux amateurs de boîtes manuelles.

mais la réponse à la pédale est très rapide. Lorsque nous avons la chance de tester les accélérations puissantes, sans même l'aide des commandes d'overdrive au volant, elle est aussi rapide que la 996T manuelle, mais avec des passages plus doux que même le plus habile pilote de boîte manuelle ne pourrait effectuer à mesure que l'électronique se déplace d'un rapport à l'autre, laissant le conducteur et le passager profiter de l'énorme sensation fournie par les turbocompresseurs. L'effet de la Tiptronic adoucit un peu le kick des turbos quand ils entrent en action au régime d'environ 3.500 tr/mn. Le Tiptronic ne délivre pas moins d'accélération, mais la boîte automatique raffine l'arrivée de la puissance et pouvoir garder les deux mains sur le volant est plutôt rassurant dans la circulation soutenue. Hors des voies rapides, la Tiptronic glisse à travers les banlieues, exigeant évidemment beaucoup moins de la part du conducteur que ne le fait la boîte manuelle. Nous partons de chez Hendon Way avec un certain respect pour la Tiptronic.

Le verdict

Il semble en effet que la Tiptronic Turbo a plus à offrir que ce à quoi les fans hardcore de boîtes manuelles pourraient s'attendre. Que pensent les autres conducteurs de 996 Turbo ? Nous avons effectué

un sondage d'opinion grâce au forum 911 Turbo du Club Porsche. Le résultat est intéressant et inattendu : 8 propriétaires sur les 12 du forum préfèrent la 996 Turbo Tiptronic à sa sœur manuelle. Parmi les pro-Tiptronic, les remarques de Richard Hamilton sont typiques : « *Ma 996T était une Tiptronic, comme le fut ma précédente 996 Carrera. C'était aussi ma voiture quotidienne, sur un trajet urbain avec de nombreux arrêts et redémarrages. Elle était très agréable sur route ouverte. Bien que légèrement plus lente qu'une manuelle, elle est tout aussi rapide sauf si vous êtes brutal avec la boîte manuelle. Et si vous plantez l'accélérateur au plancher, il n'y a pas de perte de dynamique pendant le passage des vitesses. Je la conduisais en mode manuel presque tout le temps parce que, dans certaines situations de trafic, la Tiptronic changeait les vitesses trop rapidement à mon goût.*

J'ai eu une fuite de liquide sur l'un des principaux joints et mon garagiste indépendant l'a remplacé par un joint Mercedes. La solution qu'offrait Porsche était une nouvelle boîte, car ils ne fournissent pratiquement pas de pièces internes à part la pompe et certains joints de l'arbre de sortie. Quand j'ai acheté ma 3.2, je l'ai utilisée tout l'été, et j'ai apprécié l'expérience d'une boîte manuelle. Mais pourtant, je voudrais avoir un autre Tiptronic. Dans les embouteillages, c'est génial ».

Dans le camp opposé, les quatre propriétaires parlent de la nécessité de la boîte manuelle pour mieux profiter de la conduite, mais de façon évidente, ils semblent tous vivre en dehors du sud-est surchargé de Londres. Un pro-Tiptronic ajoute qu'il a une Caterham pour les circuits, mais qu'il a acheté une 996T Tiptronic pour les voyages en Europe continentale. La remarque de Richard sur sa fuite de liquide est importante. Il souligne non seulement que les garages indépendants connaissent bien la Tiptronic, mais nous conforte dans l'idée que cette boîte est bien faite. Paul Stacey de Northway Porsche reçoit des 996T en entretien depuis maintenant cinq ans. « *Le joint est le seul problème que nous voyons avec la boîte automatique, et nous avons dû procéder à cette réparation sur peut-être dix voitures au grand maximum. La Tiptronic est vraiment blindée ».* De façon inattendue, nous nous trouvons en accord avec le point de vue majoritaire : la Tiptronic convient à la 996 Turbo. Elle améliore le raffinement et le plaisir de conduite de cette 911, tandis que le mode manuel permet à la 3.6 Turbo de voir ses réserves pleinement exploitées. Bien sûr, elle n'aura pas les réponses ou la sensation de précision d'une GT3 dans les virages, mais elle n'a pas été conçue pour ça. Avec un large choix de voitures relativement abordables, la 996T Tiptronic pourrait bien plus convenir aux amateurs de Porsche qu'ils ne se l'imaginent. »

AU LIEU DE ~~71~~⁴⁰€

➡ 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**



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

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

Mon adresse

Nom Prénom

Adresse

..... Ville

Code postal

--	--	--	--	--

 Tél E-mail

Je règle par

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

Expire fin

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

Date et signature (obligatoire) :

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



LE PROJET



Par Maurice van den Tillaard

Parfois, un rêve doit être réalisé indépendamment de son coût.
La 911S de 1975 restaurée et rétrostylée de Craig Trask est un cas exemplaire ...

PARFAIT

A Los Angeles, conduire d'Ouest en Est peut être une sacrée affaire même dans le meilleur des cas. Pourtant, à cette occasion, cela valait la peine. Craig Trask qui habite dans la vallée de Santa Rosa était ce matin-là en chemin vers une petite ville nommée Anza dans la région de Palm Springs, la partie désertique de la Californie. Pourquoi ? Parce que Craig avait vu une 911 à vendre qui, pour lui, représentait une affaire à ne pas rater. Entre les maisons dispersées et les mobil-homes, Craig a trouvé le hangar où se cachait la 911S 3.0 Euro de 1975 du propriétaire. Pour faire court, le jeune homme qui a accueilli Craig a expliqué pourquoi la voiture était en vente. C'était la voiture de son oncle qui l'avait achetée neuve et donnée à son père plus de 20 ans auparavant lorsque le moteur avait cassé. Le père du garçon était malheureusement décédé, et maintenant la voiture devait être vendue en raison de problèmes financiers familiaux. Le jeune homme et sa mère voulaient vraiment vendre la voiture à quelqu'un qui allait la restaurer, et Craig semblait être ce type de gars. Après deux accidents de course en Porsche Club Racing, il avait décidé de vendre son équipement de course et de construire une 911 rétrostylée ou backdatée. C'est quelque chose qu'il voulait faire depuis plus de deux décennies et le moment était venu. Sans même jeter un second regard à la voiture, Craig l'a chargée et l'a emportée chez lui dans les collines de Santa Monica.

Les amis de Craig lui avaient conseillé d'acheter une 911T ou une 911S en état parfait pour le même prix. D'autres lui ont conseillé d'acheter plutôt une GT3 au faible kilométrage. On lui a même dit que la Carrera portait sur elle la règle du «2x-3x» : les coûts prévus doubleront et le temps pour la reconstruire triplera. Mais pour Craig, les sensations d'une des premières 911 ne peuvent jamais être comparées à celles d'une

LE PROPRIÉTAIRE : CRAIG TRASK

La soif de Craig pour la piste ne doit pas être sous-estimée. Roulant sur Willow Springs depuis 1995, il a fait près de 10.000 tours de piste là-bas. Il a été membre du POC (Porsche Owners Club) en 2009 et, en 2010, est devenu le champion en points. En tant que président de la Performance Driving Series, il connaît son affaire, avec de multiples records de piste dans des endroits comme Laguna Seca et Willow Button.

Craig a déjà possédé une 993 Turbo et une 996 GT3, mais affirme n'avoir développé aucune intimité avec l'une ou l'autre, les vendant chaque fois l'année suivant leur achat. Il possède actuellement une 997 Carrera, mais disons que c'est surtout sa femme qui l'utilise. «*Quand ce n'est pas une voiture de course à part entière, les nouvelles voitures sont lourdes et trop insonorisées*», dit-il, avec une passion claire pour les 911 classiques agiles et légères.

911 moderne. Dévaler la montagne dans une 911 classique est amusant dès 110 km/h, et Craig affirme que dans une GT3 il faut le double de vitesse pour obtenir la même sensation.

Avant de trouver la Carrera, Craig a fait des recherches pour acheter une 911 classique modifiée, mais il est arrivé à la conclusion qu'il lui fallait construire sa propre voiture. La plupart des 911 qu'il trouvait ne remplissaient pas ses conditions ou étaient trop chères. Craig a choisi de backdater cette Carrera de 1975 puisqu'il ne voulait pas toucher à une rare 911S ou une bonne 911T. «*Une 1975 n'a pas besoin de certification anti-pollution en Californie, déclare Craig, et c'est une voiture assez légère, donc une candidate idéale pour un projet de rétrostyling*».

AASE Motors à Fullerton est le premier endroit où Craig a amené sa voiture. Le Propriétaire, Jeff

Spécifications

911 S (1975)

Moteur
Cylindrée : 3.4-litre double
bougies et carburateurs
PMO

Compression : 10.3:1

Transmission : boîte 915

Suspensions

Avant : Combinés Bilstein;
bielles de 930 et barre
stabilisatrice de style RSR
Tarett RSR

Arrière : Leviers de barres
de torsion modifiés
et montes de barres
stabilisatrices Wevo ; barre
stabilisatrices Tarett

Roues & pneus

Avant : 7x15-inch Fuchs;
pneus 225/50/15 Toyo
R888

Arrière : 8x15-inch Fuchs;
pneus 235/50/15 Toyo
R888

Freins

Étriers de 911 SC avant et
arrière

Dimensions

Poids : 972kg



Avec l'aide de ses amis, Craig a reconstruit et rénové cette 911 S de 1975 au point où elle est pratiquement méconnaissable.



« Sans même
un second regard,
Craig
l'a ramené
à la maison »



Erickson, est un bon ami et a travaillé sur ses voitures pendant environ 20 ans. Quand Craig a présenté son projet, Jeff lui a dit tout de suite que la voiture allait avoir besoin de plus de soins que prévus initialement. C'est alors qu'il a remarqué la boîte 915, le moteur de SC et les répliques de jantes Fuchs - la seule chose qui pouvait être s'apparenter à une Carrera 3.0 Euro de 1975 était la reproduction de l'emblème Carrera 3.0 sur le capot moteur en mauvais état ! La voiture s'est avérée être une 911S normale de 1975 avec un moteur de SC et, croyez-le ou non, beaucoup de problèmes de rouille. Craig a même trouvé une souris momifiée dans la caisse !

Des modifications typiques des années 1980 ont été trouvées sur la voiture, comme les vitres électriques et un système d'alarme avec plus de câblage que dans un Boeing 747. Mais pire que tout, la rouille qui s'était propagée partout. Les ailes avant et les portes ont été dûment mises à la ferraille, et plusieurs autres pièces les ont suivies. Tout ce qui est resté, c'est une coque nue, étonnamment en bon état. Le projet est rapidement devenu une reconstruction complète et si les débuts se sont avérés décevants pour Craig, il aimait suffisamment son projet pour être prêt à le poursuivre par lui-même.

En consultant le « Registre 911S Classiques » et par le truchement de Jeff Moore, Craig a découvert John Esposito. Il est à North Hollywood, et de nombreux amateurs de Porsche vous diront que c'est le gars chez qui aller dans les environs pour avoir de la carrosserie et de la restauration de la qualité. La caisse désormais en carrosserie, Craig est allé à la chasse aux pièces. Dave Bouzaglou de Motorsports TRE l'a aidé à trouver les jantes polies Fuchs de sept et huit pouces, les portes, des sièges de ST, les fenêtres en Lexan, l'arceau RS, les phares H4, les garnitures de fenêtres, les rétroviseurs, le volant Momo Prototipo, la garniture de tableau de bord, le capot avant en fibre de carbone et bien plus encore.

Craig a ensuite pris sa décision sur le genre de moteur qu'il allait utiliser et a mis son copain Allan Faragallah à contribution. Allan a la réputation d'être l'un des meilleurs constructeurs de moteurs sur la côte ouest. On trouve toujours quelques moteurs de course d'usine dans sa boutique. Craig a décidé de construire un moteur de 3.4 litre, double allumage et carbus PMO de 46mm. Le moteur a été monté avec un rapport de compression de 10,3:1, basé sur un bloc de 3.2 avec un vilebrequin d'usine ajouré et avec des pistons et cylindres Mahle 98mm. Les

carters ont été microbillés et le réservoir d'huile nettoyé aux ultrasons. Il y a en plus une tripotée de pièces de course. Les culasses à deux bougies sont polies et équipées de guides de soupapes en bronze, de soupapes d'échappement TRW et de ressorts de soupape AASCO en titane. Un delco double JB délivre les étincelles fournies par un allumage numérique MSD. Les arbre à cames sont des GE-60 avec des chaînes de compétition plus rigides. La liste des pièces ne s'arrête pas là, non plus. La puissance du 3.4 est délivrée à la boîte de vitesses à travers un embrayage sport en aluminium, qui est relié à un volant moteur AASCO de RSR. Tout a été boulonné avec des boulons ARP de qualité et étanchéifié avec des pochettes de joints Viton, et le moteur est équipé de demi-supports solides de chez WEVO. Pour terminer, les gaz d'échappement sortent d'un collecteur aux branches de longueurs identiques et d'une section de 1,75 pouce vissé dans un silencieux Flowmaster. Pour refroidir le moteur, un radiateur d'huile à ailettes a été installé avec un ventilateur qui se déclenche lorsque la température de l'huile atteint 99 degrés. Des prises d'air supplémentaires ont été coupées dans le pare-chocs, et le ventilateur dispose également d'un interrupteur manuel.

« C'est l'une des meilleures 911 modifiées »



Quand la caisse a quitté la boutique de John, Tony Gerace de TLG (de l'autre côté de la rue) est venu jeter un œil. Il a demandé à Craig s'il avait un plan sur le montage final de la voiture, après l'avoir déjà encouragé à laisser John peindre les compartiments du moteur et du coffre dans la même couleur que le reste. Il avait fallu enlever le tableau de bord, les jauges, le câblage et les ventilations, mais après avoir vu certains produits vendus chez TLG, Craig s'est décidé.

Il a ensuite demandé à Tony et son fils Marco de faire un vrai rétrostyling – et pas seulement les ailes, les pare-chocs et le capot. Un plan a été établi, et les gars ont aussi backdaté l'intérieur, y compris les manettes et les interrupteurs de chauffage, le pédalier, le levier de frein, le comodo de phares, la finition du tableau de bord et l'allume-cigare. Craig a même eu

les compteurs et jauges restaurés et backdatés chez North Hollywood Speedometer. La seule touche de modernité, c'est le rétro-éclairage par LED, mais en dehors d'une lumière plus vive, il est clair que cela ne se voit pas.

TLG a également pris soin du câblage électrique et a fait installer un nouveau ciel de toit par Levons Upholstery Mobile. Quand les gars ont terminé, 911 S de 1975 ressemblait enfin à une classique authentique, à l'intérieur comme à l'extérieur. Pour gagner du poids, Craig a utilisé de l'isolant Dynamat qu'il installé contre la cloison du moteur. Les panneaux de plancher et les portes ont été laissés sans isolation.

La suspension a été mise en place par Steve Alarcon de Suspension Specialties and Johnson Alignment. Steve s'est longtemps occupé de la suspension des

voitures de course de Craig. Craig lui a demandé que la voiture soit parfaite à la fois sur la route et sur piste. Des combinés Bilstein HD ont été utilisés à l'avant. Steve a aussi monté des bras en alu de Carrera et des butées de ressort réglables Sway-A-Way équipé de silents-blocs Elephant racing

A l'avant et à l'arrière, on trouve des barres stabilisatrices réglables Tarett de style RSR. L'avant a reçu un peu plus d'attention pour les joints sphérique inférieurs et porte des biellettes de direction et des entretoises de 930 Turbo. Les fusées ont été relevées et décambrées, et les bras de direction modifiés pour éviter la chasse due aux chocs de la route. Les leviers de barre de torsion sont aussi modifiés et des consoles de barres stabilisatrices WEVO sont mises en place. Steve a aussi installé de barres de torsion creuses



Sanders en 21 mm à l'avant et 29 mm à l'arrière. Les pneus sont des Toyo R888s de 225/50/15 à l'avant et de 235/50/15 à l'arrière.

Enfin, il était temps d'accoupler la boîte 915 au moteur de 3.4 litres. La transmission a été reconstruite avec des nouveaux pignons et inclut un différentiel à glissement limité Guards. Craig passe les rapports avec un levier court WEVO. Un premier galop d'essai a époustoufflé Craig. En rodage, à 3.500 tr/mn, le moteur lui a rappelé le kick du turbo de sa 993.

Jeff Erickson a également remplacé le système de freinage avec des étriers de SC reconditionnés, des lignes de frein en acier inoxydable et de nouveaux disques. Les gars de Motorsports TRE ont pris soin de la finition et installé les derniers éléments de l'intérieur, et Dave a conçu des panneaux de porte

personnalisés et livré les tapis RS. Les sièges sont des répliques de ST et viennent de chez GTS Classics, avec les côtés garnis de cuir perforé, et le centre de tissu Porsche « Pacha ». Bien sûr, ça n'est pas du goût de tous, mais Craig a certainement eu ce qu'il voulait, quelque chose de différent. Après équilibrage, la voiture pèse 971,5 kilos, avec 20 litres d'essence à bord.

En fin de compte, l'ami de Craig avait raison pour les coûts. Craig est pourtant heureux de cette dépense, et admet que les coûts de reconstruction rentrent rarement dans le budget initial. « *La liste de choses à faire est sans fin*, dit-il. *Et puis il y a la liste des "pendant que j'y suis" – c'est celle-là qui vous trouve les poches.* »

Moins d'un an après l'acquisition de la voiture, Craig l'a ramené chez lui, dans les collines. Le jeune

homme, l'ancien propriétaire, lui a e-mailé plusieurs fois au cours du processus de reconstruction, et a été aussi impressionné par le produit final que Craig.

J'ai eu le privilège de faire plusieurs tours sur le grand circuit de Willow Springs avec la voiture de Craig lors de notre séance photo, et mes premières impressions sont que c'est l'une des 911 meilleures modifiées que j'ai pilotées. Les sensations solides de la suspension et la puissance de l'accélération du 3.4 vous font vous sentir immédiatement à l'aise. Nous avons roulé toute la journée, mais la voiture nous a plaqué un sourire au visage. Trois semaines plus tard, j'ai rencontré de nouveau Craig pendant une sortie POC, où il a vraiment démontré ce que cette voiture pouvait faire et il était clair qu'il prenait autant de plaisir que dans sa GT3 - quel qu'en soit le coût. #





Viril en rose

Bien que l'usine Porsche ait longtemps eu un penchant pour la couleur rose, il faut un homme sûr de lui pour peindre sa 911 de cette couleur très connotée. Rencontre avec cet homme et sa réplique de 911ST. Impressionnant.

Par John **Glynn**

Photos par **James Lipman**

Un coup d'œil sur internet me révèle que moins d'un pour cent des hommes adultes peuvent porter du rose de façon convaincante. À ma grande consternation, je ne suis pas parmi eux, mais Alex Motola l'est. Un gaillard de 1,95 m au teint éclatant, ce type peut porter ce qu'il aime. Quand Alex a choisi la couleur Fraise de Porsche (rose « Fraise ». Code 024, 1973) pour sa première 911 modifiée, personne ne l'a contredit. Car c'était le choix parfait.

