

Janvier - Février 2019

Speedster

#048

L'UNIVERS DES P

935 K3

Le Mans '79

La seule 911 victorieuse aux 24 Heures dans la Sarthe



DIVA
L'élégance à la française
Carrosserie carbone + 430ch



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

- + 356 Cabriolet par Rod Emory
- + trio Outlaw
- + 912 Turbo

Hammeil

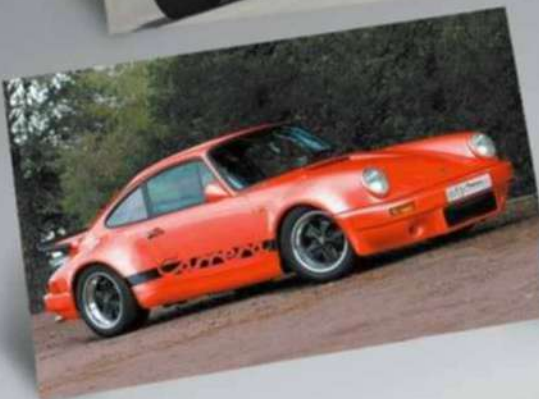
M 03714 - 48 - F : 6,80 € - RD



D. Moris
S T Y L I N G

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.

31
ans
d'excellence

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 - www.d-moris.com

SPEEDSTER

est un bimestriel édité par la SFEP (Société Française d'Édition de Presse), société du Groupe de Presse Michel Hommell

Hommell GROUPE

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
E-mail : speedster.magazine@gmail.com

Abonnements et VPC :

Speedster, 60643 Chantilly CEDEX
Tél. : 01 45 36 20 36 - abo.hommell@ediis.fr
Directrice marketing clients : Sabine Aguera
01 47 11 22 96 - saguera@hommell.com
Responsable Marketing Direct : Carène Petit,
cpetit@hommell.com - 01 47 11 22 97
Responsable du développement numérique :
Hélène Regnaud - hregnaud@hommell.com

Service des ventes :

Responsable des ventes : Alexandre Campi
01 47 11 20 12 - alexandre.campi@step.fr
Vente au numéro (réservé aux marchands de presse) : Nicolas Mayolle : 01 47 11 20 11
diffusion@hommell.com

Rédaction :

Directeur de la publication : Michel Hommell
Directeur général : Jean-Claude Lebon
Rédacteur en chef : Josué Chevrel
jchevrel@hommell.com
Ont collaboré à ce numéro :
Hilaire, Kieron Fennelly, Remi Dargegen,
Ted Seven, Drew Phillips, Darin Schnabel,
Trevor Ryan, Julien Valantin.
Directeur artistique : Thierry Pousseur
Rédacteurs graphistes : Franck Pellaton,
Julien Bée
Secrétaire général de rédaction : Éric Cowez
Secrétaire de rédaction : Frédéric Vicente
Secrétaire : Cindy Betin
Responsable Promotion et Partenariats :
Karine Léode, 01 47 11 22 39,
kleode@hommell.com
Fabrication : Loïc Rossigneux
01 47 11 22 63, 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
Chef de projet Web : Sabine Gros La Faige
01 47 11 20 39, sgrosrolaifaige@hommell.com

Impression :

S.A. Corelio Nevada Printing NV
30 allée de la Recherche - Bruxelles.
Distribution : Presstalis
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
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 : Ted Seven, Rémi Dargegen.



© Ted Seven



a seule 911 qui a remporté les 24 Heures du Mans. » J'en vois là, au premier rang, prêts à me lapider sans procès, plus outrés encore que si j'avais blasphémé, me hurlant que la seule 911 à avoir remporté les 24 Heures du Mans, c'était en 1998, et c'était une GT1.

J'entends, mais je maintiens et m'explique... En 1998, la catégorie reine du championnat FIA GT est à son apogée. La 911 GT1 y apparaît sur la saison 1996, mais sa filiation avec la 993 de route est ténue : à Weissach, on a conservé tout l'avant de la 993 déjà validé au crash-test, on tronçonne derrière les portières, on y boulonne des tubes pour intégrer les organes de 962 et le tour est plus ou moins joué. Si l'on n'est pas trop regardant sur les principes, on peut vaguement considérer l'affaire comme une super 993, qui gagne tout sur son passage sauf... les 24 Heures du Mans!

En 1997, la 911 GT1 n'évolue que pour adopter les gimmicks de la nouvelle 996, mais reste intrinsèquement la même, basée sur la même coque de 993. Mais les nouvelles Mercedes CLK GTR lui volent la vedette. Lorsqu'elle remporte enfin les 24 Heures du Mans en 1998, la 911 GT1 a adopté une monocoque carbone totalement inédite puisque le nouveau règlement

l'y autorise, pour autant qu'un exemplaire de la voiture ait reçu son homologation routière. Cette fois, sans être plus regardant sur les mêmes principes, il ne faut pas prendre les bonnes gens pour des jambons, la GT1 n'est plus du tout une 911. En rien!

En 1979, c'était le contraire : l'engin qui remporte cette édition des 24 Heures s'appelle Kremer K3, version dérivée de la 935 "compétition client". En d'autres termes une 911 Turbo (930) Gr. 5. La K3 conserve la structure monocoque, l'implantation mécanique, bref l'ADN de la 911. Ce qui nous autorise, nous oblige même, à présenter la "Numéro réservé" comme la seule véritable 911 à avoir remporté les 24 Heures du Mans.

L'autre énergumène en couverture est bien une 911, plus tout à fait une Porsche. L'irrévérencieuse Diva n'a encore rien gagné sinon notre totale admiration. Pour l'audace d'un projet qui bouleverse les dogmes du backdating. Pour sa mesure technique aussi, son ingénierie et son approche industrielle aboutie. L'Atelier Diva nous a fait l'honneur de nous laisser suivre en live les deux années de développement de sa Targa de présérie, qu'il est maintenant temps de vous dévoiler...

Josué Chevrel
speedster.magazine@gmail.com
www.hommell-magazines.com

40

© Ted Seven - Petersen Museum



6

© D.R.



12

© D.R.



76

© D.R.



© Rémi Dargégnin

30



© Julien Valamin

22



© Drew Phillips

52



© Josué Chevrel

48



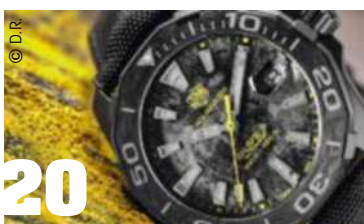
© Andrew Mitekko

58



© Josué Chevrel

68



20

© D.R.



© Josué Chevrel

62

Speedster

#048 JANVIER - FÉVRIER 2019

PROCHAIN NUMÉRO EN KIOSQUE LE 25 FÉVRIER 2019

6 NEWS

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

12 STUFF

Une sélection d'objets liés à l'univers Porsche

14 LITTÉRATURE

La bibliothèque du Porschiste, ses nouveautés

20 TENDANCE

Le panorama des montres Porsche

22 WORK IN PROGRESS

Fibre artistique – 400R Gunther Werks

24 FOCUS

Électron libre – 911 e-RWB

26 MONSIEUR SONDERWUNSCH

Portrait – Rolf Sprenger

30 COMPROMISE IS NOT AN OPTION

964 Carrera 4 Targa – 1990 – Néoclassic

40 SUPER-HÉROS

935K3 – 1979 – Racing

48 ESPRIT D'INDÉPENDANCE

Visite – Ravé Automobiles Classic

52 GREATEST HITS

356 B Cabriolet – 1960 – Outlaw

58 LA DERNIÈRE FLAMME

Porsche 70th Anniversary sale – 2018

62 CRACHE TON VENIN!

912 – 1966 – Outlaw

68 SANS RÈGLES

911 2.4T & Carrera 3.2 – 1973 & 1985 – Outlaw

76 MODELS

Les nouveautés du modèle réduit Porsche

78 CALENDRIER

Les dates incontournables de la saison

80 PETITES ANNONCES

Les Porsche Classics actuellement en vente



67 ABONNEMENT

Ne cherchez plus, recevez Speedster chez vous!

Pour vous abonner ou commander un numéro :
www.hommell-magazines.com
 Pour connaître votre point de vente le plus proche :
www.trouverlapresse.com

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

Toutes les pièces pour tous les véhicules !
Porsche 356, 911, 912, 914, 924, 928, 930, 944, 964, 965, 968, 986, 987, 993, 996, 997, Turbo, GT2, GT3, RS, Boxster, Cayman et Cayenne

Sélectionner votre véhicule

911 911 Turbo 911 911 GT2 911 Turbo

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



Tél. 03 82 468 911 - Fax 03 82 468 930 - Mail contact@rosepassion.fr
ROSE PASSION - BP 70095 - 54803 JARNY CEDEX



Levier type 917 IXI Outlaw

Après six mois de développement, Joel Kernsenko a atteint la perfection avec ce levier de vitesse destiné aux Porsche 964, 993, 996 et 997, inspiré de celui en balsa de la 917. Le pommeau de 50 mm de diamètre est constitué de plusieurs strates de bois, chacune d'épaisseur différente étudiée pour offrir la meilleure perspective depuis la place du conducteur. La version destinée aux 964-993 est associée à un levier de 20 mm de diamètre usiné dans l'inox, brossé pour une finition satinée, et rallongé de 30 mm pour une meilleure maniabilité. www.nineelevelenoutlaw.com



Bielles 911 Stuttgart Classica

Stuttgart Classica a développé trois versions de bielles pour les moteurs 2.0 et 2.2 des 911 de course: 270 g pour la version titane, 460 g pour le modèle léger en acier, et 550 g pour celui conforme à l'appendice K de la FIA, là où les pièces d'origine Porsche pèsent 863 g. Toutes les trois, fabriquées par Prankl Aerospace, sont fiables à 10 000 tr/mn et peuvent être livrées avec une boulonnerie en inox P13-8, plus chère mais réutilisable et 30 % plus résistante à l'éirement que l'APR traditionnelle. Aussi disponibles pour les moteurs de 906. À partir de 2 910 livres (environ 3 271 euros) sur www.stuttgart-classica.co.uk



Levier de papillons Weber

Webcon a récemment annoncé la refabrication des carburateurs Weber 40 et 46 IDA3C dédiés aux six à plat Porsche, à partir des plans originaux. Le Britannique propose aussi les leviers de papillons destinés à ces carburateurs, sous deux références distinctes pour la rampe gauche ou droite. www.webcon.com

904 par Cathy Dubuisson

Concours photo Glasurit

Quand on fournit laques et peintures aux carrossiers, comment valoriser sa production? Glasurit, la marque spécialiste de la voiture de collection, organise chaque année un concours de photos qui donne matière à un calendrier en série limitée. Les participants reçoivent le même cahier des charges: le thème, le lieu et même le jour!

En l'occurrence, les préparatifs de la vente Artcurial de Rétromobile, il y a juste un an. Cyril de Platler a décroché le premier prix et c'est Cathy Dubuisson qui a reçu le prix "Coup de Cœur" pour cette belle Porsche 904.



"Bonheur-Du-Jour" 3GJB17 RM Sotheby's

Nous avons découvert enthousiastes les créations de Jérôme Bienvenu dans la Galerie des Artistes de Rétromobile sous l'étiquette 3GJB17, lorsqu'il dévoilait un secrétaire 911 baptisé "Bonheur du jour". Magnifique pièce d'ébénisterie intégrant un véritable capot moteur de 911, il associe les veines du Noyer d'Amérique à l'Arctic Silver du nuancier Porsche. Le design offre compartiments et autres astuces (un tiroir secret dans le feu arrière, qui s'ouvre via une tirette de capot moteur) sous des courbes harmonieuses directement inspirées de la Porsche.

Les couleurs sont choisies par le client, et le bois, qui ne s'exprime jamais de la même façon, réserve des "coquetteries" qui font de chaque "Bonheur-Du-Jour" une pièce unique. Le designer rochelais et son équipe d'artisans ont atteint la consécration lors de la vente Porsche "70th Anniversary" menée par RM Sotheby's à Atlanta le 28 octobre dernier. Cet exemplaire, troisième d'une série limitée à dix-neuf unités, a été adjugé 30 000 dollars. Mais sachez que huit sont encore à produire, et que l'un d'entre eux peut être le vôtre, selon la configuration de votre choix, pour un prix presque deux fois moindre! www.3gjb17.fr





SI CETTE PHOTO VOUS PARLE,
UNE NOUVELLE CHAÎNE
VOUS ATTEND

AUTOMOTO
LA CHAÎNE ^{AM}



DISPONIBLE SUR



À SUIVRE SUR @chaine_automoto



AUTOMOTO-LACHAINE.FR



550 RM Sotheby's Paris

Dans quelques semaines, le cœur de Paris va battre au rythme de Rétromobile et des folles enchères qui l'entourent. La vedette chez Sotheby's est un Spyder 550 de 1956, précisément le châssis 0082. D'abord piloté par la Belge Gilberte Thirion, il a remporté la course de côte de la Roche aux Faucons, fut engagé au Mans cette année-là et aux 1 000 km du Nürburgring l'année suivante. Il a participé aux Mille Miglia, au Monte-Carlo, au Tour de France, il est passé entre les mains de collectionneurs européens avant une restauration complète en 2001, puis un gros entretien en 2013. Estimé entre 3,8 et 4,2 millions d'euros, il sera mis en vente le 6 février sous les chapiteaux de l'Esplanade des Invalides. www.rmsothebys.com



Monsieur 911 prend sa retraite

Le lancement à Los Angeles, fin novembre, de la nouvelle génération de 911, dite 992, était aussi l'occasion du passage de relais entre responsables du segment Sports Cars, qui couvre non seulement la gamme 911, mais aussi les 718 Boxster et Cayman. Ainsi, August Achleitner, chez Porsche depuis 1983 et en charge de cette gamme stratégique depuis 2001, prend une retraite méritée après avoir mené le développement de trois générations de 911. L'avenir des Sports Cars de Porsche repose désormais sur Frank-Steffen Walliser qui, loin d'être un inconnu, dirigeait en 2010 le développement complexe de la 918 Spyder, avant de prendre en 2014 la direction de Porsche Motorsport et de la division GT, (GT2, GT3 et GT4). Aucun doute que l'ADN sportif de Porsche coule aussi dans ses veines !

Réservoir 964/993 Stuttgart Classica

Stuttgart Classica conçoit et réalise toute sorte de pièces pour la compétition, la restauration ou le backdating des 911 Classics. Au rayon des nouveautés, le réservoir de 90 l en aluminium destiné aux générations 964 et 993 est équipé de la goulotte de remplissage centrale et utilise les fixations de série. Le bouchon qui peut être gravé "Fuel", une option inspirée de la mode Singer. Fabriqué sur commande, il nécessite environ une semaine de délai de fabrication. Comptez 3 495 livres (environ 3 930 euros). www.stuttgart-classica.co.uk



Automobilia McQueen RM Sotheby's

La légende McQueen a encore frappé durant la vente aux enchères menée par RM Sotheby's au Petersen Museum le 8 décembre. Parmi les lots figuraient quelques accessoires ayant appartenu à l'acteur. Sa chaise pliante de réalisateur a été adjugée la modique somme de 6 600 dollars, tout comme un panneau à son nom peint par Von Dutch pour l'expo d'une voiture qu'il a utilisée un temps. 7 200 dollars pour le moulage de ses mains dans une dalle en ciment, 2 760 dollars pour sa boîte aux lettres à l'aérodrome de Santa Paula, et 1 560 dollars pour la clé de sa suite au Beverly Hill Hotel. www.rmsothebys.com



Rehausseur CarBone

CarBone propose le seul rehausseur pour enfant compatible avec la modeste largeur des strapontins des 911 Classics, de la 901 à la 993. Fabriqué à partir d'une coque du marché redimensionnée, il est garni d'un vinyle souple et résistant en accord avec les finitions originales de la Porsche. Disponible en définition standard en noir, gris, beige ou marron, et personnalisable moyennant supplément. De 265 à 309 euros selon finitions. www.car-bone.pl

Jean BUSER

Pièces détachées pour Porsche



MOTEUR



ECHAPPEMENT



FREINAGE



ALIMENTATION
- ESSENCE



EMBRAYAGE
- BOITE DE
VITESSE



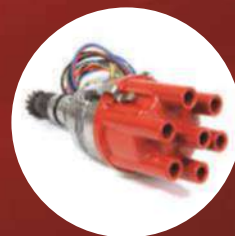
LIAISON AU SOL



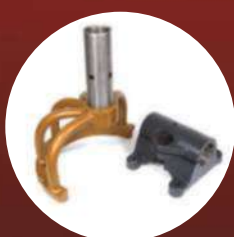
CARROSSERIE



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

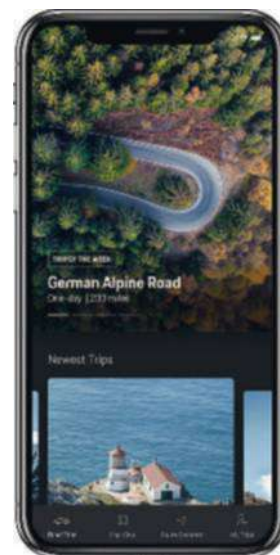


Autoworld Porsche 70 Years

Autoworld, le musée automobile de Bruxelles, consacre jusqu'au 27 janvier son expo aux 70 ans de Porsche. Élaborée avec le soutien de Porsche Import, du Porsche Museum et des collectionneurs, elle propose au visiteur une immersion au cœur de sept décennies de voitures de sport. Toutes les générations de 356, de la Gmünd à la C en passant par un cabrio Keibl ou un Roadster D'leteren, pas moins de huit Carrera RS pour n'en oublier aucune, des 911, 914, 924 ou 928 (le proto des 75 ans de Ferry), 944, Boxster ou Cayenne, il ne manque rien. Même les Speedster, du 356 au tout récent 991... Et puis évidemment un espace dédié aux 24 Heures du Mans, avec 917K, 935, etc.; un autre consacré aux Supercars, de la 904 GTs à la 918 en passant par les 959, 911 GT1 et Carrera GT. Vite, c'est incontournable! Tarifs, horaires et infos sur www.autoworld.be

Porsche Road trip

Pour les amateurs de belles routes, le Porsche Road Trips va devenir indispensable! L'application permet de planifier des "voyages extraordinaires" (selon le communiqué de presse) en proposant des itinéraires choisis pour une demi-journée, une journée entière, voire deux. Elle vous suggérera alors les hôtels et les restaurants sélectionnés, que vous pourrez directement réserver via une fonction intégrée, recommandera les haltes touristiques. Elle vous guidera bien entendu via sa fonction navigation, et peut sauvegarder vos préférences et vos itinéraires. Disponible gratuitement pour votre iPhone (dans un premier temps), elle est donc utilisable dans les Porsche, et sera intégrée au Porsche Infotainment de la 992 dès le printemps 2019. www.porsche.fr



Clubsport Holdall Paul Stephens

Le restaurateur et préparateur britannique Paul Stephens, auteur de la série limitée de 911 Le Mans Classic Clubsport, propose un bagage assorti, d'une capacité de 50 l idéale pour un week-end de balade ou une sortie circuit avec combinaison et changes. Il est dessiné en Angleterre et fabriqué à la main en Italie à partir de cuir noir et du tissu pied-de-poule à trame noire et verte qui garnit l'habitacle de ladite 911 LMC Clubsport. Muni d'une bandoulière et d'un porte-étiquette de voyage. Dimension 56x32x28 cm. 695 livres sur www.paul-stephens.com

Lecteur de carte 356 Karmann Konnection

Ça fait partie de ces petits accessoires qui, après 65 ans d'usage, ont souvent fini par disparaître des tableaux de bord des Porsche 356 pré-A sur lesquels ils étaient montés, ou simplement ne plus fonctionner. C'est pourquoi Karmann Konnection refabrique, avec un soin maniaque porté à l'exactitude des détails, ces liseuses qui équipaient les cabriolets des millésimes 1952 à 1955 (à partir du châssis #10271). Livré prêt à poser, avec son bouton de bakélite. 350 euros sur www.karmannkonnection.com



Amortisseurs 356 KW Klassik

Le fabricant allemand vient de dévoiler un kit d'amortisseurs routiers réglables pour les 356 de toutes les générations, de la pré-A à la C. Paramétrables en compression et en détente sur seize niveaux, ils sont étudiés pour travailler avec les barres de torsion (qui, ne nécessiteront pas de réglage particulier). L'intérêt premier de cet équipement est de fournir le meilleur comportement avec les carcasses et la gomme des pneus modernes. www.kwautomotive.de



Atelier de restauration

MOTEUR / TRANSMISSION / CARROSSERIE
CHÂSSIS / ÉLECTRICITÉ / SELLERIE



Retrouvez-nous

SALON RÉTROMOBILE 2019

Hall 1



50 rue Robert Schuman
86170 Neuville-de-Poitou - France
tél. 07 77 79 77 84 • contact@ateliergobin.com
www.ateliergobin.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

- * 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



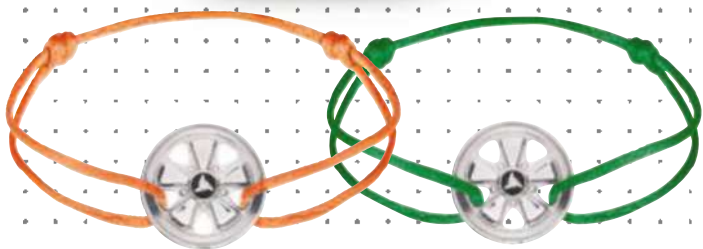
Allianz 

■ Espresso Veloce Flat Six Superveloce

Un six à plat qui... fait le café! C'est la nouvelle création de Superveloce, qui signait déjà des machines à expresso inspirées de moteurs de F1 ou de turbines d'avion. Le fabricant sud-africain a fait sa réputation sur la qualité haut de gamme de ses machines, la technicité des matériaux, l'excellence de la conception et leur assemblage à la main. Le bloc est réalisé en inox et alliage Anticorodal, les culasses en carbone et les couvre-soupapes en alu anodisé dans une des cinq couleurs au catalogue, comme les venturi d'admission.

La machine, produite en série limitée à 993 exemplaires, pèse la bagatelle de 23 kg, mesure 48x45x38,5 cm* et consomme du café en poudre et des capsules Espresso standard.

www.supaveloce.co
*longueur x largeur x hauteur

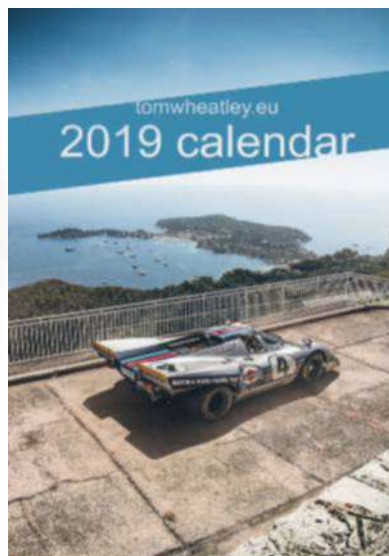


■ Bracelet 911 The Mechanists

The Mechanists fait de l'icône Fuchs un bijou à exhiber au poignet une fois qu'elle est réduite à un diamètre de 25 mm et ne pèse plus que 6 g. Fabriquée en argent, à la main et en série limitée (911 exemplaires) dans l'atelier britannique, elle peut être coordonnée au cordon selon sept couleurs aux noms évocateurs: Irish Green, Signal Orange, Guards Red, etc... www.themechanists.com

■ Badge de capot Brossglockner

Une fois que vous aurez gravi le mythique col autrichien du Grossglockner, n'oubliez pas d'apposer votre trophée sur la grille de capot de votre Porsche! Et même si vous n'y avez jamais posé une roue, le badge émaillé de 6 cm de diamètre est disponible pour moins de 14 euros sur www.grossglockner.at



■ Calendrier 2019

Tom Wheatley

Tom Wheatley, contributeur régulier de Speedster, publie un calendrier 2019 totalement consacré à l'univers des Porsche air-cooled, reprenant quelques unes des plus belles images shootées pour votre magazine, et d'autres inédites. Imprimé au format A3 sur un papier de 170 g en édition limitée à 60 exemplaires, il est disponible contre 25 euros (+ port) sur www.tomwheatley.bigcartel.com

■ T-shirt Le Mans LTD Hero Seven

La collection spéciale célébrant les 10 ans de création de Hero Seven se décline en Racing Green sur sept T-shirts exclusifs. "Le Mans" arbore la célèbre photo de McQueen en combinaison Gulf dans le film éponyme, sur un T-shirt 100 % coton à col rond, limité à 500 exemplaires. Parmi les subtilités: traitement carbone, logo doré, étiquette de numérotation en Lurex et Label Hero Seven brodé sur la manche. Du S au XL. www.heroseven.com



■ Bonnet & écharpe Driver's Selection

Il n'est pas trop tard pour vous munir de quoi passer l'hiver les oreilles au chaud: chez Porsche, vous trouverez cet ensemble composé d'une écharpe et d'un bonnet coordonnés gris chiné, tricotés dans un assemblage de laine mérinos (50 %) et d'acrylique (50 %) et ornés d'une étiquette Porsche réfléchissante. Environ 100 euros sur shop.porsche.com

7 Cayman GTS Playmobil

Après les 991 Carrera S, Targa 4S et GT3 Cup, la collaboration entre Porsche et Playmobil continue avec le Macan GTS, dans un set sur le thème équestre comprenant deux figurines, un cheval, un poney et de nombreux accessoires. Le toit de la Porsche et du van sont amovibles pour accéder aux habitacles, les lumières avant, arrière et intérieures sont fonctionnelles, l'attelage est rétractable. 67,99 euros. Dispo en janvier 2019 en France. www.playmobil.fr



8 Trackstar XLT Adidas Motorsport

Partenaire régulier de collaborations avec Porsche Design, Adidas propose aussi une gamme dédiée aux pilotes à travers sa division Adidas Motorsport. La chaussure de conduite Trackstar XLT, dérivée de la botte de pilote Daytona est la star de la collection Lifestyle. Le talon roulé de la semelle en caoutchouc ignifugée garantit une position de conduite parfaite, sa tige en cuir synthétique doublée de mesh respirant assure légèreté et confort. Du 39 au 48. Environ 105 euros. www.adidasmotorsport.com

MECATECHNIC.COM

PIÈCES ET ACCESSOIRES POUR VOTRE PORSCHE

Bonnes Fêtes !



