

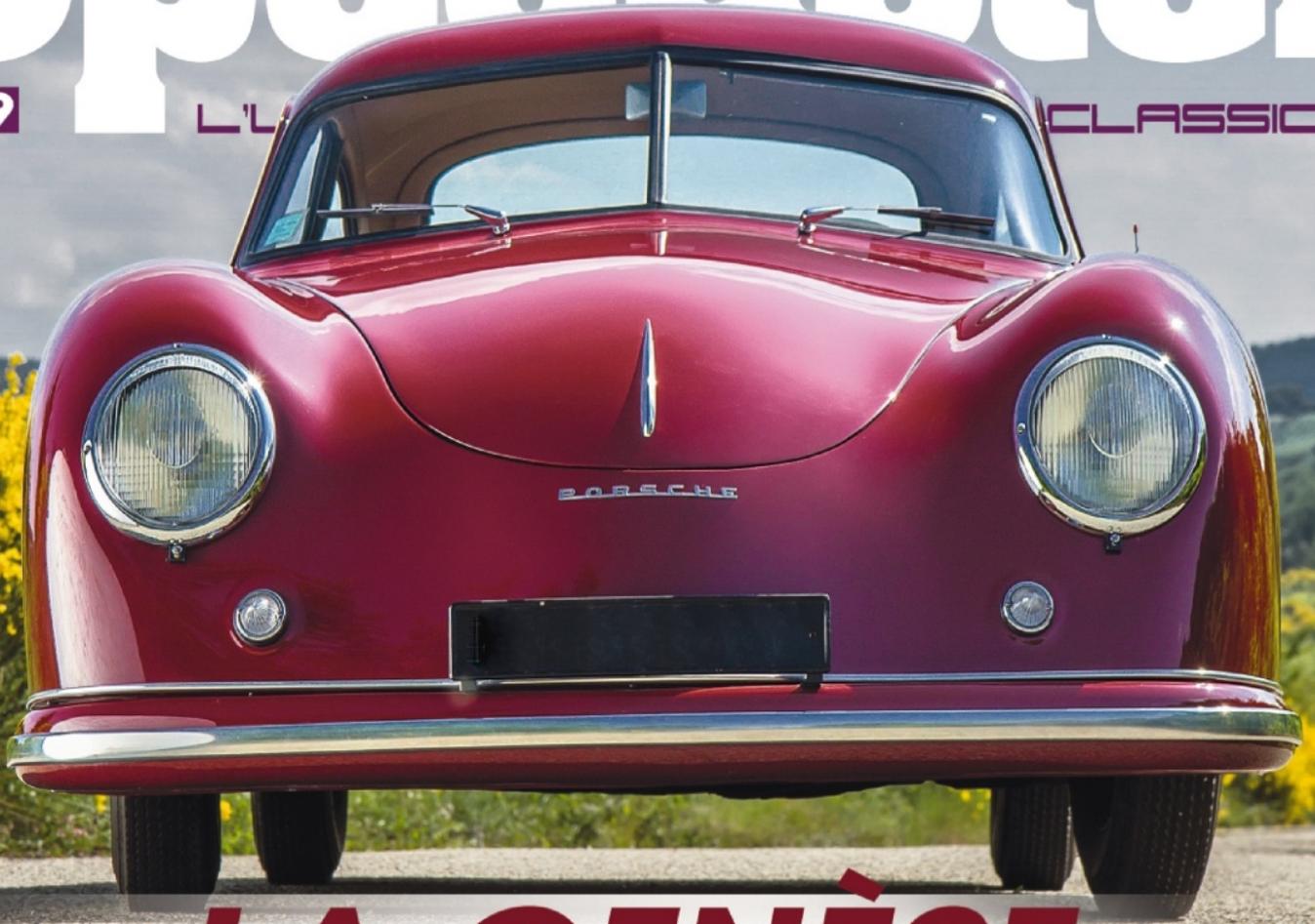
Juillet - Août 2017

# Speedster

# 039

L'É

CLASSICS



## LA GENÈSE

Au commencement était la 356 pré-A...



■ 911 S 2.4 '73

■ 911 Carrera RS 2.7 '73

### Carrera RS

Qu'a-t-elle de plus ?

BEL : 7,60 €, LUX : 7,60 €,  
CH : 12,50 FS, MAR : 73 DH,  
CAN : 12 \$, DOM/TOM : 7,60 €



Hodmell

INSOLITE : PORSCHE 914/6 PAR GOERTZ



# D. Moris

## STYLING

### NOSTALGIE ANNÉES 70

KITS 911R - 2,3 ST - 2,5 ST - 2,4 S - 2,7 RS - 2,8 RSR - 3,0 RS - 3,0 RSR - Groupe IV - 934



... EQUIPEMENTS DE CARROSSERIE  
ET HABILLAGES INTERIEURS CARBONE  
POUR 924, 944, 928, 964, 993,  
BOXSTER 986 et 987, CAYMAN, 996, 997.



**D.MORIS** STYLING - Av. Bertho - 44500 LA BAULE - FRANCE - TEL. 02 40 60 64 64 - FAX 02 40 60 23 38

E.mail: [d.moris@orange.fr](mailto:d.moris@orange.fr) - [www.d-moris.com](http://www.d-moris.com)

**Adresse postale de la rédaction :**

Speedster/SFEP  
Z.A., 9 rue Jules Chambrelent, 33740 Arès.  
Tél. : 05 56 03 90 90.  
Fax : 05 56 03 90 99.  
[www.speedster-magazine.com](http://www.speedster-magazine.com)  
E-mail : [speedster.magazine@gmail.com](mailto:speedster.magazine@gmail.com)

**Abonnements et VPC**

Service abonnement : 01 47 11 22 86  
[abonnements@hommell.com](mailto:abonnements@hommell.com)  
Directrice marketing clients : Sabine Aguera  
01 47 11 22 96, [saguera@hommell.com](mailto:saguera@hommell.com)  
Responsable relations clients : Laurence Rolland  
01 47 11 21 69, [lrolland@hommell.com](mailto:lrolland@hommell.com)

**Service des ventes :**

Responsable des ventes : Alexandre Campi  
01 47 11 20 12, [alexandre.campi@sfp.fr](mailto:alexandre.campi@sfp.fr)  
Responsable titre : Nicolas Mayolle  
01 47 11 20 11, [nicolas.mayolle@sfp.fr](mailto:nicolas.mayolle@sfp.fr)

**Rédaction :**

Directeur de la publication : Michel Hommell  
Directeur général : Jean-Claude Lebon  
Rédacteur en chef : Josué Chevrel  
[jchevrel@hommell.com](mailto:jchevrel@hommell.com)  
Ont collaboré à ce numéro : Hilaire, Rémi Darge-  
gen, Frank Camuzat, Alain Sauquet, Vincent  
Perraud, Marius Hanin.  
Directeur artistique : Thierry Pousseur  
Rédacteurs graphistes :  
Frank Pellaton, Julien Bée  
Secrétaire général de rédaction : Eric Cowez  
Secrétaire de rédaction : Frédéric Vicente  
Responsable administrative de la rédaction :  
Alma Imamovic, [aimamovic@hommell.com](mailto:aimamovic@hommell.com)  
Secrétaire : Cindy Betin  
Responsable Promotion et Partenariats :  
Karine Leade, 01 47 11 22 39,  
[kleade@hommell.com](mailto:kleade@hommell.com)  
Fabrication : Loïc Rossigneux  
01 47 11 22 63, [lrossigneux@hommell.com](mailto:lrossigneux@hommell.com)

**Informatique éditoriale :**

Directeur des systèmes d'information :  
Christophe Denis, assisté de Francine Barrillet  
Responsable Systèmes et réseaux :  
Dominique Leblay  
Chef de projets éditoriaux :  
Patrick Surbled, assisté d'Arnaud Rolland  
Support technique : Cédric Lienhardt  
Responsable pôle digital : Hélène Regnaud  
01 47 11 22 11, [hregnaud@hommell.com](mailto:hregnaud@hommell.com)  
Chef de projet Web : Sabine Gros La Faige  
01 47 11 20 39, [sgroslafage@hommell.com](mailto:sgroslafage@hommell.com)

**Impression :**

S.A. Corelio Nevada Printing NV  
30 allée de la Recherche - Bruxelles.  
Distribution : Pressalis  
Commission paritaire : 0221 K 90715  
I.S.S.N. : 2112 6526  
Dépôt légal : à parution  
S.A.S. au capital de 4017024 euros.  
RCS Nanterre B 333454148.

**Publicité :**

SPEEDSTER est régi par Profil 18-30 :  
134 bis, rue du Point-du-Jour,  
92517 Boulogne-Billancourt CEDEX.  
Tél. : 01 46 94 84 24. Fax : 01 46 94 00 90.  
Directeur commercial : Thierry Remond  
Directeur pôle auto : Xavier Paindavoine  
Directeur de clientèle : Olivier Villeneuve  
[ovilleneuve@profil-1830.com](mailto:ovilleneuve@profil-1830.com)  
Directrice Technique : Elisabeth Girouard

**Administration et siège social :**

48-50, bd Sénard, 92210 Saint-Cloud  
Tél. : 01 47 11 20 00  
Principaux actionnaires : Michel Hommell, SMA,  
P-DG : Michel Hommell.  
Directeur général : Jean-Claude Lebon.  
Photos de couverture : Josué Chevrel et Rémi  
Dargegen.



Tous les papiers  
ont droit à  
plusieurs vies.

© Frank Camuzat

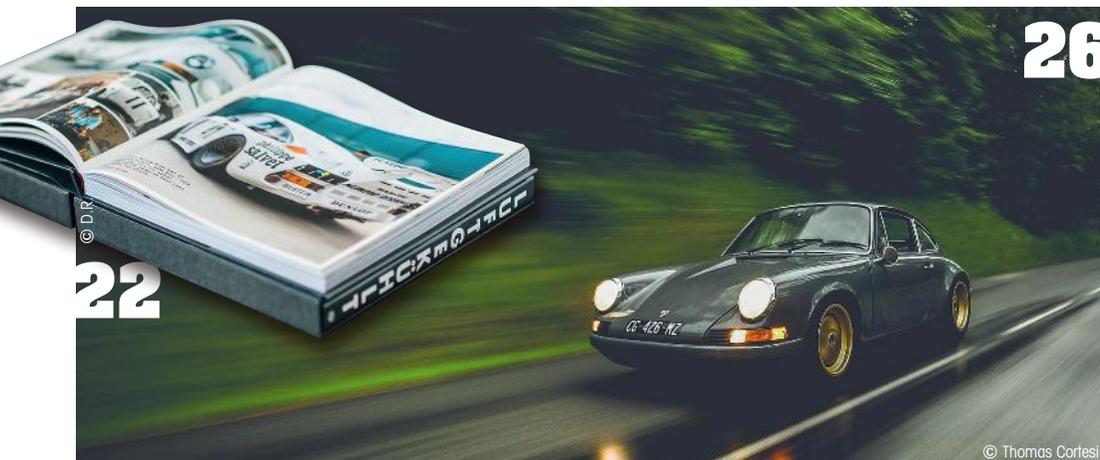


C

e nouveau numéro de *Speedster* en est la démonstration, voilà une saison qui démarre sur les chapeaux de Fuchs ! De Deauville à Los Angeles en passant par Spa-Francorchamps, le microcosme de la Porsche Classic est plutôt actif ! Ce trente-neuvième opus de votre magazine nous aura fait traverser la France dans tous les sens, et même au-delà des frontières. De la Bretagne au Vaucluse, de Stuttgart au Cap Ferret, nous aurons fait notre Tour

Auto à nous, en parallèle de celui, le vrai, que nous vous proposons dans ce même numéro. Un numéro chargé, donc, qui nous aura obligés à décaler au suivant la deuxième partie du catalogue 911 SC & 911 Turbo que nous vous avons promise. Pour ne pas se laisser aller, votre serveur saute dans un TGV dès les dernières pages envoyées chez l'imprimeur pour retrouver Magnus Walker, Place de la Concorde, pour un de ces Outlaw Gatherings dont il a le secret. Une petite escapade parisienne que nous vous gardons au chaud pour le prochain numéro de *Speedster*, que vous verrez pointer le bout de ses pages en kiosque le 25 août, juste avant la rentrée. Mais on n'en est pas là, profitez bien de votre été !

Josué Chevrel  
[speedster.magazine@gmail.com](mailto:speedster.magazine@gmail.com)  
[www.hommell-magazines.com](http://www.hommell-magazines.com)



26

# Speedster

## #039 JUILLET-AOÛT 2017

PROCHAIN NUMÉRO EN KIOSQUE LE 25 AOÛT 2017

### 6 NEWS

L'actu de la Porsche Classic, et pas seulement...

### 16 STUFF

Une sélection d'objets liés à l'univers Porsche

### 18 TENDANCES

Le panorama des montres du Porschiste

### 22 LITTÉRATURE

La bibliothèque du Porschiste, ses nouveautés

### 24 RED EVOLUTION

Focus - 911 dp11 DP Motorsport

### 26 RIDE HIGH

Focus - 911 Machine Revival

### 28 LE CHANT DU CYGNE

356 B Roadster - 1962 - Classic

### 34 LÜFT 4

Luftgekühlt IV - Los Angeles - 2017

### 40 DUO SANS CONCESSION

911 2.4S & 2.7RS - 1973 - Classic

### 50 RÊVE DE GOSSE

Porsche Casting - Deauville - 2017

### 54 DESIGNSTUDIE

914 Goertz - 1970 - Design

### 60 TOUR ET DÉTOURS

Tour Auto - 2017

### 64 ARTISANAT D'ART

356 pré-A - 1951 - Classic

### 72 PORSCHE AU SALON...

Visite - Decoloff24

### 76 BLUE ARROW

911T - 1971 - Évocation

### 82 UN VENT NOUVEAU

Fête des Classics - Uchaux - 2017

### 86 OUTLAW DESIGN

911 Projekt - Design

### 88 PROMESSES TENUES

Porsche Francorchamps Days - 2017

### 90 MODELS

Les nouveautés du modèle réduit Porsche

### 92 CALENDRIER

Les dates incontournables de la saison

### 94 PETITES ANNONCES

Les Porsche Classics actuellement en vente



### 93 ABONNEMENT

Ne cherchez plus, recevez Speedster chez vous!

Pour vous abonner ou commander un numéro :  
[www.hommell-magazines.com](http://www.hommell-magazines.com)  
 Pour connaître votre point de vente le plus proche :  
[www.trouverlapresse.com](http://www.trouverlapresse.com)

22

24

64

28



18



14

# Jean BUSER

Pièces détachées pour Porsche



MOTEUR



ECHAPPEMENT



FREINAGE



ALIMENTATION  
- ESSENCE



EMBRAYAGE  
- BOITE DE  
VITESSE



LIAISON AU SOL



CARROSSERIE



ECLAIRAGE



ELECTRICITE



ATELIER



## RÉPARATION

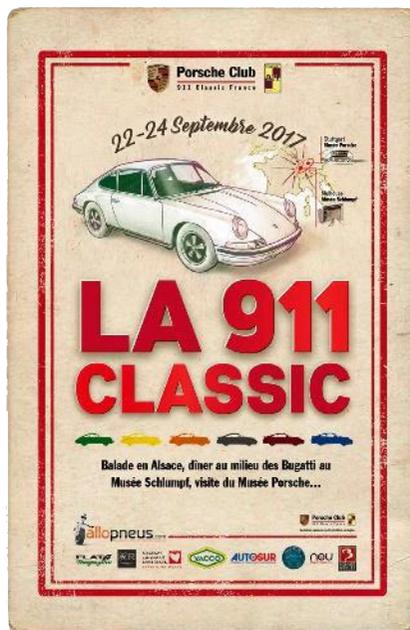
COMPTEURS, BOITIERS, TRIANGLES ...



Retrouvez nos offres spéciales  
directement sur votre mobile.  
(Iphone, Android, ect...)  
Installez l'application gratuite  
"QR Code City" puis photographiez  
le tag ci-contre.

31, rue Fulgence Bienvenüe - 92230 GENNEVILLIERS  
Tél : 01 41 40 00 00 - Fax : 01 41 40 07 81

[WWW.JEANBUSER.COM](http://WWW.JEANBUSER.COM)



## La 911 Classic 22-24 septembre

La 911 Classic, c'est le grand rendez-vous annuel des 911 (et 912) refroidies par air, organisé par le Porsche Club 911 Classic France. Après les Pyrénées en 2015 et le Morvan en 2016, la troisième édition arpente les routes d'Alsace de part et d'autre du Rhin, du 22 au 24 septembre. Vendredi 22, rendez-vous en fin d'après-midi au cœur du Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges, au Domaine Verte Vallée, à Munster, pour une soirée de retrouvailles en toute convivialité. Samedi 23, road trip en Alsace, à la découverte de ses magnifiques routes chargées d'histoire, tant sur le plan des relations franco-germaniques que sous un angle automobile pur...

Premier coup de tonnerre du week-end - car oui ce n'est pas le seul! - le dîner samedi soir se tient au milieu de la plus grande collection de Bugatti au monde, à la Cité de L'Automobile (privatisée pour l'occasion) qui héberge à Mulhouse la célèbre et éclectique collection des frères Schlumpf.

Dimanche 24 au matin, les yeux encore chargés d'étoiles, il sera temps de franchir le Rhin, pour se régaler d'une bonne portion d'autoroute (allemande!) et rejoindre... Stuttgart. Là, bien entendu, apothéose du week-end: la visite du Musée Porsche! Visite et déjeuner sur place au Christophorus.

Réservations et inscriptions sur [www.911Classic-porscheclub.fr](http://www.911Classic-porscheclub.fr) (rubrique La 911 Classic). Nombre de places limité.



## Platine de frein en titane Stuttgart Classica

Lorsque les freins sont très sollicités, des températures extrêmes sont généralement transmises au liquide de frein via le dos de la plaquette. Pour remédier au problème, certains intercalent une platine en inox entre la plaquette et le piston. Mieux, mais en utilisant un matériau qui peut inhiber efficacement le transfert de chaleur, il est possible d'obtenir des performances significatives. Les Britanniques de Stuttgart Classica des cales en titane 6L4V au pouvoir isolant quatre fois supérieur à l'inox. Une cale de 0,5 mm d'épaisseur réduit la température de 20°. Les pièces proposées correspondent aux dimensions des plaquettes de frein des 911 type G, de 1974 à 1989. Par jeu de quatre. £2999. [www.stuttgart-classica.co.uk](http://www.stuttgart-classica.co.uk)

## Tombola pour le don d'organes

L'infatigable Paul Deville poursuit son action en faveur du don d'organes, accompagné dans sa démarche par Corinne Bessonnat, dite Cobe, artiste peintre cotée Drouot. Corinne a terminé sa toile du Roadster de Paul, qui est mise en jeu lors d'une tombola dont les bénéficiaires iront à l'association 356 Passion Partage. Deux formules: l'achat d'un ticket numéroté de 10 euros (sous format PDF) qui donne droit à participer au tirage au sort ou, pour 20 euros, d'un poster sur papier 135 g au format 50x70 cm reproduisant l'œuvre, numéroté et dédié, ouvrant le même droit au tirage. Tout se passe sur [www.pauldeville.fr](http://www.pauldeville.fr), section Boutique.



## Ducktail's Boys au Grand Prix Historique de Bressuire

Au sein du Porsche Club RS de France vient de voir le jour une écurie baptisée "les Ducktail Boys" en référence à l'ailleron en queue de canard de 911 Carrera RS '73. Elle a pour mission de réunir les propriétaires de Carrera 2.7 RS qui participeront, sous forme d'un plateau monotype, à des manifestations et compétitions de véhicules historiques prestigieuses telles que le Grand Prix de Monaco Historique, le Circuit des Remparts d'Angoulême ou pourquoi pas Le Mans Classic! Les pilotes se reconnaîtront à leur combinaison "d'époque" aux macarons et broderies distinctifs, et leurs voitures au badge de l'écurie, un canard bien entendu! La première manifestation où se produiront les Ducktail's Boys sera le Grand Prix Historique de Bressuire (49) les 24 et 25 juin (au moment où ce numéro de Speedster arrive dans les bacs). [www.porscheclubsdefrance.com](http://www.porscheclubsdefrance.com)



## Station Compteurs

Le spécialiste des instruments de bord pour Porsche depuis 2008 change d'adresse. Station Compteurs est le partenaire incontournable pour la réparation, la rénovation ou la restauration de l'instrumentation des Porsche de 1955 à nos jours. Claude Rousselet a donc ouvert un nouvel atelier moderne de 160 m<sup>2</sup> dédié en exclusivité à l'univers de notre marque pour améliorer le service aux clients toujours plus nombreux. Station Compteurs est par ailleurs le distributeur exclusif des boîtiers d'allumage Classic Retrofit Ltd pour la France, la Suisse, et le Benelux. 5 rue Champenâtre, 25770 Serre les Sapins. 06.09.42.43.49. [www.stationcompteurs.fr](http://www.stationcompteurs.fr)

Profitez de l'été  
pour investir en toute sécurité...



Votre partenaire Porsche classic

+352 621 240 984

www.stuttgart-consulting.lu

**SELECTION**

LE SPECIALISTE PORSCHE

MINIATURES  
VETEMENTS  
ACCESSOIRES

**LIVRAISON GRATUITE**  
dès 150 € d'achat\*

\* Hors fauteuils & mobilier - Uniquement vers la France, Belgique, Allemagne, Pays-Bas et Luxembourg.

<p>MINIATURES</p>	<p><b>991 GT3 RS</b> 1 / 43 <b>54.95</b></p>	<p><b>Cayman GT4 2015</b> 1 / 43 <b>79.95</b></p>	<p><b>991 R 2016</b> 1 / 43 <b>99.95</b></p>	<p><b>959 1987</b> 1 / 18 <b>89.95</b></p>
<p>ACCESSOIRES</p>	<p>Porte-clés Porsche Ecusson</p> <p><b>17.95</b></p>	<p>Balles de Golf Porsche Titleist</p> <p><b>19.95</b></p>	<p>Clé USB Porsche</p> <p><b>39.95</b></p>	<p>Coffret 4 couteaux Porsche Type 301</p> <p><b>199.95</b></p>
<p>VETEMENTS</p>	<p>Casquette Porsche Motorsport</p> <p><b>19.95</b></p>	<p>T-shirt homme Clay Regazzoni</p> <p><del>59.95</del> <b>39.95</b></p>	<p>T-shirt homme Jo Siffert</p> <p><del>59.95</del> <b>44.95</b></p>	<p>Polo homme Porsche Motorsport</p> <p><b>69.95</b></p>

**SELECTIONRS.COM**

## Pneus Porsche Classic sur Allopneus.com

Allopneus.com est attentif aux besoins des possesseurs de Porsche anciennes. Une cellule spécifique a d'ailleurs été créée pour les pneus de collection, de compétition et pour les clubs. Les Porschistes ont donc à leur disposition, chez Allopneus.com, des interlocuteurs spécifiques, parce que le pneumatique n'est pas une affaire à prendre à la légère.

Pour développer un pneumatique, les manufacturiers prennent en compte plus de 50 critères pour trouver le compromis idéal entre tenue de route, freinage, confort, longévité et consommation. S'y ajoutent les contraintes imposées par les constructeurs automobiles pour la première monte dans le but de trouver la meilleure adéquation possible entre le pneu et le véhicule, et chaque constructeur peut avoir des objectifs différents en termes de tenue de route, de confort, de bruit et de consommation. Pour identifier ses propres homologations, chaque constructeur a son marquage. Les équipements pour Porsche sont complexes et leur évolution montre que le constructeur est particulièrement attentif à la parfaite adéquation entre pneumatique et véhicule. Ces homologations Porsche sont repérées par un N suivi d'un numéro, le premier étant N0, un marquage N5 identifie une sixième génération. L'évolution peut toucher le profil, mais aussi sa carcasse, sa géométrie, sa construction ou le mélange de gomme.

Pour couvrir sa gamme, Porsche a sélectionné neuf manufacturiers qui figurent à ses documents d'homologation : Bridgestone, Continental, Dunlop, Goodyear, Michelin, Pirelli, Yokohama auxquels il faut désormais ajouter Hankook et Nexen. Si la législation n'impose absolument pas le rééquipement du véhicule avec le pneu d'origine, un équipement inadéquat est susceptible d'altérer la sécurité, surtout sur des véhicules très pointus comme les Porsche. Les Classics et Youngtimers sont également concernées puisque Porsche préconise aussi des pneus à marquage spécifique avec le même objectif que pour les modernes : optimiser l'adéquation entre le pneu et la voiture...

Pour les modèles les plus récents (Youngtimers), certains manufacturiers ont conservé à leur gamme les pneus initialement homologués, dans le profil et la définition originels. Alors que leurs gammes évoluent en permanence, une nouvelle génération de pneumatiques faisant généralement disparaître la précédente, c'est une situation très exceptionnelle due à la pérennité des Porsche sur nos routes.

Le comportement d'origine est en principe préservé. Les Porsche anciennes à moteur arrière ayant la réputation d'avoir une tenue de cap particulière, les pneus homologués ont été conçus pour contenir le problème et améliorer confort de conduite et sécurité. En l'absence de toute béquille électronique,

un équipement adapté garantit un comportement optimal alors qu'un équipement non homologué risque d'amplifier les défauts du véhicule liés à sa conception ou à l'usure, avec pour conséquence une tenue de cap incertaine, un comportement dangereux et à coup sûr un plaisir de conduite entaché.

Pour les modèles plus anciens, des manufacturiers comme Michelin, Pirelli et Continental ont relancé la fabrication de dimensions d'époque, avec des matériaux de dernière génération et des techniques de fabrication modernes. Il en résulte des produits de très haut niveau dont les qualités dépassent de loin celles d'origine, offrant aux véhicules anciens de performances (tenue de route et de cap, grip, freinage, confort) inconnues à l'époque. Pour ses pneus collection, Michelin revendique deux arguments supplémentaires : une sculpture identique au modèle d'époque pour éviter l'anachronisme et préserver l'authenticité. Ensuite, un mélange de gommages

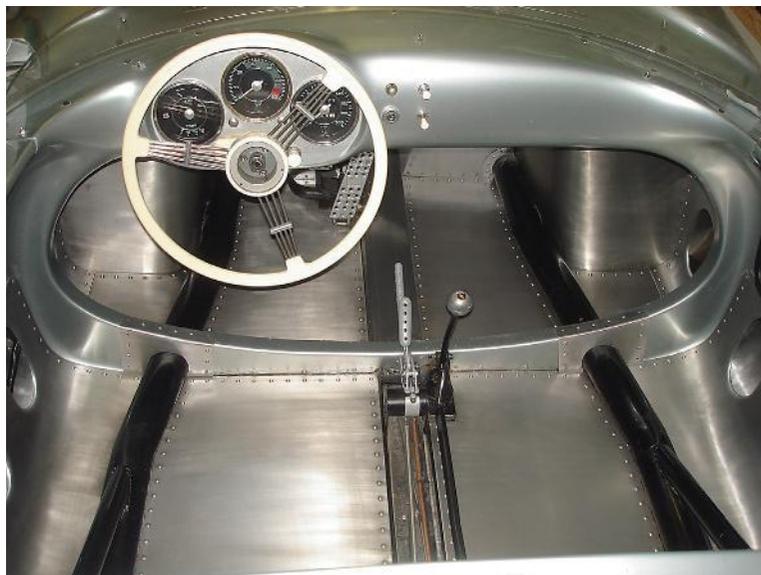
bénéficiant d'adjuvants anti-vieillessement qui limitent les craquelures sur des pneus supposés être conservés longtemps lorsqu'ils équipent un véhicule de collection. La contrepartie de ces produits de haute qualité fabriqués en très petite série, parfois à la main, est un prix élevé qui peut rebuter. En achetant des volumes importants

directement aux manufacturiers, en les revendant aux particuliers sans intermédiaires, Allopneus.com propose à ses clients les plus exigeants les produits les mieux adaptés à leur usage, avec un rapport qualité/prix très ajusté. Pour l'équipement d'une Porsche, l'écart avec les circuits traditionnels peut atteindre plusieurs centaines d'euros. Le site ergonomique recèle de nombreuses informations sur les produits, leur mise en œuvre, les précautions d'utilisation et la réglementation. La livraison s'effectue en 24 à 48 heures et la question du montage est résolue avec un réseau dense de 6 000 centres de montage partenaires ou même partout via les désormais célèbres camionnettes de montage à domicile. [www.allopneus.com](http://www.allopneus.com)



## Écrou de moyeu titane Stuttgart Classica

Stuttgart Classica reproduit en titane l'écrou de moyeu avec sa goupille (en remplacement de la référence 901.332.806.00) et sa rondelle spécifique (999.025.046.01) pour les trains arrière des quelques affectations Porsche que sont les 911 atmo et 912 de 1965 à 83, les 930 Turbo de 1976 à 89 et les 914 (6 comprises). £95,00. [www.stuttgart-classica.com](http://www.stuttgart-classica.com)



## Intérieur alu pour 550 Replica L36

C'est souvent lorsqu'on se penche dans son cockpit qu'un Spyder 550 trahit ses origines "replica". De ce constat, l'atelier L36 a développé une offre d'intérieurs en aluminium sur mesure pour les propriétaires qui souhaitent pousser plus loin le mimétisme avec le Spyder original. Les nouveaux éléments sont façonnés sur place pour s'ajuster au millimètre aux composants en place et sont conformes aux finitions du modèle Porsche, autant que le permet la configuration spécifique à chaque réalisation. Toutes les options sont envisageables puisque tout est réalisé à la main. [www.l36.fr](http://www.l36.fr)

Pièces détachées neuves pour votre Porsche.  
Que pour votre Porsche.