« Quand j'ai commencé à conduire, je n'étais pas un grand fan de 911, admet Alex. Porsche n'était pas sur mon écran radar. Mais avec le temps, j'ai fait une fixette sur la 356. J'ai couvert des centaines de miles à la recherche d'une 356 d'occasion et finalement, j'ai trouvé à cinq miles de chez moi une 356A avec 400,000 miles au compteur et plus de cicatrices de combat qu'une Jeep Vietnamiennne. Elle m'a coûté 2.000 \$ – c'était il y a 25 ans. Ma première 911 était une S de 1977, achetée alors que j'étais étudiant à Santa Barbara. La 911 à carrosserie étroite était en assez bon état, peinte en blanc Grand Prix. Le propriétaire ➔

précédent avait monté un moteur de SC 3.0 litres et elle m'a servi fidèlement durant mes années de collège. Après avoir terminé la fac, je suis entré dans le monde des affaires et j'ai vendu la 911 et acheté une Honda neuve. La Honda est restée dix ans et a roulé 200.000 miles. Après elle, j'étais prêt à revenir aux Porsche. La première voiture, à mon retour à la marque, était une 911T de 1970 avec un look de RS proto. Elle avait une boîte de vitesses de 901 et un moteur Supertec de 2.5 litres avec double allumage. Elle était sans compromis. Je ne faisais pas du circuit à l'époque [Alex fait maintenant de la compétition avec une Mazda MX-5], et je l'ai gardée pendant trois ans.

Les Porsche 911 sont un peu petites pour moi. Après avoir vendu la T, j'ai acheté un Boxster, que j'ai trouvé un peu trop simple à conduire, donc j'ai de nouveau regardé du côté des 911. En 2005, j'ai trouvé une 911 blanche en vente sur la Craigslist locale (ndlr : l'équivalent du boncoin.fr). Le vendeur était à moins de deux miles de ma maison à Santa Fe. J'ai acheté la voiture. La peinture blanche avait été mal appliquée sur la peinture originale Bleu Albert. Elle avait une paire de jantes Fuchs Deep 6 pouces

et une paire de 7R (ndlr : les jantes Fuchs les plus rares, conçues pour la 911R). Le moteur était un 2.2T d'origine, l'intérieur était miteux et les amortisseurs avaient disparu. La carrosserie semblait fondamentalement solide. J'ai réalisé que c'était une occasion d'en faire quelque chose de bien. Mais quoi ? J'avais étudié l'histoire à l'université, avec un accent particulier sur l'histoire du Royaume-Uni ; ma thèse était sur l'invasion saxonne. Ma femme et moi sommes européens – elle a une BMW 135 que nous avons prise à l'usine et sommes descendus en Italie avant de l'expédier aux États-Unis – donc j'étais un peu plus en phase avec les goûts européens. En amoureux de l'histoire, je connaissais le passé varié de la 911 en courses de circuit et en rallye. J'avais vu des photos de 911 avec des roues American Racing, et j'étais imbattables sur les voitures IROC, y compris l'IROC Fraise qui a couru à Riverside. Pour couronner le tout, ma fille Kate avait sept ans et aimait le rose. L'idée était trouvée : nous allions construire une 911 couleur Fraise avec des jantes American Racing, dans un style ST Rallye, pour faire ma route ici, au Nouveau-Mexique. Une question demeurait : qui allait la construire ?

Je suis allé visiter Dave Bouzaglou, chez TRE à Los Angeles, et nous avons rapidement sympathisé. Nous avons imaginé les détails que nous pourrions intégrer, lancé quelques chiffres et finalement accepté ce à quoi cette 911 ressemblerait, son style de conduite et le coût de l'opération. En mars 2008, j'ai amené la voiture à TRE et ils ont commencé le projet. Il était entendu que TRE trouverait les pièces, déshabillerait la 911 et la reconstruirait, s'occuperait du câblage, de la suspension, du moteur et ainsi de suite, la tôlerie et la peinture seraient le travail de Joe et Rudy chez Axiom Motorsports à Inglewood.

La première étape a consisté à dépouiller la coque. Le châssis a été passé au four et microbillé, jusqu'au métal nu. Un peu de rouille a été trouvé sous la banquette et sur la plage arrière, que nous avons remplacée par des éléments pris d'une Carrera accidentée, achetée pour servir de banque d'organes. Après que la peinture ait été retirée, nous avons réfléchi au renforcement de la structure, et ajouté de la rigidité comme dans les ST d'usine. Nous avons également eu quelques idées personnelles. Nous avons commencé par souder en continu le

«L'idée était trouvée : construire une 911 Fraise avec des jantes American Racing, dans un style ST Rallye»



L'attention portée aux détails sur cette 911, à l'intérieur et à l'extérieur, est étonnante, mais tout est sous-joué. Notez les manivelles de fenêtres qui sont, en fait, des commutateurs électriques !

Sur les routes californiennes, les lignes de la ST sont pleines d'aplomb.



Cinq autres choses roses viriles

Pink Floyd

Certainement un groupe pour les vrais mecs. La collection de voitures de Nick Mason est une preuve suffisante à elle seule.

Pretty In Pink

Le hit des Psychedelic Furs en 1981 avec la (très virile) voix de Richard Butler.

Le Financial Times

Une lecture indispensable pour quiconque aspire à être aussi macho que Gordon Gekko.

La Panthère Rose

Pas les dessins animés ou les remakes avec Steve Martin, mais les films de l'Inspecteur Clouseau mettant en vedette Peter Sellers.

Les cochons

Les sandwiches au jambon, en particulier et l'essence sur les circuits.





tunnel et les sols, puis nous avons ajouté des renforts dans les coins de l'habitacle et le long des profils de seuils intérieurs. Des plaques en acier de 5 mm ont été soudées sous le tube de torsion et sous la partie arrière du tunnel. Nous avons posé les plaques sur les bords extérieurs du tunnel, coupé pour s'adapter aux montures de la barre de torsion. De nouveaux supports de barre antiroulis arrière ont été soudés, et les points de levage renforcés avec des sections carrés. Nous avons remplacé les tours d'amortisseurs arrière par celles d'une voiture plus récente, pour autoriser de plus grands amortisseurs, si jamais j'en ressens le besoin. Les tours ont été fixées avec des tôles acier 3 mm. Sous le capot avant, nous avons remplacé le panneau d'habitacle et ajouté un nouveau réservoir de carburant avec un kit de remplissage central de TRE. Puisque nous utilisons la suspension et les freins de la Carrera, Axiom a enlevé le servo et le renforcement vertical qui équipent les modèles plus récents, et a soudé l'ensemble à la T. Nous avons également mis les barres

anti-rapprochement avant de style ST de chez TRE. Les boîtiers de batterie ont été enlevés et soudés, et deux radiateurs d'huile de Carrera ont été installés à leur place, avec des durites d'essence tressées qui passent dans les bas de caisse. Nous avons également renforcé les montes de la barre antiroulis.

La trappe à huile latérale est du pur ST, donc un réservoir d'huile de 1972 a été acheté et agrandi, comme sur les voitures originales. Ma taille signifie que l'arceau TRE que j'utilise a dû être monté dans la zone des sièges arrière. Comme j'utilise les ceintures de sécurité à enrouleur fixés plus haut sur la caisse, nous avons dû couper les enrouleurs de ceinture de la Carrera et repositionner le tout à plusieurs reprises avant de souder.

Ma taille a causé plus d'inquiétude quand il s'est agi de m'asseoir. Des sièges d'époque d'usine auraient signifié que je ne pouvais pas poser mon grand gabarit. La solution a été de monter les sièges sur le sol, pour donner autant d'espace libre que possible. Le plancher d'origine n'étant pas

« La tâche la plus dure était de faire les ailes de ST, mais notre persévérance a payé »

assez fort, on a doublé la paroi à l'aide de sections de plancher arrière de la Carrera, puis on a ajouté les rails de siège et des renforts supplémentaires.

Les coins du compartiment moteur ont été aussi renforcés. Axiom a soudé une plaque pour couvrir l'emplacement original du réservoir d'huile et bouché tous les trous qui n'étaient plus nécessaires. TRE a usiné la console de filtre à huile pour mettre le thermostat en haut, et placé la console de filtre à l'intérieur de l'aile.

La tâche la plus importante a été les ailes de ST. Dave avait prévu de les former à la main, mais, en fin de compte, il a été entièrement surbooké pendant des mois. Il a fallu trouver une solution de rechange, puis une autre alternative, car ce ne sont pas des pièces faciles à reproduire correctement. L'idée de modifier des ailes de Turbo n'a pas vraiment séduit, non plus. En fin de compte, notre persévérance a payé et nous avons obtenu nos ailes faites à la main, et elles sont parfaites.

Axiom a complètement protégé la coque avant de commencer à peindre. Un convertisseur de rouille à viscosité élevée a été injecté dans toutes les sections de la caisse qui ne pouvaient être atteintes par la main, puis une couche de protection Würth a été appliquée. La partie inférieure de la coque a été protégée par du blackson Würth anti-gravillons. Une fois le travail de tôlerie terminé, il était temps de remettre la voiture sur ses roues. Avec les roues et les pneus montés dans une



Les grilles noires simples sont fonctionnelles et conviennent parfaitement à l'aspect général de la voiture.



Le moteur de 3.4 litres (à gauche) est basé sur un bloc de Carrera 3.2, avec diverses modifications, incluant des corps de papillons PMO. Les jantes American Racing de 15 pouces (ci-dessous) sont en fait des répliques, mais sont aussi belles et plus solides que les originales en magnésium.





« Dans les rues de Monterey, la cohésion mécanique de la voiture est immédiatement évidente »

hauteur de caisse approximative, Axiom a positionné les extensions d'ailes, décidé où elles iraient et les gars les ont soudées. Une fois cela fait, ils ont modifié les pare-chocs en fibre de verre pour les adapter. Nous étions enfin prêts pour la peinture.

Pendant la construction, nous savions que la Californie envisageait de nouvelles lois rendant certains composés de peinture illégaux. Nous avons contourné le problème en achetant la couleur dès le début du projet, avant que la loi ne tombe. Quand j'ai vu la caisse en appât, j'ai su que nous avions fait le bon choix. Rudy et ses hommes se sont mis au travail, et la peinture a commencé en avril 2009. Une fois terminée, la ST est retournée chez TRE pour commencer le processus de remontage. Le moteur et la boîte étaient en tête de liste.

Nous avons discuté d'un éventail d'options de moteur, pour finalement tomber d'accord sur un 3.4 litres, avec l'admission et l'allumage gérés par carte. En utilisant le moteur de Carrera 3.2 comme d'une base, nous avons construit le 3.4 avec un kit cylindre et pistons Mahle de 98mm, une compression de 10.5:1 et

deux bougies par cylindre. Nous avons envisagé un moteur 2.5 à course courte, mais le couple supplémentaire de la longue course 3.4, avec une boîte courte donnerait un sacré punch et sans stress mécanique.

Derrière le volant moteur de la ST Fraise, le 3.4 est du beau travail. Des corps de papillon PMO remplissent le moteur de carburant et d'air. Des arbres à cames DC40 contrôlent l'entrée et la sortie du mélange gazeux, et une paire d'échangeurs de chaleur de 993 éjectent, dans un silencieux Dansk modifié, les gaz d'échappement qui sortent par une double sortie. Une pompe à huile de GT3 maintient le tout correctement lubrifié. »

À bord de la ST, nous partons pour le front de mer de Monterey. Nous sommes en ville pour la réunion du R Gruppe, et la Fraise ST est l'une des stars. Même si Alex est venu de Los Angeles pour la première sortie de la Porsche, cette dernière n'a pas encore été officiellement remise à son propriétaire. Malgré quelques détails encore à régler, Dave est, à juste titre, fier de son travail. La voiture se conduit comme dans un rêve. Le poids supplémentaire des renforts est minime, mais la rigidité du châssis est évidente. Il n'y a aucun craquements sur les chaussées difficiles. La voiture a été construite pour les routes du Nouveau-Mexique, d'où le sabot de style Waldegard à l'avant. « Nous aurions pu la faire moins visible, explique Alex, mais ce serait aussi la rendre moins fonctionnelle. Je m'attends à apprécier sa présence dans l'avenir. »

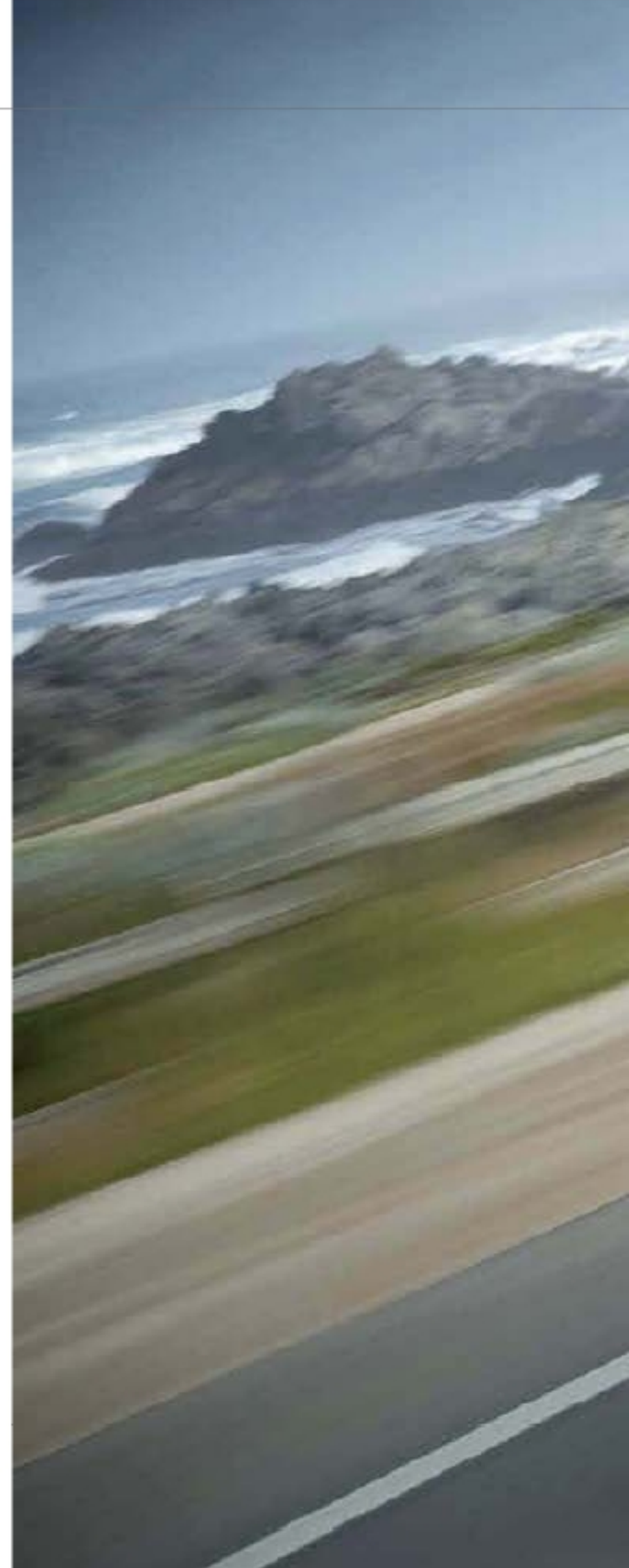
La réponse du châssis de la ST est excellente et offre une conduite rigide mais sensible. Cela commence avec les

pneus, de superbes Michelin TB15 18/60 et 23/62, qui enveloppent des répliques de jantes American Racing Torq Thrust D de 8 et 9,5 x 15. Alex explique : « Nous avons envisagé d'acheter des originales, mais comme elles sont anciennes et en magnésium, elles seraient à risque en conduite sportive sur les routes difficiles. Nous avons choisi des versions US en aluminium, avec des rayons peints et des jantes solides, construites à nos exigences. »

La suspension est un mélange de composants éprouvés qui résisteront aux graves abus. Nous avons des socles de barres anti-roulis WEVO, des barres Weltmeister anti-roulis avec des barres de torsion arrière de 27mm et de 21mm à l'avant, les bras de fusées surélevés à l'avant avec des amortisseurs Bilstein aux quatre coins, des rotules Elephant Racing en polybronze avec des montes de ressort Sway a Way, et, enfin, des tirants de Turbo avec des joints sphériques. »

Dans l'habitacle luxueux, le conducteur est connecté à la route grâce aux pneus

Le réservoir de carburant central (ci-dessus) domine le compartiment à bagages, tandis qu'une galette de secours s'assure que la 911 demeure d'un usage pratique au quotidien.





qui communiquent les sensations. Les répliques TRE de sièges Scheel sont associées à un levier de vitesses WEVO pour le style et l'efficacité.

Un ciel de toit en Alcantara surplombe le tableau de bord, les panneaux de porte sont recouverts d'Alcantara. Ce qui ressemble à des lève-vitres manuels sont des commutateurs – les fenêtres sont électriques. Le détecteur de radar V1 Valentine est une paire d'yeux supplémentaire pour la route. Un connecteur iPod caché alimente un amplificateur et une paire de haut-parleurs Boston Acoustic, cachés derrière le revêtement Perlton. Cette voiture est faite pour les longs trajets routiers.

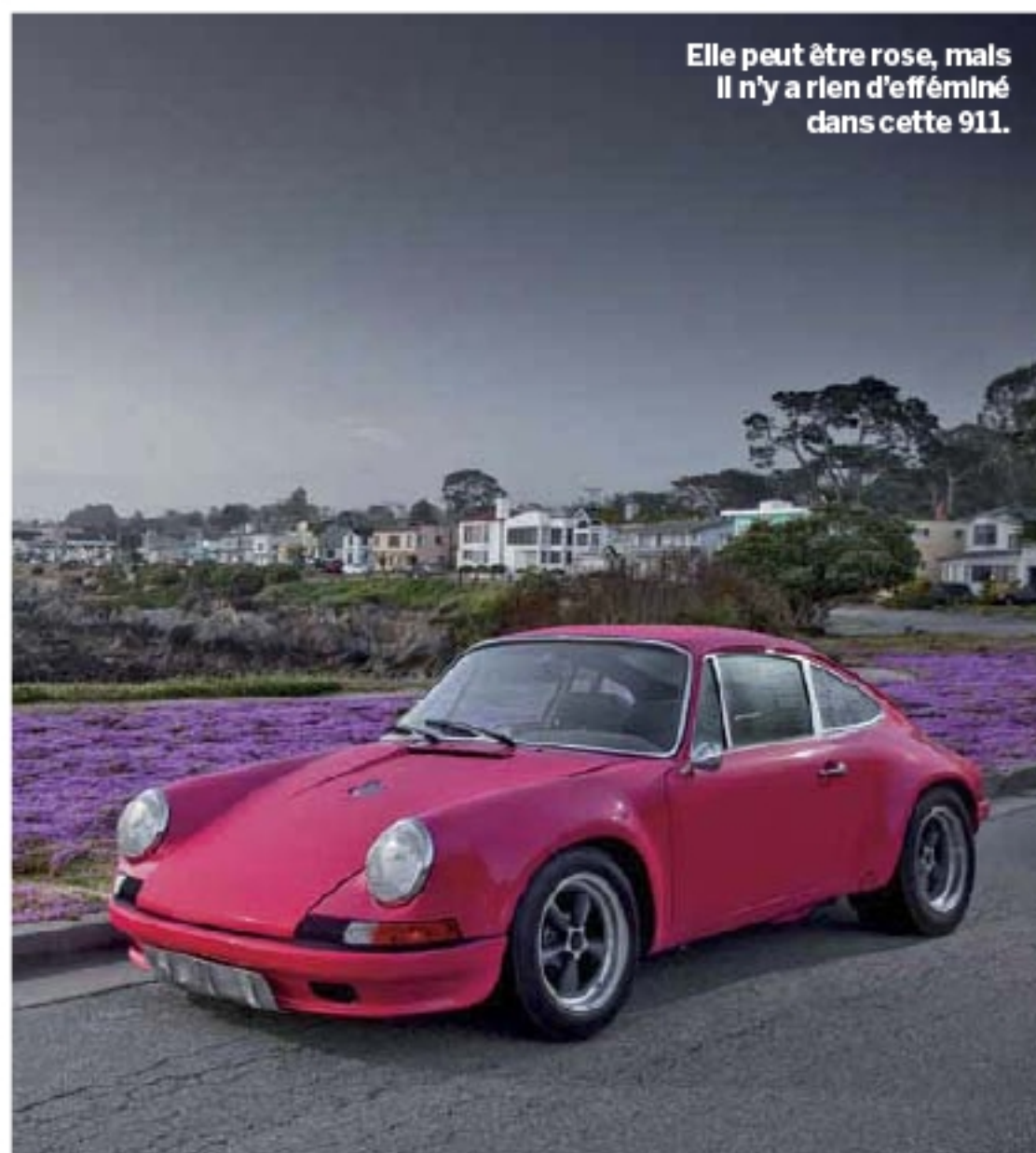
Le Perlton recouvre le sol et le boîtier de rangement à l'arrière. Derrière la façade grise du boîtier se trouve la gestion ECU Haltech Platinum qui contrôle la carburation et l'allumage, solidement fixée sur un tapis isolé. Un port pour ordinateur portable est monté ici, ce qui rend les modifs de cartographie moteur

plus agréable à faire. Le câblage de l'ECU traverse le pare-feu et se termine par des connecteurs Porsche.