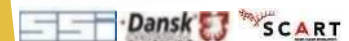
ÉCLAIRAGE



Dansk
BODY PARTS
CARROSSERIE



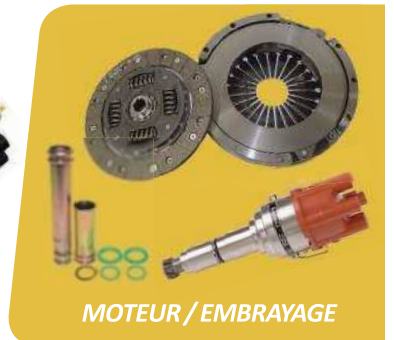
JANTES



ÉCHAPPEMENTS



FREINAGE



MOTEUR / EMBRAYAGE



ENTRETIEN

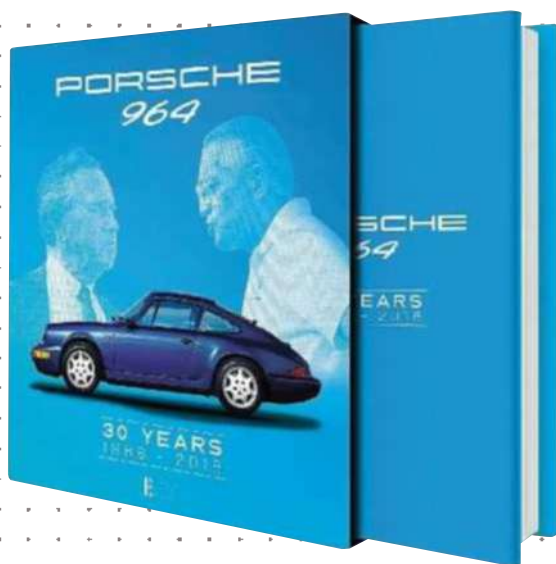


CHÂSSIS

MECATECHNIC TÊL : 03 20 26 26 33 / WAMBRECHIES (59)

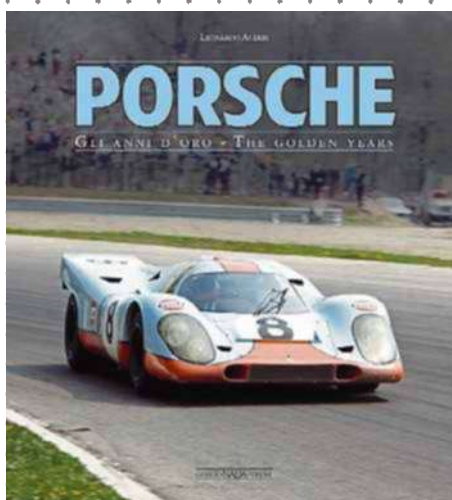
Porsche 964 30 Years

La 964 fête son trentième anniversaire en 2018. En décembre, juste à temps, Andreas Gabriel dévoilait son livre consacré à cette génération charnière, qui a fait basculer la 911 dans l'ère contemporaine. Des études aérodynamiques qui ont mené à cette esthétique révolutionnaire, à l'héritage technologique de la 959 qui en faisait une auto d'avant-garde en 1988, en passant par le projet "965" qui a bien failli faire basculer la 911 dans le V8, les interviews d'hommes qui ont participé à sa genèse, la petite politique interne, l'auteur fait le tour du sujet en détaillant aussi chaque modèle, même le plus anecdotique Speedster Turbo Look livré à 14 unités... Édition limitée à 964 exemplaires. En anglais et allemand. Format 27x32 cm. Couverture rigide, jaquette et étui. 370 pages. Berlin Motor Books. 99,80 euros. ISBN: 9783981459241. www.berlinmotorbooks.com



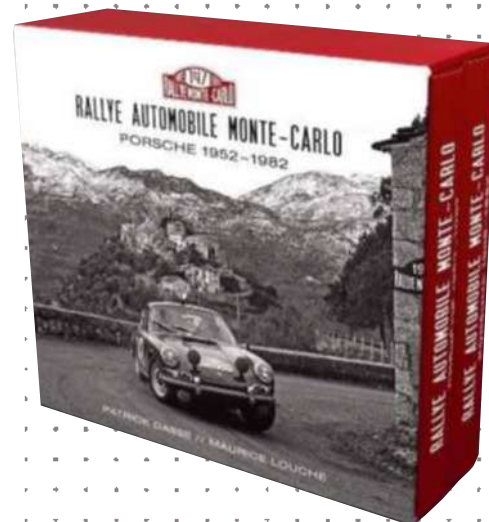
Porsche The Golden Years

Leonardo Acerbi consacre les 320 pages de son livre aux années dorées de Porsche, qu'il fait démarrer avec les premiers travaux de Ferdinand et qu'il estime closes en 1998, avec la fin définitive du refroidissement à air. Ce n'est pas nous qui lui donnerons tort... Cet ouvrage admirablement documenté est presque exclusivement axé sur la compétition, en s'articulant sur une multitude d'images d'archives dont beaucoup assez peu connues. Il s'attarde longuement sur les décennies charnières 60-70 qui ont consacré Porsche dans la légende sportive. En italien et anglais. Format 28x30 cm. Couverture rigide et jaquette. 360 pages. Giorgio Nada Editore. 75 euros. ISBN: 9788879117012. www.giorgionadaeditore.it



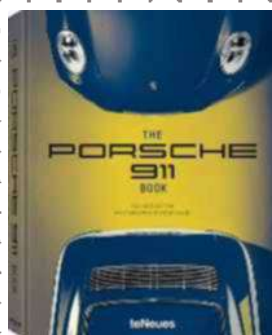
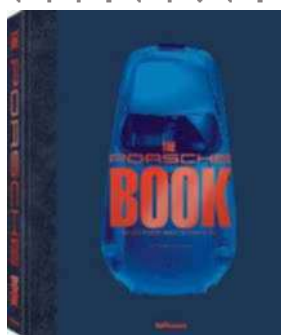
Rallye Monte-Carlo

C'est un ouvrage incroyable exclusivement consacré à l'histoire d'une seule marque, Porsche, sur un seul rallye, le Monte-Carlo, une histoire qui court sur trente ans de 1952 à 1982. Sur deux volumes, ce sont plus de 910 pages consacrées aux archives extraites de la photothèque de Maurice Louche, iconographe spécialiste s'il en est de la Porsche en compétition. Des clichés pour leur grande majorité inédits qui font de ce livre une source incomparable d'informations picturales sur des configurations de voitures par exemple (ah! les phares surélevés de la 356 de Swaters en 1952...). Si le texte n'est pas central, il apporte les informations essentielles. En français, anglais, allemand. Format 26x24 cm. Couverture rigide, jaquette et étui. 432+480 pages Dingwort Verlag (pour le Porsche Museum). 175 euros. ISBN: 9783871661082. www.dingwort-verlag.de



The Porsche Effect

Devant le succès de son exposition temporaire Porsche Effect célébrant les 70 ans de la marque, le Petersen Museum prolonge l'expo jusqu'au 21 avril 2019. En plus, il réédite le catalogue de l'exposition sous une livrée plus luxueuse, avec couverture rigide. La multitude de photos du Petersen studio ou des archives est agrémentée de textes signés de noms comme Randy Leffingwell, Jeff Zwart ou Patrick Long. En anglais. Format 28x28 cm. 120 pages. Petersen Museum. 99,99 dollars. ISBN: 642345838476. petersenstore.org



The Porsche Book The Porsche 911 Book

Avec leurs formats King Size, ces deux mastodontes sont dimensionnés pour les images de Frank Orel et René Staud, l'un couvrant les 70 ans de la marque, l'autre se focalisant sur la 911. Éditions augmentées de respectivement 64 et 16 pages, ils ne constituent pas de véritables nouveautés, mais des mises à jour de best-sellers de prestige. En chinois, allemand, anglais, français et russe. Format 29x37 cm. Couverture rigide, encre métallisée teNeues. 100 euros l'unité. The Porsche Book: 368 pages, 206 photos. ISBN: 97839617111673. The Porsche 911 Book: 336 pages, 235 photos. ISBN: 978-3-96171-151-2. www.teneues-books.com



Curves Mallorca

Le dixième numéro de Curves est arrivé. Pour mettre un peu de soleil dans votre hiver, c'est sur l'île de Majorque que Stephan Bogner est parti en Boxster 718 chasser les routes sinueuses et rapporter des images, toujours vertigineuses, de ces paysages émergés de la Méditerranée. En anglais et allemand. Format 21x28 cm, couverture souple. 278 pages, 252 photos et cartes. Delius Klasing. 15 euros. ISBN: 9783667114037. www.delius-klasing.de

LE SALON MONDIAL DE L'AUTOMOBILE CLASSIQUE



31^e SALON MONDIAL DE L'AUTOMOBILE CLASSIQUE ET DE COLLECTION, AUTOMOBILES DE PRESTIGE, SPORT-CLASSIQUES, MOTOS, PIÈCES DE RECHANGE, RESTAURATION ET LA RENCONTRE MONDIALE DES CLUBS

ESSEN, 10^{*} - 14 AVRIL 2019

MESSE
ESSEN

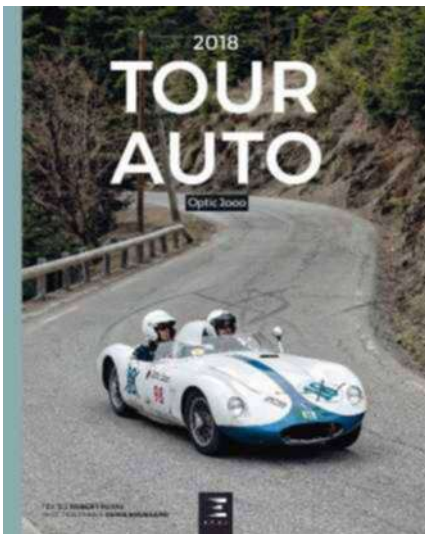
* Mercredi, 10 Avril 14h à 20h: Happy View Day / avant-première
Jeudi de 9h à 18h, Vendredi de 9h à 19h, Samedi + Dimanche 9h à 18h

SIHA
AUSSTELLUNGEN PROMOTION GMBH
VERANSTALTER / ORGANISER

INFO **INFORMATIONS POUR LES VISITEURS:** S.I.H.A. Ausstellungen Promotion GmbH, Postfach 3164, D-52118 Herzogenrath, Germany, Tel.: +49(0)2407-17300/-18064, Fax: +49(0)2407-17711, info@siha.de • **Hôtels et Info pratiques:** Tel: +49(0)201-8872333, touristikzentrale@essen.de, www.essen.de • **20 minutes en voiture depuis l'aéroport international de Düsseldorf • Vente anticipée de billets: www.technoclassica-tickets.de** www.siha.de

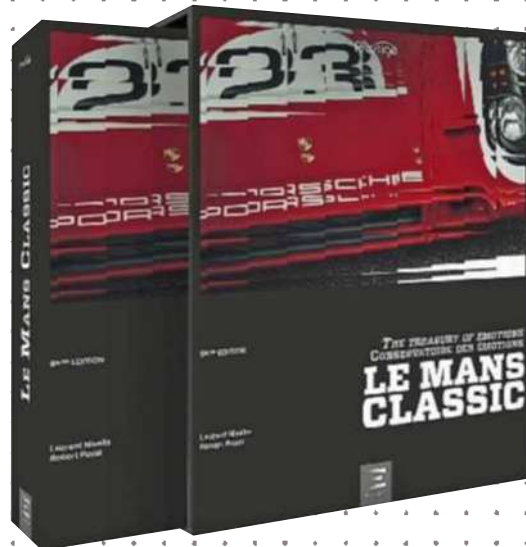
Tour Auto 2018

Paris-Nice en cinq jours, autant de circuits, des spéciales routières, de la liaison, une variété de paysages qu'ont traversé hommes et (vieilles) machines durant le Tour Auto 2018 que Robert Puyal et Denis Broussard ont suivi (de l'intérieur pour Robert, concurrent en 2CV), depuis les préparatifs même de certains équipages jusqu'au podium sur la Côte d'Azur. Pour revivre depuis son canapé l'émerveillement d'une épreuve mythique. En français et anglais. Format 24x30,5 cm. Couverture rigide. 288 pages et plus de 600 images. ETAI. 69 euros. ISBN : 9791028303020. www.editions-etai.fr



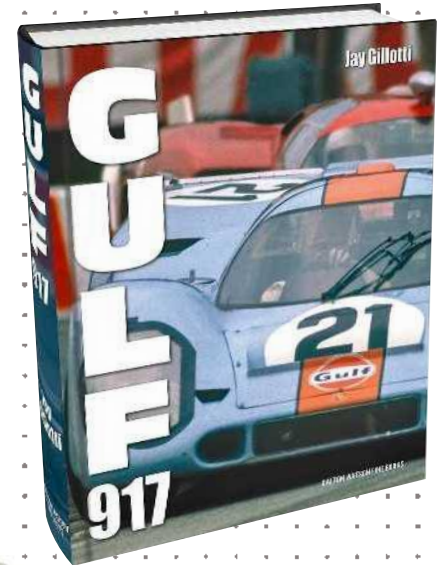
Le Mans Classic 2018

Nivalle, Puyal, l'œil de l'un aussi fin que la plume de l'autre, le duo infernal signe l'ouvrage de référence sur l'édition 2018 du Mans Classic, neuvième du nom. S'il compile les résultats plateau par plateau, il n'a ni prétention ni vocation à rendre compte des faits de course mais se concentre, abordés par thématique, sur la magie de l'événement, son univers, ses couleurs, sa musique et ses odeurs. En français et anglais. Format 24x29 cm. Couverture rigide et étui. 192 pages, plus de 600 photos. Contenu additionnel (photos, vidéos) en réalité augmentée. ETAI. 89 euros. ISBN : 9791028303150. www.editions-etai.fr



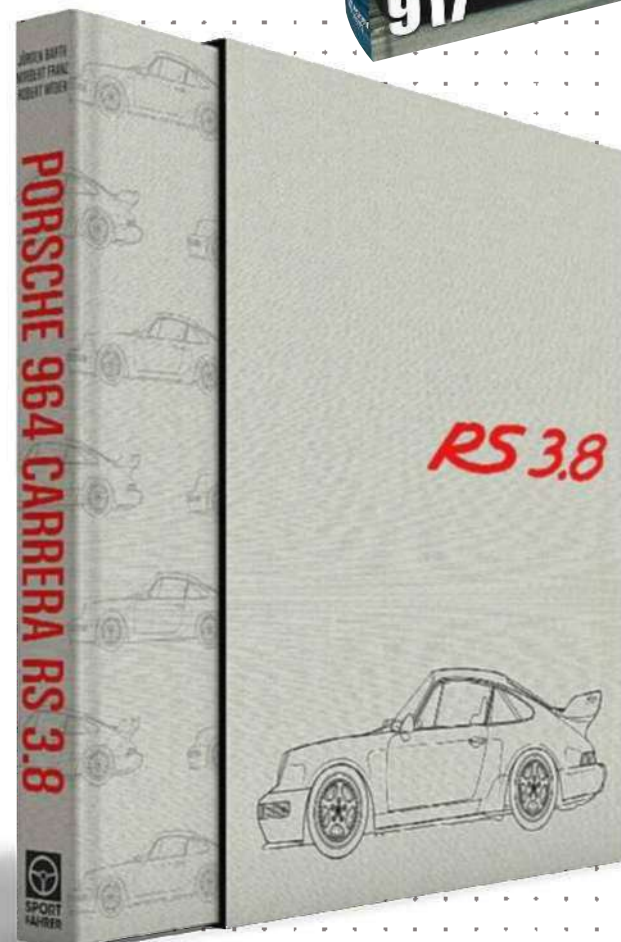
Gulf 917

C'est un pavé de 500 pages que consacre Jay Gillotti aux seules 917 qui ont couru sous les couleurs Gulf du John Wyer Racing, qui furent tout de même quatorze. D'abord, il accorde une place à la gestation du monstre, et au rôle qu'ont joué les ingénieurs de JWR dans certains développements majeurs, avant de s'attarder sur chacun des numéros de châssis qui a partagé l'histoire de l'écurie, sa carrière pendant et après l'ère Gulf, chaque course à laquelle il a participé ainsi que tous les hommes qui ont pris part à cette aventure, et pas seulement les pilotes. L'iconographie d'époque est impressionnante, complétée de notes internes de l'usine et de l'équipe américaine. En anglais. Format 23x28 cm. Couverture rigide, jaquette et étui. 460 images. Dalton Watson. 150 dollars. ISBN : 97881854432995. www.daltonwatson.com



RS 3.8

Il y a peu de 911 plus rares que la 964 RS 3.8, produite par le Département Compétition de Weissach en à peine plus d'une centaine d'exemplaires en 1993. Précisément cinquante-cinq RS homologuées pour la route et quarante-neuf déclinaisons RSR destinées à la compétition. Qu'elles soient rares n'a pas empêché Jürgen Barth, Norbert Franz et Robert Weber de leur consacrer un ouvrage entier, tellement la 964 RS 3.8 a laissé une empreinte profonde dans l'histoire sportive de Porsche. C'est elle qui a initié le retour de la 911 au plus haut niveau sur les circuits internationaux, desquels elle avait disparu une décennie entière depuis la fin de l'ère 934-935. Conçue pour répondre aux règlements du championnat allemand ADAC GT Cup ainsi qu'au BPR (qui deviendrait FIA GT), elle offrait aux écuries privées une vraie arme compétitive et fiable, qui s'est montrée capable de remporter sa classe aux 24 Heures du Mans et des victoires générales aux 24 Heures de Spa ou du Nürburgring. Les trois auteurs ont joint leurs connaissances (et leurs archives) pour concocter un ouvrage dont la première édition allemande est sortie il y a plus d'un an, mais dont cette édition anglaise avait été reportée pour y inclure des informations nouvelles. Il raconte le développement, retrace l'histoire sportive, dévoile les dossiers de presse d'époque, contient des documents d'usine comme les fiches d'homologation, et présente chaque exemplaire par numéro de châssis avec sa configuration, ses équipements et son histoire. Edition limitée à 964 exemplaires numérotés. Format 24x28 cm. Couverture rigide entoilée et étui. 384 pages. Sportfahrer Verlag. 264 euros. ISBN : 978-3-945390-04-7. www.sportfahrer-zentrale.de



CLASSIC
Autostore

MAGIC 911



classic-autostore.fr

PORSCHE 911 3,0L TARGA - 1979 - LILA, PIERRE DE LUNE

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.

**Tradition, Sécurité
& PRIX EN BAISSÉ !**

www.assurances-therond.fr

DEVIS & SOUSCRIPTION EN LIGNE

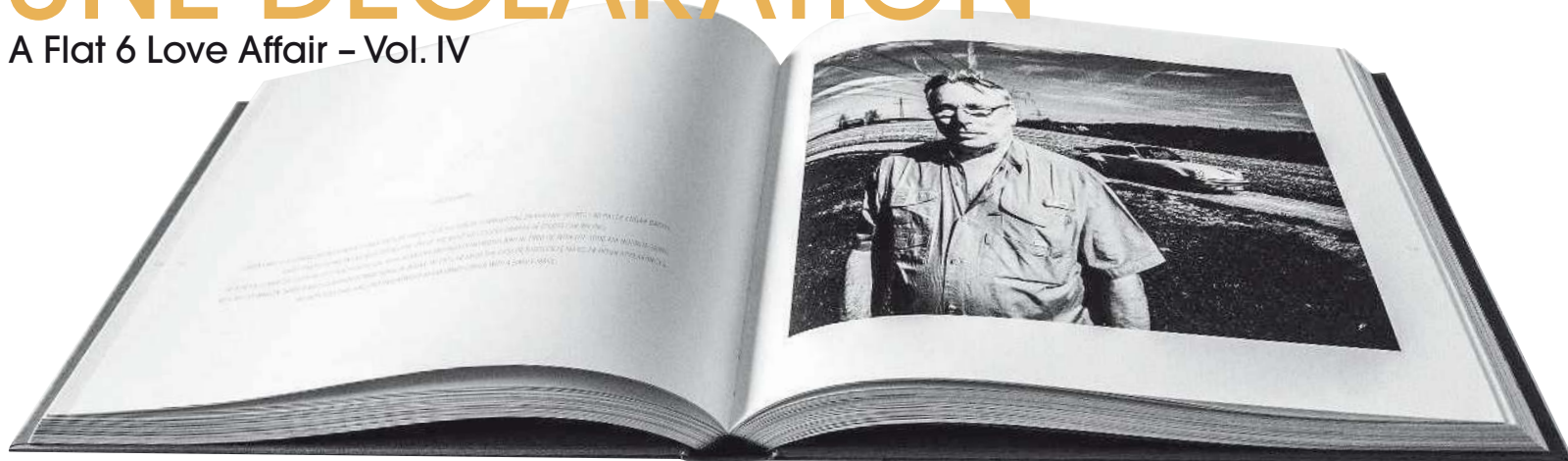


☎ 05 65 10 32 01

[F] 05 47 55 13 75 - BP 3 - 46130 Bretenoux

UNE DÉCLARATION

A Flat 6 Love Affair – Vol. IV



Les mots sont rares dans *A Flat 6 Love Affair*. Comme dans toutes les histoires d'amour au long cours finalement, un regard en dit plus que de longues déclarations. Les mots sont rares parce que c'est en images, à travers l'objectif de son Leica, que Bart Kuykens capture la nature des sentiments qui unissent les hommes à leur Porsche. Ou aux Porsche, ou même à Porsche. Des hommes et des femmes d'ailleurs, il n'y a aucune restriction de genre... Son expédition photographique l'a mené comme dans chaque volume de son œuvre à la rencontre de personnalités éclectiques, par leur âge, leur parcours, célèbres ou anonymes, et quelle que soit l'aura ou la génération de leur Porsche, que leur relation soit ou qu'ils en aient fait une affaire professionnelle... Les flat 6 ne sont d'ailleurs pas les seuls à avoir droit de cité dans cet ouvrage puisqu'on y retrouve, parmi les Français, Julien Borne et la passion qu'il voue à sa 912, traité avec les mêmes égards, photographié avec le même grain, la même intensité qu'un André Lotterer, un Jürgen Bart ou un Walter Röhl. S'il fallait encore insister, *A Flat 6 Love Affair* n'est surtout pas une encyclopédie de la Porsche, c'est réellement l'œuvre photographique qui rend témoignage de la passion, de l'amour qui peut naître entre l'humain et la machine. La méthode argentique, à l'ancienne, qu'utilise Bart Kuykens rend avec authenticité et force les traits de personnalités attachantes avec lesquelles on a tous au moins un point commun. Il est gravé sur sa tranche du S de Porsche pour qu'il trouve naturellement sa place dans votre bibliothèque lorsque l'heptalogie sera complète... Édition limitée à 911 exemplaires, numérotés et signés. En anglais. Exclusivement en noir et blanc. Préface de Paloma Picasso, Jeff Zwart et Hans-Peter Porsche. Format 29,5x24,5 cm. Couverture rigide entoilée. 336 pages. 150 euros exclusivement sur www.bartkuykens.com



- 1 Jürgen Barth
- 2 Walter Röhl
- 3 Julien Borne
- 4 André Lotterer



Christophe Terriou

Préparation - Compétition - Rallye/Circuit VHC-VHRS
Réfection - Moteur - Boîte - Entretien - Réparation - Pièces d'origine, neuf et occasion



www.terriou.com

Tél : 01 69 48 18 05 - c.terriou@wanadoo.fr

Porsche 356

TANNER



**38 années d'expérience de la
restauration Porsche 356**

Nous vous proposons:

- de l'entretien courant, du diagnostic et du conseil
 - des restaurations partielles ou complètes
 - des révisions moteur et boîte à vitesses
- plus de 2000 pièces détachées en stock disponibles
 - un catalogue gratuit (80 pages)

Porsche 356, C. Tanner, Oberdorf 5A • 8580 Biessenhofen / Amriswil / Suisse
Tel. ++41 71 411 37 44 (08.00-12.00/14.00-18.00) • Fax ++41 71 411 38 44
E-Mail: tanner@dataforce.ch • www.dataforce.ch/tanner

356

Classic parts France



**pièces - réparation - restauration
achat - vente**

www.classic-parts.fr

0049 681 68 57 666

Rebellion RE1 2.0

Toujours carrée, massive et masculine, l'icône Rebellion conserve son âme, mais se veut plus raffinée, avec des finitions aux codes plus contemporains. Boîtier 46x56,7 mm en titane DLC ou carbone, verre saphir antireflet, étanche à 50 m. Cadran nid-d'abeilles. Compteurs 12h, 30 mn et petite seconde. Guichet dateur. Mouvement chronographe automatique suisse. 48h de réserve. Bracelet caoutchouc à boucle double déployante. www.rebellion-timepieces.com



Omologato Le Mans Racing Black Edition

Black Edition en référence aux huit heures de course en nocturne, la Le Mans Racing est un hommage à l'épreuve mancelle, en série limitée à 200 pièces. Boîtier inox 42,5 mm PVD noir, étanche à 100 m. Cadran noir mat à bande bleue et marquages blancs. Aiguille heure et minute orange. Compteurs heures, minutes, secondes. Mouvement Quartz chronographe japonais. Bracelet cuir italien noir. www.omologato.com



Porsche Design 1919 Chronofimer Flyback Brown & Leather

Sous une esthétique fonctionnelle chère à Porsche Design, la 1919 se pare de couleurs naturelles. Boîtier titane 42 mm sablé et poli, verre saphir antirayures et antireflet, étanche à 100 m. Cadran marron à marquages blancs. Compteurs 30 mn et 12 h. Aiguilles noires. Guichet dateur. Mouvement Porsche Design Calibre 01.200 Chronographe, 48h de réserve. Bracelet cuir de veau, boucle titane déployante. www.porsche-design.com



Autodromo Group B Series II "Night Stage"

Bradley Price a subtilement redessiné son best-seller, qui fait référence à la grande famille Gr. B des 80's (à laquelle était censée se joindre la 959), pour intégrer un bracelet inox... Boîtier titane et inox 50x39,5 mm, verre saphir, étanche à 50 m. Cadran noir inspiré du compteur de Lancia 037. Index et aiguilles luminescents. Mouvement automatique Miyota 9015. Bracelet inox à boucle déployante. www.autodromo.com



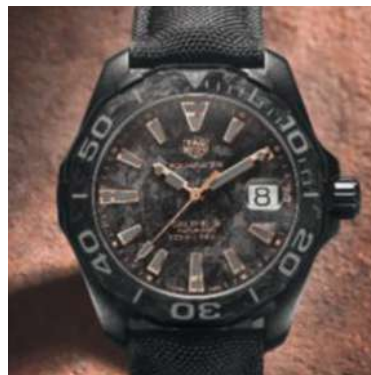
Ferro & Company 356

La 356, limitée à 100 exemplaires numérotés (+100 autres en Single Hand à une seule aiguille), s'inspire du compte-tours de la Porsche du même nom, qui fête ses 70 ans. Boîtier inox poli 43 mm, verre saphir antirayures et antireflet, étanche à 50 m. Cadran noir double couche, chiffres découpés traités SuperLuminova et décor vert ou rouge. Compteur petite seconde à 6h. Mouvement suisse ETA Calibre 6498 décoré. Bracelet cuir de veau perforé à surpiqûres et boucle inox. www.ferrowatches.com



Montblanc TimeWalker Goodwood

Pour les 25 ans du Goodwood Festival of Speed, Montblanc, partenaire chronométré, dévoilait ce chronographe limité à 1 500 exemplaires. Boîtier inox satin 43 mm et lunette céramique noire, verre saphir bombé antirayures et antireflet, étanche à 100 m. Cadran Cappuccino, index et aiguilles plaqués rhodium et SuperLuminova. Mouvement Montblanc Manufacture Calibre MB 25.10. Compteurs 30 mn, 12h et petite seconde. 46h de réserve. Bracelet cuir de veau perforé et vieilli, boucle déployante inox. www.montblanc.com



TAG Heuer Aquaracer Carbone

Déclinée en trois versions, l'Aquaracer Carbone se veut moderne, résistante et légère. Elle ne sera disponible qu'en boutiques TAG Heuer et sur le site d'e-commerce de la marque. Boîtier titane 41 mm traité PVD noir et lunette carbone, verre saphir antireflet, étanche à 300 m. Cadran imprimé carbone avec marquages bleu, jaune ou or rose, aiguille seconde assortie. Index et aiguilles traités SuperLuminova. Mouvement Calibre 5 automatique. Bracelet nylon à surpiqûres, boucle déployante titane traité PVD noir. www.tagheuer.com



Porsche Design 1919 Datetimer 70Y Sports Car

Limitée à 1948 exemplaires pour célébrer les 70 ans de voitures de sport de Porsche, cette 1919 réinterprète avec modernité l'héritage des tableaux de bord de la 356. Boîtier titane 42 mm traité carbure de titane noir, fond gravé "70 Years", verre saphir antirayures et antireflet, étanche à 100 m. Cadran noir à marquages gris. Mouvement Calibre Sellita S200-1. 38h de réserve. Bracelet cuir de veau à surpiqûres, boucle déployante. www.porsche-design.com

Finition polie et noire

Finition noire



DISTRIBUTEUR
POUR LA FRANCE

 17,18 et 19"

Jantes Fuchs

CREATION WEB/BERG

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

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



JOMAPARTS.COM
porsche classic parts

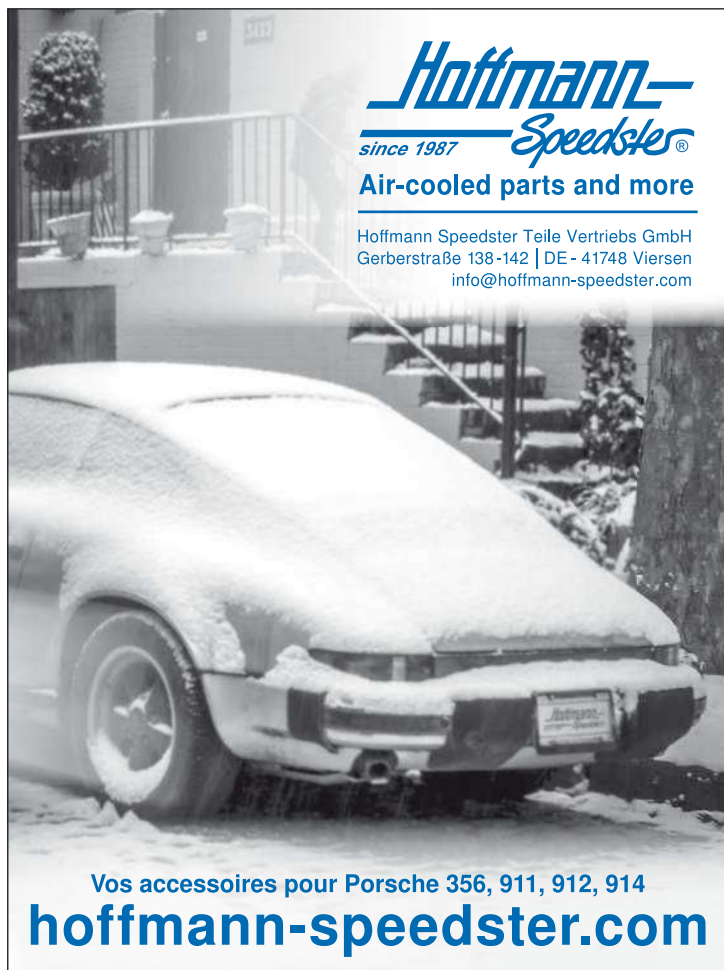
Gefusilleerdenlaan 29 - 9600 Ronse, Belgium
T +32 55 21 30 13 - F +32 55 20 70 69
info@jomaparts.be - www.jomaparts.be

-  Nederlands
-  Français
-  English
-  Deutsch
-  Italiano
-  Português

Hoffmann-
Speedster
since 1987

Air-cooled parts and more

Hoffmann Speedster Teile Vertriebs GmbH
Gerberstraße 138-142 | DE - 41748 Viersen
info@hoffmann-speedster.com



Vos accessoires pour Porsche 356, 911, 912, 914

hoffmann-speedster.com

PATINE OU PAS PATINE ?