# ROSEPASSION.com

**Encore plus de pièces...**

pour votre 356 911 912  
914 924 928 930 944  
964 965 968 986 987  
993 996 997 boxster  
cayman ou cayenne

Commandez nos catalogues sur le site :  
PIÈCES 911 et PIÈCES SPORT.

**NOUVEAU  
SITE  
INTERNET**

**ROSE PASSION**

Recherche par mot-clé  
Saisie par référence

Choix du véhicule  
Mon compte  
Mon panier

Toutes les pièces pour tous les véhicules !  
Porsche 356, 911, 912, 914, 924, 928, 944, 964, 965, 968, 991, 996, 997, Turbo, GT3, RS, Boxster, Cayman et Cayenne !

SÉLECTIONNER VOTRE VÉHICULE

993 993 Turbo 996 996 GT3 996 Turbo

Année: 1995 1996 1997  
Modèle: Carrosserie: Boite: Valider: Recommencer

Nos GARANT  
1995  
1996  
1997

et les DOM-TOM  
Ils pour votre véhicule et vous serez livrés dans les  
territoires: France Métropolitaine, en Europe et dans les départements et  
territoires d'Outre-Mer.

Suivi des colis via Chronopost International  
Suivez pas à pas votre commande depuis le paiement jusqu'à réception.

**ROSE PASSION** propose en vente par correspondance  
des pièces neuves pour tous modèles **à partir de 1950...**

Pour une commande simple et rapide, sélectionnez vos pièces  
directement sur notre site internet : **[www.rosepassion.com](http://www.rosepassion.com)**



Tél. **03 82 468 911** - Fax 03 82 468 930 - Mail [contact@rosepassion.fr](mailto:contact@rosepassion.fr)  
ROSE PASSION - BP 70095 - 54803 JARNY CEDEX



## Ostape Prestige Tour

En 2016, l'Auberge Ostape a ouvert dans ses écuries destinées aux Porsche de toutes générations. Nouvelle étape dans sa dédication à l'art de vivre automobile, elle inaugure l'Ostape Prestige Tour qui associe balades vertigineuses et bonne table... Henri Parent le maître des lieux est aussi propriétaire de quelques-uns des plus renommés vignobles du Bordelais, et n'a probablement pas de plaisir plus communicatif que le partage de ses passions. Alors il a créé l'Ostape Prestige Tour pour réunir les mêmes passionnés que lui autour de ces thèmes fédérateurs : volant et belles routes, grande cuisine et bons vins. Et plus encore... Le 27 avril, l'Auberge Ostape testait un Prestige Tour "numéro zéro" pour roder les derniers détails d'organisation, valider la configuration des itinéraires, et initier à la démarche une poignée de Porschistes fidèles à la maison.

Sur deux éditions par an, l'Ostape Prestige Tour sera ouvert à tout type de voitures de prestige, une plutôt dédiée aux GT modernes, et pas que des Porsche, l'autre aux Classics.

Le programme enchaînait dès la fin de matinée la visite des écuries, aujourd'hui premier musée Porsche privé de France,



et le déjeuner, sobre compte tenu de la suite des hostilités, mais raffiné comme peut l'être à Lore Ttipia la cuisine étoilée du chef Cédric Roubin, ancien élève de Ducasse. Vite, il fallait quitter la terrasse pour entreprendre notre voyage en Navarre. Le circuit tracé à travers le Pays basque nous promet trois heures et quart de paysages incroyables sur le thème de la Forêt d'Iraty. Majestueux ! La scénographie mérite son oscar...

À l'Auberge Ostape, c'est le nombre de chambres qui détermine naturellement le nombre d'équipages : vingt-deux suites luxueuses, et invariablement tournées vers le paysage. Ce soir encore, c'est à Lore Ttipia que se partagent les moments particuliers qui font le concept même de l'Ostape Prestige Tour. Découverte et dégustation avec les hommes des mains desquels naissent les produits que nous goûterons. Il sera question de caviar et de vodka du Bassin d'Arcachon. Les éditions suivantes mettront d'autres hommes et d'autres produits en avant, mais le maître mot reste l'échange. De l'avis général, cette première est validée et va donner naissance à un événement régulier qui s'étalera sur trois jours et dont la première officielle se déroulera du 27 au 29 mars 2018. [www.ostape.com](http://www.ostape.com)

## Jean-Claude Dayraut 1947-2017

Jean Claude Dayraut avait été l'une des figures françaises de la compétition sur Porsche, et particulièrement sur des terrains "alternatifs" où elles étaient plutôt rares. Dès son service militaire en Allemagne, il s'était initié à la mécanique made in Zuffenhausen et en avait gardé le goût. En 1970, quand il ouvre son garage à Toulouse, il se spécialise rapidement dans les Porsche. Puis commence à courir, d'abord en 4CV, et rapidement en 356 et avec des engins de sa conception. Puis en parallèle des travaux officiels de Porsche, Jean-Claude Dayraut crée la 911 4x4 avec laquelle il participera deux fois au Dakar face à des équipes d'usine armées jusqu'aux dents, mais en signant de belles performances. Quelques années plus tard, il fait partie des pionniers de l'Andros, avec une paire de 993 préparées pour la circonstance, qu'il partagera avec son fils Jean-Philippe dont on ne présente plus le palmarès. À un âge où beaucoup ont raccroché, par passion il continuait à faire vivre l'atelier dans lequel il a bâti sa carrière et sa renommée. Il s'est éteint le 23 mai à 69 ans. La rédaction de Speedster veut exprimer à sa famille et à ses proches ses plus sincères condoléances.



## Momo Heritage Collection

L'histoire de Momo, le célèbre équipementier de compétition automobile italien, débute en même temps que celle de la 911, en 1964. Ce n'est peut-être pas une coïncidence si le Momo Prototipo a été adopté par une multitude d'aficionados de la 911. Momo fait une incursion dans son passé pour lancer la collection Momo Heritage, qui remet au goût du jour les designs qui ont fait la renommée de la marque dans les décennies passées. Le Prototipo fait évidemment partie de la collection, réédition de l'original dans un diamètre de 350 mm, et garni de cuir noir à surpiqûres blanches sur des branches noires. Les Grand Prix et Super Grand Prix, repris des gammes des années 90, affichent le même diamètre de 350 mm, le même bois d'acajou avec les stries arrière, mais différent dans la finition des branches perforées, respectivement argentées et chromées. Dans tous les cas, le logo vintage reprend du service... Des nouveautés nous sont promises pour juillet (Indy) et septembre (California, inspiré du Daytona des années 60). [heritage.momo.com](http://heritage.momo.com)



## Votre Porsche assurée également sur circuit

A l'exception des compétitions et épreuves chronométrées

Assureur depuis plus de 30 ans de véhicules  
de Prestige et de Collection



Jean-Maurice  
**JACQUES**

Agent Général Allianz  
3, Rue des Rolliers  
CS 90032  
30820 Caveirac  
Orias : 07021827

Tél 04 66 27 95 27  
Fax 04 66 27 95 20  
Mail: jacqujm@allianz.fr

Tarifs en ligne sur le site  
[www.jacques-assurances.com](http://www.jacques-assurances.com)



- \* Assistance VIP avec rapatriement vers un garage spécialisé sans limitation de kilométrage
- \* Formules illimitées ou au forfait kilométrique
- \* Gestion personnalisée des sinistres avec suivi à partir de votre mobile

**Allianz**

**JET SET CARS**  
Charles Rupp  
68150 Ribeauvillé  
[www.jetsetcars.fr](http://www.jetsetcars.fr)



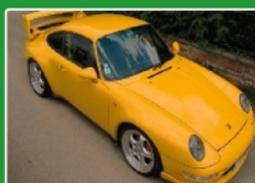
Véhicules de collection  
et compétition  
Spécialiste RS/R-VHC  
Cours de pilotage  
Organisation  
de journées sur circuits



930 Turbo BV 5 (89)  
Prix : 130.000 €



993 2 S (97) T.O.E- pont autobloquant-  
carnet-options prix : 95.000 €



993 RS (95) (2 véhicules)  
P.S.D

911 CARRERA 2.7 Targa (74).....	P.S.D
911 S 2.2 Targa (70) restauration totale.....	200.000 €
993 - Coupé 4S (97) T.O.E + options- carnet.....	89.000 €
997 - Coupé 2004.....	42.000 €
911 ST 2.5 (72)- Voiture comp. client. (Historique TF).....	P.S.D
964 RS (2 Véhicules au choix) prix à partir de.....	179.000 €
993 RS Club Sport usine - Immat. Française (rare).....	P.S.D
997 CUP 2006 (12Mkms) Moteur + BV révisé.....	39.000 €
FERRARI- F 355 coupé 1995 rouge.....	89.000 €
Moteur complet RS 2.7 (73).....	P.S.D
CARRERA 3.0 L TARGA 1976 (rare).....	99.000 €
SPEEDSTER 3.2 (89) 49Mkms-Clim-carnet.....	190.000 €
964 C2 coupé (91) prépa. Piste-passeport FFSA.....	65.000 €
Moteur 2.0S- carburateurs Weber.....	39.000 €

Pièces neuves + occasion - Kevlar - Carbone

TEL: **03.89.732.732**

Port. 06.07.67.17.68 - [jetsetcars@wanadoo.fr](mailto:jetsetcars@wanadoo.fr)

**MCG**  
Propulsion

## ENTRETIENS ET RÉPARATIONS MÉCANIQUE - CARROSSERIE - RESTAURATION

Rejoignez-nous  
[mcgpropulsion f](https://www.facebook.com/mcgpropulsion)



- Transformation et réplique à la carte (Backdating)
- Programme d'allègement - Optimisation freinage, châssis
- Vente d'accessoires, pièces VHC, pièces d'occasion
- Réfection et Préparation moteur, boîte
- Préparation Club, Circuit, Rallye, et VHC
- Vente, Dépôt Vente Porsche d'occasion, Hall d'exposition

Zone d'Activité Technoland d'Etupes,  
4E Rue de la Voivre - 25490 Feschles le Chatel  
Tél. : 03 84 90 10 70 - [contact@mcg-propulsion.com](mailto:contact@mcg-propulsion.com)  
Visitez notre site Internet : [www.mcg-propulsion.com](http://www.mcg-propulsion.com)

## Monta Sunset Drive 16-17 septembre

La première édition en 2015 avait laissé un excellent souvenir à tous ceux qui y avaient participé, mais la réalité d'un deuxième opus du Monta Sunset Drive n'était pas si certaine, le lourd chantier de l'organisation reposant sur les épaules d'une équipe motivée certes, mais extrêmement réduite. Nous voilà rassurés, Antoine et Julien remplissent, ils nous annoncent le deuxième épisode pour le week-end de mi-septembre. Le concept à succès reste inchangé : un rendez-vous entre passionnés de VW et de Porsche aircooled, au bord de la plage de Montalivet, dans le Médoc, dans une ambiance décontractée qui mêle l'automobile aux univers du surf et des arts graphiques. Les organisateurs souhaitent aussi ouvrir le village à des exposants choisis pour leur travail et leur passion. À peine les inscriptions ouvertes que 30 voitures étaient déjà enregistrées en quelques heures le premier jour, ce qui laisse imaginer un plateau de 200 participants. Présence indispensable au coucher de soleil sur les carrosseries samedi soir en bord d'Atlantique ! Inscriptions et renseignements sur [www.monta-sunset-drive.com](http://www.monta-sunset-drive.com)



## Porte-ampoule Karmann Konnection

Il est à supposer que la pièce ne devait plus être disponible nulle part puisque l'équipe de Rich King l'a remise en production. Ça se passe comme ça, chez Karmann Konnection... Toujours est-il que le porte-ampoule des feux arrière des premières 356 de 1950 à 1952 est à nouveau disponible, pour simples ou doubles filaments (dans le cas de feux stop additionnels). £200,00 sur [www.karmannkonnection.com](http://www.karmannkonnection.com)



## Réservoir 356GT L36

L'atelier L36, en périphérie est de Paris, est spécialisé dans la restauration des Porsche Classics. Philippe Seonnet a par exemple remis à neuf la carrosserie de la 356A de Jean-Philippe Duval, que vous avez découverte dans Speedster #036. Il s'est également penché sur la reconstruction artisanale des réservoirs de type GT de 80 litres qui équipaient la 356 Carrera. Chaque pièce est assemblée à l'étain, traitée sur ses deux faces pour sa longévité. En option, il L36 propose aussi la goulotte de remplissage rehaussée pour faire le plein à travers le capot fermé. [www.l36.fr](http://www.l36.fr)



## Silentblocs de transmission Powerflex

Powerflex vient d'ajouter à son catalogue une gamme de silentblocs et de bagues pour les transmissions des Porsche 964 et 993, étudiées pour être une solution simple et rapide aux mouvements excessifs de transmission, alors que les bagues de remplacement améliorent la stabilité et rendent le comportement plus prévisible. Alors que les références d'origine Porsche obligent à remplacer les éléments élastiques avec leur support, les pièces Powerflex permettent de détailler les éléments et de ne remplacer que le nécessaire. Des versions noires 25% plus rigides sont aussi disponibles pour la compétition. [www.powerflex.co.uk](http://www.powerflex.co.uk)



## Collecteurs d'admission Webcon

Webcon a développé une paire de collecteurs d'admission qui permet le montage de carburateurs Weber IDF sur les culasses des quatre cylindres Porsche 356 et 912, en remplacement des Solex d'origine. Ce kit "made in England" est usiné dans l'aluminium et contient les joints, les isolants, la visserie, et peut être intégré au kit Webcon plus complet incluant aussi une paire de carburateurs Weber 40IDF espagnols et leurs filtres à air de qualité supérieure. Ref. MW4050 ou PPO201. [www.webcon.co.uk](http://www.webcon.co.uk)



**Hoffmann-Speedster**  
since 1987

Air-cooled parts and more

[www.HOFFMANN-SPEEDSTER.com](http://www.HOFFMANN-SPEEDSTER.com)

Vos accessoires pour Porsche 356, 911, 912, 914



Hoffmann Speedster Teile Vertriebs GmbH | Gerberstr. 138-142  
DE - 41748 Viersen | [info@hoffmann-speedster.com](mailto:info@hoffmann-speedster.com)

**Enfin le LED  
pour votre ANCIENNE**

A partir de  
**69€**  
la paire

- VS**
- + Vision de nuit X par 4
  - + Consommation ÷ par 2
  - + 11 à 24 V. Stock en France

H1 H4 H3 H7 ...



H7-3XL



H4-3XL



H3-G7



H1-G7



07 81 92 18 69 Répondeur  
[www.lasercar.fr](http://www.lasercar.fr)

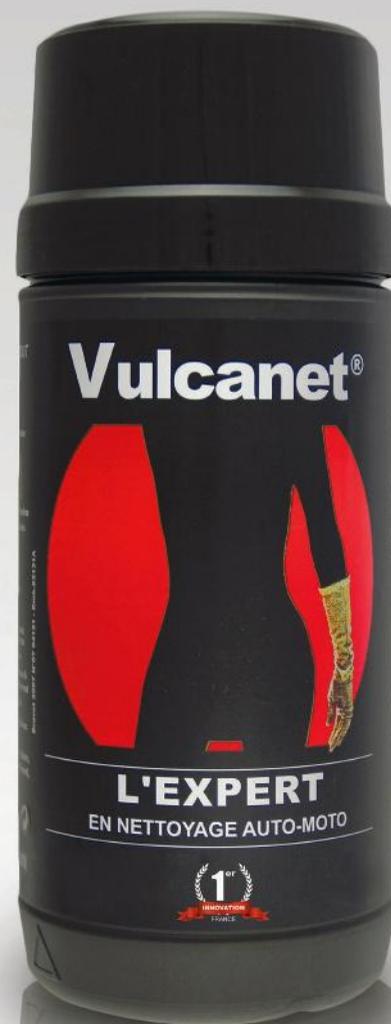
+ 200 références en stock

PayPal



**LASER.CAR**  
FRANCE

AUX FOUS  
AUX MARGINAUX  
AUX AUDACIEUX



[www.vulcanet.fr](http://www.vulcanet.fr)

**Vous souhaitez tester notre produit ?**  
Écrivez-nous à [testproduit@vulcanet.fr](mailto:testproduit@vulcanet.fr)



# POUSSIÈRE D'ÉTOILES

Lorsque RM Sotheby's avait adjugé, en septembre dernier à Londres, une 964 3.8 RS aux alentours de 815 000 \$, il était raisonnable de penser que le modèle avait atteint un plafond à un moment où la tendance générale était à l'accalmie. Mais la maison d'enchères n'avait pas dit son dernier mot...

Nous sommes d'accord, les gens de chez RM Sotheby's auraient pu obliger cette rare 964 3.8 RS à un brin de toilette à avant de l'exhiber à la vente aux enchères qui se tenait en marge du prestigieux concours d'élégance de Villa d'Este, sur les bords du lac de Côme. Mais voyez-vous, la poussière participe au folklore. Elle intrigue. Elle suscite la curiosité et, si elle fait vraiment partie de l'histoire, si elle peut prétendre être authentique, la poussière fait vendre ! Il semble même que la poussière de 1993 soit un millésime exceptionnel. Vous en doutez ? Le 27 mai dernier, une fine couche de ce cru a été adjugée la bagatelle de 1 800 000 euros au coup de marteau soit, avec les frais et taxes, un modeste 2 016 000 euros. Bon, à vrai dire, la 911 cachée dessous devait justifier une bonne part de la mise. D'abord parce que la Carrera RSR 3.8 est un objet par-

ticulièrement rare en soi, produit à seulement 51 exemplaires. Evolution racing de la 3.8 RS elle-même déclinée de la 3.6RS du catalogue '92, la RSR a été développée pour s'inscrire dans un championnat GT en plein renouvellement sous l'impulsion du BPR en '93. Elle partageait avec la 3.8 RS son châssis emprunté à la 964 Turbo S, ailes larges comprises, mais poussait la préparation du six cylindres atmo encore un peu plus loin. Si elle se contentait des 146 cm<sup>3</sup> gagnés par rapport à la 3.6, elle développait aux alentours de 350 ch (contre 300 pour la 3.8 RS) et jusqu'à 385 au besoin. En pleine forme, elle abattait le 0-100 en 3'7", plus vite qu'une F40... L'exemplaire qui nous intrigue a ceci de particulier qu'il s'agit de l'une des deux RSR livrées avec un intérieur complet alors que les autres étaient aussi nues qu'une voiture de course\*. Et quel intérieur ! Rouge du sol au plafond ! L'arceau de la RSR est bien là, recouvert de cuir, comme le tableau





de bord, la console centrale, le volant et son moyeu ! Voilà qui tranche avec le sage Polar Silver. Quoi qu'en matière de contraste, vous aviez peut-être déjà relevé le voile Amethyst métallisé des jantes Speedline. Mais pas nécessairement les étriers de freins dorés... Au-delà de spécifications originales, si cette RSR est si particulière, c'est surtout parce que de la poussière de 1993 sur une Porsche de 1993 ne signifie pas seulement que ladite voiture n'a jamais été lavée. Comprenez surtout qu'elle n'a jamais été... utilisée ! Le compteur n'affiche que 10 km ! Elle a été stockée dès l'instant où elle a été livrée, même pas nettoyée de sa pellicule grasse de protection. De fait, il ne fait aucun doute qu'elle est strictement conforme à ses spécifications d'origine. Voilà ce qui fait la valeur de la poussière !

\* voir le dossier 964 RS dans Speedster #020.





**OUVERT TOUT L'ÉTÉ**

# MECATECHNIC.COM

PIÈCES ET ACCESSOIRES POUR VOTRE PORSCHE



**ÉCLAIRAGE**

HELLA BOSCH



**Dansk BODY PARTS**

**CARROSSERIE**



**JANTES**



**SSI Dansk SCART**

**ÉCHAPPEMENTS**



**FERODO EBC AL**

**FREINAGE**



**MOTEUR / EMBRAYAGE**



**MOTUL**

**ENTRETIEN**



**KONI Bilstein Powerflex**

**CHÂSSIS**

**MECATECHNIC** TÉL : 03 20 26 26 33 / WAMBRECHIES (59)

### 1 GPO basket Gulf

Une paire de baskets en toile pour l'été? La marque allemande Grand Prix Original a ce qu'il faut, estampillé Gulf pour combler les aficionados de Porsche et du Mans... Cette déclinaison blanc crème à coutures rouge foncé est une exclusivité de la collection été 2017. Le tissu 100 % coton est orné de broderies et la semelle caoutchouc du logo Gulf. Du 40 au 46. 79,90 euros. [www.mygpo.com](http://www.mygpo.com)



### 2 Veldt Tour Auto 2017

Du partenariat entre Peter Auto et Veldt est née une collection estampillée Tour Auto, composée de deux références sur base de Jet et de Chinguard. Elles ont en commun leurs coques en carbone au design élégant, peintes en dégradé de blanc au bleu avec des marquages spécifiques, la visière blanche, les rainures d'aération, et la doublure en cuir. La version Chinguard y ajoute logiquement la mentonnière. 720 et 990 euros. [www.veldt.xyz](http://www.veldt.xyz)



### 3 Entre2retros Andrew BI

La démarche de Virginie Nantas consiste à utiliser des chutes de tissu automobile pour créer de la maroquinerie. Parmi les nouveautés, nous avons repéré le sac de voyage au format "bagage cabine" dont le tissu évoque avec sobriété le Pépita typique des premières 911. Dimension 48x35x21 cm. Doublure rouge. Intérieur compartimenté, bandoulière amovible et poignées cuir, sangle pour trolley. 215 euros. [www.entre2retros.com](http://www.entre2retros.com)



### 4 The Man & Le Mans

Sélection officielle du Festival de Cannes 2015, *The man & Le Mans* est un peu le film sur le film, le documentaire qui exhume des images d'archives inédites sur le tournage du film culte de Steve McQueen aux 24 Heures du Mans 1970, et qui donne la parole à des témoins de l'acharnement de ce grand passionné à mener à terme ce qu'il considèrerait comme l'œuvre de sa vie. Disponible depuis le 5 juin en DVD, Blu-ray, sur iTunes, Google Play et Amazon. Environ 102 mn. En anglais (sous-titrage français). [www.themanlemans.com](http://www.themanlemans.com)

### 5 Sportomotive 917K

Brigitte Broer et Stefan de Beer, le duo néerlandais de Sportomotive, a imaginé cette sculpture hommage à la Porsche 917K. Comme un gabarit de carrossier, elle est reproduite par sections, à une échelle proche du 1/10, dans du contreplaqué de bouleau ou de l'acrylique blanc, à respectivement 25 et 150 exemplaires, numérotés et signés. Un module d'éclairage optionnel peut transformer le squelette en un objet lumineux. [www.sportomotive.nl](http://www.sportomotive.nl)

### 6 T-Shirt Triple Espresso

Au Luftgekühlt début mai, Mark Morgan a réalisé une fresque géante en live, parrainée par Porsche USA et qui se présente comme l'interprétation artistique d'une frise chronologique. Il en a extrait quelques éléments graphiques pour une collection de T-shirts sous sa marque Triple Espresso. Les deux premiers reprennent ses dessins de la 904 et de la 356SL au Mans 51, imprimés sur un tissu 100 % coton de qualité. Du S au XXL. 25 livres sur [www.tripleespresso.co.uk](http://www.tripleespresso.co.uk)

A CLASSIC PORSCHE PARTS STORY  
your partner for: Porsche 356, 911/912, 964, 993



**JOMAPARTS.COM**  
porsche classic parts

Gefusilleerdenlaan 29 - 9600 Ronse, Belgium  
T +32 55 21 30 13 - F +32 55 20 70 69  
info@jomaparts.be - www.jomaparts.be

 Nederlands  Français  English  
 Deutsch  Italiano  Português



**DECOLOFT 24**

DECO MURALE & MOBILIER  
D'INSPIRATION AUTOMOBILE



personnalisable selon vos  
envies.

réalisés en matériaux  
composites.

découvrez toutes nos  
réalisations sur Facebook

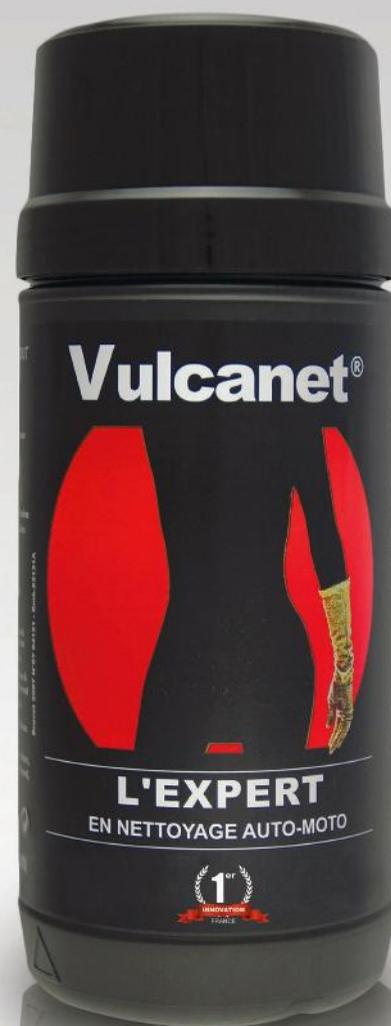


tel:0625085399

decoloft24@gmail.com



AUX FOUS  
AUX MARGINAUX  
AUX AUDACIEUX



[www.vulcanet.fr](http://www.vulcanet.fr)

**Vous souhaitez tester notre produit ?**  
Écrivez-nous à [testproduit@vulcanet.fr](mailto:testproduit@vulcanet.fr)

## Cursus Victus

### CMXI

La CMXI (lisez 911 en chiffres romains) est un hommage au design des cadrans de Porsche des années 70 et aux gants de pilotes. Boîtier 45 mm et cornes en inox 364L sablé et traité PVD noir, verre saphir, étanche à 30 m. Mouvement à quartz Citizen Miyota 6SA2. Cadrans noirs, index blancs. Compteurs minutes, secondes, 3h et 1/20 de seconde. Guichet dateur. Bracelet cuir de vachette italien 24 mm. 349 dollars. [www.cursusvictus.com](http://www.cursusvictus.com)



## Zenith

### El Primero Open Tour Auto Edition

Partenaire du Tour Auto pour la troisième année consécutive, Zenith a mis son Chronomaster aux couleurs de cette édition 2017. Boîtier 42 mm en acier brossé, verre saphir bombé antireflet, étanche à 100 m. Cadrans ouvert gris ardoise rayé bleu, blanc, rouge. Index et aiguilles rhodiés traités SuperLuminova. Mouvement automatique El Primero 4061, 36 000 oscillations. Compteurs 12h, 30 mn et petite seconde. Bracelet textile gris rayé bleu, blanc, rouge. Limitée à 500 unités. [www.zenithwatches.com](http://www.zenithwatches.com)



## REC

### 901 Collection

La Collection 901 de REC interprète dans l'univers horloger tous les codes propres aux premières générations de 911 : le dessin des compteurs, la Fuchs pour fond de boîtier, les grilles de capot entre les cornes, le bouton de klaxon à la couronne, les éléments typiques de sellerie au bracelet, jusqu'au numéro de série unique en WPO... Boîtier 44 mm en inox 316L, gravé au laser et traité PVD. Verre saphir antireflet. Étanche à 30 m. Cadrans acier. Index et aiguilles SuperLuminova. Mouvement automatique Miyota 9100. Affichage jour, date, mois. Réserve de marche 40 jours. Bracelet cuir. [www.recwatches.com](http://www.recwatches.com)



## Omologato Weissach

C'est Weissach, l'antre de l'ingénierie chez Porsche, qui a donné son nom à cette nouvelle montre signée de l'horloger britannique Omologato. Boîtier 42 mm en inox anodisé noir (8 couches), verre plat. Étanche à 100 m. Cadrans noir satiné aiguilles noires, index noir et jaune acide. Compteurs minutes et 24h. Mouvement chronographe quartz japonais. Bracelet caoutchouc à boucle déployante. Limité à 200 exemplaires. [www.omologatowatches.com](http://www.omologatowatches.com)



## Autodromo Prototipo Brian Redman Edition DLC

Nouvelle édition, déclinée en noir et limitée à 50 exemplaires, du chronographe Prototipo dédié au pilote et champion Brian Redman qui a participé à écrire la légende Porsche. Boîtier inox 48x42 mm traité DLC black, verre saphir crystal. Étanche à 50 m. Mouvement hybride méca-quartz Seiko VK63 Chronograph. Compteurs minute, 1/5 de seconde et 24h. Bracelet cuir perforé. Coffret collector avec livret signé du pilote. [www.autodromo.com](http://www.autodromo.com)



## Armogan

### Le Mans

Le chronographe signé de l'atelier luxembourgeois Armogan rappelle les grandes heures de la course d'endurance la plus célèbre du monde. Boîtier 42 mm en acier inoxydable, verre minéral bombé, étanche à 50 m. Cadrans noir, blanc, marron, émeraude ou bleu. Compteurs minutes et 24h. Guichet dateur. Mouvement quartz Citizen Miyota OS00 Chronograph. Bracelet en daim perforé. [www.armogan.com](http://www.armogan.com)

## Tissot Chrono XL

Tissot propose au catalogue 2017 un chronographe au design à la fois classique et moderne, aux dimensions aussi généreuses que son tarif est contenu. Boîtier 45 mm en inox 316L, revêtement PVD mat gris ou noir. Verre saphir antirayures. Étanche à 100 m. Cadrans kaki, bleu ou noir. Mouvement chronographe à quartz ETA G10.212. Compteurs 30 mn, petite seconde et 1/10 de seconde. Bracelet inox traité PVD gris ou noir à boucle déployante, ou bracelet cuir avec boucle standard. [www.tissotwatches.com](http://www.tissotwatches.com)



# L'assurance collection pour toutes!

Au CABINET THÉROND, 4 générations d'assureurs se sont succédées depuis 1911. Chacune, à son époque, a eu la volonté d'innover pour la satisfaction du client. Aujourd'hui, CABINET THÉROND vous fait profiter de toute son expérience pour garantir au mieux votre ancienne, POPULAIRE ou de PRESTIGE, à des prix étonnants.



