

Mai - Juin 2019

Speedster

050

L'UNIVERS DES PORSCHE CLASSICS

917

Les secrets de la version originale (et oubliée) de 1969

**DOSSIER
ANNIVERSAIRE
PARTIE 1**



1969

50 ANS

2019

- + **Techno Classica** Essen
- + **Retro Classics** Stuttgart
- + **356 Convertible D Carrera**
- + **911 SC Weissach vs Jubilé**

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



D. Moris

STYLING

NOSTALGIE ANNÉES 70

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



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



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

E.mail: d.moris@orange.fr - 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.maaazine@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@sfep.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 : Frank Camuzat,

Benjamin Deroche, Julien-David Collombet,

Hilaire, Kieron Fennelly, Laurent Gauvin

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,

kleade@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 Foige

01 47 11 20 39, sgroslafage@hommell.com

Impression :

Circle Printers

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 : Porsche



Tous les papiers
ont droit
à plusieurs vies.

Q

uel est donc le point commun entre 917 et Concorde ? Tous deux sont le fleuron de leur discipline et des icônes de leur époque. Tous deux ont en commun leur date de naissance : 1969, année excentrique, 50 ans, à seulement quelques jours d'intervalle. Le premier vol

test du Concorde 001 assemblé en France, au départ de Toulouse-Blagnac, remonte au 2 mars '69. Dix jours plus tard, le 12 mars, La Porsche 917 était révélée au public du Salon de l'Automobile de Genève. Le 9 avril, Concorde 002, premier assemblé en Grande-Bretagne, décolle du Bristol Filton Airport. Le 21 avril, la 917 est inspectée par les experts de la Commission Sportive Internationale et homologuée en Groupe 4. Comme les histoires de ces deux monstres sacrés ne sont plus à une similitude près, ajoutons simplement que tous deux sont le fait d'une petite équipe d'ingénieurs ingénieux qui ont signé des avancées capitales, notamment en termes de matériaux. Une philosophie commune que Porsche célébrait le 9 avril en organisant cette rencontre en marge du Member's Meeting de Goodwood entre la première 917, châssis #001, et le dernier Concorde britannique construit et exploité. Mais aussi entre Richard Attwood, qui signait avec

Hans Herrmann la première victoire de Porsche au Mans, dans une autre 917, et Tim Orchard, pilote Concorde détenteur du World Guinness Record du plus rapide trajet entre New York et Londres, en 52 minutes. Chacun a pu faire découvrir à son confrère sa machine et son univers avant que #917-001 ne rentre au Porsche Museum, où elle va se préparer pour l'exposition temporaire "Colours of Speed - 50 Years of the 917", du 14 mai au 15 septembre. Pas moins de dix exemplaires y raconteront l'épopée légendaire. De notre côté, nous entamons les festivités autour de cette machine extraordinaire, qui a fait entrer Porsche dans une autre dimension, par un retour sur sa genèse, dans son contexte, et un focus sur #917-001 dont vous avez la primeur sous sa forme originelle, telle qu'elle vient d'être restaurée sous l'impulsion du Porsche Museum. Mais ce n'est que la première des surprises qui vous attendent, les suivantes arrivent dès le prochain numéro. D'ailleurs, vous me voyez désolé de devoir vous quitter si vite, je dois enfilez prestement combinaison et casque pour vous faire vivre de l'intérieur du cockpit une expérience incroyable. Rendez-vous fin mai !...

Josué Chevrel

speedster.magazine@gmail.com

www.hommell-magazines.com





© Benjamin Deroche

32



© Josué Chevrel

40



© Drew Phillips

52



© Frank Comizat

24



6

© D.R.

76



© D.R.

© Theodor Barth



68



58

www.speedster-magazine.com

Speedster

#050 MAI - JUIN 2019

PROCHAIN NUMÉRO EN KIOSQUE LE 26 JUIN 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