Dès qu'il est question de soigner une auto aussi prestigieuse qu'une 911 Carrera 2.7RS, toutes les écoles s'affrontent, chacune avec des arguments recevables. Restauration intégrale État Concours, ou un strict maintien dans son état d'origine, avec sa patine et son authenticité ? C'est la question qui s'est imposée à l'atelier Gobin dans le chantier de restauration, que nous allons suivre au fil de quelques numéros.

Conserver une belle patine, même si elle cache parfois sa rouille et les incontournables taches d'huile, ou remettre à neuf, État Concours, au risque de perdre l'âme de sa voiture ? La question a forcément taraudé chaque propriétaire de Carrera 2.7RS dès qu'il l'a vue vieillir. Évidemment, elle ne se pose pas de la même manière selon les exigences de son possesseur et selon l'état de l'auto, qui dépend généralement de la vie qu'elle a menée. La plupart des RS ont connu les affres de la compétition, même si ce n'est que dans quelques courses de côte locales. Certaines ont évolué sous des climats très peu favorables à leur conservation. Une multitude de Touring sont devenues pseudo-light. Et de toute façon, elles ont quarante-cinq ans d'usage, disons même d'usure, de petits accrocs, de rayures, de déchirures, de fuites, de salissures... Chaque RS est unique, avec un parcours qui n'appartient qu'à elle.

Celle-ci est originaire d'Allemagne, c'est une Touring, Light Yellow. Si, si ! Du moins c'est comme ça qu'elle a quitté les chaînes de Stuttgart en avril 1973. En 1977, elle s'envole pour le Japon, où deux amis cherchaient chacun une 2.7RS blanche. L'un sera comblé, l'autre n'aura qu'une jaune... qu'il fera immédiatement repeindre en Blanc Grand Prix, avec les mêmes bandes rouges que celle du copain. Un baquet à la place du Recaro Sport, l'antenne et des baguettes en moins, et c'est parti pour 40 ans ! Lorsqu'elle arrive en France en 2015, elle est le témoignage vivant que le Japonais ne plaisante pas avec l'entretien de sa voiture. Elle est admirablement saine, l'intérieur pourrait être neuf qu'il ne serait pas plus beau, le moteur tourne comme un coucou suisse, tout indique un état exceptionnel. Oui, mais elle est blanche, alors que son Kardex la donne jaune. C'est quasiment la seule raison qui va lancer son nouveau propriétaire dans la torture cérébrale. Restaurer, pas restaurer ?

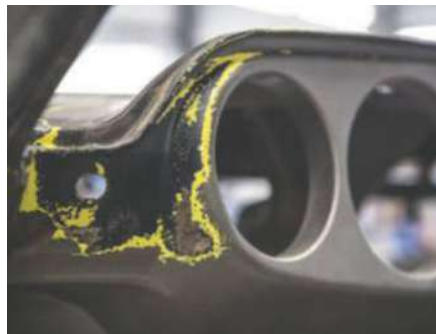
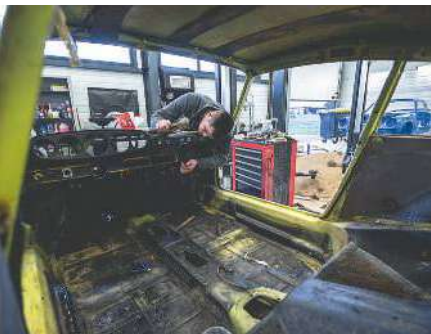
La réflexion va prendre un an. Expatrié à Hong Kong, il avait confié la voiture à l'Atelier Gobin à son arrivée dans l'Hexagone pour les petits travaux de mise en route. L'huile, les courroies, des réglages... Damien, le patron, a pu voir la voiture suffisamment longtemps pour se faire une idée de l'objet. Et amener son grain de sel à la réflexion. S'il faut repeindre, c'est peut-être le moment du "bilan médical des 45 ans". Il serait absurde de ne pas mettre la caisse à nu pour savoir sur quoi on peint, et ridicule de devoir redémonter trois ans plus tard à l'apparition des premières cloques. En revanche, l'intérieur exceptionnel pourra reprendre sa place, et le moteur peut rester d'origine jusqu'à ce qu'il nécessite des soins définitifs. Lorsqu'on parle de 2.7RS, l'aspect pécuniaire entre nécessairement en compte. L'écart de valeur entre un exemplaire

"brut" et une auto restaurée est tel qu'il justifie peut-être l'effort d'aller jusqu'au bout. Moteur compris... Dans la démarche, Damien et son client ont envisagé la mesure de bon sens, et la suite va leur donner raison : caisse mise à nu, trains roulants remis à neuf, moteur ouvert, mais la sellerie ne sera jamais plus belle que celle d'origine ! ET le maître-mot sera de conserver le maximum de pièces d'origine.

La coque sablée ressort telle que vous l'avez probablement admirée sur le stand de l'Atelier à Rétromobile 2018. Le premier sablage à la coque de noix débarrasse la tôle de sa peinture, ses godrons et d'éventuels traitements de surface, mais pas de la rouille, qu'il faut supprimer au sable. Ici... rien sinon un point sur l'aile arrière et un autre sur

un support de triangle avant. C'est tout ! Au point que certains confrères sont venus faire des photos témoin de l'assemblage originel d'une RS tellement elle était restée authentique. Absolument saine, mais c'était le moment de s'en occuper, le Blackson commençait à se désolidariser de la tôle, les ennuis n'auraient pas tardé. Avec la réfection des bas de portes, l'intégralité des reprises de carrosserie n'a pas dépassé la trentaine d'heures. À peine une petite semaine. Dérisoire pour un chantier de restauration. Dans le souci de conserver un maximum des pièces authentiques, tous les éléments du châssis ont été décapés, retraités et remis en place, à l'exception évidemment des roulements et autres pièces d'usure. Il va être temps de s'occuper de la mécanique...





Enfin le LED pour votre ANCIENNE

VS

A partir de
69€
la paire

+ 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 13 69 Répondeur
www.lasercar.fr



+ 200 références en stock





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



Suivez-nous sur 

ÉLECTRON LIBRE

Que l'automobile vive une ère de mutation, ça ne fait plus de doute pour personne. Derrière des motivations écologiques qui font débat, l'avenir semble prendre une tournure électrique même pour des voitures à vocation sportive. Le plus étonnant dans l'histoire, c'est que même les Classics, encore autorisées à brûler du pétrole, sont converties à l'énergie atomique par quelques ateliers d'avant-garde. Le Californien EV West est de ceux-là, il a transformé une 911 de 1977 en bombe nucléaire, son confrère Streetfighter LA a fait le reste.

« La e-RWB est un jalon décisif dans les transferts générationnels en termes de conception et de performances. »

Lee & Dylan Coleman, Streetfighter LA



Eh bien il va falloir réviser vos dogmes, les standards sont en train de changer, même ces codes-là sont en pleine révolution. Au dernier SEMA Show de Las Vegas, qui réunit la majorité des équipementiers automobile des États-Unis et d'ailleurs, l'atelier californien Streetfighter LA exposait l'une des plus récentes de ces 911 bodybuildées par Akira Nakai. Elle est la plus puissante et la plus rapide de toutes les RWB, elle accélère plus fort que la plus en forme des 911 Turbo S de 2018 (580 ch), sans plus de bruit qu'une Tesla...

Lee et Dylan Coleman, à la tête de Streetfighter LA, se sont entourés d'une belle brochette de partenaires dont EV West, spécialiste de la conversion électrique des Volkswagen et Porsche air-cooled. Pour accéder à ce niveau de performances redoutable, flat 6 et boîte de vitesses ont laissé place à un moteur électrique de Tesla Model S Performance et son différentiel Quaife installés dans un cadre spécifiquement développé pour les arbres de transmission de 930 et les points d'ancrage de la 911. Aucune modification de carrosserie nécessaire, du simple plug & play, un retour à l'origine simplissime, l'intégrité de la 911 ainsi convertie reste intacte, comme sa valeur ! Elle gagne seu-

lement en coût d'usage et... en puissance : 563 ewhp (Electric Wheel hp), équivalent à un moteur thermique de plus de 700 ch ! Le dossier de presse ne s'attarde pas sur l'autonomie de l'engin, mais précise que la batterie est une LG Chem 32 kWh à refroidissement liquide.

Les 553 mkg de couple instantanément disponibles maltraitent les pneus arrière Toyo R888R en 315/35R17 montés sur des jantes BBS RS en 12,5 pouces de large (245/40 sur des BBS en 10x17 devant), et qui cachent un système de freinage à récupération d'énergie. Elephant Racing, spécialiste incontournable de la suspension des Porsche, s'est attaché à ce que cet avion de chasse ne décolle surtout pas, et fait le choix de convertir les trains à des technologies plus modernes inspirées des GT3 modernes : exit les barres de torsion au profit de combinés ressort-amortisseur filetés, de tirants réglables, de coupelles à carrossage réglables, barres antiroulis redimensionnées, rotules Unibal, biellettes de Turbo et bien plus encore...

Et finalement, toute cette technologie d'avant-garde s'efface derrière l'apparence presque désuète d'un backdating dans les règles, à peine perturbée par l'as-

U ne 911 préparée par RWB est reconnaissable entre mille 911. Ses ailes rivetées, son look de batracien musculeux planté sur des roues démesurées, et la sonorité débridée d'un six à plat dont les décibels s'expriment souvent sans filtre...



pect hi-tech des optiques à LED signées 9eleven Headlights. La teinte Ivory extraite du nuancier Porsche de 1957 s'harmonise avec les chromes disséminés jusque sur les joncs de vitres ou les rétroviseurs Talbot-Berlin.

À l'intérieur, l'effet de surprise est à mettre sur le compte des baquets de 356 Speedster. Un choix étonnant compte tenu de leur piètre maintien du milieu du dos à la tête, au regard des performances de la machine. Toujours est-il que les finitions prolongent l'ambiance rétro promise à l'extérieur: cuir, Alcantara et moquette beige en harmonie avec le motif Burberry des assises et dossiers de sièges, l'habillage en composites des tôles intérieures qui se parent du Ivory de la carrosserie, le chrome de l'arceau RWB LA qui répond à celui de l'accastillage Rennline (bandeau de tableau de bord, pédalier, repose-pieds, cerclages de compteurs, poignées de portes), le volant Momo Heritage Indy qui fait face à une instrumentation dédiée à la motorisation électrique. Avec tout ça, on aura à peine remarqué qu'il n'y avait que deux pédales, et pas le moindre levier de vitesse! L'avenir a commencé à contaminer le passé...

1 Ne vous attendez pas à ce qu'un méchant Roaaaaarrrrr couvre le crissement des pneus. Avec la e-RWB, les 550 mkg du moteur électrique de Tesla Model S Performance brûlent la gomme sans faire le moindre bruit, les traîtres!...

2 Traité avec élégance et riche de tous les codes du vintage, l'habitacle de la e-RWB ferait presque oublier l'absence de levier de vitesse!

3 Outre l'avantage en termes de performances, le moteur électrique Tesla et ses batteries offrent celui d'un encombrement mineur. Imaginez un plancher posé sur les longerons, et votre 911 dispose désormais d'un nouvel espace de chargement.





MONSIEUR

...ou la trajectoire d'un ingénieur polyvalent qui a presque entièrement voué sa carrière chez Porsche au Service Client. Rencontre avec Rolf Sprenger.

Texte Kieron Fennelly
Photos archives Porsche et D.R.

Si je veux une caravane avec une piscine, Herr Sprenger la construira pour moi », avait déclaré Peter Schutz à un client potentiel, alors que Rolf Sprenger grognait intérieurement : encore un qu'il allait falloir ramener sur terre ! Bien qu'il soit l'homme à l'origine du réputé Sonderwunsch Programm qu'il a dirigé pendant de nombreuses années, il y a bien plus à inscrire au curriculum vitæ de Rolf Sprenger que le seul « Département des Demandes Spéciales ».

« Vous savez que j'étais apprenti chez Bosch », dit-il, « puis j'ai suivi un cursus d'Ingénierie en mécanique, et Bosch m'a envoyé chez Sims & Gray à Londres, un sous-traitant de Lucas dans l'injection pour moteurs diesel. » Avec l'avènement des premières normes d'émissions polluantes, l'injection d'essence représentait l'étape suivante chez les constructeurs premium. Avec son expérience, Sprenger se serait naturellement dirigé vers Mercedes Benz. Au lieu de ça, il a brièvement travaillé chez NSU sur l'injection de la Ro80 avant de rejoindre Porsche en juillet 1967. Il fut nommé assistant de Hans Klauser, ingénieur principal qui avait rejoint le Konstruktionsbüro en 1936. En moins de 18 mois et à seulement 28 ans, il fut promu responsable du Reparturwerkstatt, dont l'une des principales missions était la modification de voitures de clients. Le Reparturwerkstatt était installé à l'étage inférieur du bureau de Ferry



1 La 935 "Street" de Mansour Ojeh, réalisation du Sonderwunsch en 1983.
 2 Avec son patron Ernst Fuhrmann, fin 1976.
 3 Rolf Sprenger, en costume à gauche, avec son équipe du Reparatierwerkstatt, en 1972.

SONDERWUNSCH



Porsche. Sprenger se rappelle comment, après sa nomination, Ferry Porsche lui avait exprimé ses attentes: « Je veux que tous les clients Porsche viennent ici et que vous leur fournissiez un service exceptionnel. »

C'est exactement ce que Sprenger a accompli. Mais en 1969, il était simplement impressionné de se trouver face au fondateur de l'entreprise pour se voir confier une telle mission. « Ce fut un point de départ merveilleux. Je ressens encore ce frisson d'émotion quand j'y repense aujourd'hui, cinquante ans plus tard. À l'époque, Porsche était vraiment une entreprise familiale, et même l'établissement de l'AG¹ (lorsque les membres de la famille se sont retirés de postes de direction de la firme en 1972) n'a rien changé d'un point de vue pratique: les plus anciens connaissaient Ernst Fuhrmann depuis son premier passage chez Porsche, et Helmut Bott (promu Directeur Technique) était une figure familière. Mais les comptes rendus à Ferry et ses visites à l'atelier allaient me manquer. »

Ernst Fuhrmann, le premier Directeur Général de Porsche est un personnage controversé, mais Sprenger reste bienveillant à son égard: « Pour moi, il était très abordable. L'ingénieur des ingénieurs. Vous pouviez lui parler, il vous donnait la

responsabilité d'un projet. Il était aussi réaliste, il savait que la technologie des moteurs à air ne pourrait pas durer éternellement. Mais la 928 était trop avant-gardiste, et trop grosse. Nous, employés, avons compris que pour cette raison, la famille devait l'écarter. Mais il a fait beaucoup pour Porsche et ce V8 a été l'un des meilleurs moteurs. J'ai apprécié Fuhrmann, il a toujours soutenu ce que nous faisons au Werkstatt. Je suis certain qu'il était plus simple de travailler avec lui sur les questions d'ingénierie que dans le domaine commercial. »

Le Werkstatt intégrait aussi le Service Compétition Client. Sprenger poursuit: « À l'époque d'Edgar Barth, il était basé à Kornthal. En 1967, il a fusionné avec le Reparatierwerkstatt. Ainsi, en plus de l'adaptation des kits Racing pour les 911S (S/T), nous avons également assemblé des voitures de course pour nos clients. » Cela incluait les fameuses RSR, autant les versions 2.8 que 3.0. Elles étaient prélevées sur la chaîne de production des RS 2.7 et 3.0 à Zuffenhausen et traversaient la Schwieberdingenstrasse jusqu'à la Werk 1 pour leur conversion.

Tous les chantiers n'étaient pas nécessairement concentrés sur la compétition. En 1979 par exemple, Porsche proposait un kit performance destiné aux propriétaires de 911SC mécontents que leur nouvelle 911 développe 20 ch de moins que la précédente 3.0 Carrera (cf. Speedster #034).

L'objectif était d'atteindre les 210 ch du précédent 2.7 à injection mécanique. Mais personne ne faisait vraiment de publicité pour ce kit, qui impliquait un nouvel alésage et un nouveau rapport volumétrique, parce qu'il ne pouvait être monté que par l'équipe de Sprenger à la Werkstatt, et pas chez les concessionnaires. Il y avait aussi le fait de la concurrence de Max Moritz et surtout d'Alois Ruf avec des kits similaires. « L'exercice n'a pas été particulièrement concluant. », reconnaît Sprenger aujourd'hui. « C'était cher, ajoutant 20 % au prix d'une SC, je ne crois pas qu'on en ait fait plus d'une centaine. Et dès que Porsche a proposé 204 ch sur la SC, nous n'en avons plus assemblé un seul! »

Transformer la 930 Turbo en 934 pour le Groupe 4 a été une mission passionnante. Et plus encore la 935, dont la préparation a pris la dimension d'une véritable opération impliquant des spécialistes en aérodynamique comme Norbert Singer ou ingénieurs châssis comme Roland Kussmaul. « Nous côtoyions régulièrement les team managers ou les patrons d'écuries comme Georg Loos ou Vasek Polak, ainsi que les pilotes. Je me souviens de Toine Hezemans, Herbert Müller, Rolf Stomelen et John Fitzpatrick. Je m'entendais particulièrement bien avec lui. »

En 1981, après que Peter Falk soit nommé au poste de Directeur Sportif, le Service Compétition Client s'installe à Weissach. Cette rationalisation était logique: sous la direction du nouveau PDG

1 Sigle acronyme de AktienGesellschaft, équivalent allemand de SA (Société Anonyme)



1



2



3

1 L'iconique 959 modifiée par Exclusive, lors de l'expo rétrospective au Museum.

2 Une 911 Turbo cabriolet convertie en Flatnose par Exclusive en 1985.

3 Avec Mansour Ojjeah autour de la 935 "Street".

Peter Schutz, le rôle du Département Compétition a été étendu et la Werkstatt a été plus occupée que jamais avec les améliorations des voitures de clients, souvent plus orientées vers des équipements additionnels que des optimisations moteur ou suspension. À l'origine de cette mutation, la 911 Turbo lancée en 1975. Initialement conçue pour la course et soutenir la fin de carrière de la 911 jusqu'à ce que la 928 soit prête, la 930 de série était principalement destinée à remplir les critères d'homologation en Gr. 4. Mais la réaction face à cette 911 turbocompressée a dépassé les espérances: les 1000 unités prévues pour le premier millésime ont été écoulées en six mois. Le turbo avait offert à la 911 une clientèle nouvelle et nantie. Bien qu'elle soit richement équipée avec climatisation, cuir et stéréo de qualité, Sprenger a constaté que de plus en plus de ces nouveaux propriétaires de Turbo se tournaient vers Porsche pour personnaliser leur 911 déjà exclusive. Et il semblait n'y avoir presque aucune limite à l'argent que certains d'entre eux étaient prêts à dépenser. « J'ai commencé à voir se dessiner une trame, explique Sprenger. Je me suis rendu compte que si nous stockions certaines pièces, nous les obtiendrions à un meilleur prix, et nous offririons un service plus rapide. » Ernst Fuhrmann a toujours été très ouvert aux demandes des clients. Dans les années 70, c'était souvent des questions d'ingénierie. L'exemple le plus extrême fût sûrement la Turbo construite pour Herbert von Karajan sur la base d'une 3.0 RS (cf. Speedster #038). Mais sous la direction de Peter Schutz, tout le process est passé à la vitesse supérieure. Beaucoup

plus attentif au marché américain. Schutz a discerné les débouchés lucratifs qui coïncidaient avec sa vision de l'image de Porsche en Amérique du Nord. « Pour traiter directement avec les clients qui voulaient améliorer leur Porsche, nous avons créé un service spécial, le Sonderwunsch (littéralement "commandes spéciales"), assez ouvert sur les limites en termes de personnalisation. »

Les fonds étaient encore tenus chez Porsche, et ce n'est qu'en 1984 que les premiers vrais catalogues sont sortis des presses. Au-delà des peintures spéciales, les customisations de base consistaient en des tableaux de bord et des panneaux de portes en bois ou en cuir, des téléphones embarqués ou des appareils électroniques toujours plus volumineux. Des tiroirs pour ranger les cassettes (et plus tard les CD) seraient intégrés dans l'espace devant le levier de vitesse, comblant ainsi le vide caractéristique des cockpits de 911 jusqu'à la 996. Si la dernière génération de 928 a adopté des boucliers avant et arrière plus intégrés, cette évolution de style est dérivée d'une commande spéciale d'un client.

L'une des commandes spéciales sur les Turbo était le Dampfrad, une molette de commande de la pression de suralimentation située sur la console. Le bouton était aussi ressemblant que possible à un commutateur de siège éjectable. Il était devenu le symbole de toutes les excentricités autour de la

911 Turbo. Un jour, un émir du Moyen-Orient a commandé pour 25000 deutsche marks un pommeau de levier de vitesse en or massif comme joyau d'un habitacle qui était une sorte de parodie d'opulence. Sprenger se souvient qu'il avait refusé que le pommeau soit installé sur la voiture avant la livraison et exigé qu'il voyage par un autre itinéraire dans une valise diplomatique ou tout autre moyen hautement sécurisé, « sans quoi il aurait disparu de manière certaine en cours de route. »

Beaucoup de créations du Sonderwunsch ont été intégrées à la gamme Porsche de série. Les surpiques caractéristiques des modèles actuels prennent leurs origines au bureau des commandes spéciales dans les années 80. Les premiers hardtops étaient des commandes spéciales de clients désireux d'utiliser leur cabriolet en hiver. Rolf Sprenger explique que, avec ses collègues, il s'asseyait avec le client pour élaborer le cahier des charges, et il sourit en se rappelant combien d'équipements supplémentaires certains pouvaient lui commander. Il se rappelle aussi ses rencontres avec des gens importants parmi les artistes ou dans le monde des affaires. Sir Anthony Bamford, Président de JCB (les engins de chantier), possède plusieurs voitures, dont une Flatnose. 2000 de ces Flatnose ont été construites sur dix ans. Si pour le profane il passe pour un "tuning" désuet, le Flatnose dérivait directement de la 935, la plus performante des voitures de course des années 70, qui a fondé la réputation de la 930! La 935 a aussi influencé la requête de Karajan pour une Turbo "lightweight", modèle que Porsche ne s'est jamais



4



5



6

4 Tous les travaux du Sonderwunsch n'ont pas été réussis...

5 Vers 1988, une 928 au nez plat et phares escamotables.

6 En 1993, c'est Exclusive qui avait développé les conversions Flachbau des 911 Turbo S

résolu à produire en série. Mansour Ojje, ressortissant saoudien, a aussi demandé à Zuffenhausen de lui construire une 935 homologuée pour la route. Certes Ojje, propriétaire de TAG et partenaire de Porsche dans le programme du moteur de Formule 1 pour McLaren, n'était pas un client ordinaire... Sprenger a été chargé de mener à bien ce challenge technique complexe. « J'ai proposé à Schutz que nous partions d'une 930 pour y intégrer autant de la 935 que possible, ce qui nous permettrait d'obtenir l'homologation à titre isolé. C'était du moins la théorie, et ça a fonctionné dans la pratique. Nous avons obtenu une immatriculation et Ojje a pu rentrer à Paris à son volant. » Ironie de l'histoire, après tous ces efforts, Mansour Ojje n'utiliserait quasiment pas sa 935, si ce n'est pour faire la navette entre ses résidences de Paris et de Monaco.

« La majeure partie des commandes du Sonderwunsch provenait des États-Unis, poursuit Sprenger. Au début, PCNA ⁽²⁾ détestait l'intervention du Sonderwunsch, parce qu'elle retardait les livraisons, mais ils ont ensuite réalisé les profits qui pouvaient être engrangés. Lorsque le dollar valait trois deutsche marks, nous réalisons tous deux de grands bénéfices. »

À certains égards, le Sonderwunsch entrait en concurrence avec les préparateurs. Pas seulement Ruf, mais aussi des marques comme Gemballa,

TechArt ou le suisse Sportec. « Le problème était, dixit Sprenger, qu'ils augmentaient la puissance sans optimiser les freins, et qu'ils faisaient des choses potentiellement dangereuses sur le plan aérodynamique parce qu'aucun d'entre eux n'avait d'infrastructure de test en soufflerie. Nous pouvions le faire, chez Porsche. Si nous optimisons le turbo, nous améliorons les freins et l'aérodynamique en même temps. Lorsque, par exemple, le programme de mise au point de la 959 a abouti à plus de 500 ch, vous pouviez être certain de toutes les dynamiques en jeu avaient été revues en conséquence. Norbert Singer disait souvent de certains modèles de ces tuners sauvages qu'ils décolleraient s'ils pouvaient atteindre 250 km/h... Porsche a obligé Ruf à ôter le sigle Porsche, et Wiedeking a mené une longue bataille contre TechArt. Les préparateurs sont plus prudents maintenant, mais nous ne les aimons toujours pas! »

En 1989, Sonderwunsch est renommé Exclusive, étant admis qu'une appellation mieux comprise à l'échelle internationale favoriserait le marketing. De toute façon, l'entité devrait s'adapter au vent de changement qui commençait à souffler: les demandes spéciales deviendraient de plus en plus compliquées à accorder avec les calendriers des chaînes de production. « C'était déjà difficile avec la 964, mais avec la 993 (dont la production n'avait quasiment pas ralenti avant l'arrivée de la 996) nous avons eu du mal à trouver notre place dans la fabrication », explique Rolf Sprenger. Néanmoins, deux voitures majeures de cette époque, la 964

Turbo S Leichtbau de 1992 et la 993 Turbo S de 1995 ont toutes deux démarré sous la forme de projets Exclusive. La 964 est la première Porsche à porter le Speed Yellow, une teinte imaginée par Sprenger et le chef du design Harm Lagaij. Probablement la dernière commande spéciale marquante à avoir quitté Zuffenhausen a été la microsérie de quatorze 993 Turbo Cabriolet assemblées pour Fritz Haberl, le concessionnaire de Munich. Exclusive deviendra le spécialiste des peintures spéciales, des jantes et des finitions d'habitacles qu'il est aujourd'hui. « Et c'est toujours une activité très lucrative », confie son créateur.

Rolf Sprenger a pris sa retraite de chez Porsche en 2005. Depuis, il s'est imposé comme expert en Porsche anciennes. « Je fais des inspections pour des clients, je leur donne un avis sur les coûts de restauration et les spécialistes à solliciter. Pour certains, je gère l'ensemble de leur projet de restauration. De temps en temps, je dérive vers une Mercedes 300SL ou une vieille BMW, mais mon truc, ce sont vraiment les Porsche! », conclut-il.

Ami de Wolfgang Porsche depuis de nombreuses années, Rolf Sprenger a également la mission assez enviable de s'occuper de la collection privée de Wolffi, conservée dans la maison autrichienne de la famille, à Schottgüt. Et si cela ne suffisait pas à occuper un homme qui avoisine les 90 ans, il intervient également dans la validation des passeports techniques FIA pour les Porsche anciennes. En fait, il sait presque tout faire, mais ne se proposera toujours pas d'installer une piscine dans votre caravane!

(2) Porsche Cars North America



COMPROMISE IS NOT AN OPTION



Le slogan se lit à l'anglo-saxonne parce que la vision est internationale. Mais la Diva est née en France des élucubrations d'un ingénieur imprégné de 911 qui a baigné dans le design et la compétition, et c'est en France qu'elle a été façonnée. Depuis les premières ébauches du projet, Sébastien Crubilé nous a permis d'entrer dans les secrets de développement du prototype. La Targa, premier exemplaire de présérie, risque de réécrire les dogmes du backdating.

Texte Josué Chevrel Photos Rémi Dargegen Roughs Atelier Diva | D3

Ce jeudi de décembre est un jour pas comme les autres. Depuis deux ans, Sébastien Crubilé travaille avec Ronan, Jérémie et une équipe dédiée au développement d'un projet hors norme. Depuis deux ans que nous sommes dans la confiance, nous suivons pas à pas l'évolution, les choix techniques et les directions stylistiques, nous avons compris que nous étions en train de vivre la gestation de quelque chose d'extraordinaire. Un rêve de passionné(s) qui prend la tournure d'un véritable projet industriel. Une vue de l'esprit en passe de devenir réalité commerciale. Depuis deux ans, à chacune de nos visites, les talents qui animent les Ateliers Diva nous impressionnent autant qu'ils nous étonnent. Aujourd'hui, la Diva est prête à entrer en scène pour rencontrer son public. Elle pourrait remettre en question un certain nombre de certitudes...

Pour ceux qui savent...