05 65 10 32 01

## Tradition, Sécurité & PRIX EN BAISSÉ !

[www.assurances-therond.fr](http://www.assurances-therond.fr)

**DEVIS & SOUSCRIPTION EN LIGNE**



☎ 05 65 10 32 01  
[F] 05 47 55 13 75 - BP 3 - 46130 Bretenoux

CAT - Société de Courtage en Assurances  
Siège Social : 126, rue La Boétie - 75008 PARIS  
RCS - Paris B 330 894 846  
N° ORIAS : 07 001 752 - www.orias.fr

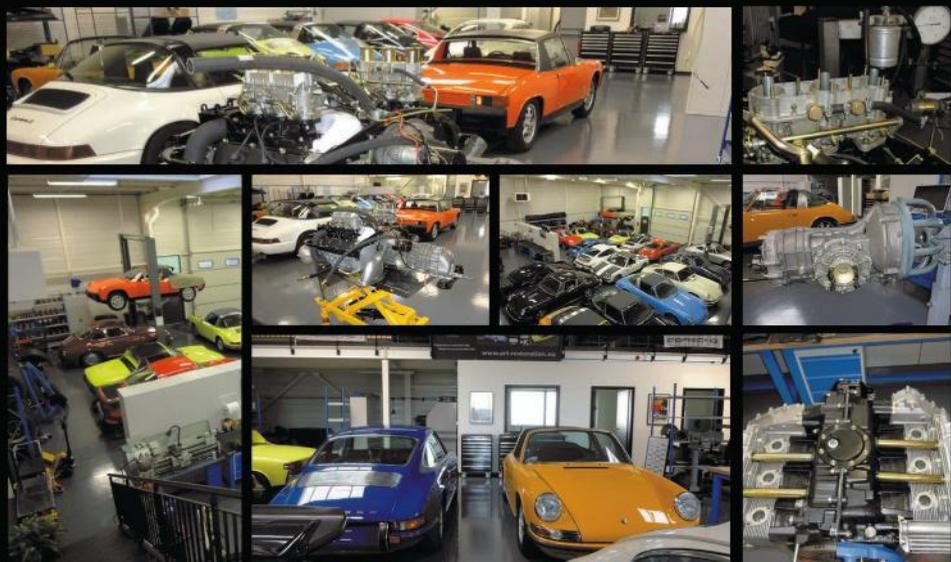
# ART RESTORATION

## Restauration et entretien de PORSCHE 911, 914 & 356

Atelier dédié aux Porsche refroidies par air.

La passion et le souci du détail imprègnent chacun de nos gestes pour embellir et fiabiliser votre Porsche.

**Patrick Pugin**  
Tel : 06 69 52 95 42  
**Strasbourg**



# [www.art-restoration.eu](http://www.art-restoration.eu)

SINGER TRACK 1

# LE CHRONOGRAPHE REIMAGINE

Les amoureux de belles automobiles finissent tous, un jour ou l'autre, par se prendre de passion pour l'horlogerie, summum de la précision mécanique. C'est inéluctable. Les deux univers sont si proches que Rob Dickinson, le boss et designer de Singer, a franchi le pas...

Comment définir Singer sinon comme l'artisan qui a réinventé la Porsche 911, la seule, la vraie, celle dont le cœur ventile à l'air pur ? Rob Dickinson nous surprend à chaque nouvelle réalisation. La 911 qu'il réinterprète reste intrinsèquement fidèle à la création originale de Porsche et à son ADN, mais puise dans le meilleur de chaque génération et s'approprie des technologies qui ne lui étaient pas accessibles à leur époque, en remettant chaque pièce en question, perpétuellement, pour doter ses œuvres d'un niveau de performance et d'une finesse de style mêlant nostalgie et avant-garde. Ces principes fondateurs, Rob Dickinson entreprend maintenant de les appliquer à une discipline qui le passionne depuis longtemps : l'horlogerie...

L'opportunité d'explorer cet univers parallèle naît d'une rencontre avec Marco Borracino, designer horloger genevois aux références respectables, indépendant depuis 2009. Tiens, c'est aussi la date de création de Singer... Les hommes vont se trouver d'autres points communs, dont la même approche perfectionniste et un goût partagé pour les chronographes sportifs des années 60 et 70. Pendant un an, ils échangeront jusqu'à aborder l'idée d'un chronographe. Borracino dessine une pièce empreinte de la philosophie Singer, qui réinvente le chronographe sans bouleverser les codes. Mais il lui manque un cœur, une mécanique... Pour insuffler vie au projet, il le présente à Jean-Marc Wiederrecht, maître horloger qui travaille depuis 10 ans à un mouvement révolutionnaire. Circonspect au premier abord, il est convaincu par les esquisses.



Boîtier 43 mm en titane grade 5, verre saphir antireflet, fond saphir, étanche à 100 m. Cadran azuré et brossé soleil. Mouvement mécanique automatique Agengraphe, indication 3x60 au centre. 477 composants, 67 rubis. Réserve de marche 60 heures. 21 600 oscillations/heure (3 Hz). Fonctions Heures et minutes sur deux disques périphériques. Chronographe avec indication au centre des heures instantanées, minutes instantanées et secondes. Bracelet cuir de veau noir avec doublure alligator kaki et œillets vissés, boucle ardillon en titane brossé et poli. 39 800 CHF hors taxes.

## Réapprendre à lire

Le dossier de presse présente ainsi la démarche qui a guidé la réinterprétation du chronographe : « *décoder, améliorer et recombinaison tous les éléments constitutifs du caractère iconique des chronographes sportifs des années 1960 et 1970.* » Et là, il faut reconnaître que le trio le mérite d'être allé au bout de sa démarche, au risque de remettre en question des siècles de tradition horlogère. Dans la lecture du cadran, la révolution est du même calibre que celle de l'affichage digital, mais en restant dans la noble mécanique. Les habitudes sont chamboulées, il faut réapprendre à lire l'heure ! Explications...

Le mécanisme AgenGraphe mis au point par JM. Wiederrecht concentre toutes les fonctions chronographe au centre du cadran, sur un même axe, là où il était de coutume de lire l'heure. Le chronographe devient donc la fonction centrale de la montre, plutôt que d'être réduit à trois minuscules compteurs. L'affichage de l'heure est relégué en périphérie du cadran, sur deux disques traités PVD noir qui tournent alors que l'index reste fixe à 6H (enfin, ce qui correspond à 6H sur un cadran traditionnel). Puisque c'est la lisibilité qui a été le point de départ de cette révolution horlogère, cadran, index et aiguilles ont été étudiés pour apporter contraste et précision de lecture. Les heures et les minutes du chronographe sont sautantes, jamais dans le flou entre deux graduations. Le Track 1, puisque c'est le petit nom de ce chronographe, est le prélude d'une nouvelle expérience horlogère, comme les Porsche 911 réimaginées par Rob Dickinson ont inauguré une nouvelle expérience automobile. Ah, fallait-il le préciser, Track 1 est aussi la première œuvre d'une nouvelle marque baptisée Singer Reimagined. ■



Finition polie et noire

Finition noire



DISTRIBUTEUR  
POUR LA FRANCE

 17, 18 et 19"

# Jantes Fuchs

CREATION WENBERG

Accessoires FUCHS : casquette, porte-clés, montre, nettoyant...



Tél. **03 82 468 911** - Fax 03 82 468 930  
ROSE PASSION - BP 70095 - 54803 JARNY CEDEX

ROSEPASSION.com

## Christophe Terriou

Préparation - Compétition - Rallye/Circuit VHC-VHRS

Réfection - Moteur - Boîte - Entretien - Réparation - Pièces d'origine, neuf et occasion



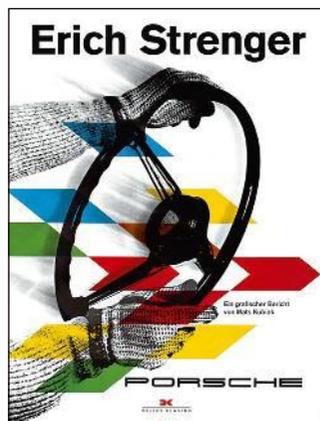
[www.terriou.com](http://www.terriou.com)

Tél : 01 69 48 18 05 - [c.terriou@wanadoo.fr](mailto:c.terriou@wanadoo.fr)

## Erich Strenger und Porsche

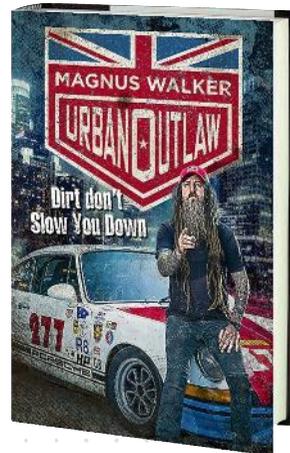
Témoignage de la contribution de d'Erich Strenger à l'univers graphique de Porsche, l'ouvrage trace sa biographie en même temps qu'il présente l'incroyable éventail des travaux du directeur artistique : Christophorus, pub, brochures commerciales, posters commémoratifs, et même les tissus psychédéliques des sièges de 911...

Par Mats Kubiak. En anglais (ISBN : 978-3-667-11023-7) ou allemand (ISBN : 978-3-667-10969-9) 186 pages, format 26x19,5cm. Éditions Delius Klasing. [www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)



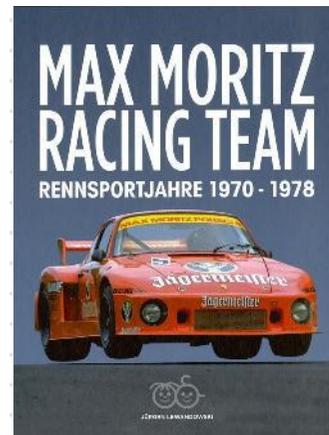
## Urban Outlaw Dirt don't slow you down

On ne présente plus Magnus Walker. Il quitte l'Angleterre encore ado pour vivre ses rêves à Los Angeles. Il y devient créateur de mode, présentateur TV, loue ses locaux pour les tournages de séries américaines. Bref, le gars aux dreadlocks réussit et devient l'un des plus emblématiques collectionneurs et préparateurs de Porsche Classics, au point de devenir le gourou de l'Outlaw. Il se raconte (en anglais) dans ce livre de 272 pages. Format 15,5x23,5 cm. Couverture rigide. Bantam Press. ISBN : 978-0-59307-785-6. [www.penguinrandomhouse.co.uk](http://www.penguinrandomhouse.co.uk)



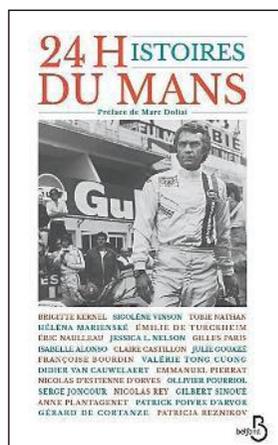
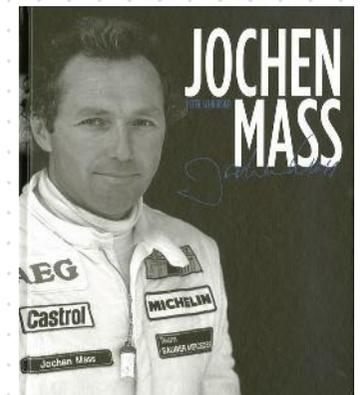
## Max Moritz Racing Team

Max Moritz, c'est l'histoire d'un concessionnaire VW, donc Porsche, qui s'est largement illustré dans le courant des années 70, notamment sous les couleurs emblématiques de Jägermeister, mais pas seulement. Jürgen Lewandowski nous raconte en détail, mais en allemand, l'épopée de cette écurie qui a lourdement contribué à écrire la légende Porsche, de la 914GT à la 935 en passant par quelques RSR... 304 pages, format 24x30cm. Couverture rigide. View Verlag. ISBN : 978-3-94539-704-6. [www.view-verlag.de](http://www.view-verlag.de)



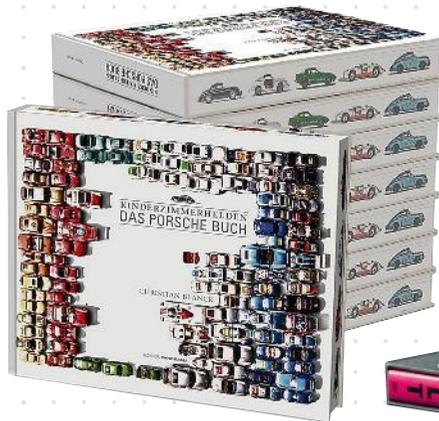
## Jöchen Mass

Les germanophones parmi nous apprécieront le livre consacré à l'un des plus grands champions allemands du sport auto, en tant qu'homme et pilote, dont la carrière de plus de 20 ans l'a mené de la Formule 1 à l'Endurance, discipline il participera dix saisons consécutives au titre de Champion du Monde des constructeurs de Porsche. Par Peter Schroeder. En allemand. 296 pages, format 24x28 cm. Couverture rigide. View Verlag. ISBN : 978-3-94539-705-3. [www.view-verlag.de](http://www.view-verlag.de)



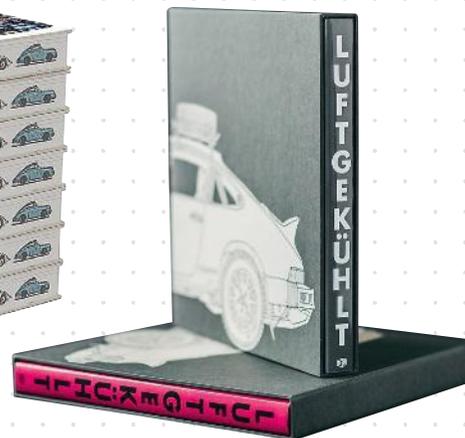
## 24 Histoires du Mans

24 auteurs contemporains prestigieux, d'Isabelle Alonso à Patrick Poivre d'Arvor en passant par Serge Joncour, pour 24 nouvelles autour des 24 Heures du Mans, qui sont autant de visions de ce que représente la course d'endurance sarthoise. Préface de Marc Dolisi. En français. 320 pages, format 14x22,5cm. Couverture souple. Éditions Belfond ISBN : 978-2-7144-7627-2. [www.belfond.fr](http://www.belfond.fr)



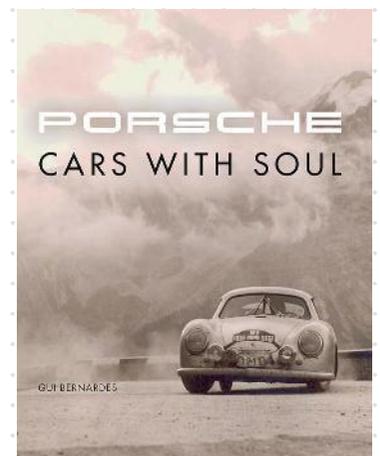
## Kinderzimmerhelden Das Porsche Buch

Retombez en enfance ! Christian Blank passe le plus clair de son temps à photographier comme en studio les petites voitures que des générations de garçons ont maltraitées. Il en fait des livres, et en a consacré un aux Porsche, édité pour le compte du Porsche Museum. Préface en allemand. 320 pages, 250 photos. Format 31x25cm. Couverture rigide. Édition Panorama. ISBN : ISBN 978-3-89823-546-4. [www.editionpanorama.com](http://www.editionpanorama.com)



## Luftgekühlt

Le Luftbook, c'est en quelque sorte l'album photo des trois premières éditions du Luftgekühlt, qui compile les plus belles images de Carby Tuckwell qui retranscrivent de l'événement son ambiance incomparable, les voitures uniques et les stars qu'on y croise. Un pavé de trois kilos qui célèbre les Porsche à refroidissement à air... 260 pages. Couverture rigide, jaquette grise ou rose et étui entoilé. Deutscher Taschenbuch Verlag. ISBN : 978-0-646-96527-7. [www.luftbook.com](http://www.luftbook.com)



## Porsche Cars with soul

Gui Bernardes plonge au cœur de l'ADN, au plus profond des gènes de chaque Porsche, toutes les générations depuis la 60K10 "Berlin-Rome", pour comprendre ce qu'est l'âme d'une Porsche d'aujourd'hui. La compétition et les hommes qui en ont été les principaux acteurs, même dans l'ombre, sont des axes majeurs dans l'analyse, ponctuée d'images d'archives ou contemporaines. 208 pages, format 19x24,5 cm. Couverture rigide. Crowood Press. ISBN : 978-1-78500-320-2. [www.crowood.com](http://www.crowood.com)

# ABONNEZ-VOUS À **Speedster**

## EN VERSION NUMÉRIQUE

disponible **48H** avant la parution en kiosque

Abonnez-vous en ligne sur [www.hommell-magazines.com](http://www.hommell-magazines.com)

### Ordinateurs Tablettes Smartphones



Disponible sur  
App Store



Achetez en ligne sur  
[www.hommell-magazines.com](http://www.hommell-magazines.com)

Téléchargez gratuitement  
l'application **Hommell**  
sur l'App Store ou Google Play

1 AN  
**22** €  
\* au lieu de 39€

**SPEEDSTER EN VERSION NUMÉRIQUE ABONNEMENT UN AN (6 numéros)**

économies, prix garantis toute l'année

\* au lieu de 6,50€ x 6 n°, soit 39€ en version papier

OU

**LE NUMÉRO DE SPEEDSTER EN VERSION NUMÉRIQUE**

Vous avez également la possibilité d'acheter chaque mois  
votre magazine en version numérique, à partir du n°15

\*\* au lieu de 6,50€ prix kiosque

Le magazine

**3,90** €\*\*

**PLUS D'INFORMATIONS SUR SPEEDSTER-MAGAZINE.COM**



# Red EVOLUTION

Lorsque DP Motorsport nous sert une nouvelle réalisation, on y regarde à deux fois... Les dernières tentatives de backdating n'étaient pas des plus heureuses. Mais lorsque le tuner allemand se sert dans son patrimoine et revisite les effets de style qu'il signait dans les années 80, on est attentifs...

**A**u risque de nous répéter lourdement, remplaçons les protagonistes dans leur contexte: Ekkehard Zimmermann et sa société DP Motorsport ne sont pas ce qu'on appellerait des lapins de trois semaines. Dès le milieu des années 70, DP Motorsport collabore avec Kremer et développe la carrosserie de la 935 K3. Résultat: une victoire absolue aux 24 Heures du Mans 1979!

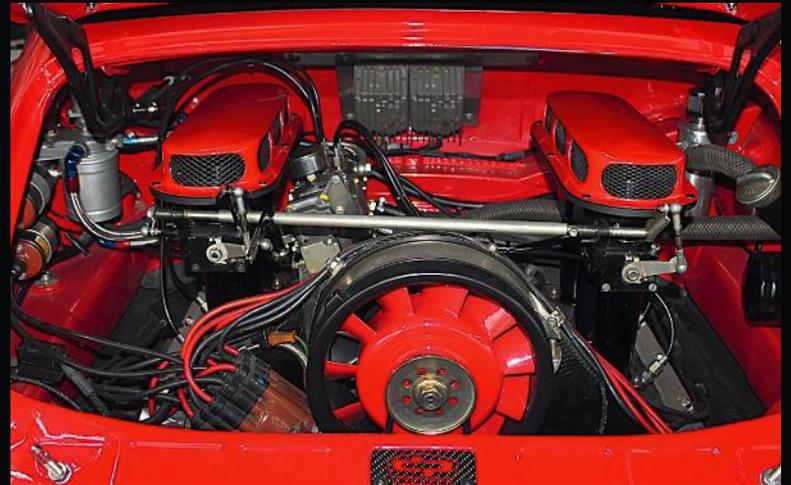
En parallèle de la compétition, DP Motorsport est un tuner respecté dans les années 80 au même titre que des B&B ou Gemballa, et le seul

de la clique qui ait la légitimité pour proposer des conversions "style 935" pour la route. Il crée plus tard la DP44 Cargo, sorte de break de chasse sur base 924 et 944 qui lui vaudra le respect de ses pairs. Les années passant (et la 935 ayant terminé sa carrière sportive), l'euphorie autour des élucubrations DP s'était un peu émoussée, mais la société est toujours en place et reprendrait même du poil de la bête. Parce qu'elle mise aujourd'hui sur son patrimoine, et remet au goût du jour ses designs vintage...

C'est ainsi qu'est née la "dp11 Red Evolution", sur la base d'une 911 Type G. Sous la peinture Gards Red (référence Porsche 80K) se cachent

une multitude d'éléments en composite qui font tomber le poids total de l'engin à 940 kg à vide. Il est question de fibre de verre ou de carbone selon les affectations, mais aussi de Plexiglas, notamment pour les vitres de portières à guillotine. Même les gouttières sont aux abonnés absents, mais il est plutôt question d'aérodynamique en ce qui les concerne, comme pour le pare-brise de 993 collé... La modification majeure de carrosserie réside dans le galbe des ailes larges qui semblent gober les roues comme un python sa proie. Et il faut de l'appétit, parce que les roues en imposent par leur gabarit: un petit 9x15 pouces pour les Fuchs avant, chaussées de





Michelin TB en 225/55. Une fois passé l'amuse-gueule, elles avalent des roulettes postérieures qui pointent à 13x15 pouces pour porter du 335/35. Derrière, les freins sont ceux, suffisamment efficaces, de la 3.3 Turbo et les trains sont optimisés à grand renfort de rotules Unibal et de silentbloks polyuréthane Superpro, alors que les suspensions s'appuient sur des combinés filetés H&R. De quoi passer en confiance les 365 ch d'un 3.5 savamment élaborée à partir d'une injection mécanique à papillons indépendants, un double allumage et des arbres à cames de 911 RSR, alors que Edelweiß Motorsport a synchronisé la pompe à injection au banc. La boîte 915 avec

autobloquant, synchros en acier et radiateur additionnel est commandée par un levier rehaussé à débattement court.

Mais revenons à nos moutons. La spécialité de DP Motorsport, ça reste la carrosserie. Le dessin des ailes arrière est développé pour s'ajuster avec le bouclier surélevé typique des "dp35", les fameuses flatnose de la maison qui faisaient fureur dans les eighties. Les ailes avant imposent leurs cotes à un bouclier inspiré du 3.0 RSR alors que le capot moteur clone la 3.0 RS. Les rétroviseurs obus font partie intégrante des portières monobloc en carbone, au même titre que les cadres de fenêtres. Une fois ouvertes, il devient

évident que la diète a sévi à l'intérieur : les habitacles de tableau de bord, la console des leviers de vitesse et de frein en carbone, les seuils de portes et la coque des baquets Lollipop font partie du régime. Le reste est si sommaire qu'on ne peut que remarquer l'arceau quatre points soudé, les moquettes light de 964RS, le volant Momo et les harnais Schroth. Même sous le capot avant, même le réservoir de 80 l trahit par son carbone l'obsession du gain de poids. Le gain de poids, c'est peut-être tout ce qu'il faudra retenir de l'exercice. Pour le style, il est peu probable que le eighties tuner revival ait un avenir à court terme...





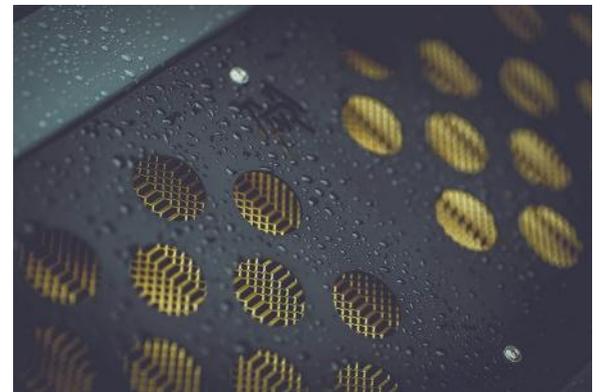
# RIDE HIGH



**Parcourir les reliefs provençaux... À VTT, c'est excellent pour les cuisses. Pour la balade, notre sportif préfère la 911, dont il a confié la création aux Lyonnais de Machine Revival...**

**N**uméro matricule MR11, soit la onzième création à quitter les ateliers de Machine Revival. Son petit nom ? Ride High, en référence à l'activité principale de son propriétaire : le vélo tout-terrain sur les reliefs les plus escarpés du sud de la France. Un sport délicat et exigeant, qu'il pratique à haut niveau, qui réclame puissance, finesse et concentration. Et parce qu'il est bon de la relâcher par moments, la concentration, il s'est offert un objet roulant d'un autre genre : une Porsche 911, histoire de ne pas renoncer à puissance et finesse. Mais une 911 bien à lui...

Parce que les 911 bien comme les autres, Machine Revival sait faire aussi, mais ce n'est généralement pas pour ça qu'on va les voir. Nicolas Quiles a ce talent pour imaginer des voitures à la personnalité très affirmée, et surtout très en phase avec leur maître. Pour Ride High, le cahier des charges s'est affiné à mesure que l'équipe a fait connaissance avec son rider de client. Un compromis entre l'enveloppe budgétaire contenue et l'utilisation, plus tournée vers la balade en famille que vers l'arsouille de barbare sur circuit. Soit le portrait typique de la 911 SC 3.0... L'idée, c'était quand même de rouler un peu plus fun qu'en 911 SC. Mais l'usage défini ne nécessitait ni gros moteur ni châssis de pointe, et



c'est avec cette idée en tête que Nico a déniché la SC idéale : relookée en 964 et un peu fatiguée, elle n'affolait pas le marché. Mais sa mécanique refaite à neuf était le bon argument. À partir de là, on y va !