L'esthétique est sobre. Un rétroviseur Talbot orne la portière du conducteur. Les chromes des phares, des garnitures de fenêtre et des jantes sont mis en sourdine par le bouchon d'aluminium satiné du réservoir et par les événements et la grille de capot moteur peints en époxy noir. Toute niaiserie associée à la couleur rose est rapidement balayée par le sabot avant qui envoie un message double : « *Ne me prenez pas au sérieux – prenez-moi très au sérieux* ».

Si jamais vous rencontrez jamais Alex Motola, il ne vous parlera pas de son intelligence (trois diplômes honoraires et un MBA), ou de sa réussite. Tout ce que vous entendrez c'est l'amour que lui et sa famille portent à leur Porsche Fraise. Contrairement à la teinte choisie pour recouvrir sa 911, Alex maîtrise l'art de la litote. Ne vous méprenez pas, les vrais hommes portent aussi du rose. ■

Elle peut être rose, mais
il n'y a rien d'efféminé
dans cette 911.





Silver



Bullet

La 1968 d'inspiration R de Magnus Walker



La manière avec laquelle Magnus Walker a découvert cette voiture particulière semblera familière – il était assis devant son ordinateur, regardant des choses dont il n'avait pas vraiment besoin quand il a trouvé que cette 911 avait l'air d'une très bonne affaire...

Par Maurice van den Tillaard / Dutchman-Photos.com



Magnus a découvert ce modèle particulier à Hawaii sur Craigslist.

Un exemplaire de 1968 que vous voyez ici était à vendre sur Craigslist.com à Hawaii en juin 2008. C'était une voiture à empattement court, avec un moteur 2.2T plus récent et encore en assez bon état. En me montrant les photos qu'il a obtenues du propriétaire, Magnus m'a dit que la voiture avait encore la caisse étroite d'origine, mais se tenait sur des roues Fuchs Deep Six, avec une «queue de canard» de RS et un pare-chocs avant de S. Magnus avait déjà acheté des voitures en dehors de l'état de Californie, mais c'était la première qu'il achetait à Hawaii. Le vendeur semblait avoir du mal à s'en débarrasser – sans doute parce qu'elle était au milieu de l'océan Pacifique, où les risques de rouille sont élevés, sans parler du dessous de caisse qui ressemblait à un horrible patchwork.

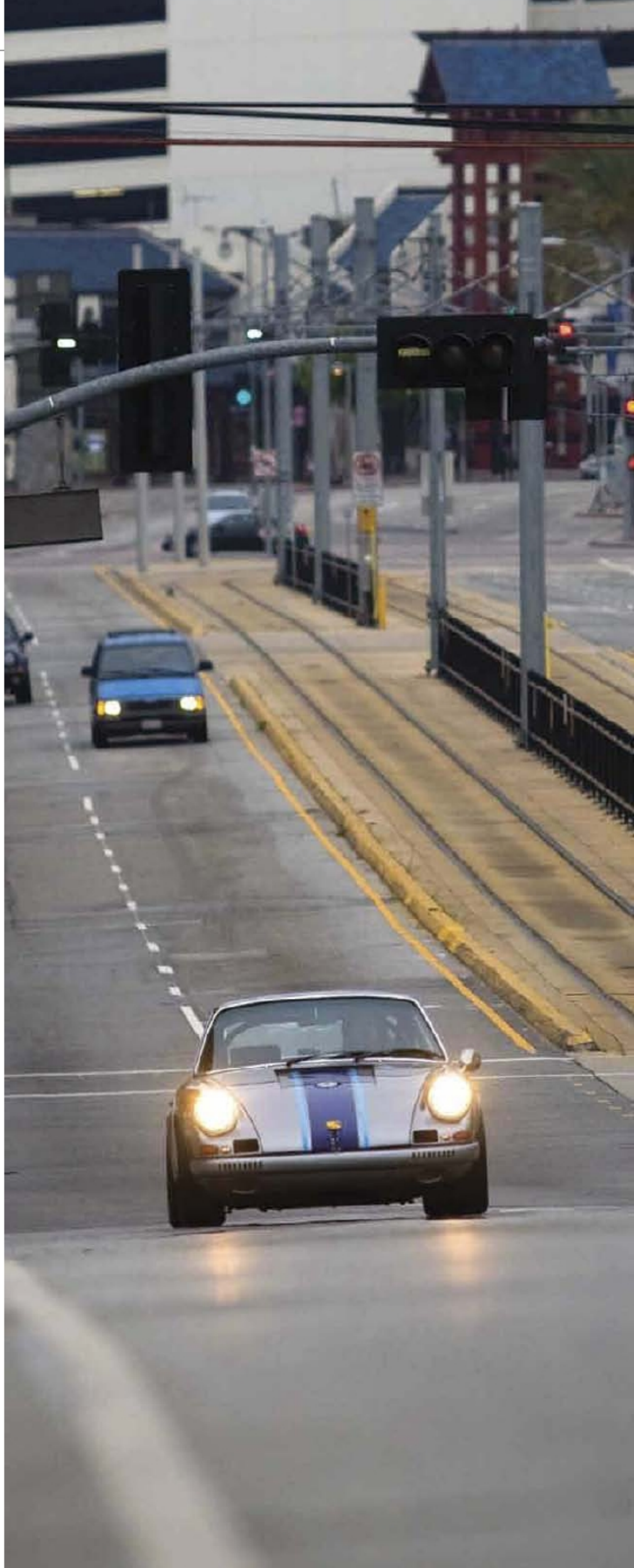
Le résident californien n'a pas été intimidé et, avec foi, a décidé d'acheter la voiture. Ayant trouvé un accord avec le vendeur, dès que l'argent a été transféré, Magnus a fait expédier la voiture par Matson Cargo. Elle est arrivée au port de Long Beach un mois plus tard, et peu de temps après, sa femme Karen et lui sont allés la chercher.

«Comme avec la plupart des nouveaux achats, il y a toujours une histoire, explique Magnus. Bien sûr, les premiers miles sont à faire avec précaution. Vous n'avez jamais conduit la voiture, vous ne savez pas ce qu'elle va faire et comment elle va réagir à certains mouvements et à la vitesse et ainsi de suite.» Au bout de 20 minutes, il était sur le point de le découvrir. «Après dix miles sur l'autoroute 710, la confiance avait augmenté, j'ai planté mon pied au plancher, juste pour voir ce que ferait cette 911 avec son moteur 2.2T... Malheureusement, la pédale de gaz n'est pas remontée après que j'ai relevé mon pied. L'accélérateur était coincé au beau milieu de la 710.»

Il a réussi à se glisser sur l'accotement sans toucher quoi que ce soit, et son épouse s'est arrêtée derrière lui. Quand il avait appuyé sur la pédale, la tige d'accélérateur s'était coincée. Magnus a éteint le moteur, les deux époux se sont retrouvés debout sur le bord de l'autoroute sans aucun outil, parce qu'il n'avait pas vraiment été prévu que la voiture lâcherait. En manipulant, il a décoincé la tige d'accélérateur. Le câble d'accélérateur était toujours relié à la pédale, mais était un peu lâche. Il pouvait rouler, cependant, et Magnus est reparti doucement vers son entrepôt dans le centre du Los Angeles Arts District.

Après avoir couru avec les membres du Porsche Owners Club de 2002 à 2008, Magnus a préféré investir son argent dans l'acquisition de 911 en châssis courts (SWB). Son objectif initial était de posséder une 911 de chaque année de 1964 à 1973, aussi il a commencé à s'occuper des premières années. Magnus a eu envie de construire une voiture d'inspiration R basée sur un modèle de 1968. Il s'explique : «Même si tout le monde dit que la R est une 1967, seuls les quatre prototypes ont été construits sur des châssis de 1967. Les 20 voitures de production portaient toutes des n° de châssis de 1968 ('118') avec des détails de 1968».

La voiture avait sérieusement besoin de nouveaux planchers, et Magnus savait que le moteur 911T ne serait pas la mécanique définitive.



911 1968 R-INSPIRATION

MOTEUR : Flat-6 course courte de 2.5 litres construit avec un bloc de 1966 en aluminium de 2.0 litres avec gicleurs d'huile sous les pistons, vilebrequin équilibré, ajouré et poli de 66mm, pistons 9.5-1 JE de 90mm et cylindres Mahle, arbres à cames S modifiés, carbus 40id Weber, nouveaux paliers principaux rainurés, boulonnage Supertec, pompe à huile en alu débit max (pompe Turbo), nouvelles chaînes et rampes de distribution, et tendeurs de chaîne et galets Turbo, nouvelles soupapes, culasses resurfacées, distributeur Bosch, ventilateur et boîtier sablé et équilibré, échangeurs de chaleur SSI avec silencieux MKR, radiateur d'huile avant de Carrera 1986, conduites d'huile Elephant Racing externe à ailettes de 1972, réservoir d'huile de 1972 et thermostat mis à niveau.

TRANSMISSION : supports de moteur WEVO, boîte 901 à cinq vitesses avec différentiel à glissement limité GT.

CHÂSSIS : jantes Fuchs 15x7 pouces chaussées de pneus Yokohama Advan Sport 225/50/15. Amortisseurs Bilstein en 22 - et 28 mm, paliers de ressorts réglables Sway-A-Way, barres antiroulis Weltmeister réglables de 19mm, silentblochs polybronze Elephant, biellette de carrossage TRE de RSR, traverse de triangle alu de SC, entretoises et bras de suspension de SC, équilibrés, abaissés et alignés. Etriers M reconditionnés et nouveaux disques ventilés sur les 4 roues.

Avec son mécanicien Phil Slate, il a commencé à la dépouiller, ce qui était probablement le déclencheur du style de restauration qu'a adopté Magnus désormais sur toutes ses voitures. Si vous voyez de la rouille, vous risquez d'en trouver beaucoup plus, et bien sûr, en creusant plus profondément dans la 1968, Magnus a découvert qu'il devait également changer les bas de caisse et le panneau intérieur du coffre avant. L'étape suivante a consisté à la convertir en une R, en utilisant un ensemble d'extensions d'ailes en fibre de verre pour l'avant et après avoir coupé partiellement les ailes arrière, il leur a greffé des extensions en acier pour modèles à empattement long de 1969 à 1973. En procédant de cette façon, il pouvait mieux se rapprocher du look plus agressif de la R. Ça a également permis à Magnus d'y passer une jante de sept pouces de large. Magnus ne cherchait pas à créer un clone de R. Il a construit sa propre interprétation d'une R, avec la liberté de faire exactement ce qu'il voulait. Il a fallu quelques mois pour obtenir une belle carrosserie, principalement parce que c'était la première voiture que Magnus remontait à partir de zéro. Il l'a récupérée de l'atelier de carrosserie en 2009. Peinte en Argent GT, elle était super.

Au départ, la voiture avait un aspect très cru, il n'y avait pas de tapis ou d'insonorisation, et l'intérieur peint en noir mat était simplement équipé d'une paire de sièges sport Nürburgring usés et d'un volant Jacky Stewart. Au bout d'environ un an, la première partie du projet était terminée. Assise sur des jantes peintes Fuchs de sept pouces et chaussées de slicks Hoosier en 225/50 pris sur une voiture de course de 1971, le style de la voiture était exactement comme Magnus l'avait envisagé. Mais il n'était pas encore satisfait. La 911 avait de l'allure mais pas de muscles. De toutes façons, avec un historique personnel de course sur circuit et une passion pour la conduite en canyon, cette voiture n'allait pas le faire avec son moteur de 2.2T. Elle avait l'air cool mais avait besoin de quelques travaux pour la transformer en ce que Magnus appelle «un pied-plat», une voiture qui renforce la confiance et vous permet de faire des mouvements de samouraï avec elle.

Aussi, en 2011, après avoir construit sa ST/R 1972 rouge, la 911 qui a fait connaître Magnus, il a décidé de se tourner de nouveau vers la 1968. Il a essayé un ensemble de roues American Racing Torq Thrust D, qui malheureusement n'allaient pas bien, de sorte qu'il était de retour à la case départ avec une autre série de Fuchs 7x15 pouces usagées. Et si sa tentative sur les roues n'a pas abouti, elle a provoqué un effet boule de neige en déclenchant un plan visant à changer le moteur et reconstruire complètement la suspension et la transmission. La mise à niveau du châssis a commencé par de nouveaux amortisseurs Bilstein sport, des barres de torsion de 22 - et 28mm et des paliers de ressorts réglables Sway-A-Way, des barres antiroulis Weltmeister réglables de 19mm, des silent-blocs polybronze Elephant, une biellette de carrossage TRE de RSR, une traverse de triangle alu de SC, des entretoises et des bras de suspension de SC. Des

« Son but
était d'abord d'avoir
une 911 de
chaque année
de 1964 à 1973 »



Les Fuchs ont toujours fière allure sur la calse d'une 911 classique.



Tout est dans les détails
avec cette voiture,
mais elle se conduit
également très bien.

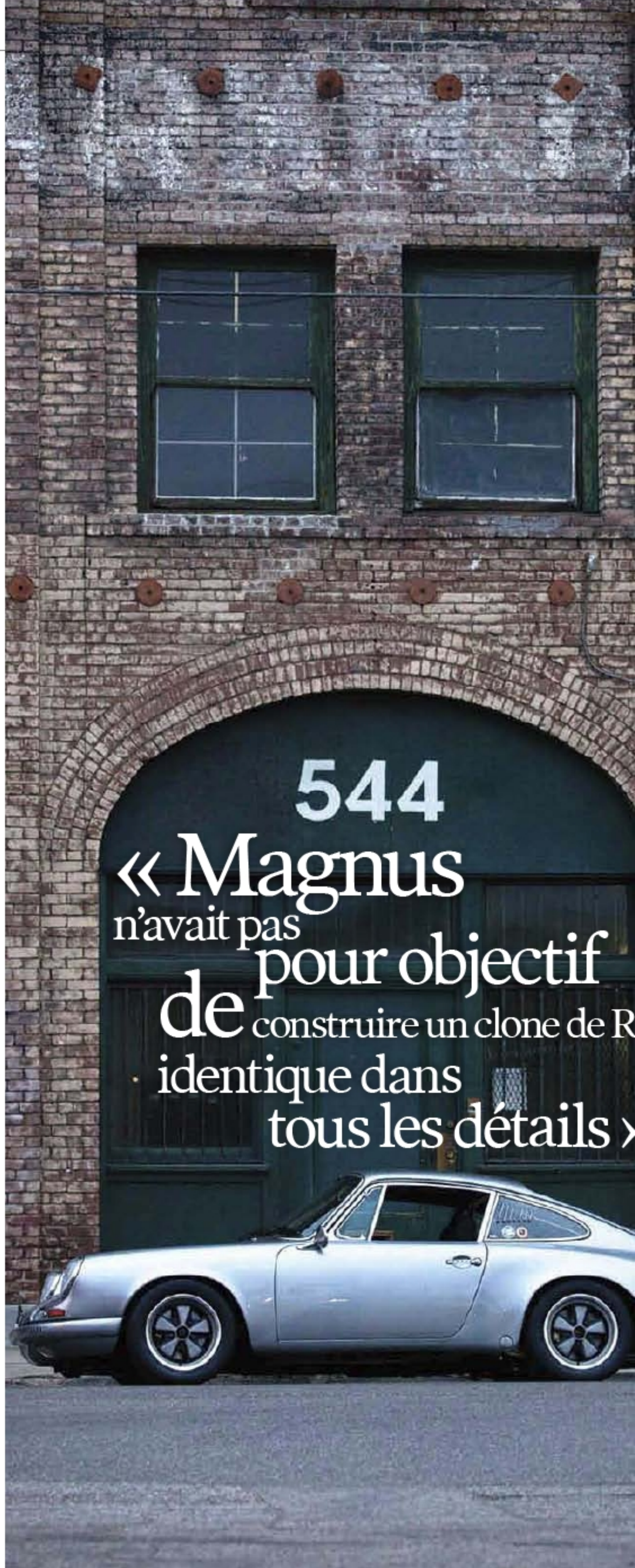
freins surpuissants avec des disques ventilés tout autour ont ficelé le paquet. Après l'alignement et l'équilibrage, la voiture a finalement été comme Magnus la voulait.

Henry Schmidt de Supertec a construit un moteur 2.5 litres à course courte à partir d'un bloc de 2.0 litres en alu de 1966 que Magnus a fourni. La boîte de vitesses 901 d'origine a également été revue et corrigée et montée avec des supports WEVO. Un différentiel à glissement limité a été installé et combiné avec les pignons d'origine, pour que Magnus puisse utiliser plus efficacement la puissance. Le processus de remontage de l'ensemble de la voiture pouvait alors commencer.

Les feux arrière sont une chose qui a toujours taquiné Magnus. Sur la 1972, il a monté des feux arrière intégrés de R et a estimé qu'ils iraient aussi sur la 1968, car ils étaient en train de devenir sa marque de fabrique, un peu comme les persiennes de capot moteur. Bien sûr, c'est quelque chose qu'il faut faire normalement avant de peindre la voiture, mais comme elle avait été peu utilisée au cours des trois dernières années et qu'il n'y avait que quelques mouchetages mineurs sur le pare-chocs avant et des griffures de gravillons derrière les portières, cela paraissait un exercice inutile. S'attendant à ce que la tâche soit de l'ordre du défi, même avec l'aide de son carrossier Frank Turner, ça s'est avéré être plus difficile qu'il ne l'avait d'abord imaginé.

Sur les premières voitures à châssis court, les boîtiers de feux sont fermés à l'arrière. La lentille est vissée par devant, mais si vous «frenchez» les boîtiers dans la caisse, comment voulez-vous changer une ampoule quand vous ne pouvez pas retirer la lentille ? Le boîtier a dû être découpé par derrière et remplacé par un modèle de châssis long. Magnus a réalisé qu'après avoir fait cette modification, les deux panneaux de custode arrière droite et gauche devaient être repeints – une tâche difficile, parce que la peinture argent métallique est difficile à retoucher sans que cela se voie. Il n'y avait qu'une seule solution : Magnus a dû repeindre toute la voiture, et pour la troisième fois, elle a été entièrement démontée à nouveau – à cause de cet obsessionnel-compulsif détail de feux arrière de R.