Tout a commencé par une de ces conversations de déjeuner durant lesquelles on refait le monde. De la Porsche

en l'occurrence... Avec l'un de ses proches clients (pour lequel il entretient 935 ou 911 Safari) Sébastien échange sur les qualités de la 911 Classic absolue. Ça part dans des directions antinomiques et des dimensions délirantes mais qu'importe, ça ne coûte rien de rêver le temps d'un repas, à peine a-t-on payé l'addition que c'est déjà oublié. Sauf peut-être lorsque... le premier a les compétences techniques pour mener un projet aussi dingue, et que l'autre a les épaules pour en assumer les investissements. En remettant au propre dans un cahier des charges clair toutes idées qui ont pu fuser ce midi-là, le brief est presque limpide: le charme et l'élégance de la 911 originelle associés à des prestations, un comportement et des performances modernes. Énoncé comme ça, l'exercice n'a rien de révolutionnaire, il est même pratiqué avec un certain talent par quelques échoppes qui ont fait du backdating leur spécialité, consistant généralement à "vieillir" les traits d'une 964 sous des artefacts de Classic. Il y a dix ans, Singer relevait les standards de la discipline avec une approche esthétique, technologique et marketing élaborée, et un succès sans précédent. Sébastien a d'ailleurs été l'un des premiers à y être sen-



1 Impossible de reconnaître un habitacle de 964 tant il est imprégné des codes Classics. Les sièges reprennent l'armature de la 964, mais la version définitive sera basée sur des Recaro pour des raisons d'homologation, d'ergonomie et de fonctionnalités supplémentaires.

2 Plusieurs volants ont été dessinés avant de s'arrêter sur le bois d'un Momo Indy, très classique.

3 L'harmonie des couleurs et des matières dans chaque habitacle fait l'objet d'une recherche approfondie.

4-5 Après les premières étapes de design vient celle du prototypage. La 964 Targa a déjà reçu sa peau de carbone.

sible, guidant un autre de ses très bons clients sur la commande d'un des premiers exemplaires après avoir découvert le produit en avant-première dans le deuxième numéro de *Speedster*. Ça ne nous rajeunit pas... Depuis, tous les ateliers du monde brandissent leurs compétences à produire du Singer-alike (pour moins cher bien entendu) sans parvenir à égaler le modèle.

Ce n'est pas pour ériger le "faire différent" en doctrine, mais les rêves de Sébastien et de son comparse ne sont pas tout à fait du même acabit. Si la proposition de Singer y avait répondu, probablement le concept de la Diva n'aurait-il jamais traversé l'esprit de personne. *A contrario*, même si Singer n'avait jamais existé, la Diva serait née de la même réflexion. Le complice de Sébastien avait des requêtes incontournables : une voiture qu'il conduirait sans fatigue même dans les embouteillages ou dans les lacets vers sa station de ski préférée, qui lui donnerait instantanément le sourire et lui pro-

curerait un plaisir ultime. Une voiture classique que ses enfants ou sa femme pourraient conduire quelles que soient la météo ou les conditions de route. Une voiture que ne remarqueraient que "ceux qui savent". Discrète, élégante, rapide, raffinée... Ils n'envisagent rien d'autre que les lignes étroites des premières 911, pures et fluides comme pouvait l'être une 2.4S. La haute couture parisienne plutôt que combo survêt-baskets... Mais un costume chic pour habiller un athlète affûté. En termes de performances, il n'est même pas question de concéder le moindre avantage à une GT3 dernier cri. Seulement, compte tenu de leur poids respectif, ça nécessite bien 400 ch dans la "vieille" 911. Donc des pneus conséquents. Les cacher sous des ailes plates, n'y pensez même pas ! Si du haut de ses 210 ch, la 2.7RS s'était élargie aux hanches pour loger des pneus en 205, la Diva ne pourra pas y couper... Ajuster les mensurations, réduire les épauettes, cintrer la coupe, choisir les matières, ça devient un formidable défi de design et d'ingénierie.

Niveau constructeur

Le design, il a été mené en collaboration avec Hermidas Atabeyki, à la tête de D3, studio français déployé à l'international (il a une filiale en Californie) qui dessine et réalise nombre de concept cars pour le compte des plus grandes marques. L'ingénierie, ce sera l'affaire de Sébastien Crubilé. Intraitable sur la qualité, pertinent dans les développements, rigoureux

dans les process, il a fini par placer l'atelier créé par son père Jacques parmi l'élite mondiale des préparateurs de Porsche de compétition historique. Dans une vie antérieure qu'il occupait à la modélisation 3D, il a aussi côtoyé de près l'univers du design, et il a par nature le goût des belles choses. À eux deux, ils élaborent une stratégie osée : pour concilier (sans compromis) les voies larges et les ailes fines, c'est tout le flanc de la 964 qui est élargi, portières comprises. Il suffit d'un centimètre et demi.

Avec l'expérience de D3, le chantier suit les mêmes process que pour les show cars de constructeurs : esquisses et modélisation 3D, laquelle va guider l'usinage d'une maquette à l'échelle 1 pour valider ou modifier les volumes, contrôler les surfaces, les galbes, les détails. Mission accomplie, le subterfuge est indétectable, il restitue la ligne de lumière tendue d'un bout à l'autre du profil, sans rupture. S'ensuivent les moulages pour la fabrication du prototype de présérie. Ce sera une 964 Carrera 4 Targa. 964 pour le confort et les prestations dynamiques bien supérieures à celles d'une Classic pur jus, ne serait-ce que par ses trains roulants, sa direction assistée, son ABS, etc. Trente ans plus tard, elle est encore considérée comme la 911 de l'ère moderne qui distille des sensations à l'ancienne. Quitte à miser sur l'élégance plus que la sportivité, la Targa s'impose. Quant à la transmission intégrale, puisqu'elle est prévue au catalogue des Ateliers Diva, alors autant aborder le développement par la version la plus complexe.

Dans le même registre que ses nouvelles proportions, les finitions de la Diva se font discrètes. Pourtant aucun élément d'accastillage n'y échappe. Le feu arrière et le butoir de pare-chocs forment certaine-

2





3



4



5



6

6 La nouvelle version du bandeau de tableau de bord, recouvert d'une marqueterie de paille, incorpore désormais les aérateurs aux extrémités.

7 La Diva de présérie est une Targa à quatre roues motrices. Lorsqu'on a su mener le développement avec toutes les complexités de cette configuration, l'appliquer à un coupé à deux roues motrices est un jeu d'enfant.

7

D'autres ont tenté la comparaison avec Singer. Erreur ! Moins ostentatoire, mais plus élégante et raffinée, la Diva est impressionnante en termes de développement, de finitions, et de process d'industrialisation.



1 Pour des ajustages parfaits, le squelette des panneaux de portes est en carbone, ce qui autorise des formes très travaillées.

2 Sous leur look vintage, les compteurs embarquent toute l'électronique moderne...

3 Même le bouchon d'huile est une pièce unique gravée Diva.

4 Le Magic Diva Button offre le choix entre quatre modes de conduite, agissant sur l'échappement, la cartographie moteur et l'antipatinage. Gare au mode 4-Race!

5 Sur la Targa à quatre roues motrices, le levier agit sur une boîte six extrapolée de la 993.

6 Plusieurs profils de boutons ont été envisagés, plusieurs matières aussi...

ment l'une des pièces majeures. Une seule pièce, initialement pensée pour limiter les jeux d'accostage, mais qui devient une des signatures de la Diva. À l'autre extrémité, la grille de klaxon et son clignotant sont redessinés en finesse pour que ne le remarque que "celui qui sait"! Le phare est un chef-d'œuvre à lui seul. Pour ne pas reproduire le regard de poisson mort d'une Singer, l'équipe a imaginé un peu d'animation autour de la lentille, et gravé la partie supérieure du verre. Les baguettes de pare-chocs et de bas de caisse affinées contrastent avec celle désormais plus épaisse ceinturant les surfaces vitrées, sur laquelle s'appuie l'arc en inox brossé. Si l'on ne fait que lire la liste, on n'imagine pas à ce moment-là le processus industriel mis en œuvre. Sur le proto de présérie que nous essayons aujourd'hui, chacun de ces éléments est usiné à l'unité. Au moment où démarrera la production, les pièces définitives sortiront de leurs moules de fonderie, et seront préparées pour leur traitement de finition. Sur notre Targa, c'est du nickelage, pour un rendu plus chaud que le chrome et en harmonie avec le Slate Grey. Qui n'est pas

un Slate Grey, nous précise Sébastien : moins vert et plus chaud aussi.


Technologies de course

Dessous, c'est une peau en carbone qui donne ses nouvelles courbes à la Diva. Sur l'exemplaire de présérie, il s'agit d'un carbone de qualité concept car, facile à mettre en œuvre, mais assez peu résistant. Au moment où vous lisez ces lignes, les premières pièces en carbone pré-imprégné et étuvé sortent des moules définitifs. La même technologie qu'en Formule 1 ou en LMP1 pour produire des coques indestructibles et d'une précision chirurgicale. Sont concernés les ailes arrière d'un seul tenant avec les bas de caisse, les ailes avant, les panneaux de portières, les pare-chocs, les capots et l'aileron, escamotable comme sur la 964, mais redessiné comme le reste de la Diva, grille comprise. Au rayon des derniers détails à finaliser, le blason avant et le lettrage Porsche à l'arrière seront incorporés dans le carbone des capots pour être affleurants. Ce ne sont que des détails, mais ils contribuent à l'exclusivité du produit final, au même titre que les chanfreins qui soulignent les arêtes aux endroits cruciaux pour renforcer les formes générales en dessinant les lignes de lumières. Le bac de coffre avant est remplacé par son équivalent en carbone, redessiné pour n'être plus visible sous le pare-chocs, plus fin que celui d'une 964. Avec de nouveaux habillages, le coffre à bagages abandonne l'aspect désordonné des moquettes informes en

adoptant une signature stylistique unique, associant le carbone au cuir, le même que dans l'habitacle.

L'endroit central dans l'expérience Diva, cet habitacle! Une fois remis des émotions suscitées par l'élégance de la carrosserie, c'est au volant que se vivent les sensations les plus intenses. Les harmonies travaillées entre couleurs et matières, les rappels intelligents des codes esthétiques des Classics, cohabitant avec les signes évocateurs des technologies les plus modernes. Comme à l'extérieur, la patte du designer a laissé quelques empreintes. Partout... Les panneaux de portes semblent si naturels que le profane n'y verra que du feu. Ils associent le meilleur des deux mondes, en forçant le trait pour apporter de la modernité, par exemple sur l'épaisseur de la poignée ou les emplacements chanfreinés pour accueillir les haut-parleurs. L'accostage avec le tableau de bord ne reçoit aucune des critiques dont souffre une Porsche de cette génération. La bonne raison, c'est que les contre-portes sont produites en carbone. Le dessin des sièges réinterprète l'option Sport des 2.4S de 1972-1973, en se basant sur la structure des baquets de 964. C'est un des points encore en chantier. La version définitive utilisera une structure Recaro plus ergonomique, intégrant des fonctionnalités supplémentaires (chauffant et soufflant) dans une coque en carbone propre à la Diva. Chaque Diva sera l'objet d'une configuration à la carte, pour laquelle Tristan Auer jouera de son talent de déco-



A dark blue Porsche Targa is shown from a rear three-quarter perspective, driving on a paved road. The car's top is down, and the interior seats are visible. The rear features the classic Porsche design with a rear window, dual exhaust pipes, and a license plate that reads 'ATELIERS DIVA PARIS'. The background consists of a line of trees and a green field under a cloudy sky.

L'expérience acquise en compétition par Sébastien Crubilé en mise au point châssis transpire dans le comportement de la Diva. Douce mais précise, elle met en confiance jusque dans la puissance du freinage.

La Diva Targa avec laquelle nous avons passé la journée est un prototype de présérie, destiné à démontrer les qualités du produit, et évoluer en fonction des futurs développements. Bientôt de nouveaux sièges, de nouveaux capots...



« La technologie ne doit pas prendre le pas sur l'esthétique. C'est à elle de s'adapter », dit Sébastien Crubilé

bronze conservent une brillance métallique et résistent aux très hautes températures, ce qui autorise son usage même sur les collecteurs d'échappement. Des collecteurs associés à un silencieux Scart, développé par le Martin du même nom pour répondre à un cahier des charges très précis. D'abord, l'équipe Diva sait assez précisément quel timbre elle veut donner à la voix de sa star. Il n'y aura aucun compromis là-dessus. Mais rien ne doit dépasser sous les jupes de la dame, nettement plus courtes que celles de la 964, ce qui dirige Martin Scart vers une solution inspirée des 996 et consorts : deux "gamelles" plus petites, enchâssées dans les ailes arrière, reliées pour résonner à l'unisson et chacune munie de clapets pour jouer en sourdine sur les modes de conduite supposés rester discrets. Au choix du client, la mécanique pourra être associée à une transmission de Carrera 4 à six rapports extrapolée de la 993, ou une plus simple (mais plus amusante) Carrera 2 laissant le choix entre cinq ou six vitesses.

Il est temps de laisser chanter Madame! Tour de clé, et déjà elle donne de la voix dans un registre qui valide la cylindrée généreuse. Les aiguilles prennent leur place dans des compteurs qui n'ont de vintage que l'apparence puisqu'ils conservent l'électronique de la 964. Les premières manœuvres révèlent que la dame a de l'éducation: tout y est doux, la direction, l'embrayage, le maniement du levier de vitesse... Les premières centaines de mètres sont surprenantes: pas de grincements, pas de couinements, pas de claquements. C'est pourtant le lot commun des autos démontées, modifiées et remontées... Ça commence trop bien pour être vrai! Même la suspension se comporte poliment. Tout juste ferme, jamais cassante. Même pas vraiment raide. Sébastien m'expliquera qu'en l'état, la Targa est réglée au plus souple sur une échelle de 1 à 10. Il s'est rapproché de Bilstein pour mettre en commun leurs compétences respectives: l'ingénierie des Allemands et sa propre expérience de mise au point en compétition, pour déboucher sur un matériel paramétrable spécifi-

1 Subtilité qui lui est propre, la Diva Targa est ceinturée d'un jonc à la base des vitres plus épais que celui d'une Porsche originale. Dans le même registre, le coupé sera débarrassé de ses gouffières, comme l'était une 959...

2 Aucune pièce d'accastillage n'est issue du catalogue Porsche. Véritable signature de la Diva, le butoir et le feu arrière ne forment qu'une seule pièce qui a nécessité son propre développement.

3 Ici les Ateliers Diva démontrent leur savoir-faire en composites. Comme une coque de LMP1, le coffre avant est moulé en carbone autoclave pré-impregné. Pas droit au moindre défaut!

rateur d'intérieur aux références prestigieuses (Hôtel Crillon entre autres) pour créer une atmosphère unique dans chaque habitacle. Celui de ce premier exemplaire, dans la continuité du Slate Grey, joue la partition du raffinement classique dans une combinaison de Chocolat et de Caramel, relevée par quelques essences de bois. Le volant et le pommeau, mais aussi le bandeau du tableau de bord, pièce complexe s'il en est. Hier mercredi, la pièce définitive a été montée, habillée d'une marqueterie de paille, et qui englobe maintenant les aérateurs à chaque extrémité pour étendre visuellement l'espace. Sous ses airs d'antiquité, l'autoradio se fond totalement dans le décor. Pourtant... C'est avec Focal, la marque française leader dans son domaine, qu'a été développée l'acoustique de la hi-fi embarquée, composée de haut-parleurs haut de gamme créés spécialement pour associer le meilleur de la technologie d'esthétique d'une membrane

en fibre de lin. Même si tout est caché...

Sinon, pour la musique, il y a aussi le Magic Diva Button! La molette sur la console centrale, devant le levier de vitesse, qui offre le choix entre quatre modes de conduite: un Snow & Gravel (adhérence précaire), un Street, un Sport et un Race. Chaque cran modifie les lois d'antipatinage, la cartographie moteur et la sonorité à l'échappement. Ce jeudi, parce que Sébastien est encore en train d'affiner les réglages, les deux premiers modes sont off. Tant pis, Sport et Race devraient suffire à cerner la personnalité profonde de la Diva...

Booom!

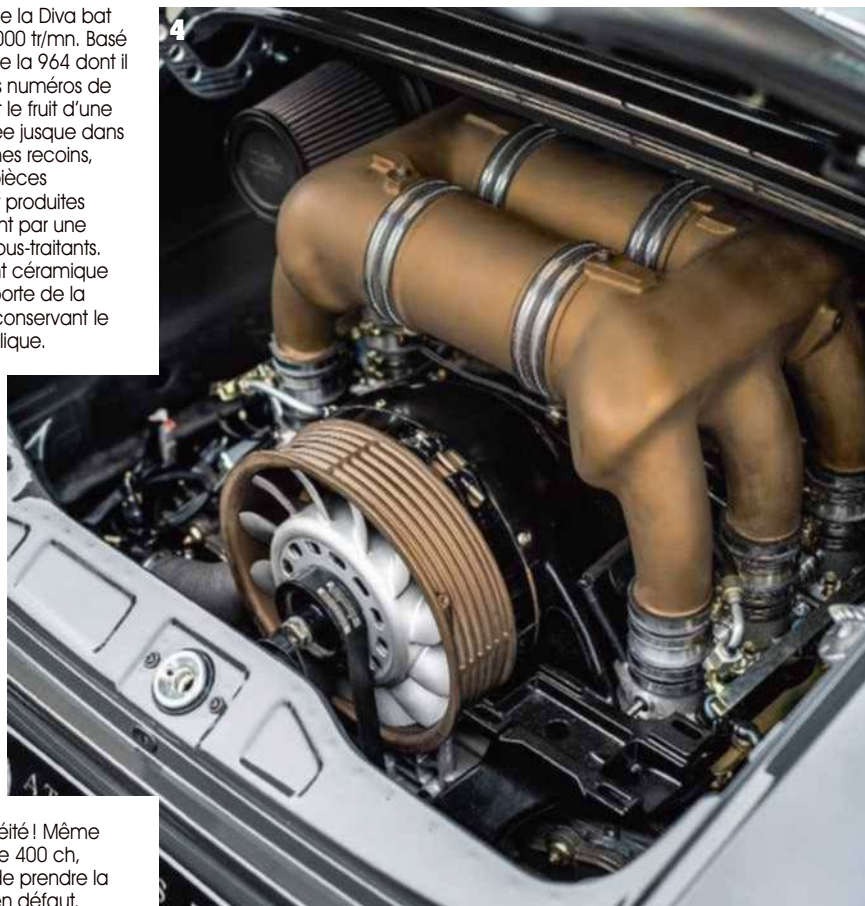
Pendant que la Targa était sur l'établi, Sébastien a développé un moteur à la hauteur de sa cantatrice. Quelque chose qui chante juste et qui chante haut. Il détermine les bonnes cotes, les bons matériaux, envisage toutes les possibilités. Comme la majorité des pièces n'existent pas, il met ses sous-traitants à contribution. Le mulot (une 964 Carrera 2 qui a eu le tort d'être au mauvais endroit au mauvais moment) reçoit une première mouture et endossera les tests des évolutions successives jusqu'à la version définitive du 4.0 qui équipe aujourd'hui le Targa. Après les dernières mises au point, il développe 380 ch un peu avant 6500 tr/mn, avec un caractère... sans compromis! Mais avec élégance. La coiffe s'efface sous un noir laqué, pour laisser la vedette au plénum et à la couronne de la turbine traités avec une céramique d'armement, dont les nuances de





3

4 Le cœur de la Diva bat à plus de 7 000 tr/mn. Basé sur le bloc de la 964 dont il conserve les numéros de châssis, il est le fruit d'une étude menée jusque dans les plus intimes recoins, à partir de pièces dessinées et produites spécialement par une armée de sous-traitants. Le traitement céramique militaire apporte de la couleur en conservant le rendu métallique.



4

5 Homogénéité! Même avec près de 400 ch, impossible de prendre la Diva Targa en défaut. Sa transmission intégrale est un atout, mais ce sont d'abord les réglages du châssis qu'il faut saluer.



5



quement dédié aux Diva. Même démarche auprès de Brembo, qui a abouti à des étriers de frein assez similaires à ceux d'une RS, associés à des disques aux dimensions spécifiques pour exploiter au millimètre l'espace disponible dans les jantes Fuchs. De vraies Fuchs de chez Fuchsfelge, en 17 pouces, forgées comme il se doit, résistantes et légères comme ne peut s'en vanter aucune autre (même en Californie). Tous ces éléments combinés, le châssis fait preuve d'une précision dont on n'imagine pas capable une 964, même lorsque les jeudis de décembre sont un peu humides et frais. Pourtant, le 4.0 n'épargne rien aux trains roulants. L'objectif visait un moteur plein à tous les régimes. Culasses, cylindres et pistons, bas moteur, il a été retravaillé à tous les niveaux au point de ne quasiment plus avoir de commun avec le M64 que les carter (avec leurs numéros d'origine). Pour en tirer le meilleur, le refroidissement de l'huile s'appuie sur deux radiateurs plus conséquents, toujours dans les ailes avant, bénéficiant d'extracteurs largement redimensionnés dans les passages de roues en Kevlar. Important de garder les têtes froides (disons à température raisonnable) lorsqu'on atteint avec autant d'aisance (et de jouissance) des régimes qui le sont moins (raisonnables). Le couple est si régulier que la Diva se catapulte avec une poussée insensée jusqu'aux alentours de

7000 tr/mn, et reprend de plus belle, sans inertie, au passage du rapport suivant! Et ce n'est que le petit 4.0!... Parce que le mulet, dans l'intervalle, n'est pas resté au pré! Depuis quelques mois, il sert au développement d'un 4.2, pour tester d'abord les nouveaux cylindres de l'extrême et les nouveaux pistons dessinés au plus fin pour travailler avec des bielles plus longues. Plus tard lui sera ajouté le bas moteur déjà optimisé de la 4.0.

En l'état, la superposition des courbes de puissance de la Diva 4.2 et d'une 991 GT3 est édifiante: à tous les régimes, la Diva dispose d'une réserve de puissance supérieure, jusqu'à ce que la courbe fléchisse à 410 ch à 6750 tr/mn, là où celle de la 991 continue de grimper à 9000 tr/mn pour accrocher les 500 ch. L'avantage des quatre soupapes et du refroidissement liquide...

La performance aseptisée des supercars modernes m'ayant fait définitivement jurer que les chiffres ne valaient jamais l'expérience *in situ*, je me suis promis de faire avouer tous ses vices à cette mule de 964 4.2. Elle n'a rien d'une Diva sinon la technique (moteur, transmission, châssis), c'est donc dans un habitacle de Carrera que je me pose. Pas de Magic Button, Sébastien m'a prévenu: c'est une boîte cinq, suspension tarée Piste (10 sur l'échelle de 1 à 10), toutes valves ouvertes à l'échappement, gestion moteur au taquet, pas d'antipatinage, et... «*souviens-toi que là, tu n'as que deux roues motrices!*» Conseil qui m'engage à démarrer mollo. Même rondur, même souplesse. Jusqu'à ce que me vienne la bonne idée d'ouvrir en grand les papillons... La sanction est immédiate, c'est

l'explosion, suivie d'une poussée de Faucon Millenium dont vous avez du mal à comprendre quand elle va s'arrêter. Ça envoie à travers les étoiles jusqu'à 7500 tr/mn dans un hurlement qui vire en un instant du rauque au métallique. Les freins qui vous ont mis en confiance dans la Targa confirment qu'ils assurent avec une puissance à vous retourner un volant tulipé. Promis, Seb, on reviendra avec une GT3, histoire d'être sûrs! Si l'on s'en tient à ses sens, tout semble plus vif. Plus léger en tout cas, et ça, les fiches techniques en témoignent. Moins de 1200 kg pour une Diva Carrera 2 là où la 991 en accuse au moins 200 de plus.

En 4.0 ou en 4.2, en deux ou quatre roues motrices, en coupé ou en Targa, et pourquoi pas en Safari, en Slate Grey ou quelque couleur qui puisse soutenir son élégance naturelle, la Diva offre une multitude de configurations qui devraient lui permettre de trouver son public. Le cœur de l'équipe, Sébastien, Ronan, Jérémy et l'anonyme investisseur ont mené leur rêve jusqu'à l'industrialisation. Les choix esthétiques misant sur le raffinement et la discrétion sont clairement assumés, à contre-courant des tendances, sans compromis. C'est affaire de goût, mais il est certain que la haute couture à la française a ses adeptes sur tous les continents. Une chose certaine est que le développement de la Diva place le produit parmi l'élite mondiale des 911 revisitées, tant en termes de maîtrise des composites que d'ingénierie moteur et châssis. Les objectifs de Diva? Produire une série limitée de vingt-cinq Targa, vingt-cinq Coupé, et dévoiler très bientôt sa Safari pour vingt-cinq unités supplémentaires...

1 En embuscade, le mulet Carrera 2 teste le prochain 4.2. Avant même que son bas moteur ne soit optimisé, il développe 410 ch avec une progressivité qui catapulte depuis les abysses jusqu'à 7500 tr/mn avec une poussée encore inconnue sur un flat six atmo.

2 C'est le développement du coupé qui touche à son terme, avec la réalisation des moules en carbone desquels sortiront les ailes étuvées, du même matériau.

3 Signature de la Diva, le "bufloir-feu" arrière a nécessité étude, prototypage et moules de fonderie spécifiques. Même les cabochons rouge-blanc-orange sont uniques!





4 Les freins sont conçus avec Brembo pour loger les plus grands disques possible dans des jantes Fuchs en 8 et 9x17 pouces.

5 Sous un aspect textile, c'est un tressage de cuir qui constitue la partie centrale des sièges.

6 Une seule ligne au cahier des charges a conditionné le projet : couvrir des trains roulants de 964 sous des ailes typiques des Classics antérieures à 73, sans avoir recours à des extensions qui auraient dénaturé le charme et l'élégance originels. C'est donc tout le flanc qui est élargi d'un centimètre et demi.



Avec les ultimes évolutions, le 4.2 devrait développer autour de 430 ch, une cinquantaine de plus que la 4.0, et trente mille euros de différence sur la facture. Mais il offre des performances sidérantes, inconnues sur un flat six air-cooled !

SUPER

Texte Josué Chevrel Photos Ted Seven/Petersen Museum



Ou lorsqu'un individu ordinaire reçoit des super-pouvoirs qui le rendent capable de surperformances. Sinon même d'exploits extraordinaires. Spiderman sauve New York du bout de sa toile, Hulk lèvera 200 tonnes si vous le mettez en colère, Captain America mène bataille avec une condition physique à l'apogée de l'évolution humaine. Et la Kremer K3, elle, conteste l'hégémonie naturelle des prototypes dans la plus prestigieuse course du monde. Surpuissante, aérodynamique et surdéveloppée, cette "simple" GT remporte les 24H du Mans en 1979...

Des super-pouvoirs ou a minima un équipement qui le rend surperformant, un costume distinctif, une double identité pas toujours secrète, ce sont les éléments de base du super-héros telle que la culture Marvel nous les sert depuis qu'on sait lire des bulles de comics. Et finalement, les mêmes qui définissent K3: les performances surnaturelles d'un flat six biturbo de presque 800 ch, un habit profilé en Kevlar, et une personnalité trouble... Né "simple" Porsche 911 Turbo, déjà pas maigrichon, l'individu a pris l'identité de Kremer K3 après mutation irréversible en un monstre des pistes. À l'origine du phénomène, les expérimentations d'un duo de "savants fous", les frères Kremer, Manfred et Erwin, dans leur "laboratoire" de Cologne...

HEROS



Les sorciers de Cologne

Tous les jours alors qu'il est encore adolescent, Erwin Kremer passe devant le Speedster 356 que possède le ténor qui chante à l'Opéra du quartier de Cologne où ses parents tiennent leur boutique alimentaire. Tous les jours... Ça forge un destin! Sa vie sera faite d'automobiles. De Porsche... En 1962 ouvre le Garage Kremer, que les frangins ont bâti de leurs mains. Ils font leurs premiers pas en compétition, qui déterminent rapidement les vocations de chacun: le plus efficace au volant est certainement Erwin, son cadet Manfred est plus à l'aise à l'atelier. La clientèle finit par se constituer, princi-

palement de Porschistes, si bien que papa Kremer, Nikolaus, abandonne le commerce familial pour rejoindre les fistons, et Will Grossmann renforce l'équipe comme mécanicien. Mais c'est littéralement l'arrivée du six cylindres qui va révéler le talent des Kremer brothers: ils deviennent les premiers privés allemands à préparer la 911, il se dit même qu'Erwin aurait été le premier au monde à piloter une 911 en course! En 1968, il remporte sa première épreuve internationale avec Helmut Kelleners: les 4 Heures de Monza. En 1970, il termine septième au Mans, deuxième GT mais premier de sa classe, dans une 911ST de son cru.

Une victoire historique au Mans dès sa première course, deux petites saisons sur les grandes courses américaines, puis une retraite de trente ans dont elle est réveillée en 2009 par une querelle de propriété. Et aujourd'hui, voilà qu'elle circule dans les rues de Los Angeles! Décidément, la vie de 00900015 n'aura pas été très banale!