La carrosserie remise à neuf subit le traitement favori des Lyonnais : un backdating d'inspiration racing à base de pièces en composites, qui ont l'avantage d'économiser un peu plus de 150 kg. Mais ils ne poussent pas le vice jusqu'aux vitres en Makrolon qui vibrent, elles restent en verre et électriques aux portières. Là où le client avait réclamé un Slate Grey à jantes noires, Nicolas a fait une autre proposition : le Grigio Telesto de Lamborghini aux subtiles nuances de paillettes vertes qui

donnent un peu plus de profondeur et d'originalité. Les jantes, parce qu'il est têtu, il les a peintes en doré pour voir la réaction de l'intéressé. Adopté ! Et voilà qui a conditionné la suite du chantier. Notre rider voulait l'intérieur noir ? Il l'est partout... sauf au bandeau du tableau de bord, dont la tôle perforée laisse entrevoir un fond doré. Et les baquets suivront le même chemin. Pas en tôle, mais en cuir, superposé à un tissu contrasté. Pour ne pas sombrer dans l'austérité du noir intégral, la moquette plus claire met en valeur le travail de sellerie. Les accessoires traditionnels sont en place, volant, repose-pieds et pommeau bois patiné, mais c'est en levant la tête qu'une nouvelle originalité

saute aux yeux : le pavillon n'hésite plus entre la note cosy d'une sobre garniture et le côté racing d'une tôle à nu. La réponse : tôle à nu ET garniture sur le pourtour, histoire de camoufler les emboutis et les assemblages de tôles d'origine. Et puis un gros logo Ride High doré en forme de couronne de vélo, pour le clin d'œil... La dernière touche, elle est pour la grille de capot arrière, traitée sur le même thème : en aluminium anodisé, perforée et relevée d'une trame dorée. MR11 est certainement la moins extrême de toutes les créations Machine revival, mais elle est la preuve que les Lyonnais savent s'adapter à toutes les contraintes, tous les goûts et tous les budgets...

# LE CHANT DU CYGNE



Tout avait commencé en 1954 avec le Speedster, concept attrayant de cabriolet léger, performant et abordable, qui reflétait la joie de vivre et les espoirs d'une jeunesse éprise de liberté, essayant d'oublier les sombres années d'après-guerre. Le succès fut immédiat, aidé par des stars de Hollywood auxquelles cette génération s'identifiait. Le temps passa, James Dean avait disparu, le Speedster fut remplacé par le Convertible D, puis par le Roadster jusqu'à ce que la production s'éteigne en 1962.

Texte Hilaire Photos Frank Camuzat





**A**u début des années 50, la toute jeune marque Porsche avait conquis les Américains, en particulier les Californiens qui, plutôt friands des petits cabriolets anglais, s'étaient soudain pris de passion pour les machines de Stuttgart. Le Speedster avait leur préférence et, depuis 1954, ils en avaient absorbé la quasi-totalité de la production. Plus que l'évident phénomène de mode, le léger "bathtub" était surtout une excellente voiture de compétition qui pouvait tenir en respect bien des engins plus puissants. Seulement, en 1958, les ventes commencèrent à décliner. La clientèle sportive lui préférait maintenant le coupé Carrera plus performant et plus rigide, et la vieille Europe, à cause de son climat moins favorable, n'avait jamais été très emballée par les finitions trop spartiates du concept.

Porsche régît rapidement. Le 31 juillet 1958, il adressa une lettre de trois pages

à ses concessionnaires décrivant la remplaçante du Speedster. Toujours plus dépouillée et meilleur marché que le Cabriolet, elle présentait quelques améliorations par rapport à son prédécesseur, supposées répondre « à une demande plus globale, étant un bon compromis entre la voiture de Sport et de tourisme ». Le memo indiquait aussi qu'elle serait fabriquée par le carrossier Drauz à Heilbronn, alors que Reuters continuait à fabriquer les Coupés, Cabriolets et Coupés Hardtop.

Le nom Convertible D (D pour Drauz) sera retenu, après avoir essayé un "Speedster D" qui provoqua le tollé général chez les aficionados du Speedster.

Produit de septembre 1958 à septembre 1959 à 1 300 exemplaires, le Convertible D sera plébiscité par la presse qui avait apprécié ses principales modifications: un plus grand pare-brise, une nouvelle capote avec une plus grande vitre arrière, des sièges plus confortables que les précédents baquets, mais dont le dossier

**1** Les courbes arrière du Roadster sont différentes de celles du cabriolet, pour une ligne plus fluide.

**2** Les magnifiques enjoliveurs chromés recouvrent l'intégralité de la roue.

**3** Le réservoir a été abaissé pour offrir une meilleure capacité du coffre.

**4** Le moteur S90 1 600 cm<sup>3</sup> est le meilleur compromis pour le Roadster.

**5** De profil, surtout dans cette combinaison de couleurs, le Roadster rivalise d'élégance avec des productions plus latines.

**6** La finition de chaque détail est exemplaire.

**7** Le capot moteur porte désormais deux grilles de refroidissement.

n'était toujours pas rabattable, des véritables vitres latérales, des vide-poches pour les garnitures des portières, un lave-glace, un tonneau-cover, la pré-installation radio et le cendrier sur le tableau de bord. Il était mû par le 1600 de 60 ch ou le 1600S de 75 ch.

### Puis le Roadster

En septembre 1959 Porsche présenta au Salon de Frankfort un nouveau modèle profondément remanié pour satisfaire aux normes américaines: la 356 B, sous un nouveau nom de code carrosserie T5. Les phares et les pare-chocs sont positionnés plus haut, le capot est moins plongeant et les jupes avant et arrière sont redessinées. Si les moteurs 1600 et 1600 S sont toujours de la partie, ils sont maintenant coiffés par une nouvelle version haut de gamme: le 1600 Super 90 (de 90 ch) équipé de cylindres en alliage léger et de deux carburateurs Solex. Les freins à tambours sont désormais d'un diamètre de 279 mm



1



2



3

Le Roadster se veut une version sportive de la 356 parce que le plus dépouillé de la gamme. Il n'en demeure pas moins agréable au quotidien.



4



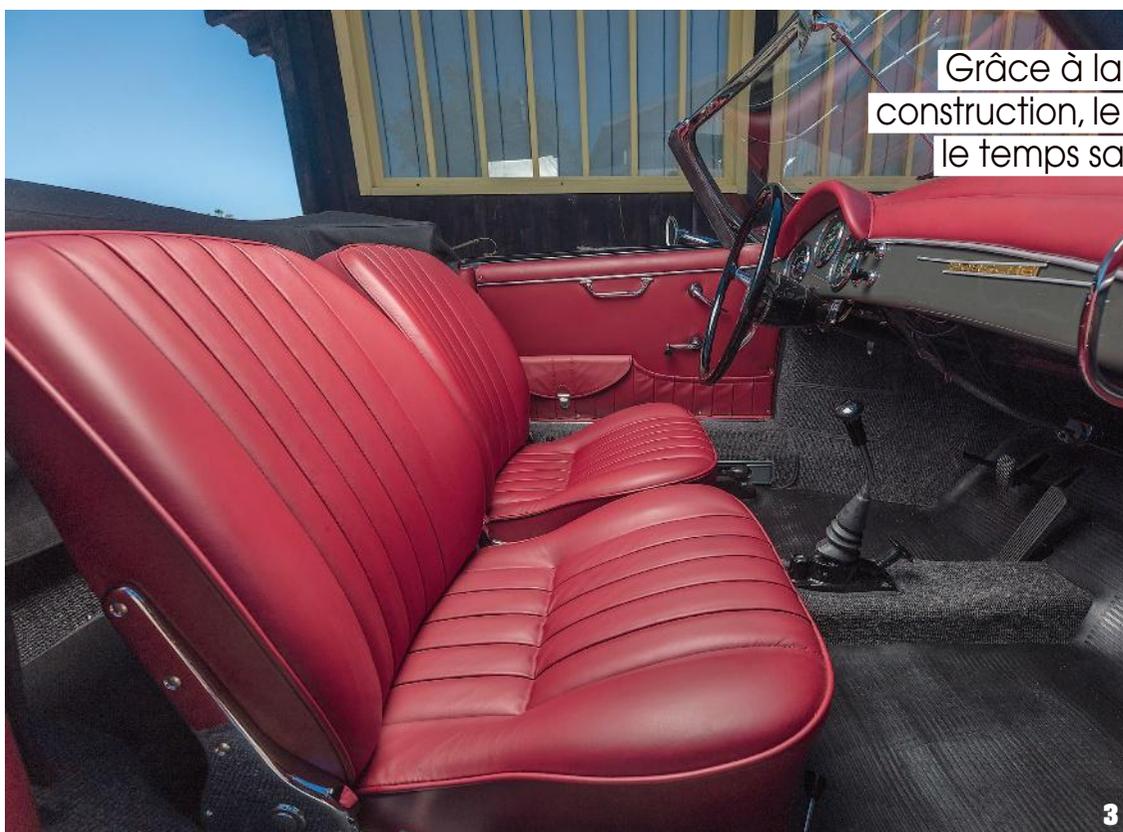
5



6



7



Grâce à la qualité de sa  
construction, le Roadster traverse  
le temps sans dommage.





et munis d'ailettes de refroidissement. La boîte de vitesses type 716 est remplacée par la 741 à quatre rapports synchronisés. La gamme se compose toujours du Coupé et du Cabriolet, mais le convertible D change encore de nom pour s'appeler désormais Roadster.

La philosophie reste intacte: plus dépouillé que le Cabriolet, il restait néanmoins confortable et utilisable au quotidien. Version d'entrée de gamme et donc meilleur marché, il était le produit d'appel des concessionnaires qui les commandaient pour leurs show-rooms dans des couleurs populaires, Ivory, Signal red, Ruby red ou Silver grey, ce qui fait que très peu de Roadster ont fait l'objet à l'époque de commandes spéciales dans des couleurs plus... sexy.

Jusqu'à la fin de l'année 1961 le Roadster sera produit à 2404 exemplaires par les Carrosseries Drauz. Mais en 1962, alors qu'arrive la série T6, la construction en est

**1** Le Roadster reste une version dépouillée.

**2** Le pare-chocs arrière volumineux incorpore les sorties d'échappement dans les butées depuis la 356B-T5.

**3** Les sièges du Roadster sont plus confortables que les baquets du Speedster...

**4** Le tableau de bord est plus sommaire (et sportif) que celui du Cabriolet.

**5** Le Roadster T6 est équipé de vide-poches bien pratiques.

**6** Le petit pare-brise au châssis chromé donne toute sa personnalité au Roadster.

confiée à d'Teteren SA Frères en Belgique, qui n'en assemble que 249 exemplaires jusqu'à ce que le modèle soit définitivement abandonné avant même la fin du millésime, faute de demande. Lorsque la 356C est présentée, le Roadster n'est plus au catalogue, la clientèle lui préférant le cabriolet mieux équipé.

### Roadster T6

L'exemplaire Slate Grey que nous a confié Serge Heitz est donc l'un de ces Roadster de la dernière série. La voiture boudée des clients en son temps est devenue un objet rare donc recherché. Il est bien sûr matching numbers et il a fait l'objet d'une restauration de très haut vol, aussi bien pour la partie mécanique que pour la magnifique sellerie en cuir rouge et la carrosserie.

Le modèle T6 avait encore bénéficié de nombreuses évolutions. Son capot moteur, par exemple, est plus large, percé

de deux grilles de refroidissement, et le capot avant plus anguleux. Le réservoir d'essence est positionné plus bas pour favoriser le volume du coffre et l'orifice de remplissage est désormais encastré sous une trappe dans l'aile avant droite. Une commande d'essuie-glace à réglage progressif et un rétroviseur anti-éblouissement complètent l'aménagement intérieur. Plus léger que le Cabriolet et équipé du moteur de 90 ch, le Roadster T6 offre d'excellentes performances et un comportement routier sûr et efficace, la S90 étant équipée en série d'une barre stabilisatrice arrière comme sur les coupés Carrera.

Avec le Speedster, toute la série des Convertible D et Roadster figure maintenant parmi les 356 les plus recherchées. Mais le Roadster dans sa version T6, plus pratique, confortable et abouti, reste le plus adapté à une utilisation GT. Notre exemplaire en étant l'exemple parfait. ♥

# LÜFT 4



7 mai, San Pedro, Californie. 6 AM. Et déjà des rugissements par centaines. Elles arrivent les unes après les autres, tellement nombreuses et à la fois tellement uniques. De la plus étincelante à la plus ancienne, en passant par la plus "patina" elles sont toutes là. Qu'il vente ou qu'il pleuve. Un parking immense, les "petites" de Ferry à perte de vue qui avancent sous un arc-en-ciel majestueux, l'odeur de la pluie sur le goudron chaud... Je déclare le Luftgekühlt IV ouvert! **Texte et photos** Sev & Vince

Café et breakfast burrito en main, on commence la visite. Il est tôt, très tôt, mais tout le monde est à l'heure. En trois éditions, le Luftgekühlt est devenu un rendez-vous qui ne se manque pas. Photographes, collectionneurs, journalistes, passionnés ou simples curieux, je remarque que devant ce parterre de Porsche "refroidies par air" (la traduction de Luftgekühlt), tout le monde se retrouve sur un pied d'égalité: des admirateurs béats qui retombent en enfance... Organisation impeccable pour ce quatrième opus, le Luftgekühlt que Patrick Long (pilote officiel, vainqueur des 24H du Mans) et son acolyte Howie Idelson (directeur artistique et designer) avaient initialement créé comme une sorte

de Cars & Coffee rassemble de plus en plus. Presque 600 engins cette année, de la 356 pré-A à la 993, de la 550 à la 935.

Le parking du port se remplit. On avance, on rode sous les boom-boom entraînants de la musique, le sourire accroché aux lèvres. C'est une constante, l'environnement très design met les voitures parfaitement en valeur. Elles sont magnifiques, toutes, chacune à sa façon, avec un charme incroyable, on caresse le Graal.

En haut des marches trônent les deux reines, la LuftAuto de l'année dernière passe la couronne à la LuftAuto nouvelle, tellement chères et convoitées qu'elles en deviennent presque impertinentes.

À l'intérieur du grand entrepôt, on s'arrêtera prendre une bière, pour nous remettre de ces prix vertigineux qui nous







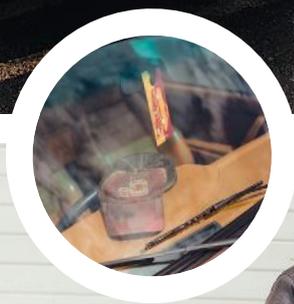
font rêver et tourner la tête.

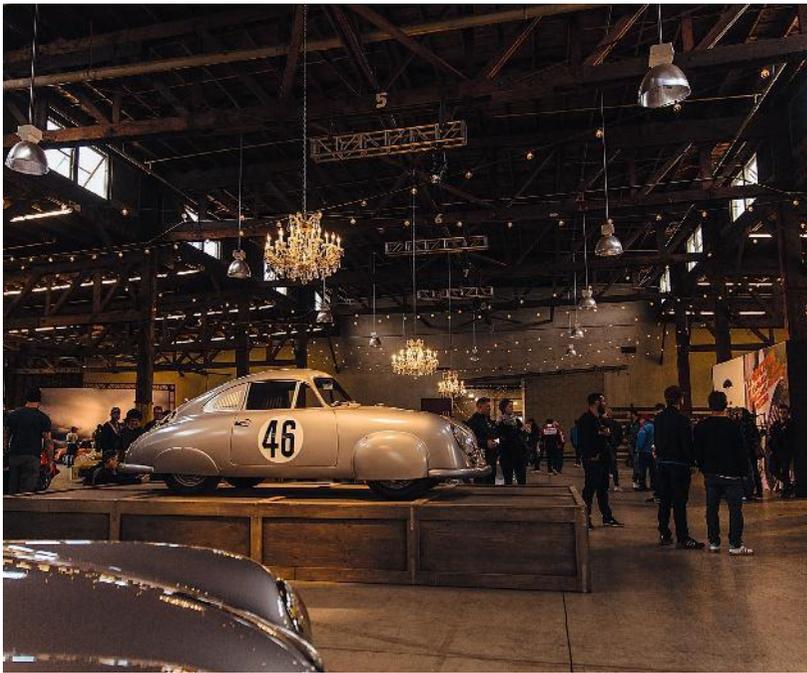
On continue dans cette caverne d'Ali baba de la Porsche. Et là, à hauteur des yeux sur une estrade, sous un lustre imposant, *the 356*, éblouissante et plus belle que jamais. La plus belle... Vintage mais intemporelle, classique mais dans l'ère du temps, délicate mais tellement imposante, elle est exquise. Madame 356 SL #063, celle qui a marqué la première victoire d'une Porsche aux 24 Heures du Mans... Bien plus qu'une Porsche, une légende. Ce petit bijou (ou gros diamant) restauré par Emory, vous l'avez découvert il y a quelques mois dans *Speedster*.

Ses voisines ne sont pas mal non plus ! À peine plus loin, c'est une "petite" 911R qui pointe le bout du nez. Attirés comme des aimants par sa rareté, on court la découvrir. Légère et délicate, si classe, si féline. À la regarder, on ressent les vibrations, l'envie nous prend aux tripes. Derrière elle, les quatre générations de Carrera RS. Dans le même hall, les pépites historiques sont alignées comme des perles. Ici les 917K Gulf et 917/30 Can-Am amené par Bruce Canepa, là une 906 ou une 904, une 2.5 ST ou une 911 du Dakar 1985, encore maculée de sa poussière du désert. Ailleurs des 934, une Glöckler. Le même Canepa dévoilait le Stage III de sa 959 sous une originale robe verte...

On fait le plein, des images plein la tête mais surtout plein nos pellicules. On se promène, on rencontre les amis, on parle de tout, de ce qu'on aime, de la vie, c'est aussi ça le Luftgekühlt. On ne va pas se mentir, on parlera aussi beaucoup des petites bombes de Zuffenhausen.

Un peu plus loin, on croise notre Grandmaster, Magnus Walker, et sa nou-







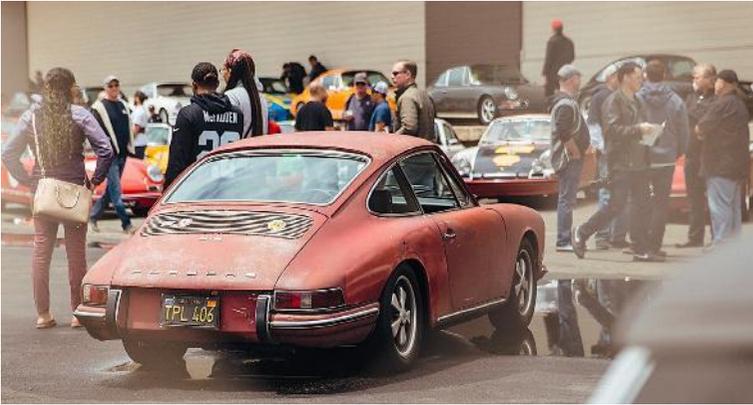
velle turbo, "son nouveau jouet" comme il aime nous dire. Ça se bouscule au portillon pour le plus beau selfie en sa compagnie. À Los Angeles, les amateurs de Porsche sont tous fans de Magnus, il n'y a plus de doute. Un coup de klaxon, la foule s'écarte, Monsieur Dempsey se retire. Aaaaaaah Patrick !... Passons sur cette douloureuse déception et continuons. Je ne veux pas en louper une. Pas une ! Pour l'occasion, on a ressorti notre vieux Polaroid, *vintage cars* et *vintage camera*, le *perfect combo* ! On arpente encore les lieux, la bise à Nevin de Deus Ex Machina qu'on croise en passant, venu sans sa 912 aujourd'hui : le quatre-à-plat a rendu l'âme la veille en rentrant d'un rassemblement qui avait lieu au Deus Cafe... Une pensée pour elle, et pour lui, qui a su garder la pêche malgré tout.



La foule est très hétéroclite : hommes, femmes, enfants, jeunes ou moins jeunes, et des chiens, beaucoup de chiens, nos copilotes *number one*. Mais aussi des stars de ce monde de la Porsche. De Jeff Zwart à Chad McQueen en passant par Jerry Seinfeld. Et des moins connus sinon des aficionados de la marque, comme Matt Hummel qui avait jeté sa vaillante 356 "patina" dans un buisson, ou Mark Morgan (de Triple Espresso) qui réalisait en live une fresque murale, Joshy Robots et sa 911 roots, blanche à portes rouges, l'incroyable Rod Emory qui faisait faire ses premiers tours de roues à un nouveau délire maison : une 356 à quatre roues motrices !



On entend parler anglais, français, espagnol et j'en passe, mais tout le monde se comprend, la langue Porsche est universelle. Lorsqu'arrive le début d'après midi, l'effervescence retombe un peu, et le parking se vide petit à petit. Ils sont comme ça, les Ricains... Un dernier tour, les dernières images, les derniers au revoir, et on quitte le "Luft" des projets et des rêves plein la tête. Bien sûr, c'est une certitude, on doit s'acheter une Porsche. Mais vous connaissez la chanson : « *When you buy one, you want two... then you'll get ten !* » À l'année prochaine !







1973. Année charnière dans la carrière de la 911. Le modèle accuse déjà neuf ans et a évolué sans rien perdre de sa sportivité, ni des sensations qu'il procure à son pilote, selon la formule chère à Ferry: « *La conduite sous sa forme la plus pure* ». La 2.4S, et surtout la Carrera 2.7RS en sont les évolutions ultimes, celles qui ont marqué les esprits de leur génération. Elles sont pour beaucoup dans la longévité incomparable de la 911 et dans la passion qui l'entoure encore aujourd'hui. **Texte** Hilaire **Photos** Josué Chevrel

# DUO SANS CONCESSION

**D**irection la Bretagne, Rennes précisément, pour nous replonger en 1973. Ce n'est pas que la péninsule armoricaine soit restée bloquée quarante-cinq ans en arrière, mais simplement que les deux 911 qui nous intéressent aujourd'hui nous attendent chez RV Classic. On ne présente plus David Hervé, qui œuvre avec talent à la sauvegarde du patrimoine de la marque de Zuffenhausen. La 2.4S Gemini Blue est sa voiture personnelle et il vient juste de terminer la restauration de la magnifique 2.7RS Touring Aubergine qui, au moment où vous lirez ces lignes, aura tout juste été livrée à son propriétaire après une dernière vérification.

## De la 2.4S...

Pour le millésime 1972, et encore pour répondre au sempiternel durcissement des normes environnementales américaines régissant les gaz d'échappement, Porsche a légèrement accru la cylindrée de la 911, par un allongement de la course à 70,4 mm. Le nouveau moteur de la 911S développe 190 ch à 6500 tr/mn contre 180 ch précédemment, et se montre plus souple. Il se contentait d'essence ordinaire grâce à la diminution de son taux de compression, ce qui étonnait les pompiers de l'époque, mais n'était pas un mal au regard de la consommation gargantuesque de l'engin (15 à 20 l aux 100 km). Pour passer la puissance, une nouvelle boîte de vitesses avait été développée: la 915 proposait un nouveau schéma de sélection des rapports, la première et la

Dans les années 70, aucune autre voiture de sport ne réunissait les qualités de la 911 : performances, fiabilité et habitabilité. Bref, la polyvalence !



deuxième vitesse se faisant face, ainsi que la troisième et la quatrième. La cinquième se trouvant à droite en avant et la marche arrière, sécurisée par un verrou, à gauche en arrière. Le comportement de la 911 a été amélioré, notamment la stabilité directionnelle, par une meilleure répartition des masses (42 % avant et 58 % arrière), des jantes et des pneus plus larges (respectivement 6 pouces et 185 mm), des barres stabilisatrices de 15 mm et l'efficacité d'un spoiler étudié en soufflerie. Le souci de répartition équitable des masses allait si loin que, sur le

**1** La 2.4S est équipée d'un pare-chocs avant avec un spoiler intégré qui sert d'élément stabilisateur au-delà de 150 km/h.

**2** Le moteur type 911/53 développe 190 ch et propulse la voiture à plus de 230 km/h.

**3** Le coffre avant est identique sur tous les modèles de 911.

millésime 72, le réservoir d'huile avait été déplacé devant la roue arrière droite, accessible depuis une trappe sous la vitre de custode. Manifestement, la 911 bénéficiait de constantes améliorations, quel qu'en soit le coût.

La 2.4S de David Hervé est un millésime 1973, sans la fameuse trappe à huile que les ingénieurs avaient rapatriée à son emplacement initial suite à de trop nombreuses erreurs de pompistes qui y faisaient le plein... de carburant ! Elle a été livrée en France par Sonauto. Après être passée dans les mains de nombreux

propriétaires, elle a été abandonnée une vingtaine d'années, heureusement stockée convenablement à l'abri des intempéries, mais dépouillée de toute sa mécanique. C'est dans cet état, il y a quelques années déjà, que David l'a découverte. Après une inspection approfondie, il arriva à la conclusion que la caisse était exceptionnellement saine et qu'elle ne nécessiterait qu'une nouvelle peinture. À l'époque, trouver un moteur et une boîte du même millésime était bien moins compliqué qu'aujourd'hui... David utilisera quotidiennement sa 2.4S





4

4 Exception faite ici des sièges de deuxième monte et d'éventuelles options, l'habitacle d'une 2.4S ne diffère en rien de celui d'une 2.7RS.

Gemini pendent plus de trois ans. Aujourd'hui, parce qu'elle commence à montrer de légers signes de fatigue, David ne l'utilise plus que pour... traverser le pays pour les vacances! Mais il la conserve pour l'instant dans son jus parce que, par son authenticité, elle est son étalon référence pour les restaurations des voitures de clients. Elle n'a jamais été ni modifiée ni restaurée. Seuls les sièges ne sont pas d'origine, mais procurent un meilleur maintien, et le rare volant Nardi d'époque bien patiné est de toute beauté.

### ... à la 2.7RS

La RS est née dans un contexte trouble. L'entreprise est fragilisée pour plusieurs raisons. Ferry avait décidé, pour des questions de querelles intestines, que plus aucun des membres de la famille n'occuperait désormais de poste exécutif dans la société, ce qui, notamment avec le départ de Ferdinand Piëch, avait laissé un certain vide. Le projet EA 266 commun avec VW, censé aboutir à la remplaçante de la Coccinelle et dont Porsche comptait extrapoler une version sportive, avait déjà accaparé une grande part, humaine et

financière, des ressources de Porsche. Mais le projet, jugé trop onéreux, avait été brutalement stoppé par Volkswagen. D'autre part, la politique du nouveau PDG Ernst Fuhrmann était de remplacer à terme la vieillissante 911 par une nouvelle gamme à moteur avant refroidi par eau, afin de répondre aux nouvelles règles environnementales qui se profilaient. Privé de son nouveau modèle dérivé du projet EA 266, et la 928 étant encore en gestation, Ernst Fuhrmann, n'eut pas d'autre choix que de relancer, du moins à court terme, la carrière de la 911.

5 Les petites places arrière sont bien pratiques, ainsi que les custodes ouvrables.

6 Les quatre jantes Fuchs sont en 6x15 pouces et chaussées de 185/70.

7 Le volant, même s'il n'est pas d'origine, est un superbe et rare Nardi d'époque.



5



6



7



Avec sa fameuse queue de canard, la Carrera 2.7RS a révolutionné la conception aérodynamique des voitures de sport.

Fuhrmann fut conforté dans son choix par la décision de la FIA de limiter la catégorie Prototype à 31 de cylindrée, ce qui mettait de fait la 917 à la retraite. Le département compétition jouant chez Porsche un rôle prépondérant, il fallait donc, et si possible à moindre coût, assurer son futur. Le très populaire European Championship for Touring Cars était à l'époque dominé par les redoutables Ford Capri 2600 Gr. 4 équipées de larges roues et d'appendices aérodynamiques novateurs. Fuhrmann avait toujours été un partisan des machines de compétition dérivées de la production de série. Il était donc temps de contrer cette suprématie et de développer une nouvelle version de 911 qui, pour être éligible en Groupe 4, devait être produite en 500 exemplaires. Ainsi est née la 911

Carrera 2.7RS.

Le succès fut immédiat et balaya les réticences du service Marketing qui craignait de ne pas pouvoir écouler auprès de sa clientèle une 911 aussi radicale et dépouillée de tout confort. Porsche contourna la difficulté en proposant une option Touring (M472) pour 2500 deutsche marks de plus, ou une option Light (M471) pour 700 deutsche mark une fois l'homologation FIA de la voiture (RSH) obtenue. Cela nécessitait un double bon de commande et renchérisait considérablement les coûts, la voiture une fois homologuée devant retourner à l'usine pour être équipée dans la configuration désirée. La RS de notre reportage est une version Touring produite en janvier 1973, qui fait donc partie de cette première série de 500

1 Pas de différences flagrantes entre les deux modèles. Seul le package aérodynamique les distingue.

2 Les jantes Fuchs arrière sont en 7x15 pouces, non peintes conformément à l'origine.

exemplaires. Elle porte le numéro de châssis 9113600457 avec les bons numéros de moteur (6630476) et de boîte (7830436) et le numéro secret qui confirme son authenticité. Sa carrosserie est donc l'une des rares avec les tôles fines.