Elle était maintenant aussi parfaite qu'elle pouvait l'être, et dans les deux mois qui ont suivi, elle a fait environ 1 600 kilomètres de rodage. Depuis son acquisition en juin 2008, cette voiture est devenue une machine superbe à la conduite exceptionnelle. Avec 908 kilos pour environ 220 cv, c'est le genre idéal de «week-end canyon hot rod» (coureuse de canyon de week-end) ; trop belle pour être une voiture de piste, peut-être, mais parfaitement construite avec le Street Racing en tête. Elle va exactement là où vous voulez qu'elle aille, et suit de longues courbes rapides à environ 200 km/h. C'est la voiture que Magnus avait envisagée, et finalement terminée. Elle a récemment été vendue à un acheteur en Grande-Bretagne, aussi ne soyez pas surpris si votre rétroviseur est soudainement rempli par la «Balle d'argent» de Magnus. ●



544
« Magnus
n'avait pas
pour objectif
de construire un clone de R
identique dans
tous les détails »



Un moteur course de 2.5 litres à course courte basé sur un bloc alu 2.0 litres de 1966.



Il a fallu quatre ans à Magnus pour terminer ce projet de R.

Un DGL a été combiné avec une boîte de vitesses 901 aux rapports d'origine, délivrant la puissance de manière très efficace.

CLASSIC PORSCHE

03

RACING CARS

Carrera 2.8 RSR

La Carrera 2.8 RSR est probablement la plus importante 911 de course de tous les temps, et elle a engendré une routière légendaire, la Carrera 2.7RS.

Par Adam Towler

COUP D'ŒIL

Carrière :
1973

Plus grands succès :
Vainqueur de la Targa Florio 1973, quatrième au Mans 1973, Championne Européenne

La plus célèbre pour :
Avoir engendré la 2.7RS Carrera

Moteur :
2.8 et 3.0 litres flat-six

Puissance :
308-330 cv

Poids :
890-940kg

Les ailes bombées de la RSR sont évidentes vues du dessus.



Dans ce numéro, nous allons parler de ce qui est sans doute la plus importante 911 de course de tous les temps. Sous sa forme homologuée pour la route et en formule compétition, elle a captivé les amateurs de Porsche depuis des décennies, et ses succès en course ont forgé sa réputation à la dure. Elle a même marqué des points dans une manche du Championnat du Monde des voitures de sport, et a introduit l'idée que la 911 pourrait être LA voiture de course. Le mot « Légende » est un mot galvaudé de nos jours, mais dans ce cas, il est vraiment approprié.

Et pourtant, la Carrera 2.7RS, et sa version de course la 2.8 RSR, sont nées pendant une période difficile pour l'entreprise. En 1972, Porsche fait face à un certain nombre de problèmes. Déchirée intérieurement par des querelles familiales, la

société a un nouveau patron, Ernst Fuhrmann. La 911 était désormais vieillissante, mais il n'y avait pas d'argent pour la remplacer, les activités de course incroyablement coûteuses des dernières années, la récession mondiale et les problèmes avec les contrats d'ingénierie, tout cela impliquait un avenir sombre pour les comptes de la société. Ainsi, la 911 devait continuer, et Fuhrmann a décrété que, en dehors de la 917/10 Can-Am et des activités de la 917/30, tout programme de course devait être basé sur les voitures de production.

Comme nous l'avons vu dans le dernier épisode, alléger et gonfler la puissance de la 2.4S pour en faire des modèles ST avaient créé des gagnantes de classe efficaces, mais pour emmener la Porsche 911 à un niveau supérieur, un moteur plus gros devait être nécessaire (dans la catégorie 2500-3000cc), avec une

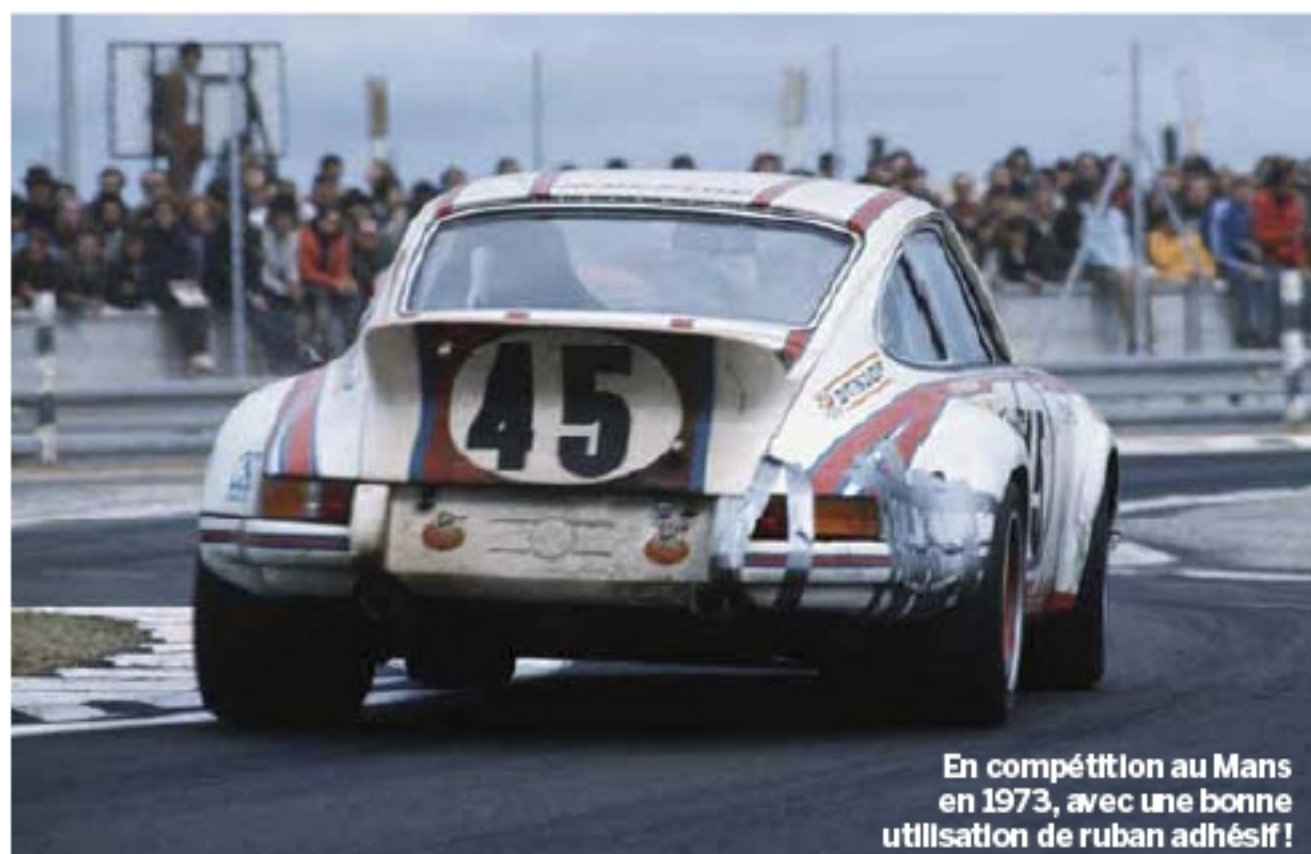
meilleure aérodynamique et un train de pneus plus large, d'autant que la Ferrari Daytona et la De Tomaso Pantera allaient être des adversaires redoutables en Groupe 4.

La réponse de Porsche a été l'immortelle 2.7 Carrera RS. En son cœur réside un plus gros moteur, obtenu en augmentant l'alésage sur le moteur de 2.4 litres, passant de 84mm à 90mm pour une cylindrée de 2687cc et 210 ch. Se contenter d'augmenter l'alésage n'aurait pas été possible, de sorte qu'un traitement de surface ultra-mince en Nikasil a été emprunté au moteur 12 cylindres de la 917, pour conserver la rigidité du bloc et réduire les frottements du piston. Les ailes arrière ont été élargies de 50 mm pour passer plus de caoutchouc et le poids a été réduit par tous les moyens possibles, y compris l'utilisation de verre plus mince. La RS devait être construite en ➔





Avec leur fameuse livrée Martini, ces 2.8 RSR ont couru aux 1000 km du Nürburgring en 1973.



En compétition au Mans en 1973, avec une bonne utilisation de ruban adhésif !

quatre versions principales, la RSH pour « homologation » (seulement 17 voitures ont été faites au poids très faible de 960 kg), la RS « Sport » ou « Légère » à 975 kg (ces voitures avaient les pare-chocs et le capot moteur en fibre de verre, ainsi qu'un habitacle dépouillé), la RS Touring à 1075 kg (avec l'aménagement intérieur de la « S » et sans les pare-chocs allégés) et enfin la version « M491 », la RSR qui, généralement, pesait environ 940 kg en poids course. Pour ce modèle de compétition, l'alésage a été porté par un autre 2mm à 92mm,

obtenant la capacité de 2808cc, tandis que les tailles des sièges et des soupapes ont été agrandies et que les arbres à cames ont été posés sur quatre paliers pour réduire les vibrations. Le résultat a été un moteur de course à deux soupapes, avec double bougies, qui produit une impressionnante puissance de 308 cv. La carrosserie a été élargie davantage que sur la RS – de 5 cm – permettant l'utilisation à l'avant de jantes de 9 pouces et à l'arrière de 12 pouces, des freins de type 917 ont été montés ainsi qu'un réservoir de carburant de

03

SPÉCIFICATIONS Carrera 2.8 RSR

MOTEUR

Flat-six refroidi par air
Cylindrée : 2.8 et 3.0 litres
Puissance maximale :
308-330 cv
Couple max :
Jusqu'à 315 N.m

TRANSMISSION

Manuelle à cinq vitesses

SUSPENSIONS

Avant : indépendante avec combinés MacPherson à ressorts et barre de torsion, barre antirouls
Arrière : triangle avec amortisseurs télescopiques et barre de torsion transversale, barre antirouls

FREINS

Avant : disques ventilés
AR : disques ventilés

DIMENSIONS

Longueur : 4163 mm
Largeur : 1610 mm
Poids : 890-940 kg
(prototype Groupe 4)

110 litres et une prise d'air avant plus grande pour aller avec l'emblématique aileron arrière en « queue de canard » de la RS.

À l'origine, Porsche avait prévu de produire seulement 500 exemplaires de RS pour la qualifier en Groupe 4 GT. Au département marketing Porsche, on craignait que ce soit une tâche ardue de les vendre, mais comme tous les passionnés de Porsche le savent, la voiture a été un succès instantané – les 500 RS ont été vendues avant même sa présentation au Salon de Paris et les 1.580 construites au total qualifiaient également la voiture pour les courses en Groupe 3 Production GT.

Ce qui a rendu la saison 1973 inhabituelle a été la participation de deux RSR d'usine à chaque manche du Championnat du Monde aux couleurs Martini Racing. Porsche avait construit et vendu un total impressionnant de 55 RSR aux clients durant la mort-saison, mais l'usine prendrait part aux compétitions. Pour commencer l'année – et avant même que la voiture soit homologuée en Groupe 4 – Porsche a livré deux RSR aux équipes de course américaines Brumos et Penske pour les 24 heures de Daytona. Face à une concurrence de prototypes, le succès RSR n'était même pas envisagé (ce qui

Une RSR de 1973 au Championnat d'Europe au Nürburgring.



« La carrosserie a été élargie davantage que sur la RS »



03



L'intérieur de la RSR n'était pas si éloigné de celui de la voiture de route.



Une 2,8 RSR en vrac à Hockenheim.

devait être bizarre pour Porsche, après tous les récents succès), mais tous les prototypes ont connu la casse et la voiture Brumos de Hurley Haywood et Peter Gregg a foncé comme un train et remporté la victoire. Elle a répété cet exploit à l'édition suivante, les 12 Heures de Sebring. Pour une voiture issue de la production, ce fut un accomplissement énorme.

C'est à Monza pour la deuxième manche du Championnat du Monde que les événements prirent une tournure inattendue - et, ce faisant, changeant probablement pour toujours

le cours du développement de la 911 : après avoir rencontré des problèmes avec les commissaires sur un détail de suspension, Norbert Singer décida de retirer ses voitures du groupe 4 et les faire tourner comme des « prototypes » en Groupe 5, où les modifications étaient relativement moins contrôlées. Bien sûr, cela signifierait rouler au milieu des légères voitures de course à 12 cylindres de Ferrari et Matra, contre lesquelles la Porsche n'avait aucune chance. Ou peut-être ? Tout d'abord, la RSR se révéla être très solide à une époque où les voitures de course

avaient tendance à être des bêtes fragiles. Et avec les coudées franches en Groupe 5, Singer a commencé à faire de la RSR une machine beaucoup plus pointue. Les premiers tests ont montré que la « queue de canard » était encore insuffisante à grande vitesse aussi une aile en pleine largeur surnommée la « Marie Stuart » a été montée, et du poids a été enlevé avec l'utilisation de portes, de capots et de fenêtres en plastique. Tandis que la saison avançait, d'autres améliorations ont inclus des jantes magnésium en 10,5 pouces et 14 pouces sur des



Une paire de voitures sponsorisées par Garrard à Daytona.





A Hockenheim en 1973 (ci-dessus) et à la Targa Florio (en haut à droite) la même année.



moyeux en titane à écrou central, des prises d'air avant plus larges et un aileron arrière révisé et une évolution de la suspension. Des ressorts à taux variable en titane ont rendu les barres de torsion redondantes. Martini a engagé une seconde RSR en Groupe 4 en parallèle du prototype en Groupe 5, mais la majorité de ces développements est devenue accessible pour les clients au fur et à mesure que la saison se déroulait.

À Spa, l'usine a introduit le moteur de 3.0 litres. Il avait fallu un certain temps pour arriver à cette capacité parce qu'aléser à 95mm (nécessaire pour monter le moteur à 2994cc) signifiait que le métal qui sépare les

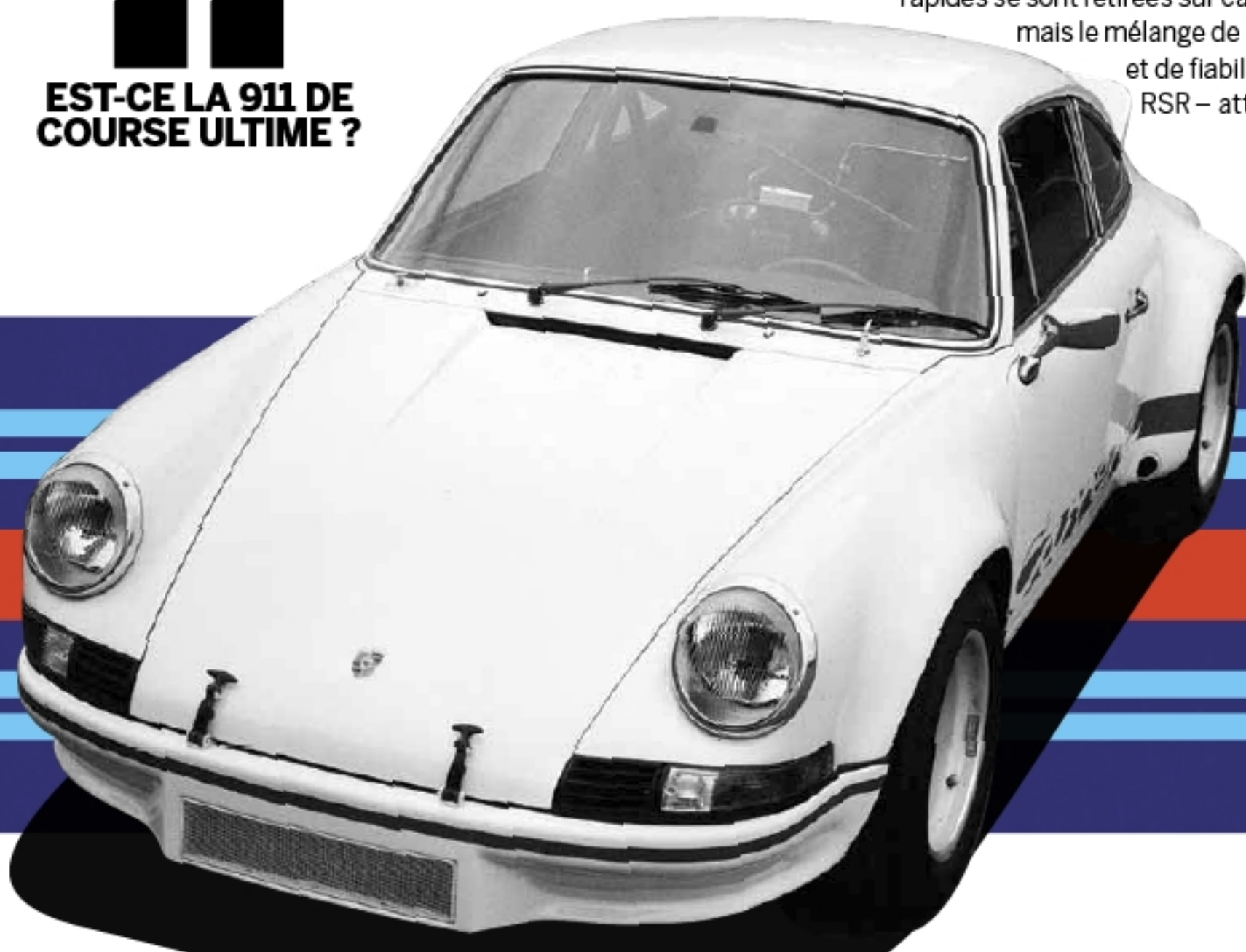
cylindres est trop mince et tend à se fissurer. Donc, Porsche est retourné à l'aluminium pour le bloc, qui, bien que plus lourd que le magnésium utilisé depuis 1968, était plus rigide. En conjonction avec une nouvelle culasse à deux bougies, ce moteur produisait 315 cv, atteignant 330 cv et 315 N.m de couple lorsque des admissions à guillotine ont été adoptées. Ce fut donc là le moteur de RSR définitif qui allait durer plusieurs saisons. Gijs van Lennep et Herbie Fuller ont emmené le prototype RSR à la cinquième place à Spa, puis ont remporté un triomphe mémorable dans l'épuisante Targa Florio avec l'équipe des trois voitures Martini. Certes, les Ferrari et Alfa plus rapides se sont retirées sur casse,

mais le mélange de rythme et de fiabilité de la RSR – attributs-

clé de la 911 depuis toujours – a été imbattable. Il s'en est suivi une cinquième place au 'Ring, puis une étonnante quatrième place pour Muller et van Lennep dans les 24 heures du Mans ayant poussé la voiture à deux doigts de la casse, du début à la fin. Les RSR d'équipes privées en Groupe 4 ont suivi les voitures d'usines en ramassant tout en classe GT au long de l'année, et la RSR s'est immédiatement mise en tête de dominer le championnat d'Europe GT pour conclure en beauté.

Est-ce la 911 de course ultime? Pas en performance, mais probablement en importance. Si Porsche l'avait prise plus au sérieux, elle aurait même pu être une actrice majeure en rallye. Dans le prochain épisode, nous allons voir comment elle s'est métamorphosée en 3.0 RSR, et est devenue la voiture compétition-client ultime du milieu des années 1970. ●

“
**EST-CE LA 911 DE
COURSE ULTIME ?**



03

Peut-on considérer les Porsche comme des œuvres d'art ?