C'est le début d'une histoire qui va tourner à la légende. Les Kremer vont s'intéresser avec autant de succès aux RS et RSR. En moins de dix ans, Erwin a posé le casque pour se consacrer à son affaire, déménagée dans des locaux de 2000 m², l'effectif a quadruplé et le team Kremer a gagné le respect de ses pairs, jusqu'à Weissach, par l'efficacité des développements qu'il apporte aux voitures de compétition-client. Mais la consécration, elle va venir avec le turbo. Dès que la 934 est disponible, il y en a une pour eux. Puis autour d'une caisse nue ils élaborent une 930 Gr. 5 à leur sauce, la 935K identifiable à ses ailes arrière courtes intégrant les

1 En retournant la boîte de vitesses sur son axe, les Kremer abaissaient encore la 935 de quatre centimètres par rapport à la 935/77A que fournissait Weissach. La modification permettait aussi aux cardans de travailler avec un angle optimal, et de remplacer les pignons sans sortir le moteur...

2 Sous le capot avant sont logés la bache à huile en aluminium et le réservoir en fibre de verre de 120 l doublé d'une membrane en caoutchouc, moulé pour épouser le croisillon d'aluminium qui rigidifie le châssis.

3 Le tableau de bord est modifié pour apporter un maximum d'informations avec un peu d'ergonomie. Il est recouvert de feutre pour limiter l'éblouissement des reflets.

4 Question de réglementation Silhouette, la clé de contact est toujours là, commandant un démarreur de 930 de série.

échangeurs, qu'ils engagent en Championnat du Monde des Constructeurs 1976. Sur la saison 1977, ils récidivent avec une K2 esthétiquement plus proche d'une 935 d'usine, nez plat et ailes étirées, si ce ne sont des bavolets nettement plus prononcés. Rien au Mans cette année-là, il n'y a qu'en 1978 qu'ils décrochent la sixième place derrière la 935/77 du Dick Barbour Racing, mais devant la Moby Dick d'usine. Mais désormais le Championnat du Monde d'Endurance bat de l'aile. Les Porsche règnent sans partage, les concurrents se lassent et désertent les uns après les autres. Face à la maigreur du plateau, la FIA décréte que les Groupes 5 et 6 ne feront plus qu'un. La réglementation qui jette alors un pont entre les deux catégories va ouvrir un champ de créativité comme les frères Kremer ne l'espéraient même pas...

Troisième opus

200 Miles du Norisring 1978 en point de mire, les Kremer commencent mi-juin à travailler sur une nouvelle mouture de leur 935. Vu la tournure que va prendre le projet, les trois mois n'y suffiront pas, et c'est avec une "ancienne" K2 que Bob Wollek va remporter l'épreuve pour l'écurie Kremer-Vaillante. À l'atelier, les efforts se concentrent sur une 935 de la saison en cours pour en tirer le meilleur en termes de poids et d'aérodynamique. Erwin et Manfred s'adjoignent l'expertise en composites d'Eckerhard Zimmerman et son équipe de DP Motorsport. Il va en découler l'un des designs les plus mar-

quants de l'histoire de la 935. Et des plus efficaces aussi, même s'il est élaboré de manière empirique et artisanale sans le moindre test en soufflerie. Sur toute leur longueur, les arêtes supérieures des ailes se prolongent en dérives qui canalisent l'air et accentuent la charge aérodynamique, les bavolets sont reconduits et le spoiler avant prononcé apporte encore quelques kilos d'appui. La K3, ce n'est pas qu'un beau costume, fût-il réalisé en Kevlar, matériau hi-tech alors réservé à l'aérospatiale, 35 % plus léger que la fibre de verre... et dix fois plus cher! C'est aussi un costume fonctionnel, qui sert les autres attributs du super-héros, particulièrement sa puissance. Achim Stroth, le team manager de l'équipe, se souvient: « le secret de la K3 était son échangeur air/air (les 935 "client" étaient équipées d'échangeurs air/eau, N.D.L.R.) et les arrivées d'air que le kit carrosserie permettait. Au début des courses, les voitures de Georg Loos étaient aussi rapides que nos K3. Mais après quelques tours, leurs moteurs avaient chaud et leur puissance chutait, pendant que les nôtres continuaient de produire autant de puissance qu'ils en avaient au départ. » Une performance à mettre sur le compte du carénage redessinant la chute de toit jusqu'à l'aile et percé d'épaves NACA. Les concepteurs revendiquent une centaine de modifications par rapport à la 935 "compétition-client" telle que la fournit Weissach. Ils étendent par exemple l'arceau jusqu'aux points d'ancrage de suspension pour rigidifier le châssis.

Dans une interview, Erwin Kremer expliquait: « Nous avons abaissé la voiture de quatre centimètres en retournant la boîte de vitesses (le haut en bas) ce qui améliorerait aussi l'angle de travail des cardans (les 935 souffraient d'usure prématurée des soufflets sur les courses d'endurance). En bougeant la boîte, nous avons aussi rendu possible de remplacer les pignons sans sortir le moteur. » Puis il ajoutait l'anecdote: « Une fois la voiture terminée, nous l'avons emmenée de nuit sur l'autoroute pour un essai! Mon frère Manfred conduisait, avec notre chef mécanicien Hermann Burvenich à l'arrière. J'essayais de suivre avec ma 928, mais j'ai vite été largué! Après ça, nous avons fait beaucoup de tests avec Klaus Ludwig, notre pilote, afin de régler la voiture pour qu'elle se comporte comme il aime. » Et ça a payé: dès leur première sortie à Zolder en mars 1979, Klaus Ludwig et la K3 s'offrent une victoire. Ils en enchaîneront douze dans la saison et finiront par décrocher le titre de Champion d'Allemagne des Voitures de Sport après lequel ils couraient depuis si longtemps. Mais c'est ailleurs et à une autre échelle que la K3 va marquer un coup d'éclat. Sur les treize K3 que Kremer va construire, une va entrer dans l'histoire et fixer la légende des frères Kremer: la Numéro Réserve, matricule 00900015. Peut-être la 911 la plus importante de l'histoire. La première à remporter les 24 Heures du Mans, et encore la seule si l'on admet que la GT1 de 98 n'a plus rien de 911 que le nom...



Sacré Numéro!

Les frères Whittington Bill et Don, Américains originaires du Texas, sont férus de sports mécaniques. En 1978, ils ont déjà remporté quelques courses d'avion (battu un record à presque 705 km/h aux Reno Air Races en 1976), et les deux courent déjà au volant d'une 934/5 et d'une 935/77 A, puis d'une 935/79 en début de saison suivante. Ils ont eu vent de ce qui se trame à Cologne et se rapprochent des frères Kremer pour dealer la location avec option d'achat de ce qui a tout d'une machine à gagner. Manfred et Erwin entament la construction de leur K3 autour d'une caisse nue fournie par le département Compétition Client selon les numéros d'identification propres aux coques vierges de Weissach, qui commencent par un 009-. La transaction juste conclue quelques heures avant le départ, les deux Texans formeront l'équipage avec Klaus Ludwig au sein du team Kremer dans leur K3 blanche et neuve sous le numéro 41, aux couleurs du magazine *Numéro Réserve* et du couturier Philippe Salvet.

En présence des 936 sorties de leur retraite sous la pression du pétrolier Essex, des Rondeau entre de bonnes mains et des Mirage-Ford M10 managées par Wyer, les ambitions de Kremer se positionnent au niveau de la victoire de classe. Mais dès la première séance d'essais, la K3 démontre des performances impressionnantes (deuxième temps en 3'34"64), là où les 936 se révèlent fragiles. Sur la grille, Ludwig partage la deuxième ligne avec Shurti qui roule pour Georg Loos.



Moteur & Transmission

Type 930/78
Cylindrée 2994 cm³
Alésage x course 95x70,4mm
Rapport volumétrique 7:1
Deux turbos KKK (1,4 à 1,7 bar)
Échangeur air/air
Radiateur d'huile frontal
Bâche à huile à l'avant
Injection mécanique Bosch
Double allumage Bosch
780 ch à 8000 tr/mn
73 mkg à 6000 tr/mn
Boîte 4 rapports
Arbres de transmission titane

Châssis & Carrosserie

Monocoque acier
Arceau et structure tubulaire alu
Éléments aéro en Kevlar
Suspension avant McPherson
Suspension arrière bras obliques
Ressorts hélicoïdaux progressifs titane
Amortisseurs Bilstein légers
Barres antiroulis réglables
Direction directe (2,5 tours)
Jantes BBS 3 parties
(av) 11 x 16" / (ar) 14,5 x 19"
Pneus Dunlop Racing
(av) 275/600 x 16" / (ar) 350/700 x 19"
Disques 330 mm ventilés / perforés
Étriers aluminium 4 pistons
Plaquettes Ferodo DS11
Ventilateur de refroidissement freins

Équipement

Instrumentation VDO
Lever de vitesse sur rotule, surélevé
Molette de répartition du freinage
Lever de réglage de barre antiroulis
Extincteur Heinzmann
Un baquet à appui-tête réglable
Harnais 5 points Willans
Levage rapide : 4 vérins pneumatiques
Réservoir polyester, membrane caoutchouc
Essuie-glace monobras caréné

Dimensions & Performances

(L) 4780 x (l) 2000 x (h) 1230 mm
Empattement 2250 mm
Voies (av) 1470 mm / (ar) 1570 mm
Carburant 120 l
Huile moteur 22 l
Poids 1010 kg (+15 kg de lest)
Répartition av/ar : 48/52 %
0-100 km/h < 3,0s
Vitesse max. mesurée 354 km/h

« Qui ne se lasse point vient à bout de tout. » Les frères Kremer semblent s'être totalement approprié le sens du proverbe. Ils remportent les 24 Heures du Mans à leur dixième participation.



1 La plus grande réussite de Kremer sur la K3? Le kit carrosserie développé avec DP Motorsport qui combine l'efficacité aérodynamique et l'écoulement de l'air optimal vers les organes mécaniques critiques. Il est fabriqué en Kevlar, un matériau hi-tech emprunté à l'aérospatiale.

2 Un seul baquet, plutôt une coque sommaire dotée d'un appuie-tête séparé et réglable.

Départ à 14h. Dix tours après, il est évident que les Gr. 6 mènent un rythme que les 935 ne pourront pas suivre... tout le temps qu'elles ne rencontrent pas d'anomalie. Dans le 45^e tour, Redman dans la 936 de tête crève dans la courbe Dunlop, arrache le quart arrière gauche du proto, radiateur compris. Il met une demi-heure à boucler un tour presque entier jusqu'aux stands, sur trois roues et sans eau... Il en ressort avec 19 tours de retard sur l'autre 936 emmenée par Haywood. Chez les Mirage-Ford, Jaussaud s'enferme 3h30 aux stands pour venir à bout de problèmes de transmission. C'est Vern Schuppan qui mène dans l'autre Mirage M10. Dans la pagaïlle, la K3 de Kremer a pris la deuxième place, la 935 de Loos dans sa roue comme dans une manche de DRM! Et la Mirage de tête connaît ses premières avaries: 10mn pour une tubulure d'échappement dans le relais de Bell, puis Hobbs qui sort de piste et perd trois quarts d'heure à réparer. Profitant de la confusion, la K3 est passée devant...

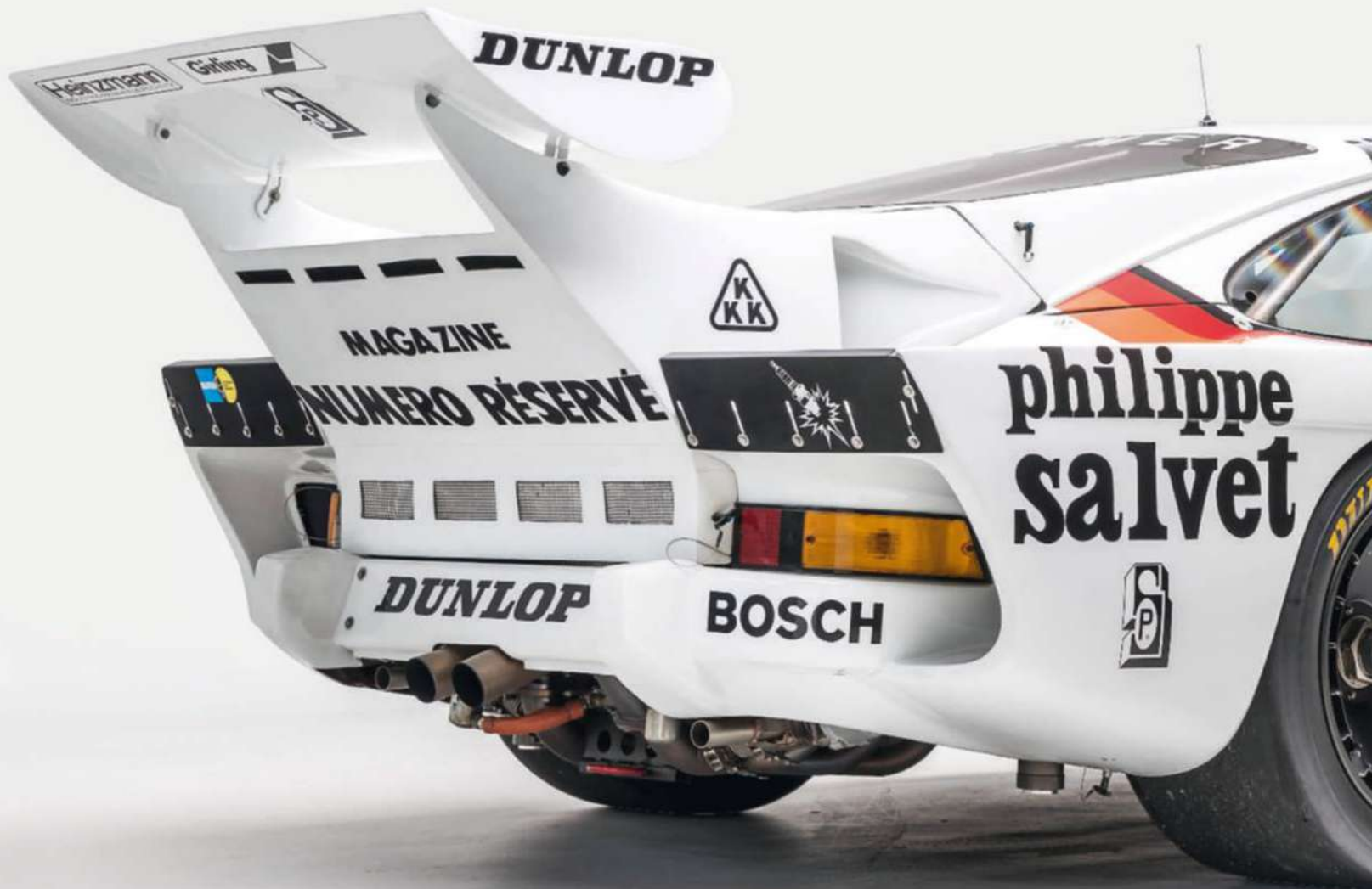
Toute la nuit, les 936 d'usine enchaînent les records du tour pour refaire leur retard. Mais au petit matin, il est évident qu'elles ne reviendront pas aux avant-

postes. C'en est définitivement réglé de la #12 de Ickx, disqualifiée pour assistance extérieure illicite, un mécano de l'usine lui ayant apporté les pièces de rechange dans les Hunaudières sous l'œil d'un commissaire. Le moteur de la #14 de Wollek et Haywood a faibli dans la nuit jusqu'à l'abandon à 8h16. La pression des 935 rouges de Loos est oubliée aussi: début d'incendie pour Heyer, casse moteur pour Fitzpatrick qui a endommagé son radiateur dans un choc avec un lièvre. Les aléas de la course... La menace, elle vient désormais de la #70 rouge de Dick Barbour dont le patron partage le volant avec Stommelen et la superstar Paul Newman. La Kremer a quinze tours d'avance lorsque l'angoisse s'installe: à 10h35, elle est à l'arrêt dans les Hunaudières, Don sous le capot s'acharnera à remettre en place la courroie de la pompe à injection plusieurs fois dans le tour pour regagner son stand. Il n'a plus que trois tours d'avance sur la #70 lorsqu'il en ressort. Stommelen aussi connaît sa tuile: le banal changement de pneus prendra 22 minutes à cause d'un écrou de roue avant gauche récalcitrant! De retour en piste, il est lâché par son moteur. Fumée bleue à l'échappement, il assure la deuxième place en gérant son

avance sur l'autre Kremer de l'équipage français Ferrier-Servanin-Trisconi. Au ralenti dans le dernier tour, moteur à l'agonie, il se range avant l'arrivée pour ne pas entamer un tour qu'il n'est pas certain de boucler, attendant prudemment le vainqueur pour passer la ligne dans sa foulée. La K3, elle, semble presque insensible à la fatigue de ces 24 heures de lutte acharnée contre des concurrents et contre une météo capricieuse. Les solutions techniques imaginées par les frères Kremer, autant pour tenir le flat six à des températures normales que pour atteindre des vitesses de pointe au-dessus du lot, ont payé! Bill Whittington passe la ligne d'arrivée en vainqueur après 307 tours (4174 km) et presque 174 km/h de moyenne. C'est certes presque 900 km et 36 km/h de moins que l'Alpine A 442 B qui gagnait en 1978, mais c'était suffisant cette année-là pour imposer une modeste GT face à des protos trop fragiles.

Jaune

Au terme de l'épreuve, la K3 est donc pleine propriété des frères Whittington. Elle pose ses roues sur le sol américain, se pare du jaune de l'écurie Whittington Brothers Racing et assurera une partie de





2

Chronométrée à 331 km/h en course dans les Hunaudières, la Kremer K3 avait atteint les 354 km/h durant les essais, prouvant l'efficacité des travaux aérodynamiques des frères Kremer et de DP Motorsport.

Palmarès

9-10 juin 1979
24H du Mans
 Porsche Kremer Racing #41
 Don et Bill Whittington – Klaus Ludwig
 Victoire au général

25 novembre 1979
Daytona Finale 250 Miles
 Whittington Brothers Racing #93
 Don Whittington
 2^e au général

2-3 février 1980
24H de Daytona
 Whittington Brothers Racing #93
 Don et Bill Whittington
 16^e au général

22 mars 1980
12H de Sebring
 Whittington Brothers Racing #93
 Don, Bill et Dale Whittington
 3^e au général

14-15 juin 1980
24H du Mans
 Whittington Brothers Racing #85
 Don et Dale Whittington – H. Haywood
 Abandon (différentiel)

5 juillet 1980
6H de Watkins Glen
 Whittington Brothers Racing #85
 Don et Dale Whittington – H. Haywood
 9^e au général



1



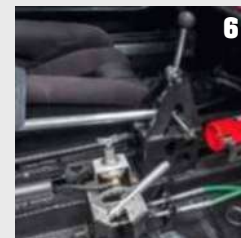
3



4



5



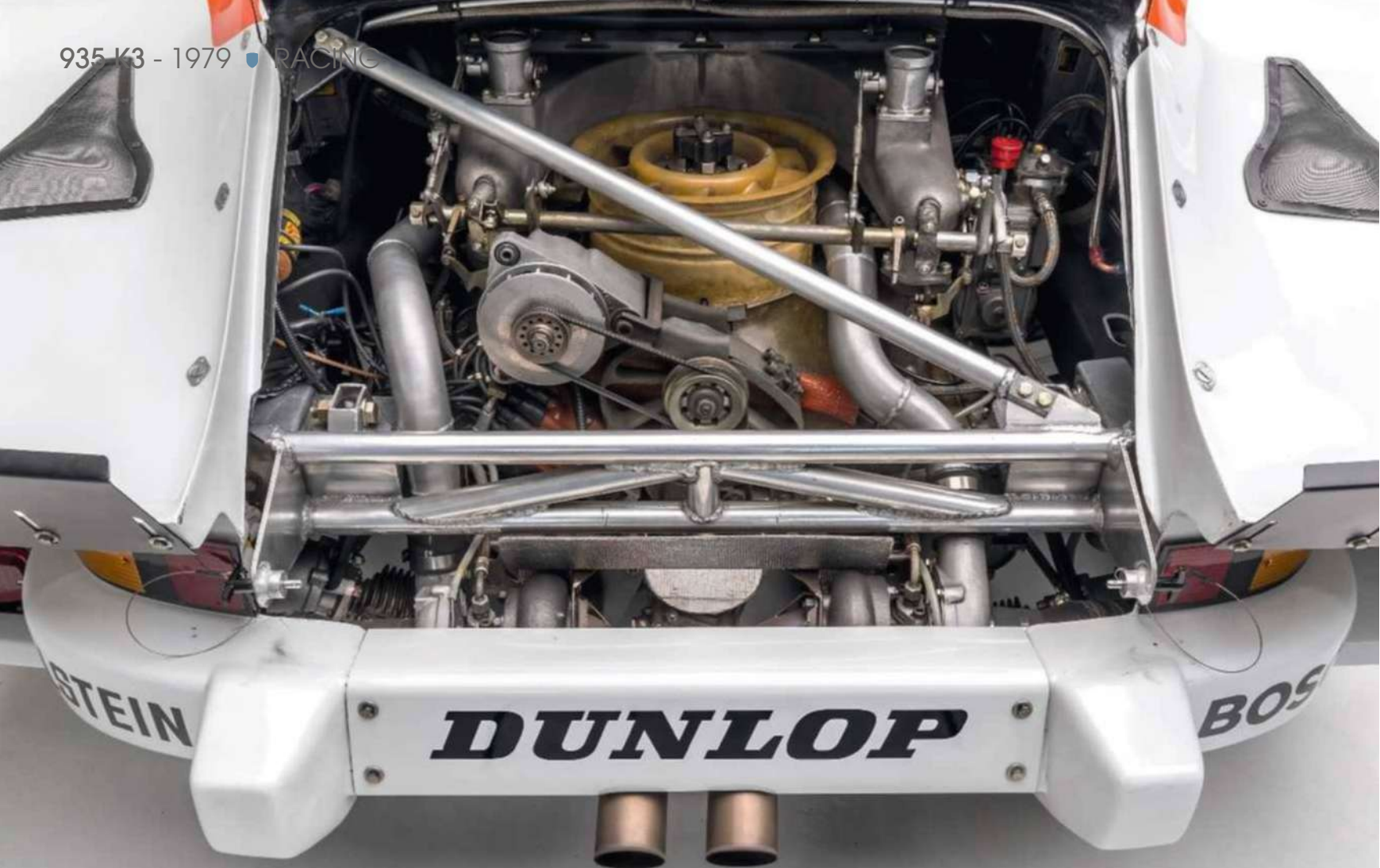
6

3 Inspirée de la 935/77 "Baby", la chute de toit surélevée a le double avantage de favoriser l'appui aérodynamique et le ménager un espace sur le moteur pour l'échangeur air/air.

4 Même l'aérodynamique de l'essuie-glace est travaillée!

5 Restaurée chez Canepa, #00900015 a retrouvé sa configuration du Mans 1979.

6 Sélecteur de vitesse surélevé, monté sur rotules. Le petit levier permet au pilote d'agir sur la barre anti-roulis avant.



la saison 1980, s'offrant une belle troisième place aux 12 Heures de Sebring. Après sa dernière course qui semble être Watkins Glen en septembre 1980, la K3 #00900015 est confiée au musée de l'Indianapolis Motor Speedway et y passe une retraite plutôt paisible jusqu'en 2009. Don Whittington souhaite récupérer la voiture, sollicité pour l'exposer lors d'un événement automobile. Et se voit opposer un refus sur le motif que l'auto appartient à l'Indianapolis Motor Speedway Foundation. Il demande par voie de justice la restitution de la voiture, expliquant qu'il s'agissait d'un prêt à durée indéterminée, la Fondation (et finalement la Cour d'Appel) considérant qu'il s'agissait d'un don.

Difficile d'y voir clair, les Whittington n'avaient plus les pattes très blanches devant la justice américaine. Dans les années 80, ils ont été impliqués (avec Randy Lanier, John Paul Jr et John Paul Sr) dans le scandale de trafic de drogue au sein de l'IMSA Camel GT, dont les profits finançaient les activités sportives de certains pilotes. En 1986, Bill plaide coupable d'évasion fiscale et de complicité de trafic de Marijuana. Il écopiait de quinze ans de prison et sept millions de dollars d'amende. En 1987, le frère aîné Don plaide coupable de blanchiment en lien avec les activités illicites de son

frère. En 1993, Road Atlanta était déclaré en banqueroute. On ne gagne que lorsqu'on respecte les règles...

Quelque temps après que le collectionneur américain Bruce Meyer a acquis la #00900015 auprès du musée d'Indianapolis, ce côté sombre de l'histoire a refait surface lors d'un Track Day à Laguna Seca où il utilisait la K3. Des agents du DEA sont venus sur place saisir l'auto sur décision de justice. Meyer avait beau être certain que la situation allait s'éclaircir, il s'inquiétait surtout quand il l'a vue disparaître sur son camion noir, profond passionné qu'il est, de savoir dans quel genre de fourrière en plein air, vouée aux pillages, allait être abandonnée cette pièce inestimable de l'histoire de la 911! Avant que son ami Bruce Canepa, qui venait d'en terminer la restauration minutieuse dans sa configuration du Mans 79, ne lui avoue fièrement qu'il avait dernièrement passé quelques nuits blanches à planifier cette blague machiavélique avec la complicité de comédiens de Hollywood! Une blague qui n'empêche pas Bruce Meyer d'utiliser encore sa Kremer, et même dans les rues de Los Angeles. Lorsqu'il se rend au Luftgekühlt ou qu'il la livre pour l'expo Porsche Effect au Petersen Museum (prologée jusqu'au 21 avril, soit dit en passant), c'est aux rennes des 700 ch de sa machine de légende! 🍷

1 Les 935 K3 étaient généralement munies d'un flat six 3.2. Aux 24 Heures du Mans 1979, notre Numéro Réserve a couru avec le "petit" 3.0 boosté par deux turbos KKK, aussi performant que son homologue de plus grosse cylindrée. En version de qualifications, turbos tarés à 1,7 bar, il développe 800 ch. Ramené à 1,4 bar en course, il délivre encore 740 ch.

2 Avec les écopes NACA (dont le design accélère le flux d'air) dans les ailes arrière et la chute de toit, l'échangeur air/air de la K3 est bien alimenté, ce qui faisait une réelle différence avec les 935 concurrentes.

3 La K3 était dotée de ventilateurs électriques pour dissiper la température aux freins. L'extraction des calories était aussi favorisée par les flasques à ailettes qui généraient un effet turbo... Kremer avait choisi des disques 40 % plus épais que ceux fournis par Porsche.



2 EXPOS-VENTES

Vendez :

- Votre voiture de + 30 ans et - 25 000€ TTC.
- NOUVEAU : Votre moto de + 30 ans

Visible 5 jours par plus de 120 000 acheteurs
Inscription sur retromobile.fr

SALON RETRO MOBILE

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

06-10
FÉVRIER
2019

PARIS
PORTE DE VERSAILLES

VENTE AUX ENCHÈRES
ARTCURIAL
// Motorcars
08 FÉVRIER

retromobile.fr
#RETROMOBILE



MOTUL

RMC
INFO TALK SPORT



ESPRIT D'INDÉPENDANCE

Il y a quelques mois encore, Franck Ravé dirigeait, entre autres concessions, le Centre Porsche Arpajon, à quelques pas de Montlhéry. Pur passionné de voitures anciennes, il a fait partie des pionniers du Challenge Restoration Classic instauré dans le réseau. Et puis à un moment où l'on remet en question ses choix de vie, il a fini par plaquer les voies officielles pour se consacrer aux Classics. La passion l'emporte toujours sur la raison... **Texte et photos** Josué Chevrel

De loin, le parcours de Franck Ravé ressemble à "l'itinéraire d'un enfant gâté". En 1972, son père ouvre une concession Mercedes et le gamin se construit dans cet univers automobile. Il a quinze ans, en 1980, lorsque papa rachète le Centre Porsche de Montlhéry, qu'il rapatrie à Arpajon. Je vous parle d'un temps où la marque était importée dans l'Hexagone par Sonauto. Lorsqu'on souhaite exploiter l'enseigne Porsche, le package imposé par l'importateur de l'époque comprenait aussi la distribution de Mitsubishi. Allez savoir pourquoi, entre deux marques allemandes et une japonaise présentes à la maison, les yeux de

Franck ne brillaient que pour les Porsche. Dès qu'il a eu son permis de conduire, il a pu goûter au bonheur du flat six en porte-à-faux, et faire la comparaison avec des voitures normales. Parce que lorsqu'on fait son éducation dans ce contexte, on comprend vite qu'une Porsche n'est pas tout à fait une voiture normale... En 1988, lorsqu'il rentre de ses obligations militaires, il se met aussitôt au service de la société familiale. Il mûrit dans l'entreprise, apprend les rouages du métier, et même des métiers, qui couvrent toute la palette depuis la vente jusqu'à la technique à l'atelier, se familiarise avec les spécificités de chaque marque. C'est étonnant, il a tendance à traîner plus souvent du côté de l'atelier Porsche que du

showroom Mitsubishi... Depuis le début des années 80, il en a vu défiler des générations de 911. Les 3.0 SC flambant neuves qui côtoyaient sur les ponts les 2.7 que leurs propriétaires faisaient encore entretenir dans le réseau, et même ponctuellement quelques plus anciennes, des 2.4, des 2.2. Il a vu arriver les premières Carrera 3.2, les 964 et les 993. Il les a toutes conduites, les a toutes aimées, et s'est conforté dans son sentiment qu'une Porsche a quelque chose de plus que les autres. Il a connu la mutation de la 911 lorsqu'elle a adopté le refroidissement liquide, quasi concomitante avec celle du réseau, lorsque Stuttgart a choisi de se passer des services de Sonauto et fonder sa propre filiale en France.