### Un peu de mystère

Cette 2.7RS n'a pas été livrée directement à sa sortie des chaînes de production, mais serait restée propriété de l'usine pendant environ une année, ce qui semble confirmé par son passeport FIA sur lequel l'information est mentionnée. En 2005, alors qu'il publiait cette auto encore configurée en Lightweight blanc Grand Prix, l'un de nos confrères s'était aventuré sur une "belle histoire" qui mettait en scène la Carrera RS #0457 comme mule de déve-



	<b>911 S 2.4</b>	<b>911 Carrera RS 2.7</b>
Millésime	1972-1973	1973
Diffusion	3 160 coupé - 1 894 Targa	17 Homologation (RSH) - 200 Light (M471) 1 308 Touring (M472) - 55 RSR 2.8 (M491)
<b>MOTEUR</b>		
Type moteur	911/53	911/83
Cylindrée (cm³)	2341	2687
Alésage x course (mm)	84 x 70,4	90 x 70,4
Compression	8,5:1	
Puissance (ch. DIN)	190 à 6500 tr/mn	210 à 6300 tr/mn
Couple (Nm)	216 à 5200 tr/mn	255 à 5100 tr/mn
Rendement (ch/litre)	81,2	78,2
<b>TRANSMISSION</b>		
Type boîte	915/12 (opt. 915/03 et 925/01)	915/08
Configuration	Manuelle à 4 rapports (en option manuelle 5 ou Sportomatic 4), aux roues arrière	Manuelle à 5 rapports, aux roues arrière
Différentiel	Autobloquant à 80 %	
<b>CHÂSSIS</b>		
Suspension avant	Indépendante, triangles, barres de torsion longitudinales, amortisseurs et barre antiroulis	
Suspension arrière	Indépendante à bras tirés, barres de torsion transversales, amortisseurs et barre antiroulis	
Freins avant	Étriers aluminium 2 pistons, disques ventilés 282,5 x 20 mm	
Freins arrière	Étriers fonte 2 pistons, disques ventilés 290 x 20 mm	
Roues avant	Jantes 6x15 pouces, pneus 185/70 VR	
Roues arrière	Jantes 6x15 pouces, pneus 185/70 VR	Jantes 7x15 pouces, pneus 215/60 VR
<b>DIMENSIONS - PERFORMANCES</b>		
Long. x larg. x haut. (mm)	4147 x 1616 x 1320	4102 x 1652 x 1320
Voies avant / arrière (mm)	1372 / 1354	1372 / 1394
Poids à vide (kg)	1075	1075
Rapport poids/puissance (kg/ch)	5,65	4,57
Vitesse maximum (km/h)	230	245
0 à 100 km/h (sec.)	7	5,8





lancement des voitures de l'East African Safari Rallye. Selon la légende, c'est là qu'elle aurait subi une série de modifications encore visibles il y a quelques mois, avant la restauration: une caisse plus rigide, des barres stabilisatrices plus grosses, des suspensions renforcées, le remplissage du réservoir d'essence à travers le capot avant, un refroidissement moteur optimisé et un avertisseur sonore au pied. Or, notre devoir d'investigation nous a amenés vers une histoire beaucoup plus sage. Les personnes que nous avons consultées, directement impliqués dans le

- 1 Les sièges Recaro Sport étaient une option.
- 2 La pièce maîtresse, le fameux 2,7 RS à injection mécanique et sa boîte de vitesses 915 équipée d'un radiateur de refroidissement. Tout est "matching numbers".
- 3 Comme à l'origine, le plancher ne reçoit que les effluves de peinture.
- 4 Le réservoir de 85 l est en plastique.

programme Safari Rallye, démentent catégoriquement. Par ailleurs, le D<sup>r</sup> Georg Konradsheim, spécialiste de la Carrera RS auteur de la Bible qui lui est consacrée, nous rappelait à juste titre que l'East African Safari Rallye avait été abordé à Weissach en dilettante, sans budget ni préparation sérieuse. Les trois voitures engagées avaient été modifiées à la va-vite (avec des résultats en conséquence), sans avoir procédé au moindre test... Toujours est-il que Porsche a cédé #0457 à un concessionnaire allemand. On peut imaginer que c'est à partir de ce moment qu'elle

a été convertie en Lightweight et repeinte en blanc Grand Prix avec des voiles de Fuchs rouges assortis aux bandes Carrera. On la retrouve en 1985, lorsqu'elle est achetée par un collectionneur allemand qui la garde une vingtaine d'années.

Au début des années 2000, conscient de la valeur montante de son auto, il la fait restaurer toujours en version Light blanc Grand Prix et fait refaire la mécanique chez un réputé motoriste allemand, Manfred Rugen. C'est dans cette configuration qu'elle est acquise en 2003 par un collectionneur belge. Tout aussi conscient





Une Carrera RS Touring est un peu une "Super 911 S". L'habitacle ne dépayse pas, mais elle offre des performances d'un autre ordre...

5

de la valeur de l'objet, lui l'a engagée dans plusieurs rallyes historiques en Belgique, se permettant une magnifique deuxième place au Rallye Historique d'Ypres. Il a aussi participé à des épreuves prestigieuses telles que Le Mans Classic en 2004 (une des rares RS à avoir été admises) et deux fois au Tour Auto, en 2006 et 2007, en remplaçant le moteur par un 3.0RSR pour préserver l'original matching numbers. Enfin, en 2016, il revend sa RS via DPM Motors à Monaco, toujours Blanc Grand Prix et "Light", mais de nouveau équipée du moteur et de la boîte de vitesses d'ori-

gine qu'il avait religieusement conservés.

DPM avait été mandaté par un collectionneur français pour trouver une RS "matching numbers" à l'historique limpide, avec l'intention de la remettre dans sa configuration d'origine. L'auto sera donc confiée à David Hervé qui, depuis un an maintenant, s'attelle à la restaurer totalement. Retour donc à sa configuration originale Touring, sous sa rare couleur Aubergine (code 4040) d'origine que n'ont reçue que seize exemplaires, et avec assez peu d'options: deux sièges Recaro sport (code 409) recouverts de cuir noir et de

5 Le spoiler avant de la RS peut recevoir un radiateur de refroidissement d'huile.

6 Les panneaux de portes de la Touring sont identiques à ceux de la 2.4S.

7 Contrairement à la RS Lightweight, les strapontins arrière sont conservés.

velours côtelé (code 12), une antenne de radio rétractable avec des haut-parleurs (code 440) et une protection pour les épaules sur les ceintures de sécurité (code 549). Elle a de nouveau ses Fuchs polies en 6 et 7 pouces, avec des élargisseurs de voie de 7 mm qui permettent un meilleur remplissage des ailes arrière. Alors qu'elle était équipée d'une reproduction de capot arrière tout en polyester, elle a retrouvé une vraie "queue de canard" avec son cadre en alu et sa peau en composites, ainsi que tous les détails spécifiques à une 2.7 RS Touring: pare-chocs arrière en tôle,



6



7



1

renfort du tunnel de boîte de vitesses, châssis auxiliaire du train avant allégé en aluminium forgé, barres de torsion et antiroulis de la bonne section, ainsi que le réservoir d'essence en plastique de 85 l. L'intérieur est identique à celui d'une 2.4S avec la montre, les petits sièges arrière et les custodes entrouvrables (elle était arrivée équipée de vitres en Makrolon) Tout y est, à l'exception du pare-brise Glaverbel impossible à retrouver, ce qui est inévitable pour une pièce qui n'est somme toute que du "consommable" sur une voiture de course.

David Hervé a la manie de pousser l'authenticité et le détail au plus loin, en gar-

dant le plus possible de pièces originales et en reproduisant, grâce à des vidéos d'époque des chaînes de l'usine, les gestes des ouvriers Porsche, notamment en ce qui concerne la peinture. Il livrera donc une auto avec les mêmes "défauts" qu'à sa sortie des chaînes. Par exemple, le dessous de la voiture n'était pas entièrement peint mais ne recevait que les effluves de peinture sur l'apprêt... On est loin des restaurations à l'américaine, trop parfaites, qui ne restituent pas l'âme du véhicule.

Côte à côte, nos deux Porsche représentent le summum de la voiture de sport allemande du début des années 70. La 2.4S est l'aboutissement de neuf

1 Les ailes arrière sont plus larges afin de laisser passer les jantes de 7 pouces.

2 Le moteur de la 2.7RS à injection mécanique, avec sa célèbre pompe Bosch 019, développe 210 ch.

3 Pour une voiture de sport pure et dure, le coffre a une bonne contenance.

années de développement constant qui ont permis à la 911 de rester la référence dans son domaine des coupés de Grand Tourisme. La 2.7RS, voiture d'homologation pour le Groupe 4, ouvre quant à elle un autre chapitre avec sa version compétition: la légendaire 2.8RSR. La première n'a volontairement pas été restaurée, la seconde remise dans la configuration de sa sortie d'usine, deux philosophies différentes qui montrent bien la qualité de construction des 911 de cette période et confirment qu'elles continueront encore longtemps à faire le bonheur de nombreux passionnés. ♥



2



3



## Chirurgien de la Classic

Lorsque nous avons rendu visite à David Hervé en 2011 alors que son atelier était encore situé le long du canal Saint-Martin à Rennes, l'homme nous avait marqués par son professionnalisme et sa profonde connaissance des Porsche anciennes, et particulièrement la multitude de détails propres aux 911 de course des années 60 et 70. Il nous avait impressionnés par sa capacité à reconstruire une auto entière à partir de restes épars, pour autant que subsistent les quelques éléments d'identification. Les quelques années qui se sont écoulées n'ont fait que renforcer son expertise et sa réputation au point que, les chantiers se succédant à bon rythme, il était à l'étroit dans son petit atelier. Nous l'avons retrouvé, toujours à Rennes, beaucoup plus à l'aise dans les 1 200 m<sup>2</sup> de ses nouveaux locaux, entièrement dédiés à la 911 à refroidissement à air. Un atelier fermé dans lequel on n'entre que si l'on est attendu, sur rendez-vous, pour que l'équipe puisse rester concentrée sur sa mission. Mais c'est aussi un espace intimiste à la décoration soignée, dans lequel les autos qui sont confiées à RV Classic sont mises en valeur, indice du respect qui leur est accordé. Sur place, toutes les étapes d'une restauration intégrale peuvent être effectuées en interne, à l'exception du sablage à la coque de noix, de la cataphorèse, de la restauration de l'instrumentation et de l'assemblage des moteurs de compétition les plus pointus. Chaque autre poste, de l'électricité à la sellerie en passant par la reconstruction et le réglage d'un moteur d'origine, c'est fait sur place, grâce aux compétences de l'équipe composée, outre David, de deux techniciens et d'un Compagnon. En moyenne, deux restaurations intégrales quittent l'atelier chaque année, mais ce sont généralement une dizaine de coques qui sont livrées nues, restaurées à neuf. Parfois des voitures que l'on retrouve dans les paddocks du Mans Classic ou sur les parcs fermés du Tour Auto. Parfois sur les pelouses de concours d'élégance renommés, mais toujours entre les mains de passionnés qui n'envisagent pas moins que la perfection...





# RÊVE DE GOSSE

Le Porsche Club Normandie a placé la troisième édition de son *Casting* sous un thème enchanteur: Rêves d'enfants. Et de fait, les abords du Royal Barrière de Deauville ont pris la dimension d'un gros coffre à jouets.

Texte Josué Chevrel Photos Marius Hanin

Et de trois! Le Porsche Casting fait encore partie des petits nouveaux au calendrier des rassemblements Porsche, et pourtant... Rappelez-vous mai 2015. Dès la première édition, l'événement impressionnait par le sérieux de son organisation. En 2017, il est à maturité. Peut-être suffisait-il qu'il gagne en notoriété pour attirer un nombre croissant de participants et remplir densément les parkings des Lais de Mer, qui accueillent aussi une partie des animations? Parce qu'évidemment, comme le rassemblement a pris de l'ampleur, le Village VIP devant le Royal Barrière ne peut plus contenir tout le programme...

Traditionnellement, le samedi est une journée d'accueil. Les traditions sont faites pour durer. Les espaces se remplissent progressivement, même dans le

Village. Les exposants peaufinent pendant que les VIP placent leurs voitures au cordeau. De la 904 GTS à la maquette échelle 1 de la 919 Hybride saison 2017 en passant par les 911 Carrera RS, 991R ou 918, un échantillon de ce que la marque a produit de plus exclusif est représenté là sous l'initiative du partenaire Centre Porsche Rouen, et quelques particuliers avaient l'honneur de voir réservée une place pour leur auto dans ce carré de choix.

À peine arrivé, l'infatigable Paul Deville qui venait de tracer la route depuis sa Haute-Savoie en 356 était opérationnel pour faire entendre à tous les publics son engagement en faveur du don d'organes et de la lutte contre la mucoviscidose. Il était accompagné de l'association Grégory Lemarchal, et de Corinne Bessonnat qui vient de terminer la toile représentant le Roadster de Paul, toile









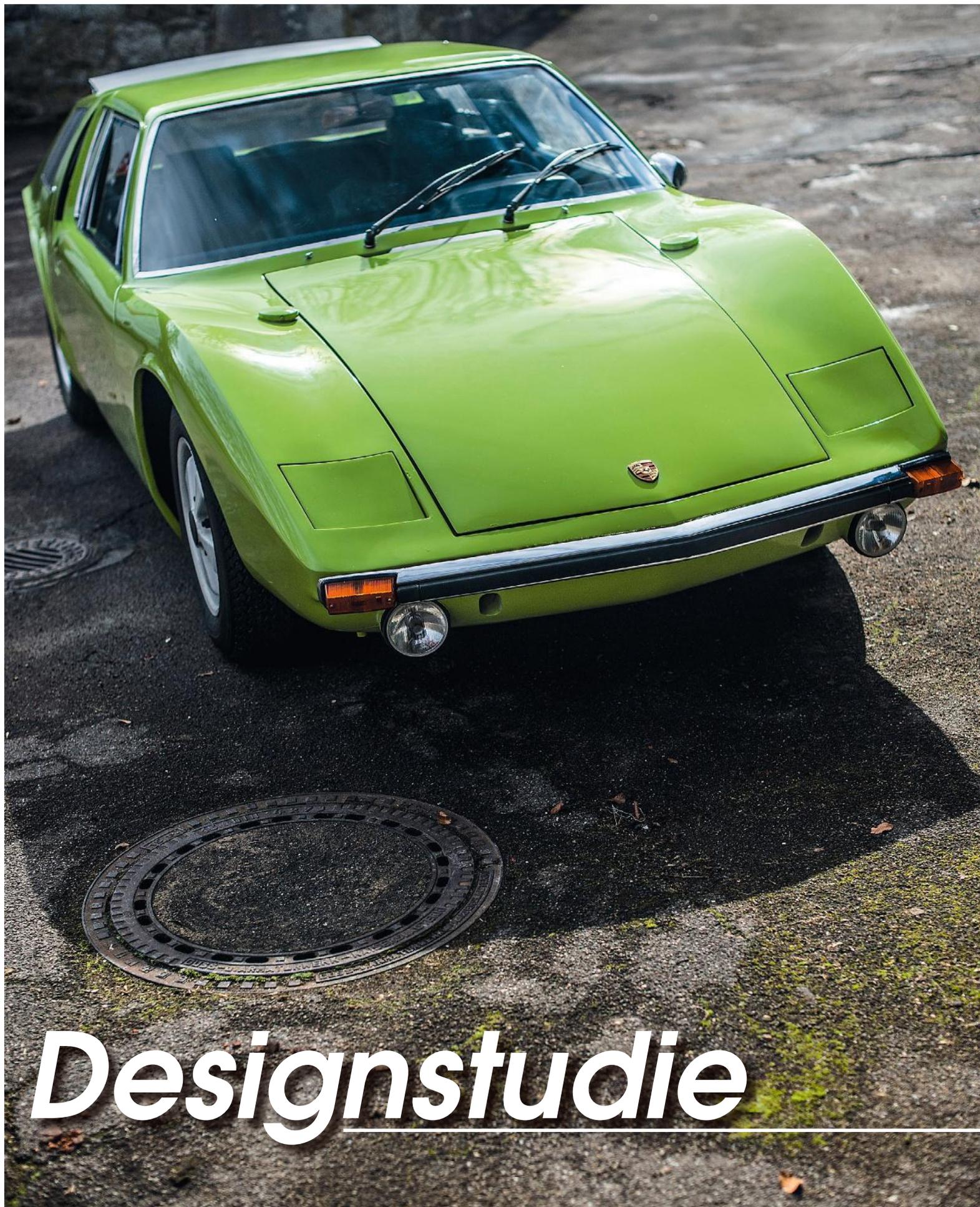
mise en jeu à l'issue d'une tombola dont les bénéficiaires iront directement aux associations.

Samedi, c'était aussi le moment de partage avec les pilotes normands qui racontaient leurs expériences: l'inénarrable Jean-Pierre Jausaud, Jean-Luc Chéreau qui a participé aux grandes heures du team Larbre Compétition dans les années 90, et André Dessoude, grand spécialiste du désert avec 33 Dakar à son actif. L'après-midi filait ainsi, flânant jusqu'au cocktail de bienvenue, à 19h, qui marquait officiellement le début de ce Casting au plus près des planches.

Le bonheur avec la Normandie, c'est qu'elle sait ménager un intense suspense avec la météo. Et qu'elle sait aussi varier ses effets d'un jour sur l'autre. Samedi, le soleil jouait à intermittence avec les nuages, les averses et nos nerfs. Dimanche, il avait décidé d'y mettre du sien et ne nous a plus lâchés. Tant mieux, parce que le cœur du programme, c'est bien dimanche. Balade et parade sous la pluie, on a déjà donné, merci!

Au Porsche Casting, la balade touristique s'envisage avec décontraction. Pas de rendez-vous, pas de chronomètre, pas de convoi encadré. Chacun embarque son road-book (et son copilote, c'est plus pratique) et se l'approprie à sa convenance (le road-book, pas le copilote...). À l'heure qui lui plaît, avec qui il veut, en meute ou en solo, et à son rythme. Il faut seulement prévoir être rentré à Deauville pour le brunch servi jusqu'à 15h, mais il y avait déjà de quoi se régaler... des paysages au milieu desquels vous immergeriez le road-book. À votre gauche, vue sur la Manche jusqu'à Honfleur, avant de plonger vers Beuzeville par les routes secondaires dont certaines couvertes de majestueuses voûtes végétales. Un tunnel vert... Vert, c'est aussi le décor de l'EIA sur les hauteurs de Pont-l'Évêque. Le circuit surplombe le lac artificiel créé pour le remblai de l'A13, la première autoroute française, tracée dans les années 40 (et inaugurée le 9 juin 1946 par la Coupe du Conseil Municipal de Saint-Cloud, remportée par José Scaron dans sa Simca). On ferme la parenthèse autoroutéristique, on revient sur la piste où se sont mêlées successivement toutes les générations de Porsche (et de pilotes), de la 911 Classic à la 991 Turbo S cabriolet... Puis par quelques détours en Auge, et en longeant une nouvelle fois la Côte Fleurie, on rentre à Deauville. L'heure où les parkings des Lais de Mer se remplissent à nouveau des Porsche au retour de la balade, c'est aussi celle où les badauds déambulent. Les allées noircissent, c'est l'heure de pointe au Casting! Et les animations continuent, notamment par la remise des prix du Concours d'Etat qui a occupé les jurés la veille. Elles continuent jusqu'à ce que sonne la mise en place pour la parade dans l'artère principale de la cité balnéaire, jusqu'à la Place Morny. Mirettes et esgourdes des Deauvillais et Deauvillaises en prennent pour leur compte, ils se doutent déjà que la prochaine ce sera pour mai 2018...





# *Designstudie*



Lorsque la 914 pointe le bout de son capot en 1970, elle ne fait pas franchement l'unanimité. Le design en net contraste avec le style Porsche trahit sa conception en étroite collaboration avec Volkswagen. D'où les initiatives de carrossiers comme Giugiaro ou Heuliez. Une autre, beaucoup moins connue mais pas moins intéressante, portait le blason Goertz... **Texte et photos** Rémi Dargegen



- 1** Pas de subterfuge pour camoufler le bouchon de réservoir... si ce n'est un coup de peinture.
- 2** ... comme Goertz!
- 3** Le coup de rayon de Goertz recélait quelques subtilités.

**S**i l'art de la carrosserie, notamment italienne et française, a enfanté de véritables œuvres d'art de l'histoire de l'automobile, il faut bien reconnaître que les créations sur base Porsche sont particulièrement rares, et pas forcément très heureuses... Il y a eu quelques tentatives sur base de 356, notamment les Beutler, Zagato ou Glöckler, mais les travaux autour des la 911 ou de la 914 se comptent quasiment sur les doigts d'une main: 911 Roadster Bertone, 911 HLS Coupé et Targa, 914/6 Tapiro ou 914/6 Murène. Plus récemment, nous avons découvert, entreposée dans les réserves du Porsche Museum, ce qui est certainement l'ultime Porsche "moderne" à carrosserie spéciale: le coupé Goertz.

Le Comte Albrecht Graf von Goertz est un de ces autodidactes dans le design qui a pourtant signé parmi les plus belles

autos de l'histoire. Lorsqu'il migre d'Allemagne aux USA en 1936, il s'adonne à une discipline nouvelle qui s'appelle le hot rodding, et crée sa première voiture qu'il présente à l'Expo Universelle de San Francisco en 1939. Après la guerre, il part à New York, rencontre Raymond Loewy qui le fait travailler sur une Studebaker. En 1953, il entre chez BMW où il fera le dessin de sa carrière: c'est à lui que l'on doit la 507! En 1963, il intègre Datsun, il y signe la première Fairlady Z. Mais entre-temps, il a aussi ponctuellement planché à titre personnel sur des projets comme la remplaçante de la Porsche 356 pour laquelle la réaction de Ferry Porsche et Louise Piëch a été: « C'est une Goertz, pas une Porsche. » Recalée... Notre confrère *Autobild Klassik* a eu la possibilité d'accéder à ses archives, ils y ont trouvé des études pour Cadillac, Studebaker, Jaguar, Renault...

**Création originale**

En 1970, Albrecht von Goertz se dit que la 914 récemment lancée manque de charme et mériterait une carrosserie plus sportive, plus dans l'air du temps. Il commande donc une 914/6 chez Porsche et se lance dans une série d'esquisses, puis de modèles en glaise à l'échelle 1/5. Après plusieurs tentatives, il fige le dessin définitif, finalise le modèle réduit, et par manque de temps, envoie l'ensemble, 914/6, dessin et modèle, à Turin, chez Eurostyle, pour y faire réaliser la voiture. Le 28 octobre 1970, tout est prêt pour le Salon de Turin à venir, y compris des prospectus, preuve de sérieux du Comte Graf et de sa volonté de produire son véhicule en petite série.

Mais les réalités du marché vont rapidement briser son rêve de production, et le modèle restera exemplaire unique. Le Comte en fera alors un usage privé, utilisant le coupé sportif pour ses déplacements quotidiens. Quelques années plus tard, il le légua au musée automobile de Langenburg, chose qu'il n'officialisera par écrit qu'en 1994 ! L'histoire de l'automobile est faite d'anecdotes, et celle de la 914/6 Goertz n'y échappe pas. Lors de la retranscription des numéros de l'auto sur les documents du legs, le Comte va commettre une erreur en écrivant le numéro de série 9140430079. Or, quelques dizaines d'années plus tard, lorsque la voiture arrive chez Porsche pour y être inspectée, les experts tombent rapidement sur un os: la frappe correcte du châssis est en réalité 9140430019. Alors



Les lignes de la 914 n'ont pas fait l'unanimité lorsqu'elle est arrivée au catalogue 1970. Quelques carrossiers et designers étaient certains de pouvoir faire mieux...

**1** Goertz se disait pas totalement satisfait de l'interprétation de sa maquette par Eurostyle. Les volumes sont massifs !

**2** Le tableau de bord est celui d'une 914/6, la clé à gauche du volant. Mais son environnement, console centrale en premier lieu, évolue pour une présentation plus cossue.

**3** Volet inclinable en guise d'aile, dans la fuite de toit.

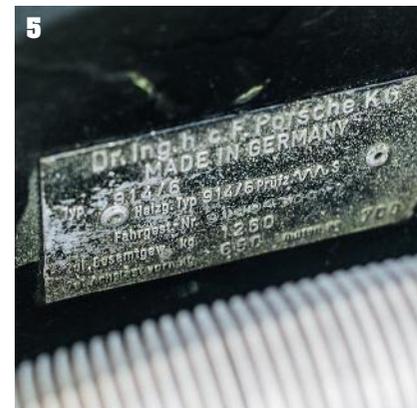
**4** Les soubassements techniques restent ceux d'une 914/6. Ce qui signifie que l'accès au moteur n'est pas plus simple...

**5** Les historiens identifient le châssis 0019 comme un prototype de 914 GT.

**6** Abstraction faite de l'accessibilité, le coffre à bagages reste aussi logeable que celui d'une 914 standard.

**7** L'aménagement du compartiment avant limite l'espace aux bagages.







Les lignes de la 914 Goertz sont pour le moins... particulières! La poupe massive trouve difficilement son équilibre avant le nez plongeant...

**1** C'est toute la cellule arrière qui bascule pour accéder tant au moteur qu'aux bagages. Pratique?

**2** Si les matériaux de finition sont uniques, les sièges sont bien ceux de la 914!

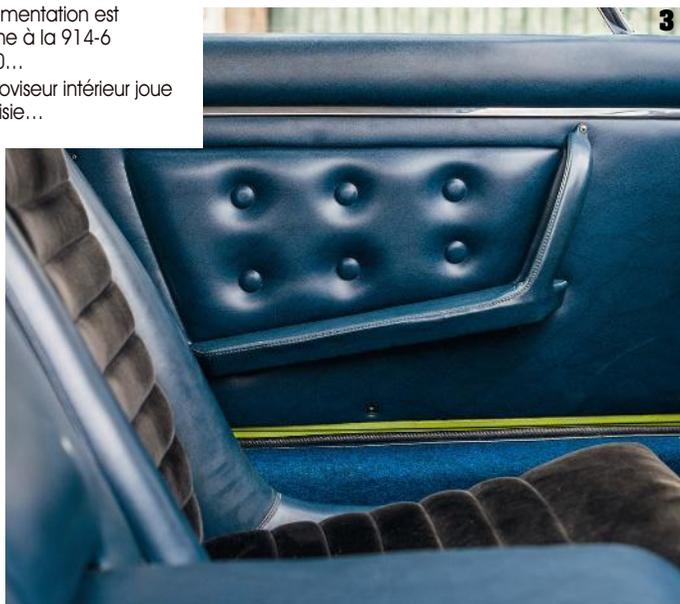
**3** Quelques détails intérieurs trahissent une finition plus orientée "confort" que sur le modèle original.

**4** L'instrumentation est conforme à la 914-6 de 1970...

**5** Le rétroviseur intérieur joue la fantaisie...

que les historiens de la marque avaient d'abord envisagé une base de 914/6 version US comme semblaient l'indiquer les numéros sur les papiers, ils constatent que les numéros véritables sur le châssis correspondent en fait à une des toutes premières 914/6 R, à savoir une voiture d'usine de développement de la 914/6 GT. Tout simplement incroyable! En revanche, personne ne peut déterminer si cette livraison d'un prototype émanait directement d'une initiative de Porsche, ou de la commande précise du Comte Goertz. Il n'existe aucune donnée dans les archives de la marque.

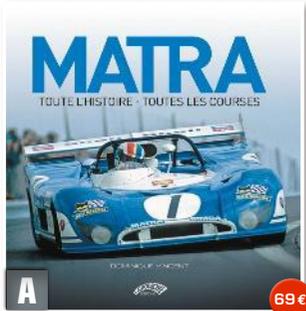
Aujourd'hui, le coupé Goertz se trouve dans un état de conservation exceptionnel. Des traces de couleurs différentes laissent à penser que sa teinte actuelle n'est peut-être pas celle qu'il avait en sortant des ateliers d'Eurostyle, mais il est impossible de savoir quand il a été repeint. Peut-être juste avant le salon de Turin, afin d'attirer l'attention avec une teinte très 70's! En l'observant attentivement et en découvrant ses volumes dans un environnement naturel, sorti de la torpeur du musée de Langenburg, on se dit que finalement, c'est peut-être la 914 qui manquait dans la gamme. Un break de chasse au dessin équilibré et sportif, avec quelques arêtes vives et de jolis coups de gouge pour un peu plus de dynamisme. Mais c'est aussi ce qui rend certaines autos légendaires: un coup manqué qui fait qu'elles resteront uniques. Le coupé Goertz, à son échelle, en est un. Une Porsche de course en habits de GT. La seule. L'unique. ♥



# LES NOUVEAUTES

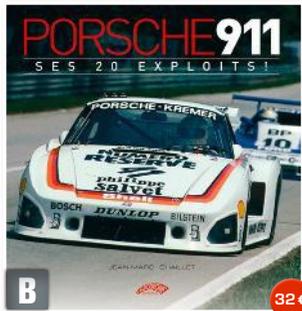
**L'AUTODROME**  
EDITIONS

## A NE PAS RATER



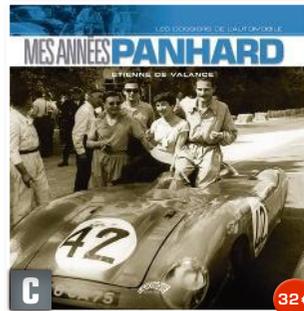
**A** Matra a porté très haut les couleurs de la France en course automobile, remportant par trois fois les 24 Heures du Mans et réalisant des prouesses en Formule 1. Pour célébrer cette marque, il fallait un grand et beau livre de référence. Le voici, fort de 368 pages !