16 GALERIE

Les artistes s'inspirent aussi de la Porsche Classic

18 COMPTE-TOURS

Le panorama des montres Porsche

20 ICÔNE

Heuer Monaco

22 WORK IN PROGRESS

Équilibre intérieur

24 RARITA

356 Convertible D Carrera – 1959 – Classic

32 COUP DOUBLE

911 SC Weissach & Jubilé – 1980 & 1982 – Classics

40 VENT D'OUEST

Visite – Classic AutoStore

44 HOME SWEET HOME

Salon – Retro Classics 2019

48 SYMPHONIE POUR VENT(E)S

Portrait – Harald Wagner

52 LA PREUVE PAR QUATRE

356 – 1963 – Outlaw

58 VERSION ORIGINALE

917-001 – 1969 – Racing

68 LA MAUDITE

917-005 – 1969 – Racing

70 LA PETITE VOIX DE LA RAISON

Techno Classica – Essen

76 MODELS

Les nouveautés du modèle réduit Porsche

78 CALENDRIER

Les dates incontournables de la saison

79 PETITES ANNONCES

Les Porsche Classics actuellement en vente



69 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

Recherche par mot-clé
Saisie par référence

Choix du véhicule
Mon compte
Mon panier

Toutes les pièces pour tous les véhicules !
Porsche 356, 911, 912, 914, 924, 928, 934, 944, 964, 965, 968, 986, 987, Turbo, GT2, GT3, RS, Boxster, Cayman et Cayenne

SELECTIONNER VOTRE VEHICULE

911 911 Turbo 930 996 GT3 996 Turbo

Année: 1950, 1956, 1957, 1982
Modèle: [dropdown]
Carrosserie: [dropdown]
Boîte: [dropdown]
Version: [dropdown]
Accessoires: [dropdown]

et les DOM-TOM
Suivre des codes via Chronopost International

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





Galerie de 911 CarBone



La galerie Car-Bone pour le toit de votre 911 air-cooled, vous connaissez déjà, elle est au catalogue du spécialiste polonais depuis quelques mois. Pour rappel, elle a la particularité, outre son style vintage et sa compatibilité avec toutes les générations de coupés de la 901 à la 993, d'être facilement, totalement et rapidement démontable (désassemblée, pas seulement déposée). La nouveauté, c'est qu'elle est désormais accompagnée d'un sac qui la protège lors de son stockage, et la rend totalement nomade, éminemment pratique lorsque vous prévoyez de ne l'utiliser que sur un aller ou un retour. Chacune est gravée de son numéro de série. La structure inox (brut ou laqué noir au choix) garantit une longévité sans reproche, les lames en acajou, le filet de sécurité et tout gravage supplémentaire sont en option. Entre 1 425 et 1 685 euros. Couleur personnalisée possible en supplément. www.car-bone.pl



Rallonges déportées Facom

Le manque d'accessibilité dans le compartiment moteur est l'une des premières difficultés du mécanicien. Mecatechnic vient d'ajouter à sa gamme trois rallonges Facom révolutionnaires conçues pour se déporter de la zone de travail et assurer un serrage-desserrage efficace sans perte de couple grâce à un réducteur intégré. Trois références, pour les trois standards de carrés, utilisables autant avec un cliquet manuel que pneumatique. À partir de 67,76 euros sur mecatechnic.com

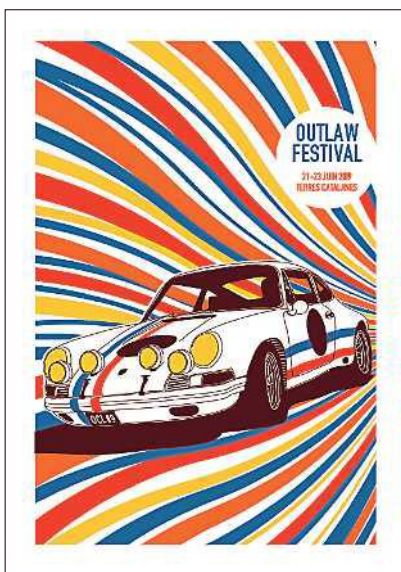


Porsche au Salon de Genève

Alors que le Salon de Genève ouvrait ses portes aux premiers jours de mars, à un moment où les salons traditionnels semblent perdre de l'attrait auprès des constructeurs tentés de trouver leur public via de nouveaux modes de communication, Porsche rappelait par un simple communiqué de presse le lien tout particulier qui l'unit à ce rendez-vous helvétique incontournable : Précisément 70 ans plus tôt, le 17 mars 1949, le tout nouveau constructeur dévoilait ses modèles au public pour la première fois : un coupé et un cabriolet 356 assemblés à Gmünd, en Autriche. Dans les années 60, alors que ledit salon devient le plus renommé au monde, Porsche y présente la 904 GTS, et clôt la décennie avec la révélation de la 917-001. Plus récemment, c'est aussi Genève que Porsche a choisi pour la première de la première GT3 (la 996, en 1999), des 919 Hybrid LMP1 et 991 RSR (2014). Pour cette édition 2019, ce sont la nouvelle 992 Cabriolet et les Boxster-Cayman T qui se partageaient la vedette sur le stand... www.porsche.com