Durant ces trente ans, Franck Ravé s'est passionné pour la technique singulière de chacune de ces Porsche, qu'il a côtoyées au plus près. Lorsque les Classics ont connu un regain d'intérêt au début des années 2010, il a compris les clients qui franchissaient le pas, et il a su les écouter, ils parlaient le même langage de la passion. Il a pu les accompagner parce qu'il savait de quoi ils parlaient. Avant même que Porsche ne commence à élaborer des stratégies de reconquête du marché des anciennes, le Centre Porsche Arpajon répondait déjà aux sollicitations de clients qui souhaitaient confier à Porsche la maintenance ou même des travaux plus conséquents sur leur Classics, et qui connaissaient l'engagement du patron dans ce domaine. Dans un bâtiment annexe, il a entamé les premiers chantiers de restauration sous la bannière du Centre Porsche Arpajon. Un pionnier dans ce créneau, regardé d'un œil dubitatif par certains de ses confrères... qui lui ont emboîté le pas quelques années après. Lorsque Porsche France a instauré son Challenge Restoration Classic, le Centre Porsche Arpajon n'a pas attendu long-



Après avoir œuvré près de trente ans à la tête du Centre Porsche Arpajon, Franck Ravé se consacre désormais à ses passions : d'abord la restauration des Classics, un peu à l'achat et la vente de voitures anciennes. Mais avant tout c'est un inconditionnel de Porsche ! Même s'il a côtoyé d'autres marques dans sa carrière, il n'a trouvé nulle part ailleurs la même personnalité. Il l'a dans le sang ! Le jour où nous lui rendions visite, il rentrait tout juste des Sebring Classic 12H où il courait... en Porsche !





temps pour s'engager. Il était déjà prêt. Et puis à l'âge où l'on remet à plat ses choix de vie, Franck a pris la décision de se soulager d'une activité certes valorisante mais pesante pour se consacrer à la seule qui a du sens à ses yeux, parce qu'elle l'immerge au quotidien dans la passion qui le tient, celle des voitures qui l'ont fait rêver quand il était gamin. Il a remis le Centre Porsche entre les mains d'une nouvelle équipe, mais a conservé l'annexe et ses activités Classic, qu'il a élargies à d'autres marques, mais qui restent très focalisées sur ces autos qu'il connaît par cœur. L'équipe qui l'entoure est constituée de quelques transfuges du Centre Porsche, parmi les vieux de la vieille qui ont forgé leur expérience sur la pratique de ces modèles anciens à l'époque où ils étaient du millésime. Pour ne citer que lui, le carrossier a commencé sa carrière au Centre Porsche Arpajon à l'ouverture, il a aujourd'hui pour mission de transmettre son savoir à la nouvelle génération. À la mécanique, Tonio fait partie de ces hommes qui pratiquent leur art avec intelligence, qui savent venir à bout de tous les défis avec bon sens. Et même si une question semblait ne pas avoir de réponse, il y a toujours dans le réseau de connexions du patron la bonne personne avec la solution. Les bons sous-traitants pour des missions spécifiques comme les chromatages, la sellerie, la réparation des compteurs ou la métrologie des moteurs. Mais tout le reste est fait sur place. Et le showroom en témoigne, le champ d'action de Racé Automobiles Classic est vaste, du tracteur Porsche à la 996 Cup en passant par les 2.7 RS ou même la 550 RS...



L'équipe mise en place par Franck autour de Ravé Automobiles Classic est majoritairement constituée de transfuges du Centre Porsche Arpajon, qui ont connu les Classics à l'époque où elles ne l'étaient pas encore. Tonio, lui, fut l'un des tout premiers techniciens français certifiés Gold.



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

JET SET CARS

Charles Rupp
68150 Ribeauvillé
www.jetsetcars.fr



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

911 2.0 L (fiche FIA) 65	190.000 €
911 Carrera 2.7 Coupé-Matching- (75) 2° main	185.000 €
911 Carrera 2.7 TARGA 1975 (rare)	175.000 €
911 Carrera 3.2 CABRIOLET 86	57.000 €
911 S 2.2 TARGA 70 - Restauration totale	200.000 €
928 GT -1° main - 88 Mkms - BV Mec.	59.000 €
964 RS + modèle Club Sport	À partir de : 179.000 €
64 TARGA (91)	49.000 €
993 CUP	PS.D
993 RS (95) (2 véhicules)	PS.D
993 RS Club Sport usine avec immat. Française (95)	PS.D
993 Targa (96) Noir métal	69.000 €
997 Cabriolet	49.000 €
997 Coupé C4 de 2007	49.000 €
997 CUP 2006 (12Mkms) Moteur + BV révisés	69.000 €
FERRARI - F 355 coupé- 1995- rouge	PS.D
FERRARI F 430 27Mkms-Rouge BV F1-2005	95.000 €
Moteur 911 alu 2.0 L - 188 CV & Moteur RS 2.7 (Complets)	
Prix à partir de	39.000 €



97 C2 état superbe 2005
prix : 45.000 €



911 2.0 (65 - restaurée)
Idéal base course prix : 180.000 €



993 Coupé 4S (97)- TOE-Cuir ; etc...
prix : 88.000 €

Pièces neuves + occasion - Kevlar - Carbone
TEL: 03.89.732.732
Port. 06.07.67.17.68 - jetsetcars@wanadoo.fr

MCG PROPULSION

ENTRETIENS ET RÉPARATIONS MÉCANIQUE - CARROSSERIE - RESTAURATION

Rejoignez-nous
mcgpropulsion



- Transformation et réplique à la carte (Backdating), Restauration, Peinture
- 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 de l'ALLAN
Allée de la Communauté d'Agglomération
25600 VIEUX CHARMONT

Tél : 03.84.90.10.70 • contact@mcg-propulsion.com • www.mcg-propulsion.com



A vintage Porsche is shown from a low-angle, rear-quarter perspective, driving on a two-lane asphalt road that curves through a dry, hilly desert landscape. The car is dark-colored with a prominent gold or yellow stripe running along the side. The road has a double yellow line in the center. The background consists of brown, scrubby hills under a clear sky. The text 'GREATEST HITS' is overlaid in large, white, sans-serif font on the left side of the image.

GREATEST HITS

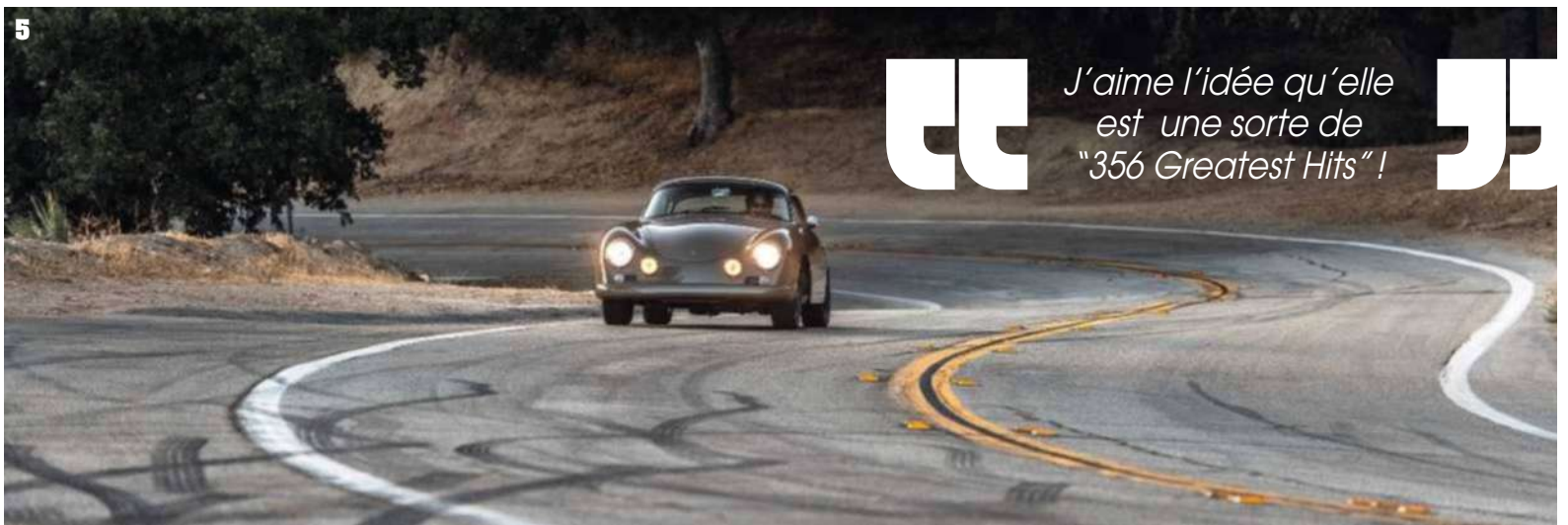
La bande originale mixant rôles mécaniques et tubes des années 80 en dit aussi long que les images. Au son de *Maneater*, un tube de Hall & Oates, ce qui semble être une 356 enchaîne les virages avec une dextérité qu'on ne soupçonnerait pas chez une auto de son âge. La vieille Porsche cachera-t-elle quelques secrets ?

Texte Josué Chevrel Photos Drew Phillips

En quête de trajectoire fluide, il enfile les courbes que dessine l'Angeles Crest Highway sans faire grand cas de la double ligne médiane jaune. Le petit coupé marron semble totalement indifférent au dénivelé et file avec autant de célérité que d'agilité sur le serpent de bitume qui surplombe Los Angeles à flanc de montagne avant de s'enfoncer dans la Forêt des Anges. Il laisse derrière lui la mégapole congestionnée pour s'offrir une escapade en altitude dans des espaces désertés. La Crest Highway ne mène nulle part, comme si elle n'avait été goudronnée que pour le plaisir de rouler. Le paradis de tous ceux qui veulent s'évader, profiter de leur machine, quel que soit le nombre de roues, de cylindres ou de chevaux avec lesquels ils s'échappent... 55 miles de liberté!

D'ici, deux musiques se superposent. D'abord la mélodie rauque d'un vaillant quatre cylindres à plat. Et puis une autre, un play-back en off, une chanson qui nous immerge au début des années 80 et qui va nous accompagner sur quelques miles encore. Boîte à rythme et clavier aux fragrances d'électronique. « *She'll only come out at night, The lean and hungry type, Nothing is new, I've seen her here before* ». Une guitare, un saxophone dont le solo est resté dans l'histoire, et cette rengaine dans le refrain : « *Watch out boy she'll chew you up. Ohoh here she comes, She's a maneater!* » Le tube de Hall & Oates, en tête des charts américains en 1982.

Si la bande-son est identifiée sans le moindre doute, l'auto, elle, en laisse encore planer quelques-uns : en s'appro-



“ J’aime l’idée qu’elle est une sorte de “356 Greatest Hits” ! ”



6

chant, ce qui ressemblait à un coupé avec son toit peint serait plutôt un cabriolet coiffé d'un hard-top. Et si ce qui paraît être une 356A n'en était pas tout à fait une?...

Soixante-dix ans

La carrière de musicien de John Oates remonte à la fin des années 60, il avait à peine vingt ans. Le temps n'arrêtant jamais sa course, il en a maintenant soixante-dix. Ah! Lui aussi?... « *Quand j'ai réalisé que mon soixante-dixième anniversaire correspondait aux 70 ans de Porsche, j'ai voulu m'offrir un cadeau spécial, nous raconte-il, et j'ai contacté Rod Emory pour créer une voiture unique à cette occasion.* » La démarche révèle une vraie passion pour la marque de Zuffenhausen et tous ses univers. John Oates n'a jamais eu à l'automobile le rapport superficiel et ostentatoire que cultivent tant d'autres stars, auquel cas il aurait certainement préféré des Italiennes un peu plus bling-bling. Il nous confie: « *J'ai acheté ma première Porsche en 1977, c'était une 911 Turbo Carrera rouge. Au fil des années, j'en ai eu un certain nombre, parmi lesquelles un Speedster 356A de 1956. J'ai toujours aimé l'innovation et le haut niveau d'ingénierie dans chaque Porsche. Je suis fan de ces voitures légères et performantes, et ma nouvelle Emory Special porte le concept à un autre niveau.* »

Pour une 356 restaurée à la perfection, il y a beaucoup de très bonnes adresses aux États-Unis. Mais effectivement, pour qui cherche quelque chose d'un peu spécial, d'unique, l'entonnoir se resserre

jusqu'à se focaliser sur un seul atelier à North Hollywood. Emory Motorsports. À l'échelle mondiale, Rod Emory est connu comme le surdoué capable de reconstruire avec exactitude la 356SL du Mans 51 à partir de ses restes décapités, et en même temps de naviguer avec décontraction dans l'univers Outlaw qu'il a lui-même initié il y a plus de vingt-cinq ans alors qu'il était encore ado...

De son côté, John Oates avait aussi ses petites idées. « *Je savais qu'il était important de laisser Rod faire ce qu'il fait le mieux; mais en même temps, j'avais des idées très précises sur la façon d'intégrer dans une seule voiture ce que nous considérons tous les deux comme le meilleur de la 356 au cours de son histoire. J'aime l'idée qu'elle est une sorte de "356 Greatest Hits".* »

Antidatée

Ce n'était pourtant pas gagné d'avance... « *La voiture a commencé sa vie comme une 356B Cabriolet, avec un hard-top amovible* », explique Emory. Pas le meilleur atout, si l'on considère que le summum de la 356 en termes d'esthétique, ce sont plutôt les douces rondeurs de la 356A, la jolie chute des ailes avant. Sachant aussi que la base, sortie d'une grange texane, était assez sérieusement amochée. Mais un Rod Emory sait toujours retomber sur ses pattes: « *Nous avons remplacé le nez accidenté par une face avant style 356A, que nous avons*

incliné vers l'arrière pour un rendu plus harmonieux, et puis nous avons modifié le cadre du pare-brise de la même manière », ajoute-t-il. Et voilà que le cabriolet prendrait presque des proportions de Speedster, d'autant que, comme le souligne Rod, « *le hard-top a été remodelé avec une ligne de toit plus profilée.* » À ce niveau de préparation, le convertible quitte la catégorie des "Outlaws" pour atteindre celle des "Specials" dans la classification Emory Motorsports. Celle des 356 aux modifications structurelles lourdes. On ne parle pas là des feux de route intégrés à la carrosserie, des louvers du capot moteur inversés, de l'absence de poignée de capot avant, du bouchon de réservoir qui le traverse, ni des pare-chocs rapprochés de la caisse. Non, à la liste des modifications lourdes, c'est plutôt la suspension arrière indépendante qu'il faut ajouter. Elle implique de transformer des bras de 901 et de créer de nouveaux points d'ancrage sur le châssis. Le système travaille de concert avec des amortisseurs réglables Koni et des barres antiroulis sur les deux essieux. Aux quatre coins, ce qui ressemble à de modestes roues en tôle emboutie est en réalité un jeu de jantes en aluminium usiné dans la masse en 6x16 pouces, thermolaquées en noir brillant, et chaussées de Pirelli P Zero Rosso en 205/55 ZR16. Les moyeux, qu'on jurerait être les tambours de frein polis jusqu'à l'effet miroir, cachent un système Emory à disque. Et elle en cache bien d'autres, cette 356, des spécialités Emory...

1 Entre les baquets de Speedster garnis de cuir Hydes cognac et la moquette "farine d'avoine", l'harmonie est exemplaire. Et même avec le Graphite Grey Metallic de la carrosserie qui se répercute sur le tableau de bord. L'arceau est démontable.

2-3 Compteurs de 904...

4 Pour le clin d'œil à la Carrera, des louvers complètent la grille centrale. Mais pour un rendu plus lisse et moderne, ils sont emboutis vers l'intérieur.

5 Avec à peine 700 kg pour 200 ch et un train arrière extrapolé de la 911, la 356 devient un outil parfaitement affûté pour le "Canyon Carving" sur la Crest Highway.

6 John Oates a réalisé que son soixante-dixième anniversaire coïncidait avec celui de Porsche. L'excuse idéale pour se concocter avec Rod Emory un cadeau très spécial, dévoilé au Porsche Experience Center d'Atlanta durant les festivités de fin octobre.



Man eater

On en parle, du moteur ? Toujours quatre cylindres, toujours à plat, et toujours refroidi par air. Mais dans une définition plus moderne... Le Outlaw-4 est un développement commun entre Emory Motorsports et Rothsport Racing, qui s'appuie sur l'expertise de Jeff Gamroth, ex-team manager dans l'écurie GT Porsche d'usine aux USA, et la technologie des 911 des nineties. Le concept pourrait se résoudre

à un moteur de 964 Carrera amputé et fiabilité à une 356 de près de 60 ans, Rod Emory fait simple : il a développé avec Rothsport son propre moteur sur la base d'un M64, le 3.6 des 964, qu'il ampute de deux cylindres. Dans cette nouvelle fonderie, il intègre le matériel du M64, double allumage compris...

mer à un moteur de 964 Carrera amputé de deux cylindres. N'oubliez surtout pas le coup de scie hasardeux, le bloc est le résultat d'une nouvelle fonderie qui incorpore ensuite un maximum de pièces d'origine Porsche, à l'exception évidente du vilebrequin et des arbres à cames plus courts d'un tiers. Le même coefficient appliqué à l'ensemble du M64 aboutit à un 2.4 à carter sec, arbres à cames en tête et double allumage, auquel le préparateur

ajoute sa propre gestion électronique, un circuit d'huile optimisé et un échappement dérivé de celui de la 911. L'oreille de John Oates n'est évidemment pas insensible à la musicalité de sa 356 : « Le moteur Outlaw-4 est typiquement ce que le "Carrera 4 arbres" Furmann serait devenu s'il avait été développé davantage. Il sonne avec une voix de contrebasse riche et profonde avec de furieux grondements. » Une mélodie dont l'artiste se délecte au



JOHN OATES

est né à New York le 7 avril, soit deux mois presque jour pour jour avant la 356/01 qui marque le début de l'histoire de Porsche célébrée tout au long de 2018. Il enregistre son premier titre en 1966 avant de rencontrer Daryl Hall à l'Université la même année. Le duo Hall & Oates entame sa carrière en 1972. Depuis, ils ont enregistré 21 albums et vendu plus de 80 millions d'exemplaires à travers le monde et placé 34 singles au *Billboard Hot 100* américain (le plus emblématique restant *Maneater*), ce qui en fait le duo pop rock le plus fructueux de l'histoire. Le *Billboard Magazine* place d'ailleurs Hall & Oates à la 15^e place des plus grands artistes de tous les temps, et premier au classement des duos. Une carrière consacrée

en 2014 par leur intronisation au *Rock & Roll Hall of Fame*.

En parallèle de sa vie de musicien, John Oates voue une passion sans limites à l'automobile depuis que, gamin, il a découvert une pile de vieux numéros de *Road & Track*. Il apprend à conduire autour de Philadelphie sur une Renault Dauphine de 64 et achète sa première voiture, une Volvo PV544 d'occasion en 68. En 1977, après le succès de *Rich Girl*, il s'est offert sa première Porsche, une 911 Turbo Carrera rouge. Puis durant une tournée en Europe au début des 80's, il visite l'usine à Zuffenhausen et en ressort avec... un bon de commande pour une 911 Carrera "spéciale" avec peinture blanc nacré unique et cuir gris... Il aura aussi un Speedster 56 gris et des Classics de



Le moteur Outlaw-4 est typiquement ce que le "Carrera 4 arbres" Furmann serait devenu s'il avait été développé davantage.



5

point de faire l'impasse sur l'autoradio ou une quelconque source multimédia plus moderne. Niet! Ce n'est pas qu'il joue les ascètes, l'habitacle serait plutôt la preuve du contraire, mais la mélodie du quatre à plat se suffit à elle-même. Le cuir cognac joue la carte du classicisme associé à une moquette "farine d'avoine". Les baquets de Speedster ne sont peut-être pas aussi confortables que des fauteuils d'opéra mais, épaulés

par les harnais deux points, ils retiennent le conducteur devant son volant Derrington et les trois compteurs de 904 dans les longues courbes de la Crest Highway. John, enthousiaste, ne tarit pas d'éloges pour l'objet qui « mélange la légèreté, le parfum et la communion entre l'homme et sa machine typiques de la 356, avec des freins à disque modernes, une suspension inspirée de la 911, des jantes et des

2 Chaussées de pneus Pirelli modernes, les jantes ne sont pas les modèles en tôle emboutie qu'on jurerait. Elles sont en alu usiné dans la masse, et en 16".

3 On ne poussera pas la "modernisation" jusqu'à adopter l'airbag! Il faudrait alors se priver de ce magnifique Derrington...

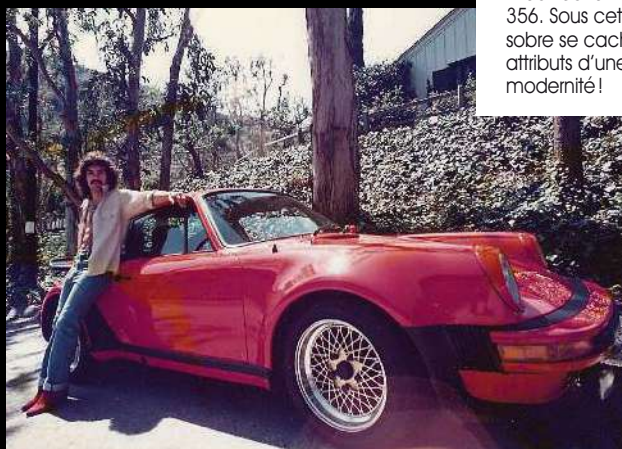
4 Harnais deux points à boucle vintage. Parce que la sécurité se conjugue avec style.

5 Rod Emory est passé maître dans la subtile modification des Porsche 356. Sous cette allure sobre se cachent des attributs d'une efficace modernité!

pneus plus larges ». Certain qu'à moins de 700 kg sur la bascule, avec 200 ch, une boîte 901 à cinq rapports et un châssis presque moderne, le cabriolet réalisé par Rod Emory est devenu la machine à manger du canyon. Le Graphite Grey Metallic se fond dans le décor, qui fait office d'ampli naturel à la symphonie tout en basses de l'instrument à air. John Oates et sa 356: un vrai duo de rock stars!

toutes marques. Il a revendu une grande partie de sa collection lorsqu'il s'est installé dans le Colorado à la fin des 80's.

En parallèle de son début de carrière musicale, Oates débute la compétition auto par la Formule Ford, la Sports 2000 Series puis l'IMSA. Après une course à Lime Rock en 924 GTR, qu'il termine à une impressionnante deuxième place, il est repéré par Pontiac. Blessé à la tête dans un crash à Elkhart Lake en Fiero GTU, Oates abrège sa carrière de pilote. Mais on le revoit parfois sur la piste, comme à la Rennsport Reunion en septembre dernier: « J'en conduis dans mon ranch du Colorado depuis plus de vingt ans, alors quand j'ai entendu parler d'une course de tracteurs, je n'ai pas hésité une seconde. On s'est bien marrés! »

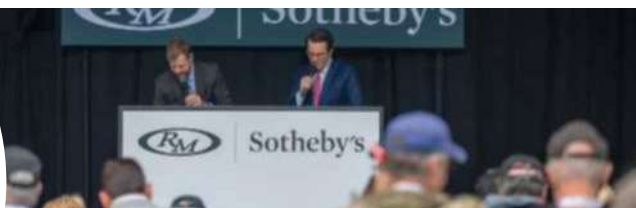
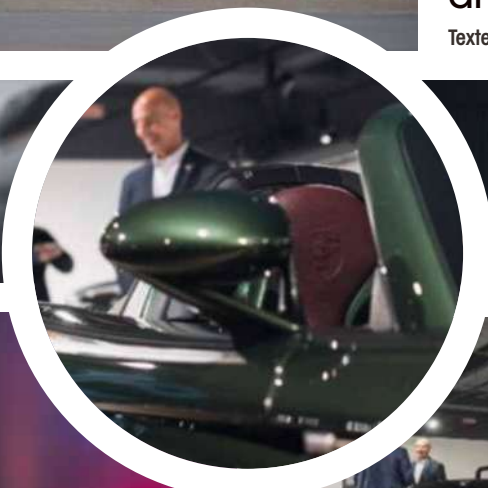


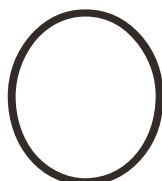


LA DERNIERE BOUGIE

Qu'aurait été une année de célébrations sans une vente aux enchères totalement dédiée à Porsche et regroupant quelques lots d'exception ? L'événement, mené par RM Sotheby's dans l'enceinte du Porsche Experience Center d'Atlanta, a clôturé les festivités qui se sont succédé cette année sur le sol américain.

Texte Étienne Brard Photos Darin Schnabel et Andrew Miterko





n avait déjà vu des ventes monomarque autour de noms prestigieux comme Mercedes ou Aston Martin. De mémoire de

Porschiste, la marque de Zuffenhausen n'avait encore jamais suscité ce genre d'initiative. Mais aujourd'hui, Porsche fête ses 70 ans! Exactement le genre d'occasion qu'une maison comme RM Sotheby's ne peut pas laisser passer, surtout lorsque, ces dernières années, les ventes ont poussé les modèles de la marque à des valeurs dépassant la raison. Avec la bénédiction de Porsche Cars North America, elle en avait réuni plus d'une soixantaine dans le fief même de la firme aux USA, au Porsche Experience Center d'Atlanta, où elle allait mener sa vente le 27 octobre dernier.

Rétroplanning... Vente programmée samedi, tout le monde en place dès jeudi. Les lots sensationnels avaient la leur à l'intérieur, derrière l'immense verrière. Deux 959, presque banales sur ce genre d'événement, sinon que... la première est un des derniers prototypes de développement existants, l'autre est l'une des trois engagées dans le Dakar 1985, celle de René Metge. Au chapitre curiosités, à côté d'un moteur de 356 Carrera Abarth GTL, un châssis roulant de 356A sur lequel étaient formés à l'époque les techniciens de Hoffman Motors. Une paire de 356 pré-A 51 coordonnées, mais aussi un très controversé Speedster 58 avec une "patine" comme on n'en fait que sur les décors de cinéma. Certains se sont demandé ce qu'elle faisait là, les autres en ont vu le potentiel: "La rouille ne ment pas..." À l'autre extrême, la 993 Turbo "Project Gold" toute neuve et créée de toutes pièces par Porsche Classic pour l'occasion était exposée dans l'espace Exclusive Manufacture, au milieu d'échantillons de peinture. Les indispensables RS rythment le display, dont le prototype #02 de 2.7 découvert dans notre dernier numéro, ou une Lightweight parmi les dernières RS construites donc finalement pas si light, mais admirablement restaurée. À quelques mètres de l'une des deux

935K4 construites, l'exceptionnelle 956C vainqueur en 1983 des courses de Brands Hatch et Road America surplombe le patio qui sera samedi le théâtre de la vente, mais qui aujourd'hui est encore la scène des voitures un peu plus communes. Et au milieu de tout ça, de potentiels amateurs venus voir et tâter les bêtes, des spécialistes venus inspecter pour le compte de leurs clients...

Ce jeudi soir a lieu la réception d'inauguration qui met Jeff Zwart à l'honneur pour le lancement de son nouveau livre retraçant les cinq premières Rennsport Reunion. Séances de dédicaces et démonstrations du pilote au volant de sa Carrera 4 "Pikes Peak" sur le circuit adjacent.

Vendredi soir, c'est l'heure du "Carrera GT Symposium and Recommission Reveal". Le journaliste Pete Stout animait une conversation publique avec le designer Tony Hatter et les pontes de Porsche Classic Uwe Makrutzki et Alexander Fabig, qui abordait le modèle sous l'angle de sa conception et de sa restauration. Sous la housse noire, il s'agit plus précisément du premier chantier de "recommission", qui se traduirait en français par une sorte de reconstruction aux souhaits du client. Ce que l'on saisit mieux lorsque le voile se lève et que propriétaire lui-même

découvre sa GT Vert Chêne comme il en rêvait, avec une sellerie cuir Bourgogne à inserts pied-de-poule et une laque noire qui révélait le dégoût du monsieur pour le plastique apparent. Makrutzki expliquait ainsi que le châssis en carbone avait été sablé par sessions successives de trois heures pour éviter que, par fatigue, l'opérateur ne commette des dégâts irréversibles à la structure en enlevant trop de matière.