26 x 28 cm - 368 pages



**B** Pourquoi les Porsche 911 fascinent-elles autant les amateurs d'automobiles sportives ? Une partie de la réponse est dans ce livre qui montre un florilège des vingt plus grands exploits en course de cette voiture hors norme ! La 911 possède un palmarès exceptionnel !

23 x 25 cm - 128 pages



**C** Entré chez Panhard au début des années 1950. L'auteur est l'un des derniers témoins de l'épopée de cette marque française. Attaché à la direction générale, bras droit de Jean Panhard, Étienne de Valange aura notamment en charge la gestion sportive de la firme de la Porte d'Ivry...

23 x 25 cm - 128 pages



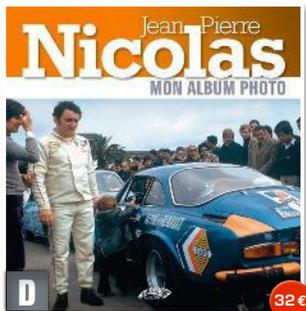
20 €



« Johnny Rives, emblématique journaliste du quotidien L'Équipe, a côtoyé Henri Pescarolo pendant des décennies au point

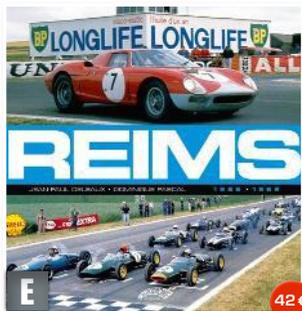
de devenir de véritables amis. Ils ont partagé, outre les courses - un dans la voiture volant en main, l'autre en bord de piste magnant son stylo -, des avions, des hôtels, des voitures innombrables et de multiples aventures. »

12,5 x 19 cm - 208 pages



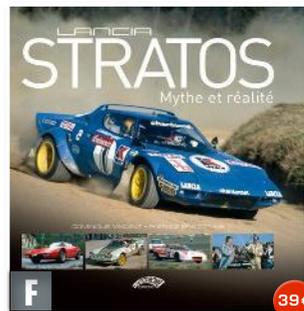
**D** Jean-Pierre lui-même commente ses photos prises durant sa carrière de pilote, notamment en Renault 8 Gordini et sur berlinette Alpine. Champion du monde des rallyes en 1973, entre autres, Nicolas est l'un des meilleurs pilotes des années 1960 et 1970.

23 x 25 cm - 128 pages



**E** Reims, souvent considérée comme la revanche des 24 Heures du Mans, se disputait un mois après l'épreuve mancelle. Des bolides de Formule 1 y disputèrent nombre de Grand Prix de France. Fangio, Clark et Jean-Pierre Beltoise s'y couvrirent de gloire...

26 x 28 cm - 256 pages



**F** La reine des rallyes internationaux, c'est elle, la Lancia Stratos à moteur Ferrari. Elle a laissé un souvenir à tous les amoureux de ce sport technique, dangereux et profondément humain. À partir de sa création en 1970 et pendant toute cette décennie, elle fut la championne incontestée.

26 x 28 cm - 200 pages



15 €



« Et puis, un jour, ce moment tant redouté finit par se produire, la mort d'un frère. C'est peu dire qu'une partie de soi s'en va. Hélas, c'est en

tout cas ce que j'ai ressenti le 5 janvier 2015 avec la disparition de Jean-Pierre Beltoise : la mort d'un frère. Les pages qui suivent n'ont pour but que de faire revivre les instants de sa vie et de sa carrière que nous avons partagés dans une intimité de confiance. Comme des frères. »

12,5 x 19 cm - 168 pages

**AUTODROME ÉDITIONS • 48-50 boulevard Sénard • 92210 Saint-Cloud • Tél. : 01 47 11 22 86**

## Bon de commande

Hommell

WWW.HOMMELL-MAGAZINES.COM

Rubrique : Librairie

à compléter et à retourner avec votre règlement à :  
**SFEP - Service VPC**  
BP 220 - 92212 Saint-Cloud Cedex

Je règle par chèque, à l'ordre de SFEP

Je règle par carte bancaire

N°

Signature obligatoire :

Expire le  /

Je souhaite recevoir le (les) livre(s) numéro :

A  B  C

D  E  F

G  H

Nom/Prénom :

Adresse :

Code postal :  Ville :

Tél. :  @ :

Total :  €  
+ 6 € (de frais de port) =  €

Droit de rétractation dans les quatorze jours. Conformément à la Loi Informatique et Libertés du 6 janvier 1978, vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à ce qu'elles soient utilisées à des fins de prospection, en nous écrivant.

SDPVPC



# Tour et détours

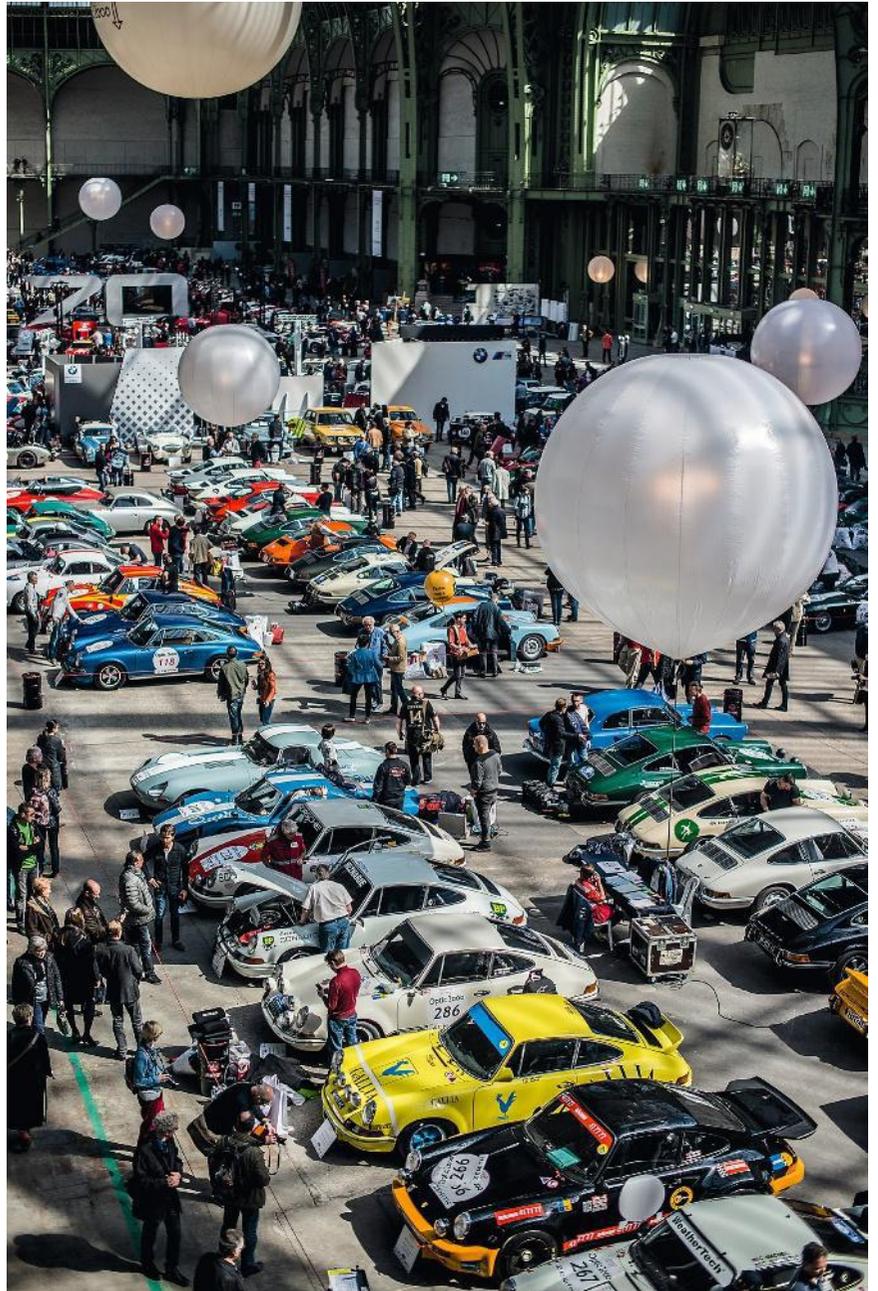
Un Tour de plus au compteur ! Et un petit détour par la Bretagne, c'était une première... L'épreuve attire toujours autant le public que les pilotes internationaux, même les plus prestigieux, parmi lesquels cette année Derek Bell au volant d'une 3.0RS. Et toujours autant de Porsche, même si le panel se resserre inéluctablement autour de la 911... **Texte et photos** Rémi Dargegen

Les années se suivent et se ressemblent... Sortez de l'étagère votre Speedster #033, et relisez l'article de l'année dernière. Nous pourrions, quasiment, réécrire le même papier. Parce qu'une fois encore, le Tour Auto nous a régales. D'une part avec un parcours toujours aussi magique, dans ce que la France a à offrir de plus beau en termes de paysages. Notamment, et pour la première fois, en traversant la Bretagne pendant tout une journée, du cap Fréhel au golfe du Morbihan, histoire de s'imprégner de l'air marin, et de profiter de vues à couper le souffle. Une fois n'est pas coutume, la pluie s'est invitée sur la

pointe bretonne, mais on ne s'en plaindra pas. D'une part parce qu'après le départ de Saint-Malo, la nature nous a offert un spectacle incroyable, mixant orages et lever de soleil. Et d'autre part, parce que le revêtement humide des spéciales sur routes fermées ont permis de rebatte partiellement les cartes en favorisant les petites autos, moins puissantes mais plus agiles et plus rapides sur le mouillé. La hiérarchie "logique" a repris ses droits les jours suivants.

Second motif de satisfaction : le plateau toujours extraordinaire, même si l'on note un appauvrissement en termes de voitures rares (donc trop chères pour être risquées sur une épreuve de ce





calibre) depuis quelques éditions. Oui, c'est toujours aussi incroyable de voir ces autos évoluer sur routes ouvertes pendant une semaine de Paris à Biarritz, notamment l'incroyable brochette de Ferrari 275. Mais en schématisant rapidement, on a l'impression qu'il n'y a plus que des Alfa Romeo Giulia Bertone, des Porsche 911, et des Jaguar. Et c'est justement sur ce point que nous restons sur notre faim. Parce que comme nous l'avons écrit l'année dernière, le plateau Porsche, tout en étant plus conséquent, déçoit de plus en plus : l'histoire sportive de Porsche n'est pas faite que de 911, et la légende du Tour de France Automobile, si elle s'est écrite avec quelques 911 majeures (cf. la ST de Gérard Larrousse que nous vous avons présentée il y a quelque temps), a aussi et surtout été marquée par les prototypes les plus emblématiques de la marque. Le couple Bussolini, régulier des épreuves de Peter Auto, a survolé la semaine avec sa 904





GTS, mais on a surtout remarqué par leur absence les autres autos de ce niveau, qu'il s'agisse de 904, 906, 907 ou 910, voire plus humblement de 914/6, dont aucun modèle n'était au départ cette année !... Et on pourrait faire le même constat avec les modèles plus anciens : un nombre global de 356 qui s'est réduit comme peau de chagrin, un seul Pré-A, deux Carrera, et une unique 550. Est-ce le prix des autos qui dissuade les propriétaires ? Leur manque de motivation à participer à cette épreuve, pourtant unique au monde ? Le manque de volonté des organisateurs à faire le nécessaire pour attirer ces autos ? Ou est-ce que les propriétaires de ces autos d'exception ne souhaitent simplement plus les confronter aux répliques et reconstructions en tout genre qui sont de plus en plus nombreuses au départ et galvaudent l'esprit initial de l'épreuve ? Une chose est certaine, il faut tout mettre en œuvre pour que cette épreuve conserve tout son intérêt historique et sportif, toute sa magie, et pour ne pas la voir disparaître...





# ARTISANAT

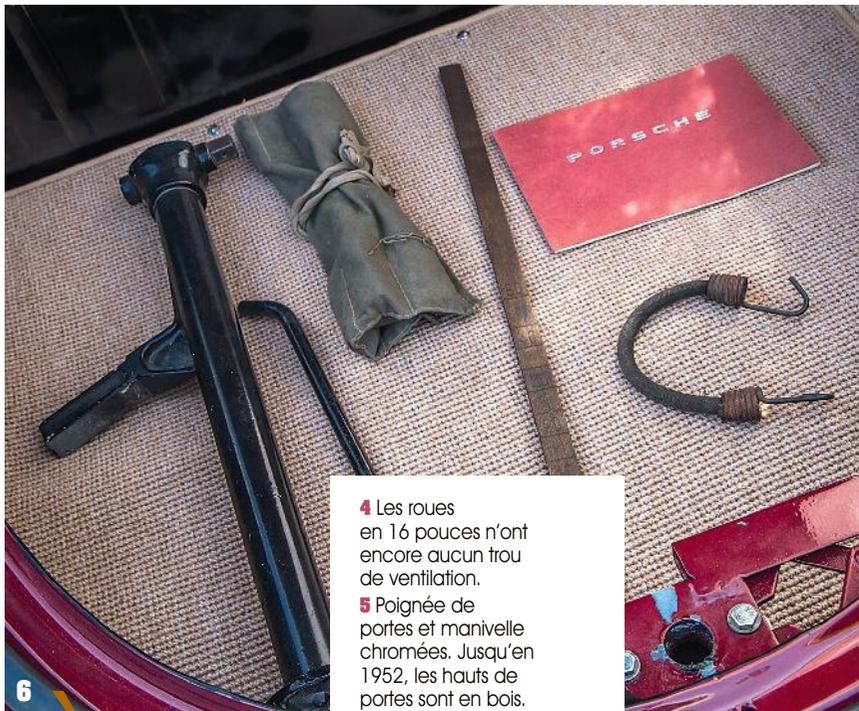
Les 356 "pré-A" sont les premières Porsche produites en série. Leurs carrosseries sont maintenant en tôle et non plus en aluminium pour en réduire les coûts de fabrication. Toujours façonnées à la main, elles révélaient parfois certaines imperfections. Mais au début des fifties, les ambitions de Porsche étaient encore modestes et l'entreprise a été la première surprise de l'engouement suscité par sa 356. Texte Hilaire Photos Josué Chevrel



# D'ART







A

la fin de la Deuxième Guerre mondiale, l'usine Porsche de Stuttgart avait été placée sous séquestre par les Américains. La famille Porsche, avec une poignée d'ingénieurs, s'était donc réfugiée à Gmünd, en Autriche, pour continuer son activité dans des conditions rudimentaires. Mais au cours de l'été 1949, Ferry Porsche apprit que les Américains allaient libérer ses locaux l'année suivante. Il détacha donc une douzaine d'ingénieurs à Stuttgart, en sous-location chez le carrossier Reuter, afin d'y préparer l'avenir. Les débuts furent difficiles... C'est à partir d'épures et sans beaucoup d'équipements techniques que les premières 356 virent le jour à Stuttgart, et il fallut beaucoup d'efforts avant que la production n'atteigne péniblement un véhicule par jour. Le contrat signé avec Volkswagen le 17 septembre 1948, qui restera en vigueur jusqu'en 1974, permettait à Porsche de distribuer sa production à travers le réseau VW. Ce formidable tremplin incita Ferry à présenter au Salon de Genève 1949 un exemplaire de sa 356

**4** Les roues en 16 pouces n'ont encore aucun trou de ventilation.  
**5** Poignée de portes et manivelle chromées. Jusqu'en 1952, les hauts de portes sont en bois.  
**6** L'outillage complet et d'origine est quasiment introuvable aujourd'hui.  
**7** La Sellerie du Mont Ventoux s'est évertuée à retrouver les matériaux originaux, et les procédés d'assemblage d'époque.  
**8** Le dos des sièges aussi est habillé de tissu et de simili.

qui reçut un accueil des plus favorables, et à accélérer la mise en œuvre de la production. La première 356 fut achevée à Stuttgart le Jeudi saint de 1950. Elle resta voiture d'essai et de démonstration. Surnommée "le lévrier", elle connut une fin anticipée en 1952 dans un

accident de la circulation, conduite par un certain Ralf Wüterich qui sera connu du grand public quelques années plus tard pour avoir survécu à l'accident qui coûta la vie à James Dean. Il avait été détaché par Porsche pour peaufiner les réglages du Spyder 550-055 de l'acteur star qui était aussi pilote à ses heures perdues.

Le châssis de la 356 est une plateforme

- 1** Les formes enveloppantes et arrondies tranchaient avec les lignes des roadsters anglais d'après-guerre.
- 2** Les compteurs chromés aux chiffres verts, le volant en bakélite...
- 3** Jusqu'à l'été 1952, le pare-brise en verre Sekurit est composé en deux parties reliées par un joint central.



## Les ailes enveloppantes et la carrosserie aérodynamique étaient novatrices à l'aube des années 50.

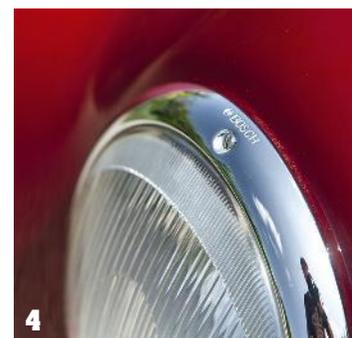
à caissons en tôle d'acier. Son pare-brise en deux parties, avec un joint central. Les pare-chocs sont installés sous la carrosserie et les jantes en acier en 16 pouces ne sont pas encore percées de trous de refroidissement. Aucun écusson Porsche



**1** L'habitacle est spacieux et ergonomique. L'équipement est complet, les sièges confortables. Sur une 356 Pacha Red, le tableau de bord est peint en marron.

**2** Les vide-poches devant les portes ne sont pas en moquette comme sur les générations suivantes, mais en simili.

**3** Le capot avant est pourvu d'une étroite poignée chromée. L'écusson Porsche n'existe pas encore.





7

**4** Le cerclage des phares au marquage Bosch spécifique identifie le millésime 1951.

**5** Il n'y a pas de jauge à essence dans l'habitacle. On vérifie directement dans le réservoir avec une baguette graduée.

**6** Bien finie mais dépourvue de sièges, la partie arrière est plus dédiée aux bagages qu'aux passagers.



8

ne figure encore sur ce modèle, il ne fera son apparition qu'en 1952. La motorisation fait appel à un quatre cylindres à plat refroidi par air encore très proche de l'organe VW dont il dérive directement. Ses 1100 cm<sup>3</sup> développent 40 ch, alimentés par deux carburateurs inversés Solex 26 VFJ. En 1951, il est épaulé par un 1300 cm<sup>3</sup> de 44 ch. Et en octobre 1951 par un nouveau moteur de 1500 cm<sup>3</sup> développant 60 ch avec des arbres à cames sport et des bielles sur roulements.

### Les grandes lignes et l'architecture originale des 911 actuelles étaient déjà tracées avec la 356 en 1950.

À l'intérieur, conducteur et passager faisaient banquette commune, sauf dans les cas où avait été cochée l'option "sièges séparés". Mais dans tous les cas, les petits strapontins à l'arrière n'étaient pas encore à l'ordre du jour. Grâce à ses premiers succès en compétition (dont la victoire de classe aux 24H du Mans 51) largement relayés par la presse et à quelques stars hollywoodiennes qui en avaient fait leur voiture préférée, la 356 avait séduit un large public et avait déjà été construite à 500 exemplaires en mars 1951.

**7** La ligne fluide, procure à la 356 une excellente pénétration dans l'air.

**8** Le réservoir d'essence et la roue de secours ne laissent que peu de place aux bagages.

### Rien d'irréparable

Notre 356 pré-A appartient à un collectionneur, l'un des plus fins connaisseurs de ce modèle en France. Initialement Adria Blue Metallic, elle a été livrée en Allemagne en novembre 1951 à un soldat américain, un peu casse-cou, qui avait décidé de faire de la compétition et l'a engagée dans un rallye en Grèce. Emporté par sa fougue, il a perdu le contrôle de la 356 qui finit dans une rivière. Elle en est repêchée puis sera longuement stockée dans une grange. Notre Américain avait promis de venir la récupérer le plus vite possible. Seulement, il laissa passer cinq longues années avant qu'il ne daigne la récupérer. C'est dire, à cette époque, le peu de cas que l'on faisait d'une Porsche 356.

Démobilisé, le soldat retourna aux États-Unis avec sa 356 dans ses bagages, la remit en route succinctement et l'engagea "for fun" dans des courses de parking le dimanche. Le propriétaire actuel a dans son dossier des photos d'époque de cette période. L'histoire durera environ 8 ans, avant qu'il ne la remette définitivement en 1960. Enfin jusqu'en 1973... Le propriétaire suivant ambitionnait de la remettre en état. Mais par manque de temps et de moyens, le projet n'a jamais abouti. Il faut dire qu'aux USA durant les seventies, ces

# WHAT IS AVAXHOME?

# AVAXHOME-

the biggest Internet portal,  
providing you various content:  
brand new books, trending movies,  
fresh magazines, hot games,  
recent software, latest music releases.

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



**AVXLIVE** **ICU**

AvaxHome - Your End Place

We have everything for all of your needs. Just open <https://avxlive.icu>



voitures ne valaient pratiquement rien et traînaient souvent sur les campus d'universités au milieu des vieilles Coccinelle et des Combi VW, aux mains d'étudiants désargentés.

Ce n'est qu'en 2015 que son actuel propriétaire l'a achetée et rapatriée dans le sud-est de la France. Son état général n'avait rien de très glorieux, mais rien d'irréparable non plus, la rouille n'ayant pas fait trop de ravages grâce à la clémence du climat d'outre-Atlantique. Disons que ce sont les fantaisies locales qui avaient fait le plus de dégâts : les Américains aiment l'air conditionné et ses précédents propriétaires avaient décidé d'équiper la pré-A d'un système de climatisation. Bien monté au demeurant, mais au détriment de l'authenticité de l'auto, qui voyait son tableau de bord percé à chaque extrémité de bouches d'aération modernes. La carrosserie sera remise en conformité et restaurée dans les règles de l'art par José Ponce à Orange. Un maximum de pièces sera préservé, dont tous les ouvrants qui sont donc matching numbers, et celles irrécupérables seront remplacées par des neuves d'origine (N.O.S pour New Old Stock dans le jargon de l'oncle Sam). La couleur d'origine n'était pas du goût de son nouveau propriétaire, il lui préféra un magnifique Pacha Red qui lui semblait plus représentatif du début des années 50.

Le moteur d'origine, un 1300 cm<sup>3</sup> "pied-moulé" de la série 20000 avec le carter en deux parties est actuellement en cours de remise à neuf. La voiture est donc provisoirement équipée d'un 1500 cm<sup>3</sup> plus récent avec un carter en trois parties, mais il n'y a guère que les connaisseurs qui sauront faire la différence.

À l'intérieur, avant même la restauration à proprement parler, c'est un véritable travail d'archéologue qui a été mené par la Sellerie du Mont Ventoux, afin de respecter la stricte configuration et les nuances

## En 1950, les similitudes avec la Volkswagen étaient encore frappantes.

exactes de l'époque, pour les moquettes, les velours et le skaï des sièges ainsi que pour le molleton du ciel de toit, qui arborent différentes nuances de beige. Mais aussi pour refabriquer et assembler chaque élément selon les techniques de l'époque. Les joints de lèche-vitre, par exemple, sont cloués comme en 1951, même si c'est invisible...

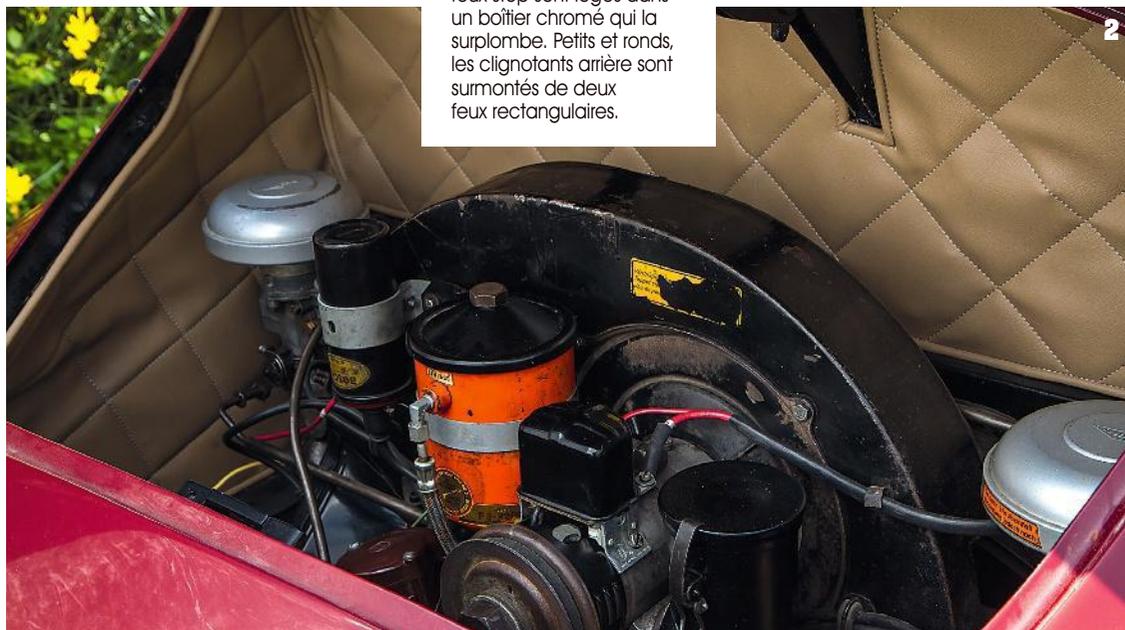
Lorsque la refecton du moteur sera terminée, cette 356 pré-A sera destinée aux expositions et aux concours internatio-

**1** Au volant, la 356 pré-A requiert un minimum de concentration. Que ce soit dans la direction ou dans le freinage, la précision arrivera avec les années...

**2** Le moteur 1500 n'est pas celui d'origine. Le 1300 de 44 ch est en cours de restauration.

**3** L'éclairage de la plaque d'immatriculation et les feux stop sont logés dans un boîtier chromé qui la surplombe. Petits et ronds, les clignotants arrière sont surmontés de deux feux rectangulaires.

naux, qu'elle rejoindra évidemment sur plateau pour ne pas risquer d'altérer l'incroyable travail de fourmi. Si l'on peut regretter qu'elle ne soit plus utilisée avec la même insouciance qu'à son époque, il faut admettre que son niveau de restauration, son millésime particulier et son authenticité en font un témoin majeur de l'histoire des premières 356. Pour le plaisir de rouler, notre collectionneur dispose au garage d'autres 356 pré-A dans leur jus, qu'il sort plus librement.







# Porsche au salon...

Faire une place à sa Porsche à côté du canapé, ce n'est pas à la portée de tous les salons. Et ce ne sera peut-être pas non plus du goût de tout le monde à la maison... S'il n'est pas question pour autant de renier ses passions dans sa décoration, Cédric Chéron a quelques solutions...

Texte et photos Josué Chevrel



Un masque de 356, grandeur nature, en face du canapé, un fauteuil dans un "cul" de 911 Classic... Si jamais vous étiez en panne d'idées pour amener un peu de votre passion dans votre salon, Cédric Chéron en a encore quelques autres à vous soumettre. Il a fait son job de la décoration intérieure d'inspiration automobile, et particulièrement de références aux Porsche anciennes. Notre homme a fait la première partie de sa carrière dans son atelier de carrosserie, à restaurer des voitures de collection. Il connaît son sujet. Par appétence personnelle, il s'est initié très jeune au monde de la Volkswagen air-cooled, puis dans un élan naturel à celui de la Porsche. Ses premiers clients, ce sont beaucoup les Britanniques qui sont légion en Périgord, sur son secteur. Il traite alors les rhumatismes récurrents de leurs Aston, les plaies occasionnelles de leurs Jaguar, les éruptions cutanées de leurs MG, jusqu'à ce que sa santé l'arrête net en 2013. Pour deux ans, au terme desquels il doit se réimaginer une activité. Pas question de laisser de côté la passion, de même qu'il serait dommage de remiser ses compétences. En 2016, il crée Decoloft24 et se fait remarquer par les Combi qu'il expose sur des rassemblements VW. Des Combi Split à l'échelle 1/4 sous forme de tables ou de tableaux si l'on n'en conserve qu'une face ou un flanc. Il décline ensuite le concept en ensembles lunette-capot de Cox Split, avant de s'intéresser plus sérieusement au potentiel décoratif des Porsche! Voilà qui nous intéresse...