Voici deux ans, je déclarai plein d'enthousiasme, à un membre de ma famille, que « *Porsche, c'est de l'art* ». La réponse, sans l'ombre d'une hésitation, fusa : une moue dubitative nourrie par les clichés véhiculés par une minorité autophobe considérant l'auto comme un méprisable moyen de transport polluant. Dès lors je me mis à me poser cette question bien plus sérieusement : pouvais-je raisonnablement considérer une Porsche comme une œuvre d'art ?



La 904 Carrera GTS au Porsche Museum... en bonne compagnie.

Par Thomas Schenck – Photos Porsche AG

Toute œuvre d'art est le résultat d'un croisement, voire d'une lutte plus ou moins harmonieuse entre la créativité et la technique. Que ce soit la musique, l'architecture, ou la peinture, toutes les formes d'art répondent à cette définition inspirée de la philosophie antique.

L'histoire automobile est emplie de cette rencontre harmonieuse entre le poète et l'artisan. Le poète de l'automobile, d'abord carrossier, se nomme aujourd'hui designer, et l'histoire de notre marque regorge de designers célèbres pour avoir laissé leur empreinte sur nombre des plus célèbres croquis de la marque. Erwin Komenda, Butzi Porsche, Anatole Lapine, entre autres. Les artisans, ces maîtres de la technique, ce sont les ingénieurs, ces sorciers à l'image de Ernst Fuhrmann, célèbre concepteur du moteur Carrera, ou Helmut Bott, alchimiste créateur de la 959...

Mais de grands noms seuls ne font pas de grandes œuvres, car l'harmonie entre création et technique, arrivée au firmament avec notre chère 911, est avant tout une lutte de tous les instants où la technique cherche à s'imposer face à la création et vice-versa. J'en veux pour preuve une période charnière dans l'histoire de Porsche : les années 1964 à 1966. L'année 1964 correspond au lancement de la 904 Carrera GTS, chère au cœur de Butzi Porsche dont elle fût sans aucun doute le plus grand coup de crayon. Merveille esthétique, la 904 se paraît toutefois de dessous moins glorieux : un vieux châssis à longerons,

peu rigide et totalement dépassé. A l'opposé, la 906 arrivée en 1966 sera avant tout le résultat des travaux des ingénieurs, au premier plan desquels Ferdinand Piëch. Merveille technologique, elle adoptait enfin un châssis tubulaire nettement plus rigide, tandis que sa carrosserie sacrifiait grandement la finesse de la 904 sur l'autel de l'aérodynamisme et des besoins en air frais des éléments mécaniques. D'un côté, la victoire des esthètes, de l'autre la victoire de la modernité technologique. Dans un cas comme dans l'autre, ces deux autos possèdent des atouts les rendant exceptionnelles, tant elles semblent incarner l'aboutissement d'une certaine vision de l'automobile poussée à son paroxysme, sans compromis ! C'est peut-être en cela que la 911 est l'une des plus grandes œuvres de l'histoire : le coup de crayon simplissime de Butzi

Porsche, les choix techniques judicieux de Ferdinand Piëch. La 911 est née d'une subtile harmonie entre la recherche d'une grande pureté esthétique et la recherche de l'aboutissement mécanique et technologique. Qui dit harmonie dit compromis, et il y en eût, lorsqu'on simplifia la ligne de toit inélégante du prototype T7 au détriment de l'habitabilité arrière, ou lorsque l'on ajouta des pare-chocs à soufflets rendus nécessaires par de nouvelles normes de sécurité, au détriment de la pureté initiale de la ligne. Mais qu'importe ! La 911 incarne cette recherche obsessionnelle de l'équilibre entre beauté et technologie, ce qui permet peut-être d'expliquer son incroyable longévité, au contraire d'autres marques sacrifiant souvent l'une de ces deux vertus au profit de l'autre.

Si vous êtes déjà allé au Louvre, vous aurez certainement remarqué que de nombreux

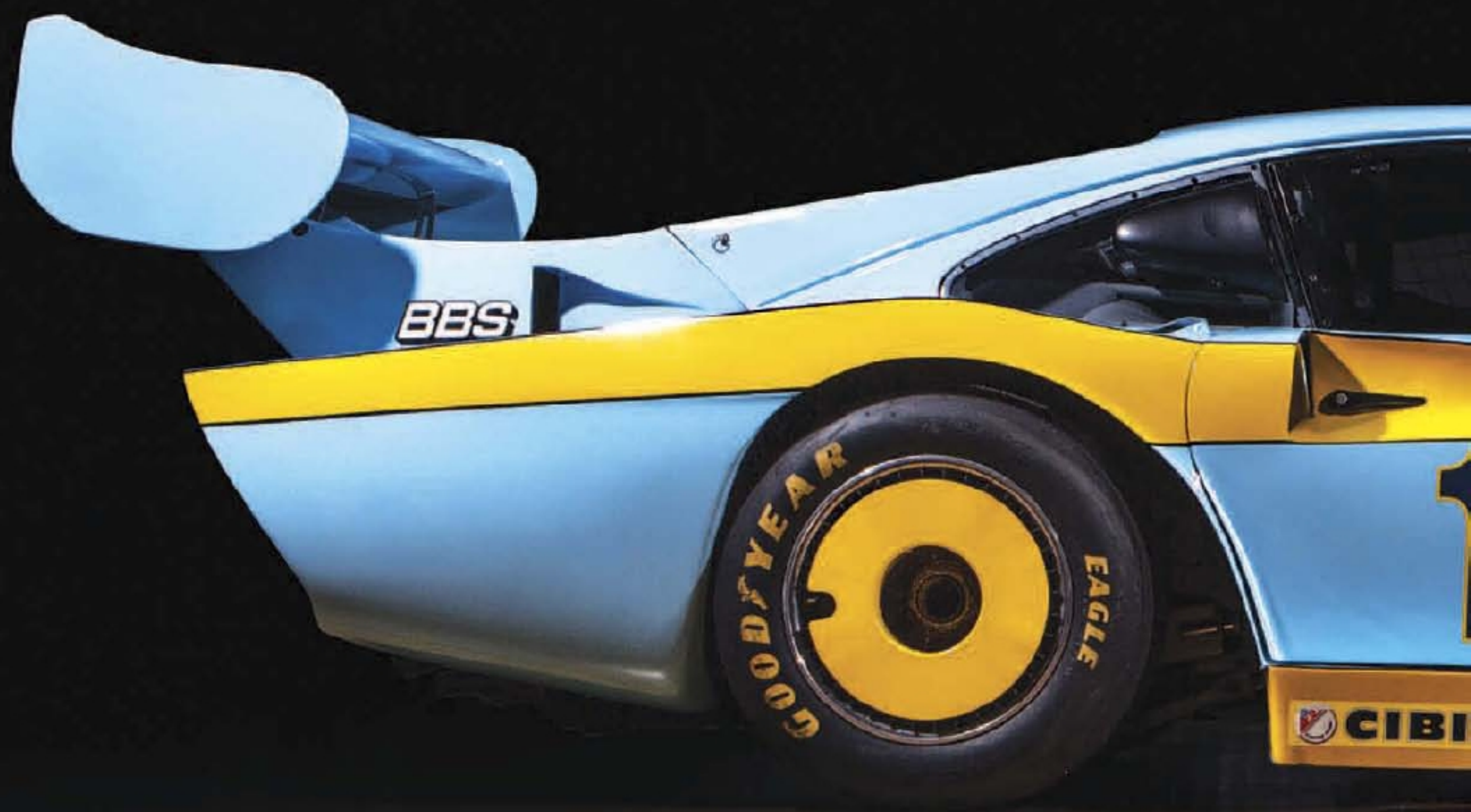
tableaux inachevés sont exposés. Ce sont tout simplement des brouillons réalisés par les peintres, en préparation du tableau final, parfait. Et si vous êtes déjà allé au Techno Classica à Essen, vous aurez certainement remarqué qu'il existe quelques modèles de pré-série, proposés à la vente, utilisés comme ultimes véhicules de développement. Mais ce qui est plus surprenant, c'est que ces prototypes se vendent pour des montants bien plus élevés que les modèles de série. Le brouillon, plus cher que le chef-d'œuvre ? A vrai dire, cela me porte à croire que les autos sont bel et bien des œuvres d'art au sens le plus noble du terme. En achetant un prototype de développement, l'on s'offre en réalité une partie du travail des ingénieurs, un brouillon comportant des erreurs, et non le modèle final, parfait, l'incarnation du technicien génial au talent inné. Ces modèles de pré-série désacralisent le génie de l'artiste, et le rendent, de fait, plus proche de nous, plus humain. Les Porsche, et plus particulièrement les 911, fascinantes même au stade le plus embryonnaire de leur conception, subtil équilibre entre élégance et aboutissement technologique, portent en elles, comme le font la musique ou la peinture, un dessin peut-être inavouable au commun des mortels car contraire à la fonctionnalité inhérente à l'automobile : la recherche presque compulsive du plaisir des sens. Indéniablement, Porsche, c'est de l'art ! #

Le bureau de style de Anatole Lapine, chef designer de Porsche, dans les années 1970.



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

LE RETOUR DU



MYTHER

L'une des 935 ayant un splendide palmarès de course continue de vivre et de courir au 21^e siècle et n'est pas prête de ralentir de sitôt, ainsi que le présentent ces pages.

Par **Andrew Krok**
Photos par **Jeremy Cliff**



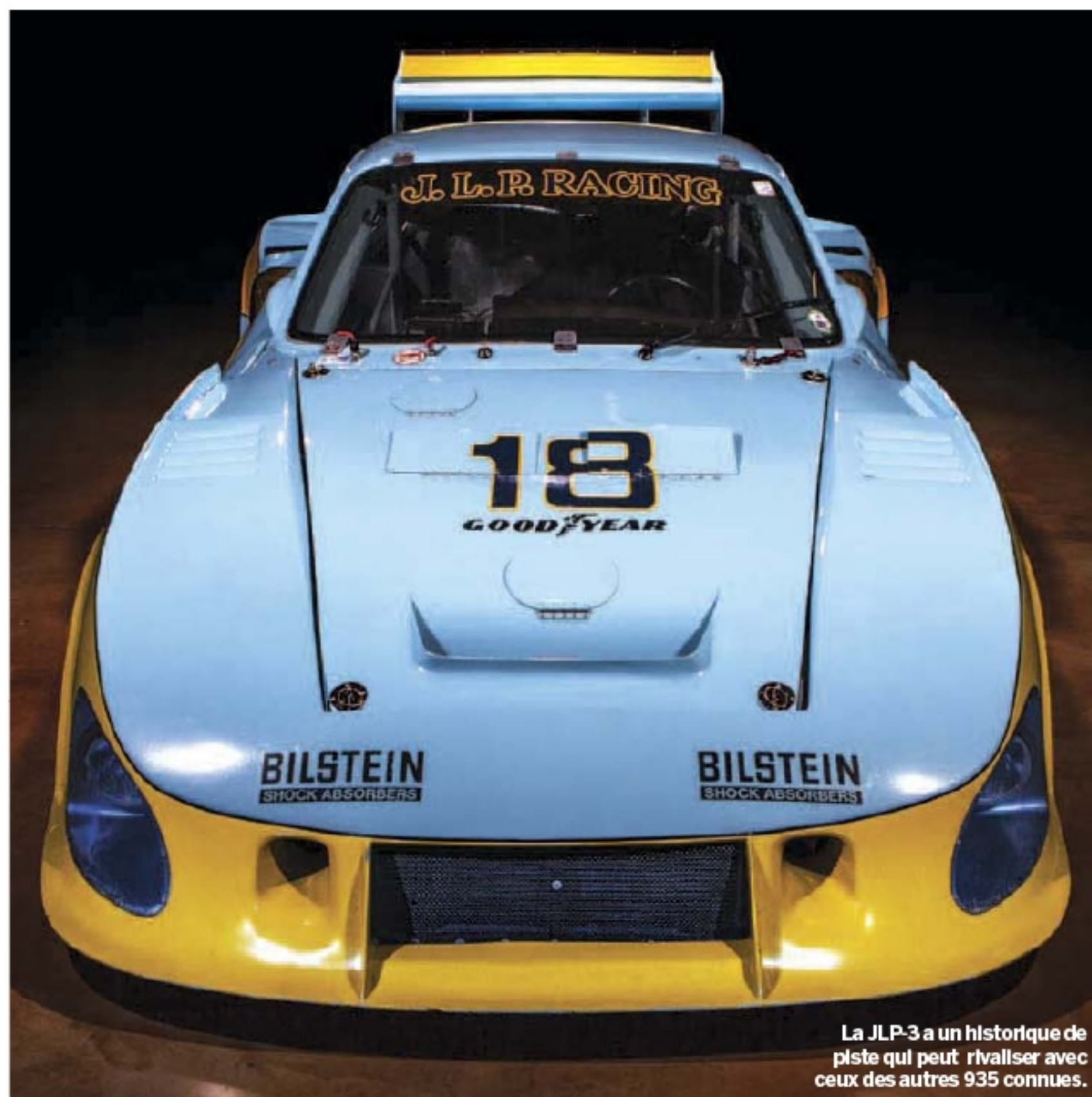
La rumeur veut que la livrée de couleur bleu et jaune que vous voyez dans cet article a commencé comme une farce. Selon cette histoire à dormir debout, le propriétaire John Lee Paul Sr était daltonien, et la palette de couleurs a été choisie comme une blague parce qu'il était incapable de voir à quel point la peinture deux tons serait « remarquable ». Vraie ou fausse histoire, une chose est certaine : les rumeurs qui durent n'appartiennent jamais à ceux que l'on oublie mais à ceux dont on se souvient. John Paul est de ceux-là comme l'est devenue sa 935 JLP-3 le jour où elle a mis ses pneus sur un circuit.

Avant de nous plonger dans les détails, revenons sur l'histoire incroyable de la Porsche 935. C'est la successeur spirituelle de la Carrera 2.1 RSR, un prototype Turbo qui a pris la deuxième place au classement général des 24 Heures du Mans de 1974. Porsche a proposé la voiture à ses clients pour la saison de course 1977, mais ce n'est qu'en 1979 que la 935 a commencé à consolider sa position dans les manuels d'histoire.

Cette année-là, la 935 K3 de Kremer Racing a pris la première place au classement général des 24 Heures du Mans, battant chaque voiture sur la piste, y compris tous les prototypes de voitures, et cela au milieu de fortes pluies. Le directeur marketing de Canepa Collection, en Californie (une collection unique de voiture de cours, entre autres) de, John Ficarra, explique : « Ces voitures n'étaient pas vraiment populaires jusqu'à la course au Mans en 1979. Avant, vous pourriez avoir vu tout au plus deux ou trois 935 sur la piste. Après, le nombre passera à deux chiffres ».

C'est là que John Paul est arrivé. Il avait fait de la compétition depuis les années 1960, et quand la 935 a commencé à faire du bruit, il utilisait une Chevrolet Corvette modifiée. « *Peu importe ce qu'il pouvait faire [avec la Corvette], il n'a jamais réussi à battre les 935 sur un circuit*, explique Ficarra. *Réalisant qu'il ne pouvait pas les battre, il les a rejointes.* »

John Paul et son fils, John L. Paul Jr, ont décidé que la 935 était la carte à jouer dans le championnat IMSA Camel GT. Aussi, père et fils se mirent à



La JLP-3 a un historique de piste qui peut rivaliser avec ceux des autres 935 connues.

vouloir une sérieuse 935 d'endurance, mais sans la construire par eux-mêmes. Les Paul sont allés directement voir Graham 'Rabbit' Bartrills, de la très admirée Motorsport GAACO de Chuck Gaa, située à Norcross, en Géorgie. C'est alors que la bien nommée JLP-3 a commencé à prendre forme.

La construction du châssis de la JLP-3 a inclus un minimum de pièces Porsche comme l'exige le règlement de la FIA. Un châssis de 911T de 1972 a servi de base pour JLP-3, donnant son capot,

ses montants de pavillon, son toit et ses cadres de portes. Partant de là, GAACO a construit une petite mais importante partie de l'histoire du sport automobile. Le reste du châssis est en tubes, fabriqué sur-mesure, avec une carrosserie en fibre de verre couvrant le complexe ensemble. À l'arrière, est boulonné un flat-6 double-turbo de 3.2 litres aux spécifications IMSA avec une injection mécanique. Ils ont également choisi de s'en tenir au traditionnel intercooler air-eau, plutôt que prendre la solution Kremer air-air.

Alors que l'histoire de la JLP-3 est particulièrement vaste, il est clair que toutes les modifications sur cette voiture ne peuvent être prises en compte : « *Il y a eu des petites touches tout au long de la vie de cette voiture qui n'ont pas été documentées, mais qui ont pu apporter de légers avantages sur la piste* », dit Ficarra.

Les puissances relevées pour ce véhicule sont également inconnues, car il n'a pas vu un banc Dyno récemment. Cependant, Ficarra estime que la puissance totale de la bi-turbo de 3.2 litres est autour de 750 cv - peut-être plus. « *Les chiffres peuvent probablement être estimés autour des niveaux des 935 Kremer - ce qui est environ un à deux pour cent plus élevé que les 935 d'usine* », explique Ficarra.

LA MIDAS TOUCH

1981

- Six Heures de Riverside - 2^e place
- 100 Miles de Laguna Seca - 2^e place
- 200 Miles de Mid Ohio - 3^e place
- 200 km de Brainerd - 3^e place
- 250 Miles de Daytona - 3^e place
- 500 Miles de Pocono - 1^{ère} place
- 250 Miles de Daytona Finale - 1^{ère} place

1982

- 24 Heures de Daytona - 1^{ère} place
- 12 Heures de Sebring - 1^{ère} place
- 150 Miles de Road Atlanta - 1^{ère} place
- 500 km de Charlotte - 1^{ère} place
- Six Heures de Mosport - 1^{ère} place
- 500 km de Road Atlanta - 1^{ère} place
- 500 Miles de Pocono - 2^e place



La JLP-3 935 à la Rennsport Reunion de 2007..

Spécifications

JLP- 3 935

(1972)

Moteur**Cylindrée :**

3,200cc double-turbos

Compression : 7.5:1**Puissance max :** 750cv

(estimation)

Transmission :

Manuelle 4 rapports

SuspensionsQuatre roues indépendantes
avec combinés à ressorts**Roues & pneus****Avant :** 23.5x11.5x16

(hors-tout)

Arrière : 27x14x16

(hors-tout)

Freins

Disques aux 4 roues

Dimensions**Longueur :** 4 890mm**Largeur :** 1 990mm**Poids :** 970kg**Performances****0-100 km/h :** jamais
mesuré**Vitesse max :** 340 km/h

« C'est la 935
la plus réussie
dans l'histoire
de sa production »





30 ans après son apogée en endurance, la JLP-3 935 est dans un état impeccable, et en attente du nouveau propriétaire qui la ramènera sur la piste.



L'implication est le mot à utiliser pour décrire l'attitude de GAACO qui voulait construire l'ultime 935. La voiture a été conçue pour maximiser les performances dans trois domaines : la réactivité, la tenue et l'équilibre. Tellement, en fait, que le châssis JLP-3 a passé beaucoup de temps dans la soufflerie de la société Lockheed près de GAACO à Marietta, en Géorgie. Il ne fait aucun doute alors que cette voiture a certainement été construite pour être une bête, mais peu de personnes ne se doutaient, à ce moment-là, à quel point elle le deviendrait.