C'est le concert de John Oates qui clôturait la soirée. Mais avant, l'artiste s'est exprimé sur sa carrière et cette passion pour les Porsche dont une des preuves concrètes se tenait à quelques mètres: le Cabriolet 356 Outlaw que lui avait livré Rod Emory quelques jours auparavant. Alors qu'il racontait sa course de tracteurs durant la Rennsport Reunion avec le Porsche-Diesel repeint en Pink Pig chez Gunnar Racing, il s'est vu remettre un cadeau de Kevin Jeannette (boss de Gunnar): une guitare acoustique peinte du même motif, sur laquelle il a joué jusqu'à la standing-ovation.

Samedi. Le patio vidé de son expo s'est improvisé salle des ventes, avec son estrade et ses rangées de chaises. Les voitures sont dans les starting-blocks, sur cinq files, en attendant leur tour. C'est par l'Automobilia que les affaires commencent. Et fort! De vieux livres ou des



posters pourront atteindre plusieurs milliers de dollars. Plus de 14000 pour une affiche de 3x7 m dédiée aux panneaux en bordure de highway, arborant un profil de 911 2.7 Polizei sous le slogan "In Germany, there are no gateway cars". Une fois arrivé le tour des automobiles, une véritable euphorie va enflammer les enchères autour de certains lots. Le plus marquant restera la 959 du Dakar. Presque immédiatement, les enchères se placent à deux millions. Une seule de plus, elle atteint trois millions. Elles monteront à une allure vertigineuse jusqu'à plus de cinq (5 945 000 avec les frais). Le Speedster 58 croustillant, à 307 500 dollars, a confirmé l'intérêt pour une voiture avec sa rouille d'origine, en doublant son estimation initiale. Le prototype de 2.7RS s'est échangé contre 1 325 000 dollars. Et puis, évidemment, on attendait fébrilement de mesurer l'intérêt que trouverait le marché à la 993 Project Gold, qui s'inscrit comme une "continuation" de la 993 Turbo, ultime modèle d'une série close en 1998, assemblé en 2018 selon des spécifications uniques, mais qui n'aura jamais le loisir de fouler la route faute d'homologation. Personne ne s'était risqué à la moindre estimation, le marteau est tombé sur une mise à 3,1 millions de dollars (3 415 000

avec les frais). Étonnamment, les modèles plus récents (GT3 et consorts) étaient presque les seuls à tenir (et parfois dépasser) les estimations initiales, alors que les "air-cooled" restaient à la peine. Un phénomène qui s'explique probablement par la moyenne d'âge plutôt basse du public enchérisseur, qui n'a commencé à vivre l'automobile qu'au début de ce millénaire en rêvant de GT2RS et de Carrera GT, mais dont le cœur ne vibre pas à toutes ces vieilleries. Phénomène ponctuel ou début d'une véritable tendance ? Le même public semble assez peu porté sur les voitures de course des années 70-80, si mythiques soient-elles. À la surprise générale, la 935 K4 s'est contentée d'un "petit" 885 000 dollars là où en d'autres temps (ou d'autres lieux) elle aurait honnêtement dépassé le million ! Les 911 RSR sont toutes rentrées chez elles, comme la 956, d'ailleurs... et même des pièces civiles rarissimes dont une 964RS avec seulement 96 km d'origine, ou une 964 Turbo S "Package".

Toujours est-il que, lorsque le dernier coup de marteau est tombé sur le tracteur Porsche Diesel Junior à plus de 50 000 dollars, le total des enchères de cette vente historique s'élevait à 25,8 millions de dollars. Joli cadeau d'anniversaire !



30^{ème}
ANNIVERSAIRE

TROPHÉE
ANDROS

MOTUL

9
FÉVRIER

STADEFRANCE



enedis
L'ELECTRICITE EN RESEAU



AMV
CUP
FEM

FFSA

©Stade de France® - Macary, Zublena et Regembal, Costantini - Architectes, ADAGP - Paris 2016

Informations & Réservations

STADEFRANCE.COM

tropheeandros.com   

**POUR LA DERNIÈRE FOIS
AU STADE DE FRANCE** À PARTIR DE **19€**

LOXAM
Exigez plus de la location

STEF

ANDROS

PETIT FORESTIER
Le Loueur de Froid

YOKOHAMA

L'Automobile
MAGAZINE

Le Parisien

ipam

L'ÉQUIPE

RMC
INFO TALK SPORT

GRANDE SÉANCE DE DÉDICACES
LA FÊTE DU SPORT AUTO MOTO



Il y a des sujets comme ça dans lesquels il vaut mieux entrer directement par les chiffres, histoire de ne pas vous laisser mariner dans votre dubitation: 303 ch et 38 mkg, soit à peu de chose près les valeurs de puissance et de couple d'une 911 Turbo 3.3 des années 80. Sauf qu'ici nulle question de pistons par paquets de six, l'histoire s'est construite autour des quatre cylindres d'une 912, la plus modeste des Porsche de son époque. Une histoire écrite par

Stéphane et réalisée par Sly Motors, qui scelle une amitié de presque 25 ans...

Finalement, peut-être aurait-il plutôt fallu entamer le sujet par la présentation des protagonistes? Stéphane évolue dans les univers croisés de la Porsche et de la VW depuis des années qu'il a arrêté de compter. Et au fil desquelles il s'est constitué une petite collection au sein de laquelle Coccinelle "Ovale", Combi "Split" ou Karmann Ghia côtoient toutes sortes de 911, de la 2.0T au Speedster 3.2, en pas-

1 Avec sa cylindrée confortable de 2332 cm³ et un turbo, la 912 de Stéphane se transforme en une mutante à deux visages.

2 L'expertise de Sylvain dans les préparations extrêmes lui permet d'aborder en toute sérénité des conversions turbo fiables, performantes, remarquablement souples.

sant par la 3.0 Turbo... Y a-t-il un hasard à ce qu'il ait tracé son parcours professionnel au sein du groupe VAG?

À Châteaurenard, à quelques encablures d'Avignon, Sly Motors s'est fait une réputation dans les développements performance de moteurs à plat refroidis par air. Des préparations VH, l'atelier en a quelques-unes à son actif. Même dans l'univers aussi confidentiel qu'exigeant du dragster VW, Sylvain est connu comme le loup blanc. Les engins qui pilonnent leurs



CRACHE TON VENIN!

Si vous deviez un jour croiser la route de cette 912, tenez-vous à distance et ne tentez surtout pas la provocation, la sanction serait immédiate ! Sous son Vert Vipère, le “petit” quatre cylindres crache son venin toxique avec un souffle particulièrement vif, et paralyse immédiatement l’adversaire...

Texte et photos Josué Chevrel

1

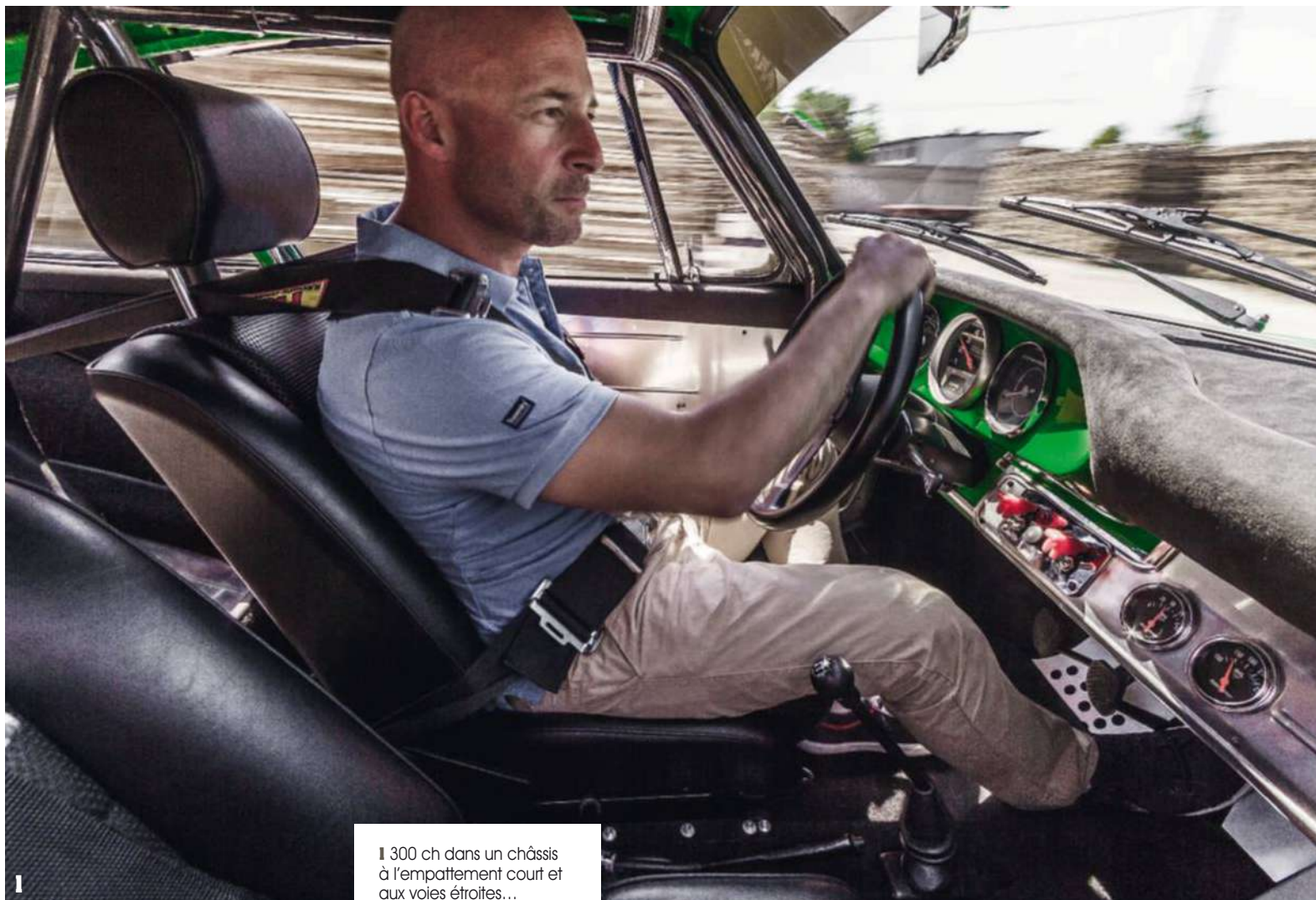
adversaires sur 400 m sont souvent ceux qui ont fait une halte à Châteaurenard... Lorsque le moteur de l’un des dragsters les plus en vue de la scène VW française s’est trouvé sur le marché il y a une dizaine d’années, Sylvain le recommande aussitôt à son ami Stéphane, sans aucune idée précise quant à son usage final, juste parce qu’il sait ce qu’il y a dedans : c’est lui qui l’a assemblé ! Une fois propriétaire de ce moteur, il va tout de même falloir élaborer un plan...



2

Une vision...

« J’ai acheté le moteur et seulement après je me suis mis en quête d’une auto rigolote, nous raconte Stéphane. L’idée a germé un peu avant l’engouement pour les 912. J’ai cherché une première génération à trois compteurs et j’ai trouvé cette auto en région parisienne il y a plus d’une dizaine d’années. Elle était intéressante parce qu’il y avait tout à reprendre. C’était une caisse nue destinée à recevoir un flat six pour faire de la course de côte. »



1 300 ch dans un châssis à l'empattement court et aux voies étroites...

Stéphane retrouve des sensations qu'il n'avait ressenties qu'au volant de GT de 500 ou 600 ch...

2 Exception faite de la couleur, le retour à une configuration de 912 "conforme" peut s'envisager sans difficulté, par le remplacement des pièces performance par les originales.

3 La 66 est de cette génération de 912 à trois compteurs. Le compteur est remplacé par un Auto Meter, le volant par un Nardi, et le bandeau en alu par un autre plus raccord avec d'esprit racing.

4 Parce que la coque originale était démunie de ses garnitures, Stéphane et Sylvain ont opté pour des finitions très racing...

5 Le compartiment avant se passe de toute garniture. Light is right!

6 Les jantes American Racing originales sont une référence dans l'univers muscle car et le mouvement VW. Un peu moins ancrées dans la culture Porsche...

ting même si tu as 200 ou 300 bornes. Comme j'ai la chance d'avoir pas mal d'autos et que ce n'est pas la seule ancienne avec laquelle je roule, je pouvais me permettre ces excès qui restent réversibles. Réversible, c'était une contrainte aussi importante que les performances, parce que même si le chantier a démarré à une époque où la valeur marchande d'une 912 n'était que symbolique, le duo a bien conscience qu'elle reste une Porsche et que sur ce seul critère elle mérite le respect. C'est pour ça que SM Classic, l'atelier qui a pris en charge la carrosserie, s'est vu confier la mission, outre la réfection de ce qui était corrodé ou tordu, de remettre chaque détail dans sa configuration d'origine. Notamment reboucher les deux trous qui avaient été percés dans le tableau de bord pour des compteurs additionnels, et lui restituer les ancrages de supports moteurs originaux du quatre à plat qui, soit dit en passant, ne correspondent pas mieux aux fixations d'un bloc VW Type 1... Sylvain a donc créé des supports spécifiques à partir d'une traverse de VW Type 34. « Il s'est enquis sur le sujet, nous confie son complice, avec le turbo, l'échappement et les tubulures qui gênaient... » Mais ce qui compte à la fin, c'est que la coque n'est pas dénaturée et la 912 peut reprendre sa forme des premiers jours sans autre diffi-

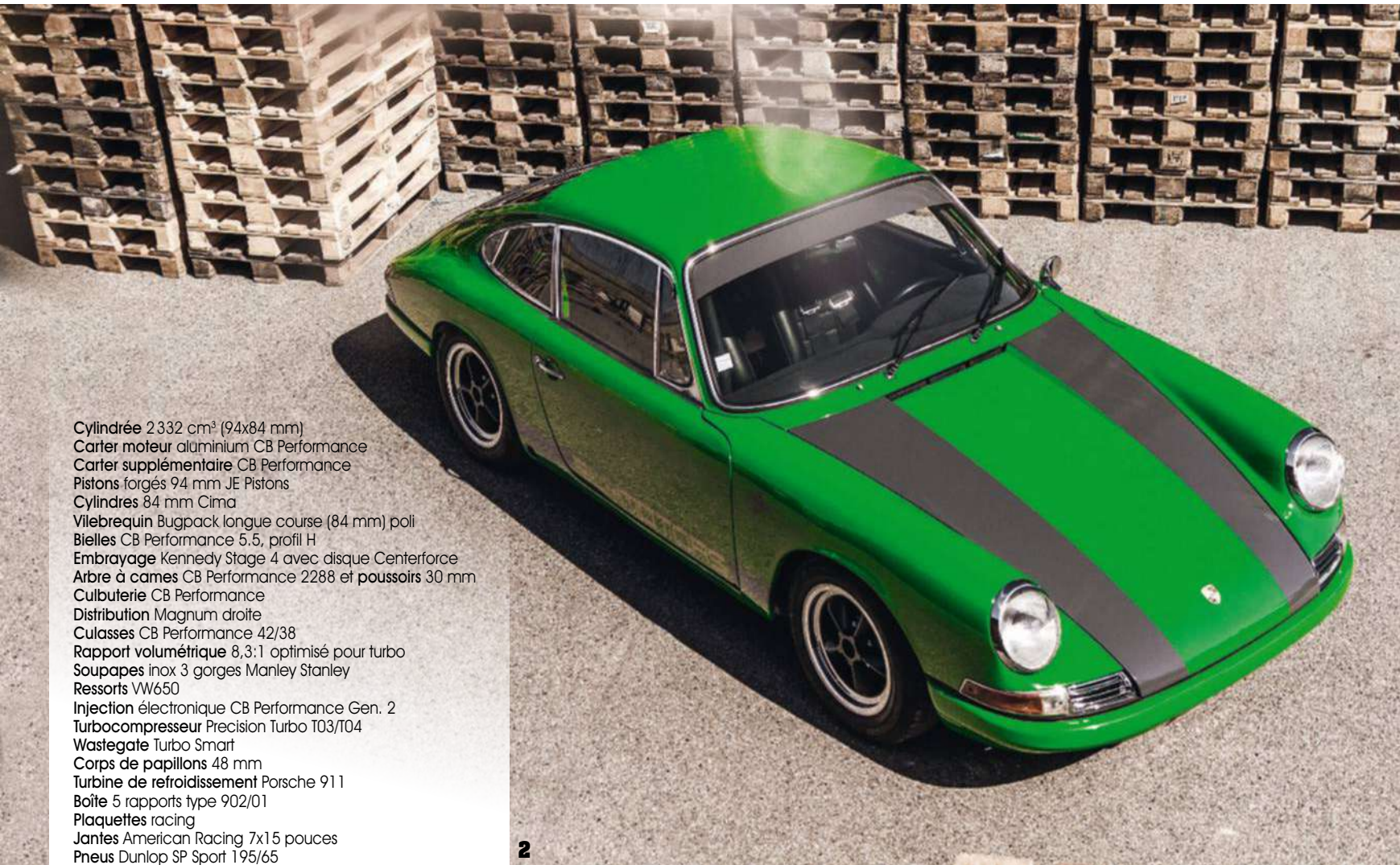
culté que le remontage des pièces originales. Des pièces qu'il faudra tout de même sourcer, puisque la coque avait été jadis dépouillée de son contenu. Ce qui justifie cet intérieur fleurant bon la compétition, dans lequel même les panneaux de portes sont des créations maison dans l'esprit dragster, découpés dans l'aluminium et rainurés pour un minimum de rigidité. Première impression en montant à bord : c'est spartiate mais pas inconfortable. Les commutateurs façon aviation et les manos de température et de pression d'huile s'entendent pour vous maintenir dans l'ambiance drag, où mais les pieds sur de la moquette, le séant calé dans des sièges "normaux", et les yeux posés sur un compte-tours Auto Meter, sous une casquette de tableau de bord recouverte d'Alcantara par les mains habiles du sellier Pierre Bataille.

La "12" aux deux visages

Pas de clés, c'est via l'interrupteur que la 912 sort de sa veille dans un rôle presque discret, le turbo jouant de son effet sourdine. Même s'il est évident que la sonorité n'est pas celle d'un "six", ça ne sonne pas vraiment 912 non plus... Plus grave, plus profond, signature d'une cylindrée unitaire plutôt conséquente. Chaque piston déplace un volume de 583 cm³, soit beaucoup plus que les 395,5 cm³ d'une 912,

Entre les lignes, comprenez qu'elle avait déjà été modifiée en conséquence, ce qui n'est pas un handicap majeur lorsque l'objectif final ne tend pas vers un idéal d'authenticité absolue.

« On avait une auto et un moteur. On s'est demandé quel style on allait lui donner, à cette voiture. Tout s'est fait conjointement avec Sylvain. Le moteur était en atmo, on s'est dit qu'on pouvait faire quelque chose qui n'avait pas encore été fait, créer une 912 turbo-injection. » Pas le genre de défi à effrayer le spécialiste de la haute performance, qui sait aussi s'appuyer sur l'expertise de ses fournisseurs. Pour un projet de cette envergure, Sylvain s'est rapproché de CB Performance, son partenaire et fabricant californien de pièces racing. À partir du cahier des charges et des caractéristiques du moteur, ils ont élaboré la meilleure configuration en associant les pièces les plus appropriées : un turbo hybride T03/T04 capable de remplir les 2,31 de cylindrée que représentent les quatre cylindres additionnés, sa wastegate et toutes les tubulures, échappement compris, mais aussi l'injection dimensionnée en conséquence et paramétrable selon l'usage. On a parlé de cahier des charges ? Stéphane nous éclaire : « Avoir de la perf et des sensations, mais aussi de la polyvalence. Que tu puisses partir sur un mee-

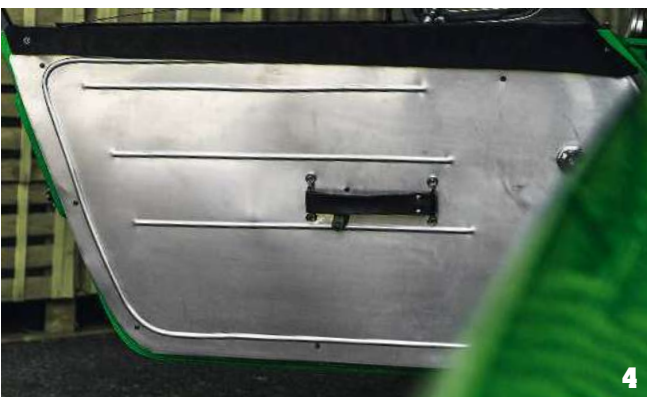


Cylindrée 2332 cm³ (94x84 mm)
Carter moteur aluminium CB Performance
Carter supplémentaire CB Performance
Pistons forgés 94 mm JE Pistons
Cylindres 84 mm Cima
Vilebrequin Bugpack longue course (84 mm) poli
Bielles CB Performance 5.5, profil H
Embrayage Kennedy Stage 4 avec disque Centerforce
Arbre à cames CB Performance 2288 et poussoirs 30 mm
Culbuterie CB Performance
Distribution Magnum droite
Culasses CB Performance 42/38
Rapport volumétrique 8,3:1 optimisé pour turbo
Soupapes inox 3 gorges Manley Stanley
Ressorts VW650
Injection électronique CB Performance Gen. 2
Turbocompresseur Precision Turbo T03/T04
Wastegate Turbo Smart
Corps de papillons 48 mm
Turbine de refroidissement Porsche 911
Boîte 5 rapports type 902/01
Plaquettes racing
Jantes American Racing 7x15 pouces
Pneus Dunlop SP Sport 195/65

2



3



4



5



6



mieux même qu'une 3.3 Turbo (549,8) et presque autant qu'une 964 (600). Contre toute attente, le ralenti ne joue pas la partition de chaos qu'un moteur de dragster doit à son volant moteur trop léger pour réguler par sa seule inertie une rotation irrégulière imputable notamment à une distribution pas vraiment calibrée pour les bas régimes. Il a suffi que Sylvain remplace l'arbre à cames, non seulement pour le ralenti, mais aussi pour donner rondeur et agrément à un bloc à deux visages. Avec sa boîte cinq rapports d'origine, l'auto se montre vivante et bien éduquée sur les trajets du quotidien. Si ce n'est pas sur ce terrain que nous l'avons testée, elle n'aurait a priori aucune réticence à naviguer en ville, avec la même aisance que toute 911 Classic bien réglée. Mais sitôt passé le panneau de sortie d'agglomération, le loup peut tomber son masque de mouton. Aux alentours de 3000 tr/mn, la cavalerie lance la charge avec une célérité qui rappelle celle d'une 930 3.0, un peu de rab en supplément. Le jouet ne pèse guère plus qu'une autre 912, le surpoids du turbo et de ses périphériques étant largement compensé par la suppression de certains équipements inutiles. Et le dyno annonce 303 ch à 5600 tr/mn alors que la turbine ne souffle qu'à 0,8 bar. Mais avant de mettre un coup de boost supplémentaire, nos compères ont bien conscience qu'il faudra en passer par le remplacement de la boîte, suffisamment robuste pour encaisser pour autant qu'on ne lui fasse pas subir les 38 mkg sur les deux premiers rapports. Mais si nos hommes se promettent de passer à la boîte de vitesses de 930 dans un avenir proche, ce n'est certainement pas pour en rester là...

1 Sage, souple et facile à bas régimes, elle devient déliante dès que le turbo s'enclenche aux alentours de 3 000 tr/mn.



2 Ancien moteur de dragster VW, le 2332 cm³ d'une robustesse à toute épreuve a adopté un turbo soufflant à 0,8 bar pour 303 ch. L'équivalent d'un 3.3 Turbo avec seulement quatre cylindres !



3 L'électronique CB Perf paramétrée par Diagauto84 gère l'injection et l'allumage.



4 Harnais RCI vintage...





SANS LOI

Dans le petit monde des spécialistes Porsche air-cooled, GT Passion à Angers est désormais incontournable. Depuis quelques années, Laurent Guérin a développé le backdating des 911 des années 80, activité qui vient compléter celles de restauration et de préparation des modèles classiques. Le trio d'aujourd'hui est un parfait exemple de la qualité de ses réalisations.

Texte Hilaire Photos Josué Chevrel

911 2.4T & CARRERA 3.2 - 1973 & 1985 • OUTLAW

Par définition, l'Outlaw est une discipline sans règles, du moins sans autres règles que celles de base de la sécurité. Et par nature, quand chacun fait ce qui lui plaît, personne ne fait pareil. Vous en conviendrez, Lapalisse n'aurait certainement pas dit mieux. Dans l'univers de la Porsche Classic, même sans règles, il semble que la direction privilégiée soit souvent celle de la performance. Mais il y a tellement de chemins pour y parvenir. Regardez par exemple les trois machines que nous sommes allés rencontrer chez le même professionnel à proximité d'Angers, qui sont toutes trois passées entre les mêmes mains pour chaque étape de leur transformation, et qui sont pourtant si différentes. Étroite, large ou entre-deux, backdating ou pas, Classic ou hot rod, GT Passion démontre sa maîtrise du sujet sur trois mannequins habillés sur mesure...

Daily driver

Pour un backdate, la 911 Carrera 3.2 est la base idéale. On trouve encore à prix "raisonnable" des autos un peu fatiguées, la qualité de construction et les tôles galvanisées limitent les dommages de la corrosion et la légendaire fiabilité du moteur permet des performances tout à fait d'actualité. Si en plus elles sont équipées de la boîte de vitesses 915 (jusqu'au millésime 86), alors leur conduite se rapproche encore davantage de celle d'une Classic.

C'est donc la base que Laurent a choisie pour reconstruire, à la demande d'un client, cette magnifique 911 Slate Grey. La 3.2 donneuse a été entièrement désossée, pour une restauration de la carrosserie en règle. Pare-chocs et capot avant ont

été remplacés par des pièces antidatées en carbone de chez D.Moris et les ailes d'origine en tôle ont été étirées pour leur donner un galbe proche de celui des 911ST. Le châssis a été revu avec des pièces neuves ou reconditionnées et des amortisseurs Bilstein plus fermes. Le moteur et la boîte de vitesses de type 915 ont eu droit à une rénovation totale, mais sont restés dans leur configuration strictement d'origine. Seul le silencieux d'échappement à deux sorties centrales donne une note un peu plus sportive à l'ensemble.

À l'extérieur, les chromes sont omniprésents: les joncs de vitres, poignées de portes, rétroviseur et butoirs de pare-chocs arrière. Les jantes de type Fuchs polies en 17 pouces remplissent copieusement les ailes, conférant l'assise parfaite avec une pointe d'agressivité tout à fait acceptable pour une voiture de route. L'intérieur a été traité avec le même soin. Si le tableau de bord est resté celui de la 3.2, sièges et contre-portes ont été modifiés et rhabillés par Sellerie Tendance à St-Sylvain-d'Anjou, d'un tissu pied-de-poule dans l'esprit des toutes premières 911. Quelques touches d'aluminium éclairent discrètement l'habitacle et le volant a été remplacé par un Momo Prototipo avec un bouton de klaxon en cuir frappé de l'écusson Porsche. Ainsi équipée, cette 911 backdated est l'outil idéal pour une utilisation loisir. Sous un look discret avec ce qu'il faut de sportivité, fiable, confortable, puissante, elle permet d'envisager de longs périples sans aucune arrière-pensée, son terrain de jeu idéal étant les petites routes sinueuses encore très nombreuses dans notre arrière-pays.



- 1 Trois réalisations différentes avec pour point commun une qualité irréprochable.
- 2 Le moteur entièrement refait est le 3.2 de 231 ch.
- 3 De nombreuses pièces en aluminium sont spécifiques.
- 4 Seules les ailes élargies trahissent l'inspiration ST.



La Slate Grey joue la partition Classic, mais elle conserve toutefois les ailes un peu plus larges dont elle hérite de la Carrera 3.2 qui lui sert de base.



5 Le sigle 001 indique le premier exemplaire de cette série de backdate.

6 Le rétroviseur obus chromé accentue le style classic.

7 Les jantes sont des répliques de Fuchs en 17 pouces.

8 Le coffre est d'une finition parfaite.

9 L'intérieur est resté proche de l'origine, seuls les sièges avant sont spécifiques et le volant a été remplacé par un Momo Prototipo.

10 Les petits sièges arrière ont été conservés.



7



8



9



10

911 2.4T & CARRERA 3.2 - 1973 & 1985 • OUTLAW

Dans toute sa largeur

Pour son projet n° 2, et pour les mêmes raisons, Laurent est parti sur la même base de Carrera. La carrosserie a bénéficié de la même restauration en interne. Mais lors de la reconstruction, Laurent est allé un peu plus loin dans le look et dans la chasse aux kilos.

En plus du capot et des pare-chocs en carbone, les quatre ailes ont été remplacées par les éléments en carbone du catalogue D.Moris, dans le style RSR, kit d'une largeur impressionnante. Pour remplir les ailes monstrueuses de l'engin, Laurent s'est adressé directement à Fifteen52, qui lui a fourni un jeu de jantes Outlaw 001 sur mesure en 8 et 9x17 pouces, ces jantes griffées Magnus Walker qui équipent beaucoup de préparations aux États-Unis. Là encore, le chrome est présent sur les entourages de vitres, les butoirs, les rétroviseurs et les poignées de portes allégées "à la Magnus". Cela se marie bien avec le gris clair de la carrosserie et la bande racing rouge qui court d'un capot à l'autre. Le moteur a subi une légère préparation pour porter la puissance à 250 ch et la boîte 915 dispose d'un pignon de cinquième plus court, afin de favoriser le couple.