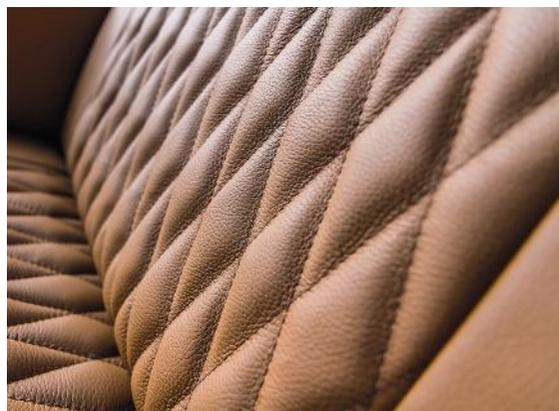
Et c'est comme ça qu'un jour, Cédric nous propose d'essayer son fauteuil. Nous voilà accoudés à une voluptueuse chute d'aile arrière de 911 Classic, le séant calé sur une assise en cuir Camel, là où théoriquement pourrait tenir un six à plat. Mais pas question, pour créer un tel objet d'ameublement en petite série, de sacrifier autant de 911 pour n'en récupérer que le porte-à-faux arrière. Par son expérience de carrossier, Cédric maîtrise les matériaux composites. Sur le postérieur d'une respectable 911, il a créé son moule et peut désormais reproduire la chose à l'infini. Pas question non plus d'imposer dans un salon le moindre objet en résine polyester qui sentira le chantier naval ad vitam æternam. Non, il a fait le choix de l'acrylique, une résine plus dense et plus lourde, mais inodore donc adaptée aux environnements confinés.

Sur une pièce comme celle-ci, Cédric applique les finitions dont rêve son destinataire. Lui a choisi pour son modèle de démonstration une patine profonde sur base noire, surtout pour afficher ses compétences dans les délicates techniques de trompe-l'œil. Mais si vous préférez un beau Bahama Yellow tout neuf avec une sellerie noire et Pepita, il n'y a qu'à demander... L'accastillage, lui, vient de chez les fournisseurs que connaît tout restaurateur de Porsche anciennes. On pourrait même envisager que les feux s'allument...





Cédric continue à décliner... Des mou-  
lages de jantes Fuchs, par exemple, qui  
pourront être employées à de multiples  
affectations: une applique murale, un socle  
de table basse, et pourquoi pas un couvercle  
de poubelle? Un capot arrière de 911  
devient une étagère lumineuse avec sa  
tablette en polycarbonate. Et puis lorsque  
nous sommes passés à l'atelier de  
Decoloft24, Cédric venait de terminer ses  
premiers objets dérivés de la 356. Des ailes  
avant de 356A destinées à meubler l'angle  
d'une pièce, ou un bout de canapé. Pour  
m'amuser, il avait déménagé son poisson  
rouge dans le globe d'un phare. Juste pour  
m'amuser, parce qu'il concède que la solu-  
tion aquarium n'est pas la plus fonction-  
nelle. Alors qu'une lampe, c'est tout nature!  
Encore une fois, entre noir laqué et vert  
patiné, chacun trouvera son compte... Mais  
le gros chantier, celui qui l'occupe  
aujourd'hui, c'est un flanc complet de 911!  
Un monstre, réalisé en plusieurs parties,  
fraîchement sorties de leur moule en latex.  
Le travail ne fait que commencer, il faut  
maintenant créer le squelette qui va mainte-  
nir chaque chose à sa place, et s'atteler à un  
véritable travail de carrossier. Vu le gabarit,  
l'objet se destine moins aux salons qu'à de  
larges murs de garages, des showrooms, ou  
même à devenir enseigne ou la déco exté-  
rieure qui aura une autre allure que le nain  
de jardin ou le moulin provençal... En tout  
cas, il va offrir à Cédric comme à ses clients  
une liberté absolue sur les finitions les plus  
insolites. De la belle peinture unie extraite  
du nuancier d'époque aux décorations de  
course emblématiques (comme la  
Jägermeister qu'il a en tête) qu'il pourra  
à loisir détourner, réinventer, vieillir, salir,  
patiner, rouiller comme il aime. À suivre... ■



# Où lirez-vous la presse quand les smartphones auront disparu ?



Sur papier, certainement, et sur d'autres supports qui n'existent pas encore.

La presse a déjà beaucoup changé. C'est même le média qui a le plus évolué.

Aujourd'hui, 93 % des jeunes entre 15 et 24 ans lisent la presse au moins une fois par mois quel que soit le support. Demain, pour vous accompagner, nous évoluerons encore. Mais ce qui ne changera pas, c'est la qualité du travail de nos journalistes. C'est et cela restera notre cœur de métier. Et nous trouverons toujours le moyen de vous rendre accessible une information de qualité qui vous procure du plaisir.

Notre évolution ne se fera pas sans votre avis, exprimez-le sur [demainlapresse.com](http://demainlapresse.com)

**Speedster** avec

**#DemainLaPresse**  
DEMAINLAPRESSE.COM



# BLUE ARROW

La scène Porsche est aujourd'hui largement marquée par des restaurations de modèles proches de l'état d'origine, ou parfois modifiés avec plus ou moins de succès. Avec la finesse d'un amateur averti comme Baptiste, un habile mix peut parfois générer un fort beau résultat, comme cette évocation de 911R. Texte et photos Alain Sauquet





1 Comme sur les versions de course, les poignées sont percées.

2 Le bouchon de remplissage d'essence est aussi en version Racing.

3 Des magnifiques rétros Talbot en aluminium brossé.

4 Les sièges baquet reçoivent un traitement compétition.

5 Réduits au minimum, les panneaux de portes sont en carbone avec lève-vitre manuel.

6 Le dessus du tableau de bord est en carbone, et tout le reste du cockpit en aluminium.

7 La plaque en alu percée sur le capot moteur apporte la touche racing.



**D**iscret et effacé, le jeune médecin a l'apparence d'un homme bon chic, bon genre, que l'on pourrait imaginer comme le gendre idéal qui joue au golf et anime des discussions feutrées et tamisées. Pourquoi pas? Pourtant, derrière l'apparence, Baptiste s'avère être un fin connaisseur en Porsche, et il a d'ailleurs une vision très pointue de l'histoire de la 911. Car même si MPS, à Sens, est intervenu au niveau de la carrosserie et de quelques autres détails, nous devons d'abord cette superbe 911 à l'ouverture d'esprit d'un passionné. Il se prend d'affection pour l'histoire de la 911 T/R, qui est née en 1968 d'un règlement de la FIA, qui a regroupé dans la même catégorie les modèles T et S. Elle remplace à l'époque la S Rallye qui pesait 52 kg de plus que la T, et se veut idéale pour les clients voulant rouler sur circuit ou en rallye. La 911 T/R est la première version spécialement conçue pour l'homologation en Groupe 3 (GT), la 911 R étant restée plus ou moins expérimentale. C'est vraiment le type de voiture qu'il aimerait conduire, à la ville comme sur les circuits, pour retirer au maximum les qualités mécaniques d'un tel bolide.

Ainsi, en janvier 2012, Baptiste acquiert cette Porsche 2.2T, livrée en finition ivoire clair aux États-Unis en 1971. Elle est roulante mais en très mauvais état. Elle avait été accidentée à l'arrière, et elle se traîne toujours avec un longeron tordu et une aile arrière mastiquée à l'américaine, vous connaissez le scénario. Perfectionniste exigeant, Baptiste sait qu'il va tout devoir reprendre à zéro, s'il veut que son projet soit irréprochable. La coque est alors mise à nu et sablée à la coquille de noix, le longeron est redressé, les deux assises arrière sont changées et reprises en tôlerie, comme la plage arrière. L'ensemble est posé ensuite sur le marbre pour un alignement idéal, tandis que l'aile arrière gauche beaucoup trop marquée est changée. C'est Jérôme, le boss de MPS, qui supervise ce travail de longue haleine qui s'étalera tout de même sur deux années et près de 800 heures de soins particuliers. Pendant ce temps, Baptiste se documente et scrute le Net, à la recherche des meilleures pièces, et des éléments qui vont pouvoir permettre à cette 911 boîteuse de reprendre fièrement la route.

### Sauce 911 R

C'est chez Raceservice4U qu'il trouve l'essentiel des pièces nécessaires à la mise à niveau du moteur, qui reçoit des bielles, des culbuteurs et un volant moteur racing, une chaîne de distribution renforcée et un double allumeur. Les carburateurs sont des PMO 40 mm triple corps, synchronisés avec une biellette en magnésium et surmontés de filtres à air de type K&N. À l'intérieur, les pistons haute compression se déplacent dans des chemises traitées au Nikasil, et viennent exploser contre des culasses percées pour recevoir une deuxième bougie par cylindre. Il pose un radiateur d'huile additionnel dans l'aile avant gauche, et un échappement consti-





tué de pipes "spaghetti" suivies d'une ligne RSR. La boîte de vitesses de type 915 est flanquée d'un autobloquant, et la pignonnerie traitée façon RSR est lubrifiée au moyen d'une pompe électrique. Propre comme un sou neuf, le moteur qui est passé à 2.7 affiche désormais 233 ch à 6430 tr/mn, pour un couple de 273 Nm à 5080 tr/mn. Optimisé grâce à l'absence d'isolant, de toutes les doublures intérieures et par l'installation de baquets, le rapport poids/puissance fait un sérieux bond en avant.

À l'intérieur, le carbone s'invite sur les panneaux de portes et le dessus du tableau de bord, qui reçoit une plaque d'aluminium Rennline, sur laquelle sont fixés deux chronos Tag Heuer. Les sièges Deser, le volant Momo, le pédalier complet Rennline et l'arceau 4 points Clubsport offrent l'esprit compétition à cette 911 ressuscitée, qui reçoit aussi des tapis Lakewell. Un esprit sport qui se retrouve à l'extérieur avec les jantes Fuchs type R en 7x15 pouces, chaussées de Michelin TB5 en 225/60 proches du slick, avec cette gomme qui s'étrille sous les glissements. Les roues sont suspendues par des amortisseurs Bilstein et les trains maintenus par des barres stabilisatrices Elephant Racing, ainsi que par des barres antiroulis en alu réglables. Le freinage est confié à des étriers neufs de chez R-to-RSR, commandés par un maître-cylindre de gros diamètre. Les trains roulants sont désormais neufs et efficaces.

Extérieurement, la caisse reçoit des pare-chocs en polyester type 911R, un capot avant en poly de chez D-Morris, et une grille en alu percée. Les très beaux feux arrière sont de type R, et les rétros



**1** Baptiste a appliqué sur sa 911 la rigueur de son métier de médecin, pour une finition hors pair.



**2** Le compartiment moteur est rutilant, avec ses deux rampes de carbus PMO de 40.

**3** La passion Porsche se décline jusqu'aux bouchons de valve.

**4** Une barre antirapprochement rigidifie ce compartiment avant, où trône le tube de remplissage d'essence.



des répliques Talbot. Jérôme, chez MPS, applique un bleu Arrow, disponible en 1974 sur le nuancier Porsche, qui est une teinte si moderne au demeurant. Dès lors, cette transformation de longue haleine rend enfin toute sa superbe, avec beaucoup de goût et d'obstination. Inutile de dire que lorsque Baptiste prend la magnifique poignée percée dans la main, ce n'est que pour des parties de plaisir, surtout lorsqu'il se rend sur des circuits pour tirer le meilleur de sa petite protégée. ♥



POUR LES  
PASSIONNÉS DE  
**PORSCHE**  
ANCIENNES



**Speedster**  
N°040 EN KIOSQUE  
le 25 août 2017

Pour commander un n° ou vous abonner : [www.hommell-magazines.com](http://www.hommell-magazines.com)  
Pour trouver votre point de vente le plus proche téléchargez l'application Zeens

**AMERICAN**   
# 37 juillet-août-sept. 2017 *muscle cars*

**WHITE SHARKS!**

**CUDA 70 Z RODZ & CUSTOMS**  
V8 572 ci Moran Motorsports

**CAMARO 69 HS CUSTOMS**  
V8 427 ci twin turbo

**LS1 Nelson Racing**

**Chevy 66 Classic Car Studio**

**Notre projet "A-COUPÉ" est terminé!**

**Ford 30 coupé**

M 06188 - 37 - F. 6,90 € - RD 

DEL. 7,80 EUR - CR. 12,00 FS  
CAN. 12,5 - USA. 15,00 EUR  
VIA. 9,000 RPF - 9,000 1960 RPF  
PHONE. CONT. 150 EUR  
MAX. 10,70 EUR - 500/1000 1,70 EUR  
COTE 01/10/16 4,500 CFA

*and hot rods...*



SORTIES CLUB  
SORTIES CIRCUIT  
ARTICLES TECHNIQUES  
GUIDE D'ACHAT  
PETITES ANNONCES

**WWW.CLUB911.NET**

1ER CLUB PORSCHE INDÉPENDANT FRANCOPHONE

TOURISME		CIRCUIT
2 Juillet [Sud Est] Porsche et Lavandes	23 Juillet [Normandie] Sortie «canoés»	2 Juillet Ladoux Michelin
9 Juillet [IDF] Sortie Morvan	2 Septembre [Belgique/Nord] Sortie Ardennes	11 Septembre Lucry Levis
14/16 Juillet [Centre] Parcs et Volcans	Mensuelle IDF : 2ème dimanche du mois - Parc du Tremblay	1er Octobre Dijon Prenoix
		14 Octobre Le Bugatti Le Mans
		

contact@club911.net / 06.43.34.28.78

# UN VENT NOUVEAU



Après dix éditions dans le Lubéron, la Fête des Classics se réinvente pour rompre la routine qui aurait fini par en avoir raison. Nouveau site, aménagements de programme, il n'en fallait pas plus pour qu'un vent nouveau souffle sur l'événement, un souffle nécessaire pour qu'il reste la référence incontestée sur le territoire...

Texte et photos Josué Chevrel

En une décennie, elle est devenue l'événement incontournable de la scène Porsche Classic en France. Notamment parce qu'elle fut le premier en 2007, et qu'elle était implantée dans une des régions les plus attrayantes de l'Hexagone. Mais il faut bien se l'avouer, et les remarques des participants commençaient à en témoigner, après dix éditions sans bouleversement majeur, la Fête des Classics commençait à tourner en rond, à se mordre la queue au risque de s'avaloir tout entière. Le sempiternel rendez-vous "café-croissant" du dimanche matin à Lourmarin; les routes de balade du Lubéron, admirables au demeurant, mais écumées de long en large (et en travers pour ceux qui se reconnaîtront); les mêmes alignements de Porsche sur la même pelouse grillée du parc du Château d'Ansouis, dont la façade ne faisait même pas partie du décor; le même programme, à la minute près, contraignant et qui laissait traîner des longueurs... Bref, l'effet de surprise n'y était plus, il fallait du neuf.

En pleine crise d'adolescence, la Fête des Classics a eu par ses organisateurs la bonne idée de se remettre en question. Inutile de vous éclairer sur l'énergie, la ténacité et l'attention qu'il aura fallu à Joël, Jeff et Patrick, le trio de tête, pour mener à bien la mutation, ça fait partie de la popote qui doit rester cachée en cuisine pour que les participants ne perçoivent et ne retiennent que la saveur encore inconnue d'une Fête des Classics "nouvelle recette".



## Un lieu unique

Premier changement, et pas des moindres: l'unité de lieu, qui accorde plus de souplesse aux équipages dans la gestion de leur week-end. Soirée de gala du samedi, petit-déj du lendemain, départ et retour de la balade, pique-nique et même hébergement se concentrent sur le domaine du Château de Massillan, à Uchaux au nord-ouest du Vaucluse. Ce qui signifie simplement que si, dimanche matin, l'un des deux membres d'un équipage préfère la flânerie au parc ou même la grasse matinée plutôt que la balade en Porsche, c'est désormais possible. Surtout si ledit équipage a déjà pris part aux réjouissances d'avant-fête, le samedi au départ d'Avignon, pour une virée vers le mont Ventoux, dont l'ascension aura mené jusqu'au lourd (et frais) brouillard du sommet.





Ce lieu unique du Château de Massillan, il l'est aussi dans l'autre sens du terme: exceptionnel! Autant l'on pouvait regretter à Ansois que le château ne fasse pas pleinement partie du décor, autant le nouveau est au milieu de la scène, majestueux. La Fête des Classics prend des airs de meeting à l'anglaise. De la vieille pierre, une pelouse verte et des arbres, l'ombre qui manquait cruellement auparavant... L'allée mène directement à la cour, où quelques modèles sélectionnés s'étalent autour de la fontaine. Une brochette de voitures un peu "spéciales", dont la 911SC de Stéphanie, préparée par Le Garage de Saint-Rémy, qui rentrait tout juste du Rallye des Princesses avec une jolie sixième place en pendentif. Ou la 914/6 d'Hélène, qui y participait l'année dernière. Ou la 911 Carrera 3.0RS avec laquelle Romain Dumas court en VHC, déposée par le team Joffroy pendant que le pilote officiel Porsche était aux essais des 24 Heures du Mans. Ou encore l'une des dernières créations de Machine Revival qui faisait une sortie remarquée... Et puis le panel de *transaxles*, toutes ces Porsche à moteur avant (924/44/68 et 928) qui célébraient leurs 40 ans. Le reste du plateau est distribué sur les espaces enherbés: un premier, bien délimité, pour les 911 pré-73, à proximité immédiate de la bâtisse. Puis les 356 et 914 à l'ombre des arbres dans l'allée, et enfin les *youngtimers* regroupées dans un vaste champ rythmé de cyprès. Vaste parce qu'il faut bien l'admettre, et malgré tous les efforts des organisateurs, les 911-G, 964 et autres 993 forment les trois-quarts de la flotte alors que la proportion de pures Classics (pré-73) ne fait que fondre. Les 356 se comptent sur les doigts alors que la participation totale atteignait le quota fixé à deux cents voitures (huit 356, quatorze 914 et trente-deux 911 "Classic"). C'est une réalité qui s'accroît d'édition en édition et avec laquelle il faut composer...

Si, en revanche, il y a une constante dont ne s'est jamais départie la Fête des Classics, c'est la bonne humeur et la décontraction, impulsées par une équipe sérieuse qui n'a toujours pas appris, en dix ans, à se prendre au sérieux. Tant mieux! Jeff le premier, à la soirée de gala, arbore perruque et paillettes pour coller à la thématique disco justifiée par l'anniversaire de la 924. L'atmosphère détendue contamine même les nouveaux, qui se plient volontiers à l'usage dominical du pique-nique dans l'herbe, qui dure à l'envi puisque le traditionnel concours d'harmonie qui ne faisait plus l'unanimité ne vient plus perturber l'après-midi, que chacun occupe à sa convenance, jusqu'au départ, pour s'en retourner avec la certitude que la Fête des Classics nouvelle version marque un tournant nécessaire. Elle conserve son atmosphère unique, qu'elle a su replacer dans un écrin unanimement applaudi pour sa fonctionnalité et son charme. S'il fallait remettre l'ouvrage sur le chantier, ce serait seulement pour favoriser la prédominance des pures Classics, celles d'avant 73. Challenge 2018... ■







# OUTLAW DESIGNER

Markus Haub est allemand, mais avant tout designer. Lorsqu'il envisage un projet Outlaw sur base de 911, avant d'en confier la réalisation à Onassis, un atelier spécialisé, il le pense, le mûrit, le dessine... Texte Josué Chevrel Sketches Markus Haub



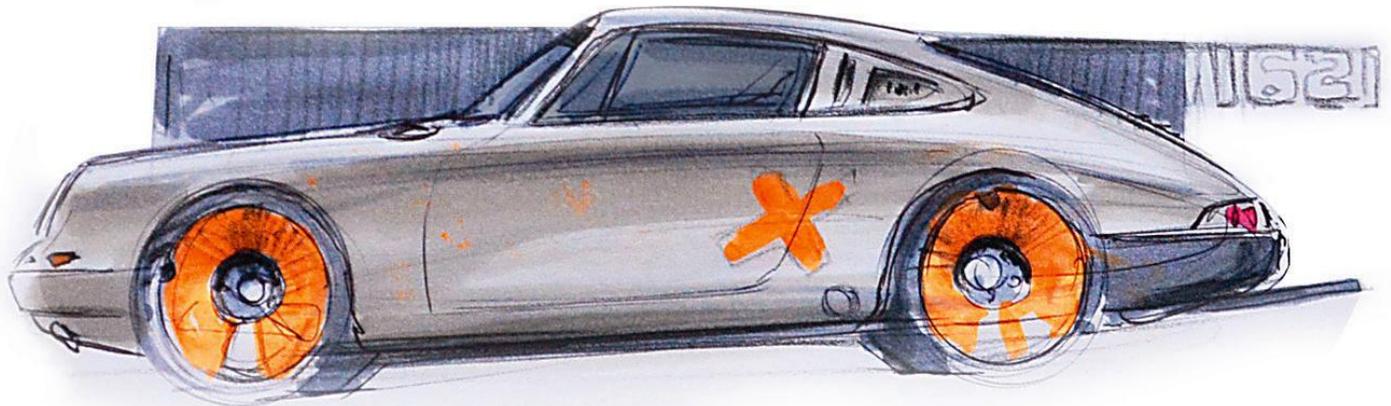
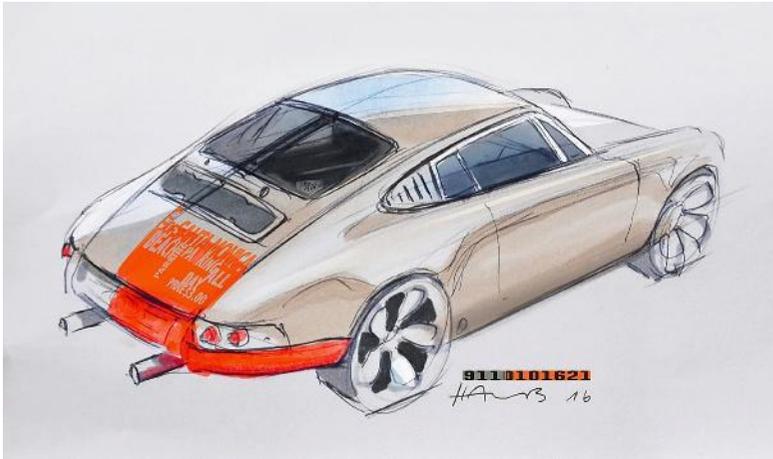
Les plus fidèles parmi vous à *Speedster* connaissent Markus Haub pour avoir découvert ses toiles mêlant photographie, peinture et collages, sur le thème des Racing Legends. C'était en mai 2015. L'idée de personnaliser une vieille 911 lui vient en 2013, alors qu'il dépose une voiture à son atelier Porsche habituel pour son stockage hivernal. Là, il a aperçu une vieille 911 type-F rouillée et le designer qu'il est a commencé à réfléchir à comment la reconstruire, pour la rendre un peu plus

sportive, juste pour le plaisir de conduire, en supposant que cela pourrait se faire avec un minimum de budget et de temps. Il nous raconte :

« Durant les mois suivants, j'ai rassemblé des images pour m'en inspirer et j'ai commencé à jeter quelques idées sur le papier. En tant que designer automobile, une esthétique originale était essentielle pour moi. Combinaisons de couleurs, intérieur, sièges, instruments... On ne peut pas révolutionner un objet aussi iconique, mais quelques éléments sont suffisants pour se démarquer des

autres 911. Les idées sont arrivées progressivement et, après plus d'un an de planification et de rêve, j'ai compris que ce ne serait probablement pas réalisable avec un petit budget et qu'il faudrait une restauration plus ou moins complète. J'avais également besoin d'un partenaire expert pour le projet et d'un véhicule donneur, qui ne devrait pas être trop beau (trop cher), mais pas trop abîmé non plus.

Par hasard, j'ai découvert le site Web d'Onassis Porsche Agency et j'ai demandé à Tom Geadke



s'il pouvait m'aider. Il semblait bien impliqué dans la scène Porsche Outlaw. Après une longue conversation téléphonique, j'ai senti qu'il avait compris mon idée. Nous nous sommes rencontrés. J'avais mon "Inspiration book" sous le bras, plein de photos de 911 et de nombreux détails. Je lui ai montré quelques-uns de mes croquis pour visualiser le look de la voiture. Certaines choses ont été figées : la voiture devrait être un modèle F avec les ailes étroites, peinte en "Stonegrey" et à l'arrière, je voulais un graphique rouge vif. Et

puis les ailes en composites et les feux arrière de la légendaire "911R", et des détails uniques pour rendre la voiture reconnaissable. La légèreté et la puissance n'étaient pas le centre des préoccupations, mais plutôt le véhicule cohérent qui célèbre l'esprit et la pureté des premières Porsche de course. Au cours de la réunion, j'ai senti l'enthousiasme de Tom et Daniel. Je savais que j'avais trouvé la bonne équipe. Il ne manquait plus que le véhicule donneur. C'est une 2.2 américaine de 70 qui s'est présentée... Durant le

chantier, nous avons trouvé un ticket de parking de Santa Monica dans la gaine de ventilation: "Beach Parking, all Day. \$3". Cette relique allait plus tard m'inspirer les graphiques du capot du moteur... »

Le projet a débuté en juillet 2015 sur la base des esquisses de Markus. Au moment où vous lirez ces lignes, il fera ses premiers tours de roues. Et vous le découvrirez dans deux mois, lorsque vous retournerez chez votre marchand de journaux, dans le prochain numéro...

# PROMESSES TENUES



Les Porsche Club Francorchamps Days sont la grande fête européenne de tous les Porschistes, des fans de la marque. En 2017, le challenge était de taille, une équipe remaniée a donné un nouvel élan à la manifestation.

Photos Carmine

**D**e l'avis général, le circuit de Spa-Francorchamps, outre son infrastructure F1, son dénivelé, son histoire presque centenaire, est magique ! Magique de grimper le Raidillon à l'aveugle, de prendre le double gauche à fond de quatre, de soulager un minimum la pédale d'accélérateur dans Blanchimont...

Trois sessions de roulage étaient programmées par jour, pour tous les goûts et tous les niveaux : Discovery, Passion et Expert. La série Discovery permettait aux non habitués du circuit, aux youngtimers et aux Classics de se mesurer en découvrant les joies du circuit de Francorchamps.

La série Passion, comme à l'habitude celle qui a vite été overbookée, mélangeait les machines puissantes et les pilotes habitués. Seule la série Expert autorisait les Cup et les pneus slicks, ce qui n'a pas empêché les coutumiers de Francorchamps de se mesurer à eux avec leurs GT4, GT3 et GT2. Mais rien à faire, un tour en 2,30mn est inaccessible à une voiture de route. Pour ceux qui ne souhaitaient pas rouler sur circuit, le traditionnel Rallye était organisé au départ des paddocks.

L'interruption des roulages entre 12h et 13h le samedi a permis d'organiser pour la première fois une séance de roulage sous pace car à allure modérée, pour faire rouler des Porsche de route avec femme et enfants, non casqués. Cette initiative a connu un franc succès car elle seule permet aux enfants de découvrir le fabuleux tracé de Francorchamps.

Événement dans l'événement, la traditionnelle parade du dimanche midi a connu son franc succès, avec une centaine de voitures de plus que l'année passée. L'objectif futur sera de pulvériser le record de 600 Porsche inscrit au Guinness Book.

En cette année de 40<sup>e</sup> anniversaire de la 928, quelques dizaines d'exemplaires ouvraient la parade, le premier rang occupé par trois 928 aux couleurs du drapeau belge : noire, jaune et rouge.

Autre nouveauté cette année, la présence de Porsche de rêve, qui devaient être regroupées sur la longue dalle des paddocks près du village des exposants. Mais la météo annonçant de la pluie, les



propriétaires ont préféré que leurs précieux engins soient protégés des intempéries. Toutes les dream cars ont donc été garées dans des stands F1. Parmi elles, pas moins de quatre 911 SCRS, une 911 R 1967, une 934, une 911 Safari, ou une 993 GT2 Evo...