Ce n'est pas la durée de son histoire en course qui peut définir la légende de la JLP-3 ; c'est plutôt ce que les Paul ont fait avec la voiture dans le court laps de temps durant lequel elle a couru en Championnat IMSA Camel GT. L'historique de course de ce véhicule a duré deux saisons complètes et une seule course dans la troisième, des 12 Heures de Sebring de 1981 aux 24 Heures de Daytona de 1983. Si vous êtes intéressés, rendez-vous sur le site de Canepa pour jeter un œil sur ses positions de qualification et d'arrivée pour chacune de ses courses. (www.canepacollection.com)

Dans sa course inaugurale, à Sebring, la JLP-3 s'est qualifiée à une sixième place très honorable mais terminée en 66^e place. Il n'a pas fallu très longtemps pour que cela change. La deuxième

course a été la Road Atlanta Enduro, où après s'être qualifié en pôle position, John Paul Jr a terminé à une huitième place pas trop minable. A partir de là, la position finale de la JLP-3 a creusé son chemin sous le feu des projecteurs, atterrissant sur le podium aux cinq des six courses suivantes. Comme dit le proverbe : « *Quand il pleut, il pleut à verse* ».

Dans l'ensemble, la saison IMSA Camel GT Championship de 1981 s'est très bien passée, avec six poles positions et sept podiums. Les Paul ont même terminé la saison avec deux victoires dos-à-dos – les deux premiers drapeaux à damiers de la Porsche – aux 500 miles de Pocono et aux 250 miles de la Daytona Finale. De toute évidence, c'était le début de quelque chose de très grand.

Le championnat IMSA Camel GT de 1982 se révélerait encore plus fructueux. Roulant en tête dans les 24 Heures de Daytona, l'équipe s'est à nouveau attribuée la victoire dans la slantnose bleu et jaune. Ils sont également repartis avec le drapeau à damier dans la course suivante, les 12 Heures de Sebring. La JLP-3 a l'honneur d'être la seule voiture à avoir complété un tel exploit.

Cette voiture de course monterait sur le podium six fois encore cette saison, remportant quatre des courses d'endurance. La domination absolue de la 935 bicolore permettrait de gagner le championnat

IMSA Camel GT de 1982, ainsi que le championnat d'endurance Triple Crown de la même année.

Dans l'ensemble, tout au long de la carrière courte mais brillante de JLP-3, elle a atterri sur le podium dans 60% de ses engagements, remportant 33% des courses auxquelles elle a participé. C'est pourquoi beaucoup estiment qu'elle est la meilleure 935 dans l'histoire de sa production, tout en étant moins connue que les autres versions de la voiture, comme le sont « Moby Dick » et les 935 Kremers. Les Paul se sont retirés du championnat après la première course de la saison 1983. Ils n'ont pas été les seuls pilotes de cette voiture. Parmi les autres, on trouve Derek Bell, Mauricio de Narvaez et Rolf Stommelen. Puis, comme de nombreuses anciennes voitures victorieuses, la JLP-3 s'est posée. Et posée. Et posée.

Heureusement, l'histoire ne se termine pas là. Une voiture avec un tel historique doit vivre une vie longue et prospère, et c'est exactement ce qui s'est passé. Il y a quelques années, JLP-3 a atterri dans les mains de Gunnar Racing, le plus grand établissement de restauration Porsche en dehors de Porsche AG elle-même. Son propriétaire de l'époque, un homme du nom de Wayne Jackson, a décidé d'engager une restauration complète pour la préparer pour la piste, une fois encore. Les restaurations de cette ampleur, comme vous

« Un châssis 911T de 1972 a servi de base pour JLP-3 »



Après deux reconstructions de turbo et de nombreuses phases de restauration, JLP-3 peut reprendre la compétition.

pouvez l'imaginer, peuvent finir par atteindre un prix plutôt élevé. « Une restauration typique de 935 tourne habituellement autour de 250.000 dollars (environ 190.000 euros), explique Ficarra. Et s'il y avait un mot pour décrire la restauration de JLP-3, ce serait "intense" ». La ramener à l'état quasi-neuf était impressionnant, étant donné que la voiture n'a plus jamais été vraiment nickel à partir du jour où GAACO l'a livrée. « Pas grand-chose de la voiture n'était resté "original" très longtemps. Il est bien connu que JP était raide avec ses voitures, explique Ficarra. Pour lui, c'étaient des outils, un moyen pour une fin, donc un peu de dégâts, c'était juste normal. » Une fois la restauration terminée, la voiture a une fois de plus retrouvé la piste, et au bout d'un moment, fait son chemin à de la côte est des États-Unis à l'ouest, où elle a atterri à sa résidence actuelle : Canepa Design dans l'ensoleillée Scotts Valley, en Californie.

Le propriétaire de Canepa, Bruce Canepa, a une longue histoire avec à peu près tous les types de voitures de course imaginables. À l'heure actuelle, tout en assumant en même temps le poste de PDG à Canepa Design, Bruce court sur des véhicules historiques de course. Par conséquent, son intérêt pour le pedigree de JLP-3 était puissant. Après l'acquisition, la voiture a subi une série de

rafraîchissements mécaniques. Et par « série », on entend un nombre important.

À partir de 2005, les éléments des systèmes de carburant et d'allumage ont été soit reconstruits, soit remplacés. Deux ans plus tard, les bi-turbos KKK ont également été reconditionnés. L'année suivante, le moteur a subi une reconstruction complète par Jerry Woods entreprises, avec la transmission. 2009 a vu une autre reconstruction du turbocompresseur, ainsi que d'un bras oscillant. De toute évidence, il s'agit d'un véhicule qui nécessite une quantité importante de soins, mais c'est normal de la part d'une voiture avec un rapport puissance-poids qui ferait pâlir une Bugatti Veyron. Ce à quoi il faut s'attendre aussi est un certain niveau de compétence nécessaire pour piloter une telle créature à grande vitesse. Pour le dire succinctement, JLP-3 est difficile, surtout pour les personnes sans expérience préalable en conduite de 935. « Si elle peut être conduite comme une voiture de sport typique, ce n'est pas comme ça que l'on fera le tour de la piste rapidement. Si vous voulez la conduire aussi vite que possible, vous aurez besoin de modifier votre style, explique Ficarra. Vous devez rentrer dans le virage beaucoup plus vite que vous ne le feriez avec une voiture de course à moteur avant, puis lâchez la pédale des gaz et laissez la voiture

tourner. Une fois que vous avez atteint le bon angle, appuyez sur l'accélérateur et passez à fond à travers le reste du virage. » En bref, si vous êtes timide quand il s'agit de la vitesse d'entrée, vous n'irez pas trop vite dans la JLP-3 - ou une 935. « Vous devez conduire presque comme si vous étiez au volant d'une voiture de dirt-track, dit Ficarra. C'est un monstre en ligne droite, peu importe qui conduit, mais si vous voulez en tirer le meilleur parti sur la piste, elle doit être conduite sans cesse à 110%. »

JLP-3 est définitivement une voiture à conserver, mais comme avec la plupart des voitures historiques, elle a son prix. En 2012, la voiture a été mise aux enchères à RM Auctions à Monterey, en Californie. Toutefois, les offres ont plafonné à 1.125.000 dollars (environ 845.000 €), ce qui était inférieur à la réserve de la vente aux enchères. Depuis lors, elle est restée chez Canepa, à l'affût pour effrayer quiconque choisirait de tourner la clé de contact. Vous pourriez penser qu'une voiture aussi folle ferait la part belle aux rumeurs racontées à tort maintes et maintes fois. « Curieusement, explique Ficarra, elle a une histoire extrêmement bien documentée, donc il n'y a pas vraiment beaucoup d'anecdotes à partager sur cette voiture. C'est relativement simple. » Comme ses dossiers le montrent, c'est, sans nul doute, la reine des circuits. ■

Jürgen Barth

Avec les célébrations du 50^e anniversaire de la 911, l'une des figures marquantes de Porsche Motorsport, Jürgen Barth, est très demandée cette année. Total 911 l'a rencontré à la réunion du RS Club de France à Reims

Par **Daniel Packer**

Photos de **Laurens Parsons** et **Porsche Archive**



Au sein d'une carrière unique consacrée entièrement à Porsche, Jürgen Barth a commencé en tant qu'apprenti dans l'entreprise en 1963 et a occupé une variété d'emplois avant de devenir mécanicien sur

le Tour Auto, puis pilote de course et pilote d'essai. Il a fait 13 apparitions au Mans en Porsche – un record en soi – y compris avec la victoire en compagnie de Jacky Ickx et Hurley Haywood en 1977 et en deuxième place l'année suivante. Le père de Jürgen, Edgar Barth, a été le pilote d'usine le plus constant chez Porsche pendant près de dix ans, mais la mort prématurée d'Edgar d'un cancer en 1965 a vraiment poussé le plus jeune des Barth dans le giron de Porsche. Après sa carrière de course et une longue expérience à l'écoute des clients d'équipe privées, Jürgen a construit la division Motorsport et jeté les bases de l'opération, qui depuis 25 ans, pilote la Porsche Cup. En tant qu'assistant du directeur de compétition et responsable des relations publiques, Huschke von Hanstein, Jürgen a été également responsable du démarrage ce qui deviendra « les archives Porsche ». De cette expérience est née Das Porsche Buch, une série de livres non seulement sur

LES FAITS

- Pilote Porsche et pilote d'essai comme son père.
- A fondé le département Porsche Motorsport.
- A homologué la RS 2.7 et construit la 964 C4 Light.
- A un nombre record de 13 apparitions Porsche au Mans.
- A démarré les archives photographiques Porsche.
- A recommencé en course GT dans les années 1990 avec la série de championnats BPR.

les modèles de production, mais sur la large gamme de voitures de course et prototypes de Porsche – un travail considéré comme le guide de référence technique et historique ultime sur les Porsche 911.

Vous et votre famille ont été exfiltrés clandestinement de RDA par Huschke von Hanstein afin que votre père puisse diriger l'équipe de course d'usine. Diriez-vous que vous étiez prédestiné à une carrière chez Porsche ?

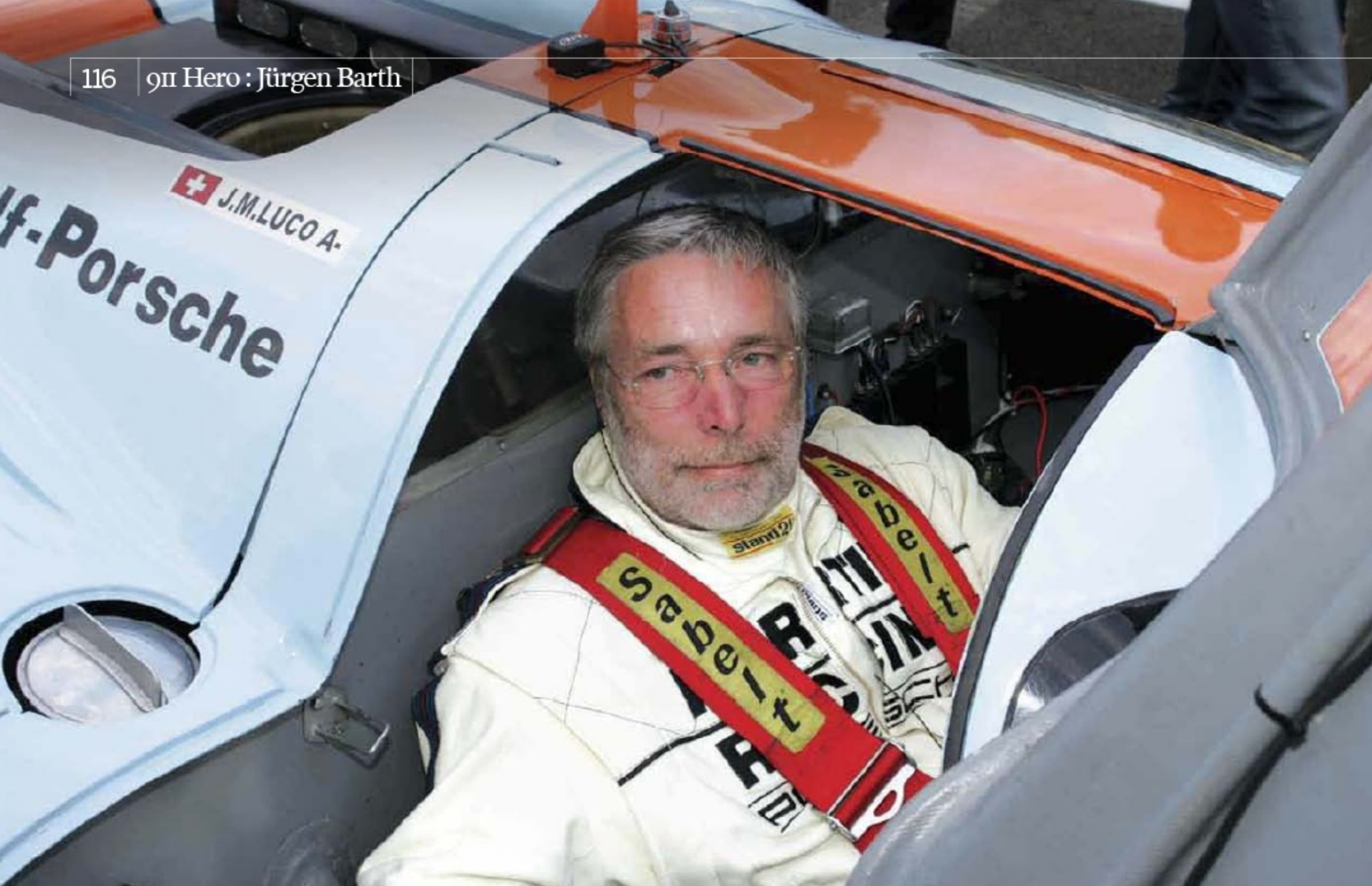
C'est vrai : Porsche et la compétition ont fait partie de ma vie quand j'ai eu dix ans. Notre maison se trouvait près du circuit de Solitude et après le Grand Prix, les pilotes avaient l'habitude de venir chez

nous. Mon père avait installé un bar dans la cave, et je connaissais tous les grands pilotes des années 1960. Le week-end, il m'emmenait au Nürburgring s'il testait une voiture, mais je préférais aller au bowling à l'Hôtel Nürburg. Puis un jour, il a fallu que je fasse les chronos et que je tiens les panneaux de stand parce que personne d'autre n'était disponible. Soudain, je me suis vraiment impliqué et le sport a commencé à signifier quelque chose pour moi. Les courses de papa sont devenues mon centre d'intérêt, et je suppose qu'il paraissait alors inévitable que je suivrais ses traces.

Vous devez beaucoup à von Hanstein ...

Oui, il m'a vraiment pris sous son aile quand mon père est mort. J'étais déjà un apprenti Porsche, mais il m'a mis au département de course, chargé d'organiser ses photos et préparer la paperasse pour les voitures de rallye. Il m'a emmené au Monte Carlo de 1968 (la 911T d'usine de Vic Elford a gagné), et j'ai vraiment attrapé le goût pour le rallye. La formation Porsche était très variée : je faisais du travail de bureau et du travail à l'atelier d'usinage, j'ai démantelé et reconstruit la Twin Cam de Fuhrmann et sectionné un bloc flat-six et sa boîte de vitesses, qui sont toujours exposés au musée.





Aux 24 Heures du
Mans de 1977,
son circuit préféré.



Jürgen était avec l'équipe Porsche quand Vic Elford Porsche a remporté le rallye de Monte Carlo 1968 dans une 911T.

À quand remonte votre première compétition ?

En soirée, j'avais l'habitude d'aider un garage local. Le propriétaire m'a demandé d'être son co-pilote dans sa 356 SC sur le rallye Stuttgart-Lyon, mais parce que lire en voiture me retournait l'estomac, j'ai conduit la plupart du temps et nous avons terminé quatrième. Je préparais également une 911T pour un militaire américain tout en l'engageant pour lui dans des rallyes, mais ma première sortie dans ma propre voiture a été à la course de côte du Schauinsland. Les organisateurs ont invité Hans-Joachim Stuck et moi, chacun de nous étant des fils de coureurs célèbres. J'ai réussi à amasser assez d'argent pour m'acheter une 911T ex-rallye avec un moteur cassé, que j'ai reconstruit – elle avait juste besoin d'arbres à cames et de soupapes, et je suis arrivé sixième dans la classe GT.

Quand Porsche vous a envoyé la première fois à l'étranger ?

En 1969, j'ai conduit dans l'équipe VW Beetle qui assistait la 911T semi-usine Zasada dans le rallye Safari, et je suis ensuite allé au Mans, officiellement en tant qu'observateur. C'était un grand moment quand je suis monté sur la piste où mon père avait participé. L'une des 910 est arrivée avec l'échappement qui pendait, donc je l'ai ressoudé. Ça a été le début du service à la clientèle ! C'est devenu

une opération commerciale, la vente de pièces aux équipes privées – le début de la division Motorsport.

Quand vous avez fait la première course au Mans ?

J'ai partagé une 911S avec René Mazzia en 1971. Nous avons terminé huitième, et l'année suivante avec la 911 ST 2.5 de Louis Mezmarie nous sommes arrivés 13^e au général et avons gagné notre classe. J'ai fait Le Mans chaque année jusqu'en 1982, et j'y suis retourné dans une 964 RSR en 1993.

Qu'est-ce que vous aimez au circuit du Mans ?

J'aime les événements d'endurance, et c'est là que j'ai appris à faire durer la voiture. Les voitures de compétition étaient plus fragiles dans les années 1970 qu'aujourd'hui. J'ai la réputation d'être un pilote qui pouvait les faire tenir jusqu'au bout.

Vous n'avez jamais perdu le goût pour le rallye ?

Non. J'ai particulièrement aimé les événements qui se couraient sur plusieurs jours. J'ai fait le Monte Carlo de 1978 dans une Toyota pour assister Jean-Pierre Nicolas dans la 911 Alméras qui a gagné. Cela m'a fait comprendre que la 911 pouvait encore être compétitive. Alméras a engagé une SC de 280 chevaux pour Roland Kussmaul et moi dans le Monte Carlo de 1982, et nous avons terminé neuvième du général et deuxième du groupe B.



Barth est responsable de l'homologation de la légendaire 2.7 RS, présentée ici et ci-dessous.



Porsche travaillait sur la 959 pour le groupe B, mais elle n'était pas prête, donc Helmuth Bott [directeur du développement] nous a autorisés, Kussmaul et moi, à concevoir une 911 de Groupe B. Parce que la 3.2 avait déjà été lancée, nous avons eu la SC RS. Elle était surclassée par les Turbos de 600 cv, mais les SC RS Prodrive ont remporté trois championnats au Rallye du Moyen-Orient et de nombreux rallyes européens. J'ai même fini sixième à Monaco devant une flottille de Turbos !

Quelle a été votre implication avec la RS 2.7 ?

J'étais responsable de l'homologation, et nous avons dupé la FIA en l'homologuant à 975 kg, alors qu'ils auraient dû prendre le poids de la Touring, qui était ➔



« Les voitures de compétition étaient plus fragiles dans les années 1970 : ma force était de les amener à la ligne d'arrivée »



Le défunt père de Jürgen, Edgar Barth au Championnat d'Europe de course de côte 1964.

de plus de 1000 kilos. Nous avons également décrit la 3.0 RS comme une « évolution », de sorte qu'il suffisait de construire 100 ex. au lieu de 500 pour un nouveau modèle – ce que, bien sûr, la 3.0 était !