L'habitacle a été réalisé par le même sellier, qui a revêtu les deux sièges style Recaro de cuir et de tissu gris chiné, rehaussé de liserés rouges. Les deux strapontins arrière existent toujours, traités de manière personnelle, comme les contre-portes au bac de rangement fait

maison. Le tableau de bord a laissé la place à un élément de Classic sur lequel trône désormais un coupe-circuit, le volant est un Motolita en cuir. Dernière petite touche sportive, le pommeau du levier de vitesse en bois d'essences différentes évoque celui qui était monté dans les 917. De multiples détails, que vous pouvez observer sur les photos, rendent unique cette voiture dont la préparation totale aura duré six mois.

Ce projet a donc été traité dans son ensemble dans un esprit plus musclé que le précédent, tout en sauvegardant le confort et la polyvalence. Impressionnante sur la route, elle vous incitera à vous ranger rapidement lorsqu'elle surgira dans votre rétroviseur et forcera le respect lorsque vous la verrez s'éloigner inexorablement dans le bruit rauque de son échappement inox à deux sorties.

Classic hot rod

Cette troisième 911 (la première chronologiquement) joue une autre partition. C'est la voiture personnelle de Laurent Guérin, un peu sa vitrine aussi. Celle-ci n'est pas un backdate, mais basée sur une 2.4T de 1973. Bien qu'elle reste utilisable sur la route, Laurent l'a modifiée pour la piste. Mais dans un style inspiré des tendances actuelles chez les préparateurs



4



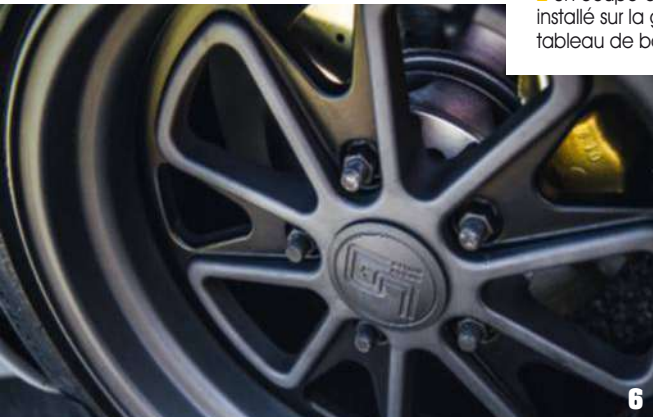


Sur un plan esthétique, c'est la plus radicale.
D'un point de vue technique, elle mise sur
la fiabilité du 3.2, légèrement optimisé

5

1 Le pommeau en bois est une réplique de celui des 917.

2 Un coupe-circuit a été installé sur la grille de tableau de bord.



6



9



7

3 Le moteur 3.2 a été légèrement optimisé pour développer 250 ch.

4 Beaucoup plus typée Racing, c'est une interprétation de la 2.8 RSR.

5 C'est la modification la plus radicale et la plus sportive des trois, tout en conservant la fiabilité légendaire d'une 3.2.

6 Les jantes en 17 pouces sont des "Urban Outlaw" de chez Fifteen52 griffées Magnus Walker.

7 Les phares sont jaunes comme les modèles Sonauto, les verres ont été remplacés.

8 Les vide-poches sont identiques à ceux des premières 911

9 L'intérieur a été traité à la sauce classic et personnalisé.

10 Les sièges arrière sont modifiés.



8



10



1

1 En route pour une balade, les petites routes sont leur domaine.

2 Le cuir molletonné en losange rappelle les selles de motos custom. Les coquilles en alu seraient plutôt inspirées de bombardiers...

3 Pas de modification de carrosserie, sinon une diète drastique. Un châssis et un moteur optimisés en font une redoutable bête de circuit à l'ancienne.



2

motos: dépouillée à l'extrême, mais rehaussée de touches très "vintage".

La carrosserie a eu droit à la restauration complète, mais est restée d'origine avec ses ailes plates. Seul le capot moteur de 2.2S en aluminium a été percé de louvers.

Un capot dont le système d'ouverture a été modifié à la manière des 911R, permettant une plus large ouverture qui facilite l'accès à la mécanique. Le châssis a été amélioré par des barres antiroulis de S, des amortisseurs Bilstein et de gros freins. Le moteur a fait l'objet de toutes les attentions, agrémenté de nombreuses pièces de 2.4S, pistons haute compression, arbres à cames spécifiques, deux carburateurs PMO triple corps de 46 mm et un échappement de type Tour de France à trois sorties, pour environ 220 ch. Avec une boîte courte de 914 et un poids contenu à 900 kg, la 911 se révèle extrêmement performante sur les différents circuits où Laurent ne manque pas de l'emmener se dégourdir.

Sa magnifique robe jaune Bahama rehaussée de décorations racing interpelle. À côté des deux autres, campée sur ses Fuchs d'origine et dépourvue de tout

appendice aéro qui viendrait alourdir la pureté de la ligne, elle semble gracile. Mais c'est en ouvrant les portières que l'on mesure le caractère bien trempé de l'engin. La tôle est à nu, c'est brut de chez brut, pas la moindre moquette sur le plancher et pourtant l'habitacle apparaît particulièrement travaillé. Les petits sièges "bombardier" en aluminium faits sur mesure sont recouverts d'un cuir molletonné violet et des touches du même cuir sont présentes en rappel sur une partie de l'arceau, le tableau de bord, les contreportes et même sur l'extincteur. Le même cuir recouvre la cloison pare-feu côté compartiment moteur. Le coffre avant d'une finition exemplaire reprend les mêmes éléments de style, notamment sur le réservoir d'essence. Un hot rod comme on les aime! Début février, alors que tous les amateurs de voitures anciennes se retrouveront à Rétromobile, GT Passion y exposera la 2.4 jaune et d'autres réalisations de backdate dans de nouvelles variations de couleurs et de finitions. Laurent veut que chacune des créations GT Passion reste unique et reflète la personnalité de son propriétaire. ■

3

La 911 de Laurent Guérin est la seule à ne pas tricher sur son âge, c'est l'unique vraie classic du trio!





4



5

- 4 Les Fuchs sont restées celles d'origine.
- 5 Les verres des phares sont plats mais le globe est... décoré!
- 6 Le 2,4 modifié avec des pièces de compétition développe environ 220 ch.
- 7 Arceau, baquets et harnais ne laissent aucun doute sur l'utilisation de cette 911.
- 8 Le coffre et l'habitacle sont dépouillés mais la finition est parfaite.



6



7



8

1 911T Norev

Un modèle d'une émouvante sobriété chez Norev sous la forme d'une modeste 911T de 1969 présentée avec ses roues en tôle sous un rouge foncé très ressemblant à un bourgogne, avec son intérieur pied-de-poule. Si les roues sont directrices, la coque en résine ne permet pas d'actionner les ouvrants. Réf. 187630. www.norev.com

2 911E Targa Norev

À détailler la 911E Targa présentée comme une '69, on salue la finesse des détails, et particulièrement des chromes qui ceinturent la surface vitrée, mais on regrettera que la coque moulée en résine efface totalement les ouvrants, les rainures délimitant les ajustages étant totalement noyées sous l'orange Signal. Réf. 187633. www.norev.com

3 993 Carrera RS Clubsport GT Spirit

Version compétition de la Carrera RS destinée à courir en catégorie N/GT, la Clubsport est un peu plus démonstrative que le modèle de route que GT Spirit avait reproduit il y a quelques mois. Cette nouvelle finition reçoit donc le spoiler avant et l'aile, mais aussi l'arceau et les harnais Sabelt. Réf. GT739. www.gts-models.com



4 356/1 Autoart

Alors que beaucoup de fabricants de miniatures au 1/18 migrent du zamac vers la résine, Autoart fait de la résistance et perpétue la tradition des modèles de très belle facture avec tous les ouvrants fonctionnels. Parfait pour détailler cette reproduction de la toute première Porsche de l'histoire ! Réf. 78072. www.autoartmodels.com

5 911 "Reimagined by Singer" CMR

L'attrait pour les 911 "revisitées par Singer" ne s'est pas essouffé depuis presque 10 ans que le préparateur sévit à Los Angeles. Elles sont deux parmi les nouveautés de Classic Model Replicars, le coupé "Dubai" réalisé en 2013, et le premier Targa qui date de 2015. Chacun est reproduit en résine et en série limitée à 504 unités. Réf. CMR079 & CMR080. www.littlebolide.com

6 Mercedes 408D Jägermeister Premium Classixx

Certes, sous les couleurs Jägermeister, Ernst Maring faisait courir des... Formule 3. Mais à l'étage orange de votre vitrine Porsche, au milieu des 935K3, 934, 914/6 GT ou autre 962, ce bon vieux 408 Diesel du début des 70's reproduit par Premium Classixx fera parfaitement illusion. Réf. 214401. www.premiumclassixx.com



7



1/18



1/12



8



1/18



1/18



9

8 911 3.0 RSR GT Spirit

Alors qu'elle passait à 3.0 pour le millésime 1974, la Carrera RS évoluait de façon radicalement orientée compétition, et la RSR poussait le curseur encore plus loin. Avec ses roues de 917 et ses ouïes à tous les étages, la version reproduite par GT Spirit incarne la force brute du modèle sous une livrée immaculée. Réf. GT207. www.gts-models.com

7 959 GT Spirit

GT Spirit consacre généralement sa gamme 1/12 à des modèles mythiques. Et quoi de plus mythique chez Porsche que la 959 ?! Le dessin tout en courbes, accentué par l'absence d'arêtes, est reproduit avec la plus grande fidélité. Ah si l'on avait pu avoir un de ces intérieurs en camaïeu de cuir typiques du modèle Komfort... Réf. GT218. www.gts-models.com

965 V8 prototype
Réf. 06031 - Autocult



917 "Le Mans" + McQueen
Réf. 86435 - Greenlight



911 RSR 3.0, Le Mans 1977
Réf. S7500 - Spark



911S 2.4, 1973
Réf. 750032 - Norev



959 Raid, Paris-Dakar 1986
Réf. S7815 - Spark



962 Fabcar, Daytona 1991
Réf. US042 - Spark



911 RSR 3.0, Mid-Ohio 1977
Réf. US045 - Spark



911 RSR 3.0, Mid-Ohio 1975
Réf. US047 - Spark



9 911 Carrera RS 2.7 Norev

Comment un fabricant comme Norev avait-il pu si longtemps faire l'impasse sur un mythe comme la Carrera 2.7 RS ? C'est un tort réparé avec deux déclinaisons d'un seul coup avec deux Touring Grand Prix White/Green et Light Yellow, et même trois si l'on y ajoute la version blanche à décors bleus disponible en exclu web. Réf. 187636, 187637 & 187638. www.norev.com

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

JANVIER

13 Traversée de Paris

Boucle au départ de l'Esplanade du Château de Vincennes
06 71 98 00 19
www.vincennesenanciennes.com

19-23 65° Rallye Neige & Glace

Villard-de-Lans
04 92 82 20 00
neigeetglace@zaniroli.com
www.zaniroli.com

22-27 87° Rallye Monte-Carlo

info@acm.mc +377 93 15 26 00
www.acm.mc

30/01-2/02 3° Rallye Monte-Carlo Classique

info@acm.mc +377 93 15 26 00
www.acm.mc

30/01-6/02 22° Rallye Monte-Carlo Historique

info@acm.mc +377 93 15 26 00
www.acm.mc

FÉVRIER

6-10 Salon Rétramobile

Parc des Expositions
Porte de Versailles 01 76 53 71 18
retromobile@zmirov.com
www.retromobile.fr

MARS

1^{er}-3 42° Antwerp Classic Salon

Antwerp Expo – Anvers (B)
www.siha.de

7-10 Retro Classics

Messe Stuttgart (D)
www.retro-classics.de

16 Journée Test

Circuit de Dijon-Prenois
06 11 48 38 28
alaingoupy@aol.com
www.asave.paris

22-24 Avignon Motor Festival

Parc des expositions d'Avignon
04 90 84 02 04
avignon-motor-festival@orange.fr
www.avignon-motor-festival.com

16-17 26° Rallye de Paris

01 42 12 07 08

AVRIL

5-7 Espiritu de Montjuïc

Circuit de Barcelona-Catalunya (ES)
Info@peter.fr 01 42 59 73 40
www.peterauto.peter.fr

6-7 Goodwood Member's Meeting

Goodwood (GB)
www.goodwood.com

7 Stuttgart Connection

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

10-14 31° Techno Classica Essen

Messe Essen (D)
www.siha.de

12-14 Historic Tour

Ledenon
06 11 48 38 28
alaingoupy@aol.com
www.asave.paris

13-14 Porsche Days

Spa-Francorchamps
Rouler sur le circuit de F1 de Spa
www.porsche-club-francorchamps.days.be

29/04-4/05 28° Tour Auto Optic2000

Rallye au départ de Paris
01 42 59 73 40 info@peter.fr
www.peterauto.peter.fr

MAI

3-5 Historic Tour

Circuit Dijon-Prenois
06 11 48 38 28 alaingoupy@aol.com
www.asave.paris

4-5 4° Porsche Spring Meeting

Rouler sur le circuit F1 Paul Ricard
Le Castellet (83)
www.porscheclub.fr

17-19 Spa-Classic

Circuit de Spa-Francorchamps (B)
01 42 59 73 40 info@peter.fr
www.spa-classic.com

17-19 Rallye Père-Fille

Normandie
questins@HappyFewRacing.com
http://happyfewracing.com

23-26 77° Grand Prix de Monaco F1

info@acm.mc +377 93 15 26 00
www.acm.mc

24-26 5° Porsche Casting Deauville

Expo-rallye touristique - Deauville (14)
www.normandie-porscheclub.fr

25 7° Savoie Classic Car

Rassemblement Porsche Classic
Annecy (74)
savoie-classic-car.fr
www.savoie-porscheclub.fr

29/05-2/06 50 Years of Porsche 914

Allemagne
https://2019.914-international.com
2.vorsitzender@914-club.de

29/05-2/06 Meeting International 914

Allemagne - www.914-porscheclub.fr
riechalier@gmail.com

30/05-2/06 44th International Meeting Porsche 356

www.porsche-356-club.ch
PorscheClubs

JUIN

1^{er}-6 20° Rallye des Princesses

De Paris à Saint-Tropez
04 92 82 20 00
princesses@zaniroli.com
www.zaniroli.com

2 Stuttgart Connection

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

7-9 Grand Prix de l'Âge d'Or

Circuit de Dijon-Prenois
Info@peter.fr 01 42 59 73 40
www.peterauto.peter.fr

7-9 4° Tra'Montagne

Expo-rallye touristique - Perpignan (66)
www.roussillon-porscheclub.fr

8-9 13° Fête des Classic

Expo-rallye touristique réservé aux Classics - Avignon (84)
www.mediterranee-porscheclub.fr

14-16 Historic Tour

Circuit d'Albi
06 11 48 38 28
alaingoupy@aol.com
www.asave.paris

21-22 Circuit Dijon-Prenois

Rallye touristique réservé aux Clubs de la Fédération - Dijon (21)
www.bfc-porscheclub.fr

21-23 13° Savoie Cup

Rallye touristique
www.savoie-porscheclub.fr

21-23 9° Outlaw Festival

Out Classic Law - Terres Catalanes (66)
riechalier@gmail.com

22-23 16° Rallye des Clubs Porsche France

Rouler sur le circuit de Dijon-Prenois - Dijon (21).
www.motorsport-porscheclub.fr

26-28 1^{er} Rallye des Ladies

Rallye touristique réservé aux Ladies membres de la Fédération des Clubs Porsche de France
www.porscheclub.fr
06 07 81 74 03

27-30 Élégance et Automobile

info@acm.mc +377 93 15 26 00
www.acm.mc

30 Chantilly Arts & Élégance

Château de Chantilly
Info@peter.fr 01 42 59 73 40
www.peterauto.peter.fr

JUILLET

5-7 Grand-Prix du Pas-de-Calais

Croix-en-Ternois
06 11 48 38 28
alaingoupy@aol.com
www.asave.paris

PREMIER CLUB PORSCHE INDEPENDANT FRANCOPHONE

CLUB 911 .NET

**SORTIES CLUB
JOURNEES CIRCUIT
TECHNIQUE ET GUIDES D'ACHAT
PETITES ANNONCES**

**WWW.CLUB911.NET
CONTACT@CLUB911.NET
06 43 34 28 78**

11-12-13 janvier Petite Sibérienne	10 mars Roulage et restaurant	30-31 mars Glisse à Visé	7 avril Sortie Verdon
10 février Porsche & Mimosas	30-31 mars Sortie Colibris	10 mars Le Mans Bugatti	13 mai Lurcy Levis

Le Club911.Net vous souhaite une bonne année 2019



**7€
7,50**

Le numéro, port et emballage compris

COMMANDEZ EN LIGNE www.hommell-magazines.com

Complétez votre **collection**

	QUANTITÉ	PRIX UNITAIRE	PRIX TOTAL
Je désire commander le n° ___ de Speedster	_____	7,50 €	_____
Je désire commander le n° ___ de Speedster	_____	7,50 €	_____
		TOTAL	_____

Je règle par chèque ou mandat à l'ordre de SFEP

carte bancaire N° _____

Expire le : _____ Signature : _____

Nom / prénom _____

Adresse _____

Code postal | | | | Ville _____

Pays : _____ Tél. : _____

E-mail : _____

BON DE
COMMANDE
Speedster

J'expédie ma commande
à l'adresse suivante :
SPEEDSTER
60643 CHANTILLY CEDEX
01 45 36 20 36

En vertu de la loi, Informatique et liberté n° 78-17 du 6 janvier 1978, de la Directive Européenne n° 95-46 du 24 octobre 1995, de la Convention du Conseil de l'Europe n° 108 du 28 janvier 1981, sachez que les informations qui vous concernent sont destinées à la SFEP/SPEEDSTER qui pourra les transmettre à des tiers. Si vous ne le souhaitez pas, cochez ici . Vous disposez d'un droit d'accès, de restriction et de suppression des données qui vous concernent. Pour l'exercer, adressez-vous à : SPEEDSTER, BP 220, 92212 ST-CLOUD CEDEX.



356 A - 1958, Équipements complets GT-Idéal rallyes - Restauration de très haut niveau .
Tél.: 05 56 03 09 47 , Serge Heitz Automobile Consulting 48CB2



356 Roadster - 1960, Très rare super 90 - Restauration de haut niveau - Fiche de naissance Porsche et 1ère CG d'époque. Tél.: 05 56 03 09 47 , Serge Heitz Automobile Consulting 48CB5



356 Carrera - 1958, Fantastique et très rare Française - Jamais restaurée du châssis d'époque. Tél.: 05 56 03 09 47 , Serge Heitz Automobile Consulting 48CB3



356 Cabriolet, Super 90 - Restauration de haut niveau - Documents d'époque. Tél.: 05 56 03 09 47 , Serge Heitz Automobile Consulting 48CB6



911 2.0 - 1965, Restaurée à neuf - Fiche de naissance Porsche - Dossier complet. Tél.: 05 56 03 09 47 Serge Heitz Automobile Consulting 48CB7



356 Convertible D 1600 S - 1959, Très rare - Seulement fabriquée pendant 1 an - Carross Speedster avec avantages du Roadster. Tél.: 05 56 03 09 47 , Serge Heitz Automobile Consulting 48CB4



911 2.7 - 1974, Moteur 930/02 - 3.0 Carrera - Boîte courte - Autobloquant - Arceau - Echappements spaghetti . Tél.: 06 69 52 95 42 . Dépt. 67. www.art-restoration.eu 48CB25



911 Carrera 3.2 Coupe - 1986, 231cv - noir, int noir - Boite manuelle - Clim - VE, SE, RE - Jantes Fuchs 16". Tél.: 06 69 52 95 42 . Dépt. 67. art-restoration.eu 48CB28



944 S - 1987, 2,5l - 190cv - BVM5 - 29 325 km - État exceptionnel d'origine . Tél.: 06 69 52 95 42 . Dépt. 67. www.art-restoration.eu 48CB24



914 - 4cyl - 2.0 100cv, Matching moteur Matching couleur vert Ravene - BVM5 - Intérieur noir. Toutes options - Jantes Baby Fuchs d'origine. Tél.: 06 69 52 95 42. Dépt. 67. art-restoration.eu



911 2.2T - 125 cv, BVM5 - Couleur Ivoire Clair, CG Française de collection - Fuchs 15". 06 69 52 95 42. Dépt. 67. art-restoration.eu 48CB27



993 4S - 1997, 285cv - BVM6 - Gris Arctique L92 Int Noir - TO - Clim - SE- Autobloquant Surbaissée - Ordi - Manuel d'entretien. Tél.: 06 69 52 95 42 . Dépt. 67. www.art-restoration.eu 48CB29



911 SC 3.0 de 1979, Matching Numbers moteur et boîte, COA Porsche, jantes Fuchs 15 «, tout origine et révisée, garstercar@gmail.com, Espagne. 48CB1



911 Coupé Carrera de 1975, restaurée. Prix : 185 000 €. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr 48CB19



991 Targa Tiptronic de 2002, 45 000 €. Tél.: 03 89 732 732 , jetsetcars@wanadoo.fr 48CB20

LE PETIT
MOBILE

Retrouvez-nous
sur notre stand :
Hall 1 Allée M
N°093



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

UN AUTRE REGARD POUR ACHETER UNE PORSCHE

27 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.

RARE 356 ROADSTER SUPER 90 | 1961 - Gris graphite cuir rouge - Comme neuve
356 CONVERTIBLE D - 1600S | Gris graphite cuir beige - Entièrement restaurée
RARE 356 Pré A CABRIOLET | 1953 - Vanille intérieur cuir chocolat - Concours
356 ROADSTER BT5 | Slate Grey cuir gris - Nombreuses options - Concours
356 ROADSTER BT6 | Double grille - Une des 356 les plus rares - Seulement fabriqué pendant 6 mois - Concours
356 A GT | 1959 - Gris graphite cuir chamois - Échappement sport - Jantes alu - Sièges baquets ...
356 SC CABRIOLET | 1965 - Noir cuir noir - Une des dernières - Restaurée
356 SC COUPE | Rouge cuir noir
ULTRA RARE 911 2.7RS lightweight | Jaune - Première main avec carte grise d'origine
911 3.0 CARRERA | 1977 - Gris métal cuir noir - Superbe état d'origine
911 2,4 S TARGA | Tangerine intérieur pépita - Restaurée
911 2.2 S COUPE | 1970 - Noir cuir noir - Concours
911 2.0 TARGA | 1968 - Rouge intérieur noir - Restaurée
911 S TARGA SOFT WINDOW | 1967 - Ivoire cuir rouge - Restaurée
911 S 2.0 COUPE | 1966 - Argent cuir rouge - Septembre - Parfaite
911 S 2.0 COUPE | 1966 - Ivoire cuir rouge - Restaurée à neuf
911 2.0 COUPE | 1965 - Ivoire cuir rouge - Origine française - Concours
911 2.0 COUPE | 1965 - Gris argent intérieur noir et pépita - Concours

911 TURBO CABRIOLET | 1989 - Boîte 5 vitesses - Seulement 79000 kms - Gris cuir noir
964 3.6 TURBO S | 1993 - Jaune cuir noir - Seulement 56000 kms
964 CABRIOLET | 1993 - Noir cuir noir - 98000 kms
964 COUPE | 1993 - Noir cuir gris - Nombreuses options - 89000kms
964 TARGA | 1992 - Rouge cuir noir - 92000 kms
93 GT2 | 1997 - 36000 kms - Jamais repeinte - Historique complet
RARE - 993 X51 CABRIOLET | 1995 - Bleu cuir gris - 77000 kms
993 CABRIOLET | Gris cuir bleu marine - 86000 kms
993 TURBO | 1998 - 450CV d'usine - Noir cuir noir - 54000 kms - État très rare
993 TARGA | 1997 - Gris cuir gris Superbe - 54000 kms
993 4S | 1997 - Bleu cuir marine - Seulement 78000 kms
993 2S | 1997 - Noir cuir noir - Superbe état - 81500 kms

Plusieurs autres 911 de 1985 à 1998 | Disponible en état collection

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

PETITES PARADISES

Speedster



Réalisation MCG Propulsion, projet à la carte, mécanique, moteur, carrosserie, peinture, (964 C4 look ST dispo) Tél.: 03 84 90 10 70 .
www.mcg-propulsion.com 48CB8



993 C4 285 cv de 1996, 127 250 km, bleu nuit métal intér. cuir noir, sièges élect chauffants, TOE, clim auto, autobloc, carnet, garantie. Prix : 65 000 €. Tél.: 03 84 90 10 70. www.mcg-propulsion.com



964 RS, factures. Prix : 185 000 €. Tél.: 03 89 732 732 , jetsetcars@wanadoo.fr 48CB17



968 TARGA 1992, 135000 km, bleu maritime d'origine, intérieur cuir bleu, sièges sport, distribution neuve. Prix : 28 000 €. Tél.: 03 84 90 10 70 .
www.mcg-propulsion.com 48CB9



911 Cabriolet 3.2 de 1986, noir. 57 000 €. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr 48CB14



911 Targa 2.2 de 1970, restaurée. Prix : 200 000 €. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr 48CB18



964 TARGA C2 1990, backdating look ST, moteur 3L6 290cv neuf, sellerie neuve, construite à neuf, garantie 1 an. Prix : 180 000 €. Tél.: 03 84 90 10 70
www.mcg-propulsion.com 48CB10



911 coupé 2.0L de 1965, restaurée, rouge polo. Prix : 180 000 €. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr 48CB15



993 RS de 1996, . Prix : 290 000 €. Tél.: 03 89 732 732 , jetsetcars@wanadoo.fr 48CB21



964 C2 de 1992, 222 885 km, mot 5 800 km, bleu nuit int cuir gris, autobloc, dossier cplet fact + carnet, gie 1 an. 64 000 €. Tél.: 03 84 90 10 70.



911 Coupé 2.0 coupé de 1966, FIA. Prix : 175 000 €. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr 48CB16



Réfection et préparation moteur tout type, En stock : à vendre 1 moteur 964, moteur 3.0 (échange standard possible). Tél.: 03 84 90 10 70.
www.mcg-propulsion.com 48CB11

Petites annonces avec PHOTOS pour les Porsche antérieures à 1998.
Infos au 0556039090. Vous pouvez envoyer vos petites annonces **AVANT LE 4 FÉVRIER 2019** à l'adresse mail : petitesannoncesares@gmail.com
ou sur le site de dépôt en ligne : <https://voiture-sport.autohebdo.fr/>

Pour votre publicité dans le prochain Speedster
Merci de Contacter: Olivier VILLENEUVE. Tél.: 0146948424 ovilleneuve@profil-1830.com

Speedster est édité par la société SFEP située au 48-50 Boulevard Sénard à Saint-Cloud (92210). SFEP est responsable du traitement et collecte des données aux fins de publication de votre annonce dans le magazine. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, SFEP ne pourra pas procéder à la diffusion de votre annonce. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne souhaitez pas que vos données soient communiquées à ces destinataires, cochez cette case : Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse mail du délégué à la protection des données : dpo@hommell.com ou à l'adresse postale (Groupe Hommell - Délégué CNIL, 48/50 bd Sénard 92210, SAINT-CLOUD) en justifiant de votre identité.



SELECTION

LE SPECIALISTE PORSCHE



ACCESSOIRES
VETEMENTS
MINIATURES

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

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



LES SOLDES

SELECTION RS



MINIATURES	ACCESSOIRES
VETEMENTS	MAROQUINERIE
FAUTEUILS	ENTRETIEN
BAGAGES	LIBRAIRIE
MONTRES	POSTERS

HOUSSES PREMIUM POUR PORSCHE

- Disponible pour TOUS les modèles PORSCHE
- Découpées et assemblées sur mesure
- Les meilleures housses du marché



INTERIEUR



INTERIEUR / EXTERIEUR
Respirante



EXTERIEUR
Imperméable

A PARTIR DE :
169.⁹⁵



■ LE PLUS GRAND SHOWROOM D'EUROPE



CONTACT

Tél. : +33 (0)384.781.859
Email : contact@selectionrs.fr



ADRESSE

19 rue du Petit Montmarin
70000 Vesoul - France



HORAIRES

Lundi au vendredi : 10^h - 18^h
Samedi : Sur demande

WWW.SELECTIONRS.COM

PASSIONAUTO.COM

Les pièces pour entretenir, réparer, restaurer ou optimiser votre PORSCHE

Suspension

Freinage

Moteur

Liaison au sol



Votre Porsche est faite pour rouler !

Particuliers, professionnels,
sollicitez nous pour fiabiliser et entretenir vos autos avec des pièces de qualité,

elle mérite le meilleur.

*Une question, un conseil.
Consultez-nous !*
02 47 747 911

40 000 PIÈCES EN LIGNES
Un service premium en toutes circonstances

www.passionauto.com