Outlaw Festival 21-23 juin

L'Outlaw Festival est dans les starting-blocks ! Attention, les dates bousculent les habitudes, le rendez-vous est calé sur l'avant-dernier week-end de juin (et pas mi-juillet comme à l'accoutumée). Et le terrain de jeu de cette édition se situe en terres catalanes. Camps de base à Argelès-sur-Mer, à quelques pas de Perpignan, pour un programme qui va principalement s'articuler autour du plaisir de rouler, via une série de balades au road-book à l'assaut des Pyrénées. Mais plus que tout, c'est la décontraction d'un rendez-vous simple et convivial qui caractérise l'Outlaw Festival depuis huit éditions déjà, affranchi du protocole et de tous les dress codes des clubs trop officiels... Ici, on cultive l'esprit rebelle, et les autos pas tout à fait officielles non plus, de la sobriété à l'extravagance de Porsche modifiées jusqu'à l'outrecuidance des replicas... Renseignements et inscriptions auprès de Renaud Lechalier : rechalier@gmail.com



Concours Restauration Classic 2019

La quatrième édition du Concours de Restauration Classic est lancée depuis février dans le réseau Porsche ! L'objectif est de créer l'émulation au sein des Centre Porsche et de démontrer leur savoir-faire en termes de mécanique, carrosserie et peinture dans la restauration de modèles anciens. La thématique de cette édition 2019 est fixée : "Quand Classic va à la rencontre de Motorsport". Les dix centres participant auront à valoriser les lignes et les livrées célèbres des Porsche Classic de compétition. Il ne s'agira pas nécessairement d'une voiture de course, mais de rappeler l'univers du circuit ou du rallye par son apparence. Les équipes marketing auront aussi à valoriser l'histoire de leur projet, qui sera présenté au jury (dans lequel la rédaction de Speedster est impliquée) en décembre pour une remise de prix début 2020. www.porsche.com

Jean BUSER

Pièces détachées pour Porsche



MOTEUR



ECHAPPEMENT



FREINAGE



ALIMENTATION
- ESSENCE



EMBRAYAGE
- BOITE DE
VITESSE



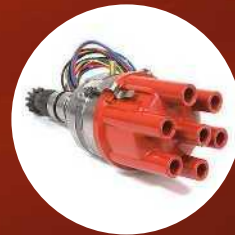
LIAISON AU SOL



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



1:8



GT Spirit 964 Turbo 3.6

Depuis sa naissance en 2013, GT Spirit a largement exploré la gamme Porsche pour en extraire quelques magnifiques modèles réduits au 1/18, son échelle de prédilection, mais nous a aussi servi des pièces majeures au 1/12, de la Carrera 2.7RS à la 918 Spyder. Si aujourd'hui cette 964 Turbo 3.6 s'offre un détour par les pages News plutôt que sa traditionnelle rubrique Models, c'est parce que GT Spirit va encore plus loin dans l'exception avec une nouvelle collection

à l'échelle monumentale de un pour huit ; soit en l'état un beau bébé de plus de 53 cm de long pour 22 de large et 16 de haut ! Quelle Porsche pouvait mieux imposer ces dimensions indécentes pour une première que la 964 Turbo 3.6, celle que beaucoup considèrent encore comme la plus méchante de toutes les 911, la dernière brute épaisse dotée d'un seul turbo qui boostait alors le 3.6 à 360 ch (385 sur la S) avec une violence qu'ont renié depuis les bolides modernes, lisses et faciles... De ses épaules larges, son regard franc et sa tenue sombre se dégagent un charme

de bad-boy que ne renieraient certainement pas Will Smith et Martin Lawrence ! GTS Spirit fait ainsi le pari que ce type de pièces magistrales va devenir élément de décoration incontournable plutôt qu'une pièce de collectionneur (auquel il va falloir beaucoup, beaucoup de place, le cas échéant). Si le seul charme de l'objet ne suffit pas à vous séduire, son prix raisonnable (autour de mille euros, vitrine comprise) et sa production relativement limitée (199 unités pour cette Turbo) devraient finir de vous convaincre...
Réf. : GTS80011. www.gts-models.com