En tant que manager de Motorsport, vous étiez derrière la 964 C4 Light. Comment est-ce arrivé ?

Nous avions des pièces de 953 en excédent. Après que la 964 RS ait été lancée, j'ai construit une version 4x4 qui était de 100 kg plus légère que la RS. Il y avait 21 ensembles de transmissions, de sorte que c'est le nombre de voitures que nous avons construit.

Elles coûtaient plus de deux fois le prix de la 964 Cup. Comment avez-vous justifié cela ?

[Sourires] Elles étaient fabriquées à la main, et nous les avons toutes vendues !

Mais vous n'avez pas toujours obtenu satisfaction ?

Je voulais que Porsche développe une Rennversion de la Carrera GT. Elle avait besoin d'une Coupe pour en faire la promotion, comme nous l'avons fait avec la RSR/GT2 au début des années 1990. Ça a soulevé de l'intérêt, mais la société ne l'a pas fait.

Vous avez quitté Porsche en 2007.

Qu'avez-vous fait depuis ?

Je me suis impliqué dans l'homologation des voitures historiques de course, et j'ai mis en place une Porsche Sports Cup ouverte à tous, qui en est à sa troisième saison avec cinq manches en France, une à Zeltweg et une à Spa.

Vous avez dit que vous partiez pour la Chine la semaine prochaine. Qu'est-ce que vous y faites ?

Il n'y a pas de tradition de la course automobile en Chine, et la Chinese Motoring Federation m'a demandé de les aider à faire connaître le sport. Nous avons, entre autres choses, mis en place un slalom de conduite dans un centre commercial pour intéresser les gens au contrôle de la voiture et à la conduite de compétition.

Vous avez écrit un certain nombre de travaux fondamentaux sur Porsche dans le passé. Qu'avez-vous d'autre dans les tuyaux ?

Outre la mise à jour de Das Grosse Buch, j'ai écrit des livres sur des modèles particuliers – le prochain est sur la 936. Je travaille aussi sur la 964 RSR qui sortira en 2014.

On parle beaucoup de votre début de carrière chez Porsche dans les médias. Est-ce que cela signifie que nous pouvons commencer à s'attendre à votre autobiographie ?
Pas avant très longtemps – j'ai beaucoup trop d'autres choses à faire avant ! #



«Porsche aurait dû avoir une Coupe pour promouvoir la Carrera GT. Il y avait de l'intérêt, mais ça ne s'est pas fait»



De précieuses pièces Porsche

Moitié cimetière automobile, moitié rêve de Porschiste passionné : bienvenue dans le monde surréaliste de la L.A. Dismantler, la plus grande casse au monde de voitures Porsche.

Par **Maurice van den Tillaard**

L'Amérique a toujours été un marché spécial pour la Porsche 911. Des voitures de course aux voitures de production, l'histoire de la 911 aux États-Unis remonte aussi loin que la naissance de la marque elle-même. Porsche a même modifié la carrosserie pour répondre aux exigences du marché américain avec l'introduction des pare-chocs à impacts sur les modèles de la série G en 1974. Les 911 ont toujours été majoritairement répandues dans l'état de Californie – Los Angeles, en particulier – et des boutiques spécialisées et revendeurs s'y trouvent en abondance. Classique ou moderne, ce n'est pas important : si vous cherchez quelque chose

de Porsche, voire quelque chose de spécial, vos chances sont élevées de le trouver dans cette partie du monde. Ce n'est guère étonnant, aussi, d'y trouver la plus grande casse Porsche, bien nommée Los Angeles Dismantler (le Démanteleur de Los Angeles).

Magnus Walker et moi avons été invités par l'équipe de Dismantler, située dans la ville de Sun Valley, au nord de Los Angeles, pour saisir un aperçu de ce qui se passe derrière les murs de leur installation bien protégée. Nous sommes arrivés tôt dans l'après-midi, et après un rapide coup de téléphone à Neil, un employé, qui va nous guider dans la visite, la grande porte nous a laissé entrer. Dès que nous sommes entrés, la première chose que nous avons vue est une 930 jaune des années 1980 qui avait l'air en très bon état. Neil souligne que la voiture est arrivée à L.A. Dismantler après que le moteur ait été détruit dans un incendie, mais affirme que la carrosserie est parfaite. Une bonne base pour un projet de voiture intéressante, peut-être ? Ailleurs, les 911 classiques et récentes, les Boxster, Cayenne et Cayman ont été empilés ➤

en hauteur dans les racks de stockage. Il est clair que l'entreprise est en plein essor.

À l'origine, la vie de la casse a commencé avec des Honda il y a environ 30 ans, le démantèlement étant plus un passe-temps qu'un emploi à temps plein. Puis, il y a 15 ans, le propriétaire de L.A. Dismantler est devenu de plus en plus sérieux à propos des Porsche et des pièces Porsche et a ouvert une autre boutique, qui est devenue rapidement trop petite. Le déménagement à l'emplacement actuel, il y a seulement sept ans, a depuis aidé L.A. Dismantler à se transformer en une entreprise prospère de pièces Porsche – tant et si bien que les gars utilisent également deux entrepôts supplémentaires à quelques miles du siège social. Cela fait beaucoup de Porsche si vous considérez que cet entrepôt stocke 300 voitures récupérées à lui seul ! Selon Caleb, employé de L.A. Dismantler, les deux autres unités de stockage sont empilées de voitures et de pièces à capacité maximale, également. Les trois entrepôts contiennent des voitures et des pièces de la même époque. En effet, L.A. Dismantler se spécialise dans les Porsche allant du début des années 1980 jusqu'aux dernières variantes d'aujourd'hui. Les 911 d'avant les années 1980 sont généralement difficiles à trouver ici, parce que les pièces d'occasion de plus de 30 ans sont trop usées pour que L.A. Dismantlers trouve un intérêt à les vendre.

Au moment de notre visite, il y a cinq employés qui travaillent à l'intérieur de l'atelier, démantelant diverses Porsche mutilées et stockant les pièces dans les racks de stockage



Les affaires prospères de L.A. Dismantler obligent la société à utiliser deux entrepôts supplémentaires pour stocker toutes ces précieuses pièces de 911 Porsche.



« La prochaine fois que vous êtes à la recherche de cette pièce

dédiés. Et dans le bureau, cinq autres hommes sont spécialisés dans la vente de pièces Porsche de récupération à des clients dans le monde entier. Neil nous dit qu'il y a des appels qui viennent d'aussi loin que le Japon, Singapour, ou même l'Australie. Incroyablement, beaucoup de pièces retournent sur leur lieu de naissance, en Allemagne. Les appels téléphoniques sont



Derrière les portes se trouve un paradis de pièces de 911.



Une réception décorative donne des indices sur les pièces qui sont vendues ici.

constants dans le bureau, et c'est ici que vous réalisez l'énormité de la taille de l'entreprise. Parce que les propriétaires de Porsche ont besoin de pièces Porsche, après tout.

Et comme Porsche tend à maintenir ses moteurs et ses transmissions loin de la zone d'impact frontal la plus souvent impliquée dans les accidents, il y a ici souvent beaucoup d'éléments précieux encore en parfait état. Les moteurs sont de loin les pièces les plus vendues, les transmissions en seconde position. Les moteurs refroidis par air sont régulièrement vendus, et ceux-ci vont souvent dans des 911 gonflées et des projets backdatés. Les moteurs refroidis à eau, en revanche, sont souvent utilisés pour réparer une Porsche récente qui a eu un accident dans lequel le moteur a été gravement endommagé, ou avec un sérieux problème de casse moteur. Au moins un moteur par jour est vendu ici, mais la quantité de temps qu'une voiture ou ses pièces passe en stockage dépend surtout de l'ampleur des dégâts de la voiture quand elle arrive ici. Certaines ne seront là que pendant deux semaines, tandis que d'autres prennent la poussière.

Profil de la société L.A. Dismantler

- Fondée en 1990.
- Située au 9819, Glenoaks blvd, Sun Valley, Californie, USA, 91352.
- Propriétaire: Todd Dakarman.
- Nombre total de 911 démantelées (estimation) : entre 3.000 et 4.000.
- 911 la plus courante démantelée : 996 Carrera.
- 911 la plus rare démantelée : 911R 1967.
- La partie vendue la plus chère : 2012 Porsche 991 PDK moteur de 3,8 litres (60.000 \$).
- Le saviez-vous : LA Dismantler trouve beaucoup d'argent dans les voitures accidentées, autour de 2000 \$ par année au total.
- La florissante entreprise LA Dismantler utilise désormais deux entrepôts supplémentaires complets pour stocker les pièces 911, non loin du siège social saturé.



Les pièces de LA du Dismantler sont expédiées partout dans le monde, le Japon et même l'Allemagne étant des destinations populaires.



Porsche, L.A. Dismantler sera là pour vous »

Quand il s'agit d'acheter de la 911, l'équipe passe souvent par les sites d'enchères de compagnies d'assurances, mais les employés s'assurent que toutes les voitures ont une carte grise, des numéros qui correspondent aux papiers et vérifient l'identité du vendeur. C'est obligatoire, non seulement pour leurs propres besoins, mais aussi parce qu'ils ont des visites périodiques du Service des Mines californien, qui effectue des contrôles aléatoires sur les numéros d'identification de véhicules.

Voici comment fonctionne le processus : si L.A. Dismantler a un client au Japon qui recherche une boîte de vitesses de GT2, les gars vont essayer de trouver une GT2 crashée, vont l'acheter, la démonter et vendre la boîte de vitesses à leur client. Le reste de la voiture est démonté, et tous ces morceaux vont dans la boutique en ligne de L.A. Dismantler. Neil nous dit qu'ils vendent à de nombreuses équipes racing, qui sont principalement à la recherche de 911 à reconstruire en voitures de course. Autre fait intéressant, les gars « hybrides », comme Neil appelle ceux qui mettent des moteurs V8 LS1 de

Corvette dans leur Porsche, forment une clientèle plutôt importante ces derniers temps.

Les puristes pourraient bien prendre un certain temps à s'habituer au concept d'une casse Porsche, mais pour ceux qui aiment jouer à fond avec leur 911, ce cimetière de supercar peut en effet devenir le paradis sur Terre. Tandis que nous nous promenons, on se sent comme des gamins dans un magasin de bonbons. L'attrait des pièces haut de gamme à portée de main est même trop grand pour Magnus, qui repère un bel ensemble de vieilles jantes Fuchs sur un support de stockage à l'arrière de la boutique. Comme vous pouvez le voir, il n'y a qu'un seul endroit où vous devriez envisager de vous adresser la prochaine fois que vous serez à la recherche d'une pièce Porsche difficile à trouver : LA Dismantler sera là, prêt à vous répondre. #

Contact

• Web : www.ladismantler.com
• Téléphone : (818) 767-7243



Magnus Walker a quitté LA Dismantler avec un nouveau jeu de jantes Fuchs.

FASHION COLLECTION



Fall-Winter

L'héritage de Butzi Porsche est inscrit dans les plis de chaque pièce de vêtement signé Porsche Design. Le studio fondé par le petit-fils de Ferdinand Porsche est impliqué dans de nombreuses réalisations qui portent la griffe de la marque automobile. Il suffit de se rendre sur le site internet de Porsche Design pour réaliser la richesse de l'éventail des objets et produits conçus par les designers. Les voitures du Docteur Porsche ont la faveur et la connaissance du public, mais il ne faut pas oublier que la démarche artistique exprimée ici ne date pas d'hier. Si Butzi démarre son activité de design en 1973, le style est au cœur des préoccupations de la firme de Zuffenhausen depuis très longtemps. Pour illustrer ce propos, le célèbre lettrage PORSCHE est une création de la firme qui dessina son propre alphabet en 1949. En tout cas, les 7 lettres qui composent le nom. Le reste a été ajouté depuis et la typo demeure la propriété de l'entreprise. Ce modernisme est incarné dans les objets, les produits, les vêtements Porsche Design. La collection Fashion pour cet Automne-Hiver 2013 s'inspire à la fois des couleurs et des formes urbaines de la fin d'année. Elle rend également hommage aux créateurs des années 1980 dont Geoffrey Beene, Anne-Marie Beretta, Azzedine Alaïa et Claude Montana. Il y a des bleus, des noirs, de mélanges de matières, des coupes tranchées, des textures souples en laine, cuir et matériaux synthétiques. Dynamique et confortable, élégante et exclusive, cette collection incorpore des innovations, s'illustre par sa fonctionnalité et ses lignes intemporelles. Cela ne vous rappelle rien ?

Homme : Chemise Sport
«Jet Black». **195 euros.**
Femme : Combinaison robe
et sweater cuir et Lurex «Jet
Black». Prix en boutique.

L'héritage de Butzi Porsche
est inscrit dans les plis de
chaque pièce de vêtement
signé Porsche Design.





Homme :

À gauche. **Caban cuir veau pleine fleur 2490 euros.** À droite. **Cardigan Sport, cuir et laine. 1 290 euros.**

Femme :

À gauche. **Doudoune «Windsor Wine». Prix en boutique.** À droite. **Sweater-tunique «Jet Black». 285 euros.**

Pantalons cuir de veau Nappa «Jet Black». 1 590 euros. Tour de cou laine métallique «Jet Black». **115 euros.**

En pied. **Doudoune «Jet Black». Prix en boutique.**

Les vêtements présentés ici sont disponibles dans les boutiques de la Porsche Design ou bien en ligne en se rendant sur le site de vente.

www.porsche-design.com

Paroles

de constructeur

Machine Revival

Le Judge

911 3.2 1985
Outlaw
backdatée ST

Puissance :

250cv

Poids :

950 Kg

Moteur :

3.2l

Boîte :

915

Couleur :

Orange Gulf,
 d'origine vert
 champagne

Achetée :

15.000 euros.

C'est un rêve de gamin. Ça a cMachine revival est aujourd'hui devenu une société mais est avant tout un groupe d'amis provenant

d'horizons variés et animés par une même passion : les « classics » au sens le plus magique du terme. Nous sommes 4 en région lyonnaise, d'environ 20 ans à l'époque où nous nous sommes rencontrés... François (Bi), Jean-Charles (J), Florent (Flo) et Nicolas (Niks). Notre premier projet était de réaliser un rêve commun, à savoir se faire une voiture uniquement dédiée au circuit. Nous n'avions pas beaucoup de moyens à l'époque et nous avons choisi de partir d'une BMW 528i e28 de 1984 achetée 900 euros sur eBay pour démarrer. Mais le projet de vider une voiture pour rouler sur piste est vite devenu le projet de reconstruire une voiture de A à Z en essayant de tout optimiser au passage. Nous nous sommes pris au jeu et aujourd'hui encore malgré tous les projets auto cette BM, la machine revival baptisée DOT 1 est toujours sur piste ou en cours de modif.

Depuis maintenant 10 ans, nous mettons tout notre cœur à faire revivre des modèles en tentant de sublimer le travail fait par les constructeurs. Notre quête vise un seul objectif : « Dérouter nos cinq sens ! » Cela veut juste dire que nous explorons toutes les voies sans aucun préjugé, nous cherchons à en tirer le meilleur en termes de performances et fiabilité mais toujours dans le respect de la marque et du modèle initial. Depuis, d'autres chemins sont explorés dans le groupe, entre Audi RS2, BMW 2002, Porsc 944 et même coté deux roues, nous avons notre atelier mécanique, mais c'est chez Porsche



The Judge,
posée et rapide
comme la Justice.



Les finitions sont impeccables dans la baie avant. Des solutions simples et élégantes.

que nous nous sommes définitivement tournés (Nicot et flot) depuis nos débuts en 911.

Passionnés par l'univers des Porsche depuis toujours, nous avons commencé l'aventure du outlaw sur 911 avec cette 3.2 boîte 915 de 1985. Le cahier des charges initial était simple : un look de classic mais en aucun cas une réplique, de la légèreté, et pouvoir aller sur circuit et en revenir avec la voiture...

De là nous avons acheté la pire 3.2 que nous avons trouvée sur Internet et l'aventure a commencé.

Le projet nous aura pris un an pour aboutir car nous avons fabriqué par nous-même la plupart des pièces qui ont été refaites

Nous ne sommes pas rentrés dans des modifications extrêmes de l'auto

car nous gardons en tête de l'utiliser le plus souvent possible. La plupart des éléments de carrosserie sont en fibre, le châssis a subi une petite préparation pour pouvoir donner un peu plus de dynamisme à l'auto. Le résultat à ce jour est un jouet baptisé le « Judge » de 250 cv pour 950kg sans aucune assistance nous offre chaque jour le même plaisir visuel, sonore, et « physique ».

Il n'y a pas de prépa moteur, nous avons juste travaillé la partie admission et échappement avec des spaghettis et un silencieux M&K exhaust. Pour travailler la sonorité à l'extrême !

Cette voiture contrairement à la BM est amenée à servir quasi quotidiennement. Compte tenu des réglementations en France, nous nous sommes bridés pour pouvoir utiliser la voiture au maximum



Une poupe de rêve soulignée par des jantes Minilites et des sorties de pot inox.



Machine Revival signe ses fonds de compteur aux couleurs de la carrosserie.



Ambiance racing dans la 911 rétrostylée.

Porsche offre tellement de diversité dans un seul modèle, que les idées et les projets sont infinis...

sans rien risquer auprès des assurances... À terme nous pensons retoucher le haut moteur et l'admission, mais il va nous falloir trouver un compromis afin de garder un ensemble fiable. Ça sera l'occasion de lui donner un coup de jeune. Nous avons toujours dit que nous attendions d'avoir une panne pour ouvrir ce bloc... « Malheureusement », 215000 km et toujours pas de faiblesse en vue malgré les tours de piste sans retenue qui s'accumulent... Serons-nous assez patient? Nous sommes chez Porsche... Ça peut durer longtemps... La priorité dans nos actions, c'est d'abord d'avoir un châssis et des freins performants et une voiture légère... La puissance vient après... Avant de toucher au moteur la voiture devrait recevoir prochainement un ensemble tringlerie Jwest et nous allons retravailler la partie barre stabilisatrice qui mérite de monter encore d'un cran à l'avant. La plupart des pièces ont été refaites par nous-même (pompeau, contre-portes, habillage intérieur, cache soufflerie, etc., etc...) ce qui nous a permis d'apporter une touche unique à la voiture et nous a laissé

une totale liberté d'interprétation et un réel plaisir tant pendant la restauration que celui que nous prenons aujourd'hui à la conduire. Depuis ce temps, nous le savons, nous sommes tombés dans l'addiction, Porsche offre tellement de diversité dans un seul modèle, que les idées et les projets sont infinis... Aucune autre marque ne permet ce genre de choses... Le Judge pourrait se suffire à lui-même, mais nous n'avons

jamais eu l'intention dès les débuts des travaux de la considérer comme un élément unique... Elle n'aurait jamais été orange Gulf sinon... Parmi les différents projets en cours ou en prévision (un outlaw châssis court, un binôme indissociable targa pour les balades de madame et une inspiration autour de la ST poussée à l'extrême pour les sorties de monsieur...), nous avons eu la chance de tomber sur sa petite sœur, une autre 3.2 de la même année, probablement passée sur la chaîne de production quelques semaines après! Quoi de mieux pour compléter la paire et faire un second modèle bleu Gulf, les rendant ainsi inséparables... Le projet devrait s'achever dans quelques semaines et nous avons hâte d'agrandir la famille !!!