À proximité des stands 24 Heures du célèbre "L'Arbre qui Tue" se trouvait le village des exposants.

Des chapeaux, des polos, des miniatures, des peintures, des produits d'entretien, des housses pour Porsche, des carrosseries en état de reconstruction, des voitures finies...

Les organisateurs avaient volontairement limité les animations pour se concentrer sur du lourd. Dans le désordre: Le circuit de Francorchamps en slot machine sur six pistes, de 22 m de long par 12 de large, les 1048 Porsche miniatures au 1/43 de Paul-Amé Vinel, une piste de 400 m<sup>2</sup> pour les voitures télécommandées électriques et thermiques sur une surface au sol de 400 m<sup>2</sup>, les baptêmes de piste en passager dans des GT4 et autres Cup, les stages de pilotage avec des moniteurs agréés, la soirée barbecue du samedi, les simulateurs de conduite...

De nombreux clubs Porsche étaient présents marquant ainsi leur soutien et leur intérêt à la relance des Porsche Days dédiés aux passionnés et aux clubs. Chacun avait fait un sérieux effort de décoration et d'accueil. Le Porsche Club Francorchamps voulant montrer l'exemple avait confortablement équipé ses trois box F1.

Grâce à l'énorme effort en communication via les TV, radios, presse et réseaux sociaux, de nombreux amateurs ont été informés de ce week-end de Pentecôte Porsche à Francorchamps.

Le Porsche Club Francorchamps organisateur a eu la très bonne idée de remettre les compteurs à zéro: accès circuit et paddocks gratuits pour toutes les Porsche. Résultat: ce sont 6650 visiteurs qui ont arpenté le site, et 2500 Porsche de toute l'Europe, dont 450 ont participé à la parade.

Cette édition 2017 a marqué le renouveau des Porsche Days à Francorchamps. Le Porsche Club Francorchamps nouvelle mouture a pris en main l'organisation et la destinée de son événement.

Il a prouvé son ambition d'en (re)faire l'une des plus grandes fêtes des passionnés et des clubs Porsche européens, en toute convivialité et dans un vrai esprit club. Il est sur la bonne voie pour préparer doucement le 20<sup>e</sup> anniversaire. Mais dans l'attente, vivement l'année prochaine! 🍀



### 1 911 Carrera 2.8 RSR Brumos, Daytona 73 GT Spirit

La 2.8 RSR sur laquelle s'est attardé le staff de GT Spirit est celle avec laquelle le duo Peter Gregg/Hurley Haywood a réussi l'exploit de remporter les 24 Heures de Daytona, avec une avance de 22 tours sur la Ferrari qui la suivait, et 138 tours devant le premier proto (une 908/2) pointant en 12<sup>e</sup> place... Réf. : GT728. [www.gts-models.com](http://www.gts-models.com)



1

### 2 Ruf Turbo-R Limited GT Spirit

Au Salon de Genève 2016, Ruf marquait les esprits en alignant trois légendes "Classics" revisitées à la sauce moderne. Parmi elles, la Turbo-R Limited forte de 620 ch était une réinterprétation de la Turbo-R de 1998, basée sur une 993 biturbo. Limited parce que produite à sept exemplaires. GT Spirit en prévoit un peu plus... Réf. : GT145. [www.gts-models.com](http://www.gts-models.com)



2



3

### 3 959 Minichamps

La 959 fait encore rêver toute une génération d'amoureux d'automobile, et les fabricants ne s'y trompent pas, Minichamps le premier ! Après nous avoir servi la supercar des eighties en rouge, il remet le couvert avec ses déclinaisons grises et blanches. Réf. : 155066201 & 155066202. [www.minichamps.com](http://www.minichamps.com)



4

### 4 906 Minichamps

En 1966, la 906 marque la dynamique de Ferdinand Piech vers la domination de Porsche en Endurance avec sa 917. Minichamps en décline une belle série qui devrait encore être complétée dans les semaines qui viennent, tant en version courte que longue. La #49 de Siffert et Vögele, 6<sup>e</sup> des 12H de Sebring (100666149), la #58 de Klass et Stomelen, 7<sup>e</sup> des 24H du Mans (100666158), la #37 d'Elförd et Pon, à la même place l'année suivante (100676137), et la 906 E du BP World Record Run à Monza en 67 (100676100). [www.minichamps.com](http://www.minichamps.com)

**5 917/10 Minichamps**

Certes moins emblématique que les 917K des saisons 70 et 71, la 917/10 qui sévissait en Interseries était pourtant encore plus monstrueuse. Imaginez que le brave Willy Kausen s'est battu avec les 1000 ch de son 12 à plat turbo sous la neige du Nürburgring en avril 1973. Et qu'il a remporté l'épreuve. Minichamps reproduit la version propre du départ et celle couverte de neige de l'arrivée. Réf. : 155736502 & 155736592. [www.minichamps.com](http://www.minichamps.com)



5

1/18



**6 550 Durlite Spyder Autocult**

Après avoir crashé son Spyder 550 en 1958, l'américain Bob Wedd a approché les aérodynamiciens de Durlite, spécialistes en aérospatiale. Sur ce qui a pu être sauvé du châssis, ils ont reconstruit en aluminium cette pièce unique, dont la vitesse théorique a récemment été calculée à 308 km/h ! Réf. : 07007. [www.autocult.de](http://www.autocult.de)



6



1/43



7

1/18

**7 911 SC-RS Belga Otto-Mobile**

Sur les 21 Porsche 911 SC-RS produites pour la saison 1984, au moins deux ont fait carrière dans des écuries belges. L'une d'elles, pilotée par Robert Droogmans, a largement connu les podiums des rallyes nationaux. C'est elle que reproduit Otto dans sa configuration des 24h d'Ypres. Réf. : OT-676. [www.otto-models.com](http://www.otto-models.com)

**911**, 1964. Orange/Bleu Minichamps  
Réf. : 940067120/940067121



**934/5** Interscope Racing #0, Laguna Seca 77  
TSM Models – Réf. : TSM430226



**Mercedes LP608** Martini avec remorque  
Premium ClassiXXs – Réf. : 194904



**936C** Belga #15, Le Mans 83  
Spark – Réf. : S5507



**911** Carrera 3.0 RSR #60, Le Mans 74  
Spark – Réf. : S3495



**356** Carrera Abarth GTL #36, Le Mans 61  
Spark – Réf. : S4682



**906** LH #56, Daytona 67  
Spark – Réf. : S5422



**962C** Brun Motorsport #2, Le Mans 87  
Spark – Réf. : S5509



Adressez-nous toutes les informations sur vos événements auxquels les Porsche Classics sont conviées. Dates, lieux, programmes, etc.

Courrier : 9 Rue Jules-Chambrelent 33740 Arès  
E-mail : speedster.magazine@gmail.com  
Fax : 05 56 03 90 99

## JUIN

**20-25 Club RS de France**  
La Ronde des Lauzes  
www.porscheclubsrsdefrance.com

**22-25 SavoieCup**  
Rallye touristique  
www.savoie-porscheclub.fr

**29/06-2/07 Goodwood Festival Of Speed**  
Goodwood (GB)  
www.goodwood.com

## JUILLET

**9-13 100 Autos sur la Nationale 7**  
Rallye touristique  
www.100autosurla7.com

**14-16 7° Outlaw Festival**  
Luberon. rlechalier@gmail.com

**30 10° Traversée de Paris estivale**  
01 44 83 01 10 - anne.quemy@orange.fr

## AOÛT

**25-26 Circuit Motorsport**  
Circuit de Magny-Cours  
www.motorsport-porscheclub.fr

**3-6 International Porsche Classic Meeting**  
Luxembourg  
//pcml.lu/fr - +352 621 793 118

## SEPTEMBRE

**7-10 Montreux Grand Prix**  
01 42 12 07 08 - rallystory.com

**8-10 Goodwood Revival**  
Goodwood (GB)  
www.goodwood.com

**8-10 Challenge ASAVE**  
Circuit de Nogaro  
alainagoupy@aol.com  
06 11 48 38 28 - www.asave.paris

**9-10 Ch'ti Classic**  
Neufchâtel - Hardelot Plage (62)  
06 62 000 911  
tourcoing@porscheclub.fr  
www.tourcoing-porscheclub.fr

**10 Chantilly Arts & Elegance**  
Domaine de Chantilly (60)  
Info@peter.fr 01 42 59 73 40  
www.peterauto.peter.fr

**10 Virades de l'Espoir**  
Saint Leu. Baptêmes Porsche caritatif  
pcalareunion974@gmail.com

**15-17 Volcaniques d'Auvergne**  
Rallye Touristique  
www.auvergne-porscheclub.fr

**16-17 Monta Sunset Drive**  
Vendays-Montalivet (33)  
Vintage Porsche & family car Festival  
www.monta-sunset-drive.com  
facebook

**17 Stuttgart Connection**  
Roulage libre de 9h à 18h  
Circuit Paul Armagnac, Nogaro (32)  
06 71 71 01 03  
chantallatour@orange.fr

**22-24 Club 911 Classic**  
Meeting national  
www.911classic-porscheclub.fr

**23-24 NougatCup**  
Rallye touristique  
www.portesdeprovence-porscheclub.fr

**23-24 Breizh'Cup**  
Rallye touristique  
www.bretagne-paysdeloire-porscheclub.fr

**29/09-1<sup>er</sup>/10 Challenge ASAVE**  
Circuit du Val-de-Vienne  
alainagoupy@aol.com  
06 11 48 38 28 - www.asave.paris

## OCTOBRE

**7-8 4° Nogaro Classic Festival**  
Circuit Automobile de Nogaro  
Paul Armagnac  
contact@classicfestival.fr

**13-15 Paradis Porsche St Tropez**  
Expo Tourisme Circuit  
www.mediterranee-porscheclub.fr

**20-22 Dix Mille Tours**  
Circuit Paul Ricard - Le Castellet (83)  
01 42 59 73 40 info@peter.fr  
www.dixmilletours.com

**20-22 Challenge ASAVE**  
Circuit de Magny-Cours hors CdF  
(à confirmer)  
alainagoupy@aol.com  
06 11 48 38 28 - www.asave.paris

**28-29 Route des Vins**  
Cilaos. La route aux 400 virages et concours d'élégance  
pcalareunion974@gmail.com

**31 Halloween**  
Saint-Denis - pcalareunion974@gmail.com

## NOVEMBRE

**19 Volcan**  
Plaine des Sables. La route du Volcan  
pcalareunion974@gmail.com

## DÉCEMBRE

**03 Une Porsche sous le sapin**  
Saint-Denis. Concession Porsche Corporate  
pcalareunion974@gmail.com







**356 Convertible D - 1959**, gris cuir noir, entièrement restaurée. Tél. : 05 56 03 09 47. [www.sergeheitz-consulting.com](http://www.sergeheitz-consulting.com)



**356 BT5 Roadster - 1960**, slate grey cuir gris, entièrement restaurée. Tél. : 05 56 03 09 47. [www.sergeheitz-consulting.com](http://www.sergeheitz-consulting.com)



**356 BT5 Roadster - 1960**, noir cuir beige, entièrement restaurée. Tél. : 05 56 03 09 47. [www.sergeheitz-consulting.com](http://www.sergeheitz-consulting.com)



**911 2.0 - 1965**, ivoire cuir rouge, entièrement restaurée à neuf. Tél. : 05 56 03 09 47. [www.sergeheitz-consulting.com](http://www.sergeheitz-consulting.com)



**911 2.0 - 1966**, gris argent cuir rouge, entièrement restaurée à neuf. Tél. : 05 56 03 09 47. [www.sergeheitz-consulting.com](http://www.sergeheitz-consulting.com)



**911 2.0S Targa Soft Window - 1967**, slate grey cuir beige, entièrement restaurée. Tél. : 05 56 03 09 47. [www.sergeheitz-consulting.com](http://www.sergeheitz-consulting.com)



**911 2.2S Targa - 1970**, noir cuir beige, entièrement restaurée. Tél. : 05 56 03 09 47. [www.sergeheitz-consulting.com](http://www.sergeheitz-consulting.com)



**911 2.4S Targa - 1972**, vert et recaro noir, entièrement restaurée. Tél. : 05 56 03 09 47. [www.sergeheitz-consulting.com](http://www.sergeheitz-consulting.com)



**993 Turbo S - 1970**, gris cuir noir, seulement 22 000 km. Tél. : 05 56 03 09 47. [www.sergeheitz-consulting.com](http://www.sergeheitz-consulting.com)



**993 S**, noir cuir noir, seulement 68 000 km. Tél. : 05 56 03 09 47. [www.sergeheitz-consulting.com](http://www.sergeheitz-consulting.com)



**993 Cabriolet**, gris cuir noir. Tél. : 05 56 03 09 47. [www.sergeheitz-consulting.com](http://www.sergeheitz-consulting.com)



**993 RS**, Carnet etc, prix S.D. Tél. : 03 89 73 27 32. Jet Set Cars



**911 Carrera 2.7 Targa - 1974**. Prix S.D. Tél. : 03 89 73 27 32. Jet Set Cars



**964 RS**, rouge, 185 000 €. Tél. : 03 89 73 27 32. Jet Set Cars



**993 Targa de 1996**, 77 000 €. Tél. : 03 89 73 27 32. Jet Set Cars



*Serge Heitz*

AUTOMOBILE CONSULTING

PARIS / Sur rendez-vous / t. 0810 356 911 | LÈGE CAP FERRET (BORDEAUX) / 13 Bis Av. du Général De Gaulle 33950 LÈGE CAP FERRET / t. +33 556 03 09 47 | [www.sergeheitz-consulting.com](http://www.sergeheitz-consulting.com)

UN AUTRE REGARD POUR ACHETER UNE PORSCHE

22 ANS D'EXPÉRIENCE DES PREMIÈRES AUX DERNIÈRES PORSCHE SEULEMENT EN ÉTAT RARE D'ORIGINE OU RESTAURÉES **CONNAISSANCE AVANT-GARDISTE DE L'ÉVOLUTION DES MARCHÉS DE RÉELS CONSEILS EN INVESTISSEMENT ET PLAISIR DE CONDUITE** POSSIBILITÉ DE VÉHICULES À LA CARTE FIABILISÉS ET SÉCURISÉS **UNIQUE EN QUALITÉ DE SERVICE ET APRÈS VENTE +33 556 03 09 47**

LA LISTE DE NOTRE STOCK N'EST PAS EXHAUSTIVE, CONSULTEZ NOUS PAR TÉLÉPHONE ET RÉSERVEZ DÈS MAINTENANT UNE PORSCHE EN COURS DE RESTAURATION DANS NOS ATELIERS.  
**NOUS NE PROPOSONS QUE DES VÉHICULES EN ÉTAT RARE D'ORIGINE OU RESTAURÉS.**

**EXCEPTIONNELLE 356 A T1** | 1956 - Toit ouvrant - Entièrement équipée GT  
**356 CONVERTIBLE D** | 1959 - Gris argent cuir noir - Etat concours  
**356 ROADSTER BT5** | 1960 - Slate Grey cuir gris - Nombreuses options - Etat concours  
**NOUVEAU 356 ROADSTER BT6** | 1962 - Double grille - Slate grey cuir rouge - Etat concours  
**356 SC CABRIOLET** | 95CV - Slate Grey cuir beige - Etat concours  
**356 BT5 COUPÉ SUPER 90** | Gris cuir rouge - Etat concours  
**356 SC COUPÉ** | Slate grey cuir beige - Toit ouvrant - Etat concours  
**356 CONTINENTALE** | 1955 - Gris graphite cuir graphite - Etat concours  
**356 SC CABRIOLET** | EX POLICE - Bleu nuit cuir beige - Etat concours  
**PARFAITE 911 2.7 RS LIGHTWEIGHT** | Bleu interieur noir - Restaurée au Musée Porsche  
**911 S TARGA SOFTWINDOW** | 1967 - Slate grey cuir beige - Comme neuve  
**911 2.2 S TARGA** | 1970 - Noir cuir beige - Superbe et très rare dans cette teinte d'origine

**911 2.4 S TARGA** | Vert recaro noir - Entièrement restaurée  
**911 2.0 S COUPÉ** | 1966 - Une des toutes premières - Gris argent cuir rouge - Etat concours  
**911 2.0 COUPÉ** | 1965 - Ivoire cuir rouge - D'origine française - Etat concours  
**911 2.0 COUPÉ** | 1966 - Agua blue cuir beige - D'origine française - Etat concours  
**911 SPEEDSTER 3.2** | Noir cuir rouge - 45 000 kms - Superbe  
**911 CABRIOLET 3.2** | 1988 - Blanc cuir noir - Seulement 22 000 kms  
**EXTRAORDINAIRE 993 TURBO S** | Gris cuir noir - Seulement 22 000 kms - 1ère main  
**993 CABRIOLET** | Gris cuir noir - Seulement 78 000 kms - Superbe  
**993 CABRIOLET** | Noir cuir gris - 72 000 kms - Etat très rare  
**993 4S X51** | Gris cuir bleu marine - 85 000 kms - Très rare  
**993 S** | Noir cuir noir - Sieges sport et jantes 18 pouces - Seulement 68 000 kms - Superbe  
**PLUSIEURS AUTRES 911** | De 1985 à 1998 - Disponible en état collection

TOUTES NOS PORSCHE SONT GARANTIES UN AN DANS TOUTE L'EUROPE

[WWW.UPPERCUT-AGENCY.COM](http://WWW.UPPERCUT-AGENCY.COM)



**993 4S de 1997**, 89000€. Tél. : 03 89 73 27 32.  
Jet Set Cars



**964 RS**, Fuschia, 179000€. Tél. : 03 89 73 27 32.  
Jet Set Cars



**911 Carrera 3.0 Targa de 1976**, 99000€. Tél. : 03 89 73 27 32. Jet Set Cars



**911 Targa 2.2S de 1970**, 200000€. Tél. : 03 89 73 27 32. Jet Set Cars



**Speedster 3.2 de 1989**, 190000€. Tél. : 03 89 73 27 32. Jet Set Cars



**964 C2**, prépa piste, 65000€. Tél. : 03 89 73 27 32. Jet Set Cars



**Projet travaux 911 SC backdating 911 2L3 ST ou 2L5 ST**, projet à la carte, mécanique, moteur, carros, peint, travaux réalisés de A à Z dans nos ateliers. Tél. : 03 84 90 10 70. mcg-propulsion.com



**Projet travaux 964 C2 ou C4 backdating 911 2L3 ST ou 2L5 ST**, projet à la carte, méca, moteur, carros, peint, travaux réalisés de A à Z dans nos ateliers. Tél. : 03 84 90 10 70. mcg-propulsion.com



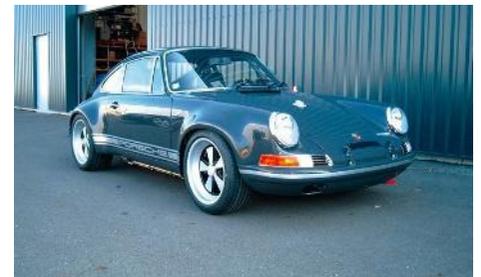
**Projet travaux 964 C2 ou C4 backdating 911 3L0 RSR**, projet à la carte, mécanique, moteur, carrosserie, peinture, travaux réalisés de A à Z dans nos ateliers. Tél. : 03 84 90 10 70. mcg-propulsion.com



**Projet travaux 911 SC Gr4, préparation VHC**, projet à la carte, mécanique, moteur, carrosserie, peinture, travaux réalisés de A à Z dans nos ateliers. Tél. : 03 84 90 10 70. mcg-propulsion.com



**911 Carrera 3.2 Cabriolet de 1988**, boîte G50, 109500km, rouge indien, intérieur cuir noir, saute vent, jtes Fuchs 16", carnet, révisée et garantie, 65000€. Tél. : 03 84 90 10 70. mcg-propulsion.com



**Projet travaux 911 SC backdating 911 3.0L RS**, projet à la carte, mécanique, moteur, carrosserie, peinture, travaux réalisés de A à Z dans nos ateliers. Tél. : 03 84 90 10 70. mcg-propulsion.com



**Projet travaux 930 Gr4**, projet à la carte, méca, mot, carros, peint, travaux réalisés de A à Z. Tél. : 03 84 90 10 70. mcg-propulsion.com



**Projet travaux 964 C2 ou C4 backdating 911 2.8 RSR**, projet à la carte, méca, mot, carros, peint. Tél. : 03 84 90 10 70. mcg-propulsion.com



**911 Carrera de 1984**, 255000km, Backdating base 3.2 Carrera, relookée en 911 ST 2.3 de 1973, 69900€. Tél. : 06 07 75 42 16. philippetom29@gmail.com



**965 Turbo 3.6 - 1993**, 360 cv - Matching moteur et couleur Vert Amazone 39A, int noir, TO, BV5, carnet, histo, état concours, 94 480 km. Tél. : 06 69 52 95 42. Dépt 67. [www.art-restoration.eu](http://www.art-restoration.eu)



**911 2.2E Coupe - 1971**, 155 cv, BV5, rapports courts, Jtes Fuchs, Tripmaster, 42 000 km, révisée, prête à rouler. Tél. : 06 69 52 95 42. Dépt 67. [www.art-restoration.eu](http://www.art-restoration.eu)



**911 Targa 2.7 - 1976**, 165 cv, matching mot et Orange Continental 107, int noir, mot, synchros, peint et toit souple refaits à neuf. Tél. : 06 69 52 95 42. Dépt 67. [www.art-restoration.eu](http://www.art-restoration.eu)



**911 Carrera 3.2 Coupe - 1986**, 231 cv, noir, int noir, boîte manuelle, clim, VE, SE, RE, jantes Fuchs 16". Tél. : 06 69 52 95 42. Dépt 67. [www.art-restoration.eu](http://www.art-restoration.eu)



**911 Carrera 3.2 Coupe - 1988**, 231 cv, bleu vénitien, int noir, boîte manuelle, clim, VE, SE, RE, jantes Fuchs 16". Tél. : 06 69 52 95 42. Dépt 67. [www.art-restoration.eu](http://www.art-restoration.eu)



**911 2.4 T Targa - 1972**, 130 cv, Matching moteur, noire, int noir, BV5, jantes Fuchs 15", peinture et intérieur refaits dans notre atelier. Tél. : 06 69 52 95 42. Dépt 67. [www.art-restoration.eu](http://www.art-restoration.eu)

Complétez votre collection

Speedster #3  
Speedster #4  
Speedster #5  
Speedster #6  
Speedster #7  
Speedster #8  
Speedster #9  
Speedster #10  
Speedster #11  
Speedster #12  
Speedster #13  
Speedster #14  
Speedster #15  
Speedster #16  
Speedster #17  
Speedster #18  
Speedster #19  
Speedster #20  
Speedster #21  
Speedster #22  
Speedster #23  
Speedster #24  
Speedster #25  
Speedster #26  
Speedster #27  
Speedster #28  
Speedster #29  
Speedster #30  
Speedster #31  
Speedster #32  
Speedster #33  
Speedster #34  
Speedster #35  
Speedster #36  
Speedster #37

COMMANDEZ ÉGALEMENT EN LIGNE !  
[www.hommell-magazines.com](http://www.hommell-magazines.com)  
Découvrez nos magazines auto, histoire, vélo, parapente...

7€  
7,50

Le numéro, port et emballage compris



**954 3.0 SC RS**, support pour pompe injection mécanique Kugelfischer/Bosch. Tél. : 01 48 27 75 90 (HB).



**Paire Weber**, 40 IDTP, réfection complète, PSD. Tél. : 01 48 27 75 90 (HB).



**Pour Classic**, réfection complète à neuf, usage numérique, sur boîtiers papillons, Weber tous types. Tél. : 01 48 27 75 90 (HB).



**Pour 911 Classic**, divers rampes papillons complètes, boîtiers papillons, intérieur réfection complète, 2.2E/2.2S/2.4S, Weber 40IDA3C, pipes admission. Tél. : 01 48 27 75 90 (HB).



**Pour 911 Classic**, divers pompes injection Bosch, rampes papillons, tringleries, boîtiers papillons, int, pipes admission 2.OS, supports, tringleries, socle int pour filtres à air. Tél. : 01 48 27 75 90 (HB).



**Réalisation MCG Propulsion**, pour exemple 3.4, injection méca, double allumage, réfection et préparation moteur, devis sur demande. Tél. : 03 84 90 10 70. mcg-propulsion.com



**Etriers**, d'origine, pour 911 2.4S. Idéal pour VHC. A restaurer. Faire offre. Tél. : 06 48 63 78 07. yfau911@gmail.com



**Optiques de phares**, type US transparents pour toutes les 911, 59€ la paire. Tél. : 03 20 09 80 58.



**Moquette de coffre avant**, pour toutes Porsche 911 classic de qualité et de confection conforme à l'origine, 99€ les 3 pièces. Tél. : 03 20 09 80 58.



**Insonorisant isolant**, compartiment moteur matelassé pour toutes Porsche 911 simili cuir traité anti feu, toutes couleurs possibles de simili, fil et bordure, 169€. Tél. : 03 20 09 80 58.



**Nouveau Tapis de sol**, pour 2.7 à la 993. Moquette, sous couche et confection conforme à l'origine, 180€ la paire ou 260€ les 4 tapis + frais de port. Tél. : 03 20 09 80 58. www.sellerie-amaru.fr



**Moteur RS 2.7**. Prix S.D. Tél. : 03 89 73 27 32. Jet Set Cars

## PARTICULIERS

Déposez votre annonce sur  
[annonces.speedster-magazine.com](http://annonces.speedster-magazine.com)

Ce site est dédié à la vente ou l'achat de  
**Porsche antérieures à 1998.**  
Cliquez sur le bouton "Déposer une annonce"  
sur la page d'accueil, remplissez le formulaire,  
téléchargez simplement une photo  
(moins de 2MO) en vous laissant guider.

## PROFESSIONNELS

Si vous souhaitez faire paraître vos petites  
annonces, contactez Olivier Villeneuve  
au 01 46 94 84 24 ou à  
[ovilleneuve@profil-1830.com](mailto:ovilleneuve@profil-1830.com).

**POUR PARAÎTRE DANS LE PROCHAIN NUMÉRO,  
VOS ANNONCES DOIVENT ÊTRE DÉPOSÉES  
AVANT LE 2 JUILLET 2017**

# PASSIONAUTO.COM

Pour entretenir, réparer, restaurer ou optimiser votre PORSCHE

Nous sélectionnons pour vous le meilleur de la production automobile : pièces détachées d'origine, grandes marques, refabrication de pièces épuisées.

L'équipe de PASSIONAUTO.COM est à votre service, pour vous conseiller et vous proposer TOUTES les pièces que vous recherchez.

**N'HÉSITEZ PAS À NOUS SOLLICITER !**

## MOTEUR

- Distribution
- Allumage
- Tous joints
- Lubrification
- Refroidissement
- Haut moteur
- Bas moteur



## CARROSSERIE

- Restauration A à Z
- Vérins, Housses
- Rétroviseurs
- Ailes, Capots
- Serrures, Clefs
- Tous joints
- Capotes



## FREINAGE

- Plaquettes, Disques
- Standard ou Racing
- Pagid, Brembo
- Etriers
- Accessoires Etriers
- Durites aviation
- Liquide de frein



## LIAISON AU SOL

- Train AVT
- Train ARR
- Direction
- Roulements
- Cardans
- Bras, Triangles



## JANTES

- Origine
- Répliques
- Fuchs 15" à 20"
- Tchart
- Centres de roues
- Elargisseurs
- Accessoires



## ENTRETIEN

- Kit révision
- Filtres / Filtres Sport
- Bougies
- Courroies
- Huile
- Bobines
- Kit IMS



## INTERIEUR

- Sièges
- Tapis de sol
- Moquettes
- Volants
- Pédales, Leviers
- Tableau bord
- Harnais, Arceaux



## AIR - ESSENCE

- Pompes essence
- Réservoirs
- Remplissage
- Injection
- Débitmètres



Un stock important pour vous satisfaire au plus vite !

**40.000**  
PIÈCES EN LIGNE  
livrées en France et en Europe

## CADEAUX

- Porte-clés, Casquettes
- Polos, Tee-Shirts
- Vestes, Montres
- Acc. Enfants
- Miniatures



## MANUELS



Une question, un conseil, vous recherchez une pièce ? **Consultez-nous !**

**02 47 747 911**

Paiement possible par carte, chèque, virement, Paypal®



WWW.PASSIONAUTO.COM - FREINAGE - SUSPENSION - MOTEUR - ECHAPPEMENT - ÉCLAIRAGE - INTÉRIEUR - CARROSSERIE - JANTES



# TAG Heuer

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860



**#DontCrackUnderPressure**

AUTAVIA HEUER 02  
CHRONOGRAPH