Accessoires montés

Éléments de carrosserie en fibre, jantes minilite et fuchs 16", amortisseurs bilstein Clubsport, Arceau Helgo. Et échappement M&K exhaust dont j'espère distribuer la marque d'ici la parution du numéro...

Concernant la partie accessoires, nous travaillons essentiellement sur les contre-portes, mécanisme vitres, accessoires, fibre, sellerie et habillage tableau de bord, pompeau, volant, moquettes, extincteur.

En termes d'accessoires supplémentaires, nous nous servons des pièces d'origines des voitures pour en faire des objets de déco ou encore du mobilier... Mais nous travaillons également sur une gamme de bâches inédites et sur-mesure ainsi que des éléments de bagagerie. Sachant que tout ce que nous entreprenons est toujours dans un esprit vintage racing avec comme objectif d'avoir des produits uniques, originaux et une qualité de fabrication irréprochable (et made in France!!)

Pour joindre l'équipe de Machine Revival, envoyer un mail à Total 911 qui transmettra.

Paroles

de conducteur



Jean-Jacques
et son moniteur,
Fred Pau.

HANDISPORTAUTO LA 911 POUR TOUS !!!!

Par Jean-Jacques
Planque

Je ne suis pas né dans le milieu de l'automobile ou de la course. Pourtant dès mon plus jeune âge, j'ai été attiré par les voitures de sport, les courses automobiles et spécialement les Porsche. Je devais avoir 4 ou 5 ans quand j'ai commencé à dire qu'un jour, je piloterais un kart, puis des voitures de course et je roulerai en Porsche. Pourtant, ce n'était pas gagné puisque les caprices de la nature avaient voulu que je naisse sans mains et avec seulement la moitié de la jambe droite... Mes parents ont déployé beaucoup d'énergie pour que je puisse avoir une vie « normale » et être autonome (c'est dans cet esprit que j'ai eu mon permis de conduire dès 18 ans) mais n'ont jamais vu mes « rêves mécaniques » d'un très bon œil. Objectif atteint puisque je suis docteur en droit,

maître de conférences à l'Université Lille II, j'ai une épouse extraordinaire et trois merveilleux enfants. Vous vous doutez donc bien qu'une fois tout cela réalisé les idées de vitesse, de bruits... et de Porsche sont revenues au grand galop !!!! C'est à 36 ans que, grâce à Jean-Claude LYPs, Président de l'ASK de Douvrin, j'ai commencé à piloter un kart spécialement équipé avec lequel je roule régulièrement

et fais quelques compétitions. Pour ce qui était de me retrouver au volant d'une Porsche les choses étaient plus complexes : j'étais plusieurs fois monté en passager, mais je n'avais jamais pu prendre le volant puisque je ne peux conduire que des véhicules adaptés : pédale d'accélérateur à gauche et un volant « téléphone » (voir photo). Tout s'accélère lorsque j'apprends que



Fred donne des
instructions et des
informations sur le
circuit Bugatti à Jean-
Jacques Planque.



Le volant de la 996 avec le plateau « téléphone ». Il ne vous rappelle pas certaines jantes



Au passage devant la grille de départ du Bugatti

« Je vis un rêve éveillé : je suis au volant d'une Porsche, sur un circuit. »

Fred Pau vient de créer la première école de pilotage pouvant accueillir des stagiaires handicapés. Le plus, la voiture choisie : une Porsche 996.

Après trois secondes de réflexion, je fonce sur www.handisportauto.com puis j'appelle le numéro indiqué. Après quelques minutes, rendez-vous est pris un mois plus tard sur le circuit de Maison Blanche au Mans. Avec Fred, rien ne semble un problème : la voiture est déjà équipée d'un accélérateur pied gauche et il fera fabriquer un volant « téléphone » adapté.

Première émotion : l'arrivée sur LE circuit du Mans, chargé d'histoire, de légendes... Émotion décuplée lorsque j'aperçois la bête. Elle est sagement garée, mais avec ses « peintures de guerre », elle a l'air de déjà vouloir bondir sur la piste. En m'approchant, je constate qu'elle est déjà équipée du « volant téléphone ». Je serai donc le premier à m'élancer. Fred arrive et profite des quelques minutes avant le briefing pour me faire prendre mes marques dans la voiture. Volant, ceinture, rétros... ah non, les rétros c'est seulement pour le pilote instructeur ! Qu'à cela ne tienne, je regarderai seulement devant. Puis arrive l'heure du briefing (handisportauto roule avec motorsport academy). Après un rapide calcul de la valeur des voitures en piste, on se montre très attentif aux conseils dispensés. Après une vingtaine de minutes permettant de se remettre les fondamentaux en mémoire (freinage dégressif, trajectoires...), il est temps de passer aux choses sérieuses.

Je vis un rêve éveillé : je suis au volant d'une Porsche, sur un circuit. J'enfile mon casque et c'est parti. À la sortie des stands, une première accélération me procure un bonheur indescriptible (beaucoup d'entre vous savent ce que je

veux dire). Mais le premier virage arrive vite et je me jette sur la pédale et... je me retrouve presque arrêté. Il me faudra deux ou trois tours pour prendre la mesure des performances de la belle. Au total, j'ai fait 15 tours du circuit de Maison-Blanche avec un arrêt après 7 tours pour que Fred me prodigue ses précieux conseils. Inutile de vous dire que le rythme est allé crescendo...

Quand le moment est venu de laisser la place, je dois avouer que j'ai eu un peu de mal à quitter mon siège. Mes premières paroles furent de vifs remerciements à Fred, pour son idée plus que géniale, et surtout pour lui demander quand aurait lieu le prochain roulage.

Quelques semaines plus tard, Fred m'invitait à assister aux 24 H du Mans. Ce que j'ignorais c'est qu'handisportauto étant partenaire de l'ACO, la Porsche participerait à la grande parade des pilotes et qu'il avait décidé de m'en confier le volant. Ce fut encore un moment énorme (même à 20 km/h). Passer parmi ces milliers d'amateurs de belles voitures et voir le plaisir qu'on leur apporte simplement en donnant quelques gros coups de gaz à l'arrêt (make noise ! Faites du bruit!!!). En plus, je ne vous dis pas les têtes quand ils me voyaient au volant et surtout les encouragements et les félicitations. Pour couronner le tout, Fred m'a laissé le volant pour ramener la voiture après la parade : première fois au volant d'une Porsche sur route... Quand je vous disais que tout s'était accéléré...

J'étais porteur sain du virus... maintenant la maladie est bien déclarée.

Depuis, j'ai multiplié les stages (dont un avec la Porsche Sport Driving School) et je collabore avec Handisportauto au montage de plusieurs projets innovants. Mais ça, c'est une autre histoire qui vous

sera peut-être prochainement présentée dans les colonnes de votre magazine préféré. De plus, c'est décidé, je vais franchir le pas et m'offrir ma 911.

• Pour en savoir plus, n'hésitez pas à visiter mon site Internet :

www.racinghandicapdeveloppement.e-monsite.com

et celui d'handisportauto :

www.handisportauto.com.

HANDISPORTAUTO

HANDISPORTAUTO propose les premiers stages de découverte du pilotage sur circuit accessible aux personnes à mobilité réduite.

HANDISPORTAUTO est spécialisée dans la formation, l'initiation et le perfectionnement au **pilotage automobile** auprès des entreprises et des particuliers. Ces différentes activités se présentent sous la forme de stages assurés par des **instructeurs diplômés** d'Etat et pouvant s'effectuer à bord de véhicules équipés et adaptés à certains handicaps (accélérateur au volant, frein à main, accélérateur au pied gauche).

Tous nos stages de pilotage sont encadrés par des instructeurs titulaires du Brevet Professionnel Jeunesse Education Populaire du Sport – Spécialité auto (BP JEPS) ou du Brevet pour l'Exercice de la profession d'Enseignant de la Conduite Automobile et de la Sécurité Routière (BEPECASER)

Aménagements spécifiques de la 996

- Cercle accélérateur au volant
- Frein principal main droite
- Option accélérateur pied gauche (Cale-pied devant accélérateur droit)
- Option plateau sur le volant

Contact :

Frédéric Pau,
Le Bois Gareau, 72220 Marigné-Lailly
Tél. : 0 660 680 976
www.handisportauto.com.

Courrier

Vos lettres,
emails et opinion.



Ecrivez-nous pour commenter un sujet, parler de vos passions, communiquer avec les lecteurs. courrier@total911.fr

Bonjour,

Venant de terminer la lecture de votre numéro 2, je souhaite tout d'abord vous souhaiter la bienvenue dans le monde des lecteurs passionnés de Porsche 911. Il est appréciable de trouver une nouvelle vision autre que celles de Flat 6 et de RS magazine. Dévoreur de magazines autos, je vais en kiosque 7 à 8 fois par mois, votre magazine m'a intéressé car il apporte moins d'importance aux nouveautés que les autres.

Pour vous aider à connaître votre public, voici une liste de critiques.

Points forts :

- pas de petites annonces (pas beaucoup d'intérêt si ce n'est du remplissage de page), internet est l'outil idéal.
- rubrique technique très intéressante.
- des 911 de passionnés
- des 911 qui sortent de l'ordinaire
- un style de rédaction agréable à lire
- prix correct pour un magazine de niche

Points faibles :

- traduction de l'anglais parfois approximative
- détails de mise en page
- quelques fautes orthographe et de grammaire.

Si vous avez besoin de relecteurs, pensez à moi.

Bon travail à toute l'équipe.

Dans l'attente de votre prochain numéro,

Laurent Di Trapani

Cher Laurent, vos encouragements nous vont droit au cœur et vos critiques font mouche. En tant que nouveau titre sur le marché, notre enthousiasme a besoin d'être tempéré par une assiduité plus manifeste en ce qui concerne les finitions. Le message est bien passé, nous allons travailler dans ce sens. Et pourquoi pas, répondre à votre gentille offre de service... ? Une fois encore, tous nos remerciements pour votre courrier de bienvenue qui nous a fait très plaisir.



Bonjour,

Par ces quelques lignes, je tiens à vous remercier pour votre magazine, très complet. Ce n'est que le deuxième numéro, mais j'en apprécie la variété, couvrant toutes les années ainsi que les modèles d'origines ou un peu moins. Seule la qualité des traductions et de la rédaction mériteraient un soin plus attentif.

Je tiens également à partager avec vous mon attachement à ce modèle et vous expliquer de quelle manière j'ai souhaité à titre personnel commémorer cet événement. Après près de 20 ans à conduire divers modèles de 911 à air, j'ai effectué cette année un grand voyage en 911 SC afin de fêter dignement les 50 ans de la 911, les 40 ans du conducteur et les 30 ans de la voiture (SC 1983 - série D, les dernières construites).

Près de 14.000 km parcourus, à travers la Turquie, le Kurdistan jusque dans le centre de l'Iran, pour revenir par le Mont Ararat et les pays de l'Est, tout cela en 5 semaines avec un vieil ami d'école avec qui nous avions envie d'effectuer quelque chose de marquant pour célébrer nos 40 ans respectifs.

Vous trouverez toutes les infos et photos sur le blog suivant :

<http://from-europe-to-asia-911sc.overblog.com/>

En vous remerciant encore, je vous adresse mes meilleures salutations

Sébastien (CH)

Merci pour votre courrier qui invite les lecteurs à réaliser que la sortie du week-end en 911 peut se transformer en une aventure passionnante aux portes de l'Europe. Une fois encore, le flat-6 le plus célèbre du monde fait la démonstration de sa solidité. Comme vous le signalez sur votre blog, les températures de 50° et les indices d'octane au rabais n'ont pas affecté le moteur de votre SC. Encore bravo pour votre périple et félicitations à cet esprit aventureux caractéristique des Helvètes que vous incarnez parfaitement.

INFO

Véhicules volés... surveillés. La société Traqueur, leader en géolocalisation s'est associé avec le groupe Argos pour optimiser la recherche de véhicules et de biens sensibles volés. Dans le cadre de ce partenariat, les techniciens terrain du GIE ARGOS ont été formés et équipés par TRAQUEUR pour détecter des véhicules signalés volés, tandis que des passerelles entre les systèmes d'information des deux entités ont été mises en place. Il faut compter entre 500 et 700€ environ la première année, pose et 1 an d'abonnement inclus, puis 125€/an pour équiper sa voiture d'une balise opérationnelle en France et en Europe. Depuis l'ouverture du service il y a 10 ans, ce sont près de 6.000 affaires de vol qui ont été traitées par Traqueur, les récupérations se traduisant au total par 120 millions d'euros récupérés.

www.traqueur.fr



« Les Porschistes ont du cœur »

Marin Mawois qui s'occupe d'une action à Beaulieu (34) pour le Téléthon nous a écrit pour faire appel au bon cœur des Porschistes de la région.

Propriétaire d'une Porsche (ancienne) et suite à la sollicitation du maire de ma commune de Beaulieu dans l'Hérault (34), j'ai pris en charge l'organisation du prochain TELETHON, le samedi 7 décembre, sous forme de baptêmes en Porsche (et exclusivement cette marque).

Basé sur une rotation d'une trentaine d'autos dans cette journée, je recherche encore une vingtaine de Porsche, de tous modèles et de tous millésimes.

Pourriez-vous faire paraître dans vos colonnes une annonce qui amènerait les possesseurs des autos de cette unique marque, sensibilisés aux actions du Téléthon, à faire découvrir notre monde de passionnés de belles automobiles ?

Les baptêmes auront lieu le samedi 7 décembre (toute la journée), sur un tracé d'une dizaine de kilomètres autour du village de Beaulieu. Des repas seront servis à midi pour les pilotes de chaque auto.

Si vous désirez participer à cette action, vous pouvez joindre Marin aux coordonnées suivantes:

Marin Mawois

T.04 67 60 70 58

T.06 81 88 04 54

Marin.mawois@gmail.com

Cher Marin, toutes nos félicitations pour cette action qui, nous l'espérons, rencontrera le succès qu'elle mérite. Vous pouvez peut-être, si ce n'est pas déjà fait, vous rapprocher des Clubs Officiels Porsche de votre région. À vous, lecteurs du Sud de la France, de venir prêter main-forte à Marin si votre emploi du temps et votre cœur de Porschiste vous le dictent.



Je découvre avec plaisir le n°1 de Total 911 dans lequel j'ai trouvé un article sur le moteur M96. À 66 ans, je suis propriétaire de ma première Porsche depuis plus d'1 an. J'en suis pleinement satisfait mais il me serait, malgré aucun signe inquiétant, intéressant de savoir que l'IMS de ma 996 ne cassera pas. Ceci pour 1000 euros. Avec 85.000 km, je voudrais me rassurer. Pour ma part, j'ai trouvé des renseignements dans un article de vos confrères qui citait une intervention à 2500 euros par un professionnel près de Nice qui change l'IMS et le roulement. J'aimerais contacter votre source si vous me faites parvenir les coordonnées, pour comparer les 2 solutions..

Jean-Jacques Paterniti, Plan de Cuque

L'article dans le n°1 faisait mention des prix que l'on peut trouver en Angleterre. Il est difficile de vous répondre que vous trouverez satisfaction dans la région de Marseille, étant donné que peu de garages pratiquent ce genre d'interventions en France, surtout à des tarifs raisonnables. Pourtant, même si le problème de casse de l'IMS doit être relativisé, la conception de cet arbre intermédiaire peut mettre en danger votre moteur. Nous vous proposons, afin que vous dormiez sur vos deux oreilles, de vous tourner vers RS Motorsport à Anould (88) qui saura vous apporter toute satisfaction à un coût que vous apprécierez pour sa modestie.

Bonjour,

Merci pour votre article sur le N°2 de TOTAL 911 Petites précisions mais qui sont importantes pour des passionnés de Porsche 911. Ma 964 est de 1991 car en 1995, elle n'était plus produite et déjà remplacée par la 993 depuis 1994 Concernant les courroies, j'ai bien changé les 3 et qui concernent turbine clim et alternateur en préventif, elles n'ont rien à voir avec la distribution, le moteur n'a pas de courroie de distribution, mais une chaîne. La seule courroie à surveiller est celle du double allumeur qui si elle lâche peut faire des dégâts importants au moteur. Concernant GT PASSION excellent spécialiste Porsche à Pellouailles-les-Vignes près de Angers et RMS racing motors sport à Theix Vannes 56,



je les remercie de leurs conseils et des entretiens effectués et qui tiennent compte de ce qui est nécessaire de faire sans en rajouter pour le plaisir. Leur accueil est toujours excellent et très sympathique (voir Laurent Guérin pour GT et Mr JUBIN pour RMS Bonne chance en France pour ce très beau magazine ET TOTALEMENT PORSCHE. Cordialement,

Bernard Schricke

Encore merci pour ces précisions et ces renseignements, Bernard, et veuillez accepter nos sincères excuses pour l'imprécision de nos transcriptions.

Madame ou Monsieur.

Mon épouse m'a rapporté la semaine passée le numéro 2 de votre revue septembre octobre 2013. Etant l'heureux propriétaire d'une 911 carrera 4s, elle pensait me procurer un nouveau magazine sur mon auto. Quelle déception... Comment pouvez-vous commercialiser une revue qui est une mauvaise traduction d'un journal Anglais. Entre les phrases qui ne veulent rien dire, les prix d'options en livres Anglaises, les couleurs dans leur désignation anglaise. Votre magazine est un grand n'importe quoi. Je n'achèterai pas le numéro 3.. Cordialement,

Benoît ZEIHNER

Cher lecteur provisoire, votre opinion est certes précieuse pour la rédaction qui souhaite apporter satisfaction au plus grand nombre de ses lecteurs mais sa vigueur autant que la frustration, la condescendance et l'ire qu'elle reflète nous paraissent disproportionnés. Que faire, que dire pour être à la hauteur de vos attentes? Vous, le chef d'entreprise alsacien, devriez savoir que rien ne se fait simplement et que si la critique est facile, l'Art est difficile... Et à tous les lecteurs qui se sont gardés d'envoyer de telles missives, nous leur répondons : merci pour votre compréhension et soyez assurés que nous faisons des efforts pour vous satisfaire. Take it easy, it's just a magazine, man !

Weltpremiere IAA 2013.
Der neue 911 Turbo.

PROCHAIN NUMÉRO

Total 911 N°4

Retour sur
50 années de 911
et
Salon IAA
de Francfort 2013

En kiosque en janvier 2014

Total

LE MAGAZINE 100% PORSCHE 911
N°3 – Novembre-décembre 2013

40, rue de Paradis
75010 Paris
Tél. 01 53 24 99 70

Rédaction

Rédacteur en chef
Nicolas Studievic
Email: team@total911.fr

Directrice artistique
Michèle Filias

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

Richard Aucock, Alexandre Boillot-Cerneux, Continental, Jeremy Cliff, Alisdair Cusick, Jakob Ebrey, John Glynn, Kyle Fortune, Steve Hall, Warren Ganser, Ian Kuah, Andrew Krok, James Lipman, Laurens Parsons, Daniel Packer, Porsche AG/Brett Fraser, Philip Raby, Thomas Schenck, Phil Steinhardt, Maurice van den Tillaard, Adam Towler.

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

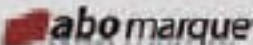
Imprimerie

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.

SALON **RETRO MOBILE**

AUTO • MOTO • PASSION



5-9 février 2014

PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES
PAVILLON 1

**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*