La guitare Outlaw de John Oates et le concert à Paris 10 juillet 2019

En marge du Concours d'Élégance d'Amelia Island début mars, le célèbre John Oates, guitariste de Hall & Oates, était aussi le conservateur d'une exposition spéciale au Ritz Carlton Hôtel, sur le thème Cars of the Rock Stars, dans laquelle sa propre 356 Cabriolet Emory Outlaw côtoyait entre autres la 356B Cabrio de Janis Joplin, la "Cadzilla" de Billy Gibbons (ZZ Top), la Bentley de Brian Johnson (AC/DC) ou la Corvette d'Elvis. À cette même occasion, Oates mettait aux enchères au profit des œuvres caritatives de la fondation du Concours une Fender Stratocaster spécialement décorée d'une illustration de sa 356 par l'artiste Ryan "Ryno" Templeton. L'originalité, c'est que la base électroluminescente RustOleum LumiLor réagit au courant électrique, et c'est tout le corps décoré de la guitare qui s'illumine alors. Sachez par ailleurs que la tournée mondiale de Hall & Oates fait escale à Paris, Salle Pleyel (rue du Faubourg Saint Honoré), le mercredi 10 juillet 2019. À vos agendas ! www.hallandoates.com

Nouveau site Rétro Assurances

Propriétaires de voitures, motos, tracteurs ou poids lourds de plus de neuf ans, Rétro Assurance détient la formule sur mesure. Et vient de lancer son nouveau site Internet, plus intuitif, qui permet désormais à l'utilisateur de réaliser un devis en ligne, d'accéder à un conseil immédiatement ou sur rendez-vous, de souscrire dans l'heure et de disposer de l'attestation, d'accéder à l'actualité des véhicules de collection et à son espace personnel pour gérer ses contrats, payer en ligne ou déclarer un sinistre, et bien d'autres fonctionnalités encore. C'est sur www.retro.fr



Cabine de sablage Toolatelier

Plus efficace que la brosse métallique, le sablage nécessite généralement de sacrifier un espace à une encombrante cabine. Toolatelier propose cette cabine compacte à poser sur l'établi, idéale pour le microbillage de petites pièces, facile à déplacer et ranger après utilisation. Son pistolet, qu'il est conseillé de raccorder à un compresseur d'au moins 100 litres, projettera l'abrasif pour décaper sans efforts peinture, rouille et saillures. Livrée assemblée prête à l'emploi. 119 euros sur www.toolatelier.com

Bagues de réfection pédalier Stuttgart Classica

Stuttgart Classica a développé ses bagues de pédalier de 911 en Oillite, un bronze fritté pré-imprégné d'huile, gage d'une lubrification durable et d'une absence d'oxydation. Les sept bagues, accompagnées de la goupille spirale, remplaceront avantageusement celles en plastique d'origine, et seront aussi utiles pour la réfection du pédalier que son optimisation. Compatibles avec toutes les 911 et 930 jusqu'au millésime 1988, à l'exception des Sportomatic. 35 livres sur stuttgart-classica.co.uk



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

PATRICK AMARU

Sellerie automobile - Spécialiste Porsche



Tous les produits de sellerie sont visibles et disponibles à la vente sur le site :

www.sellerie-amaru.fr

118 rue de l'égalité 59160 LOMME
 Tél. : 0 320 098 058

MECATECHNIC.COM

PIÈCES ET ACCESSOIRES POUR VOTRE PORSCHE



ÉCLAIRAGE



Dansk BODY PARTS CARROSSERIE



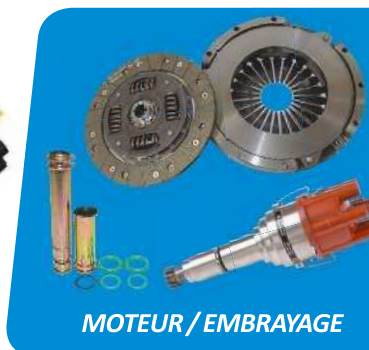
ÉCHAPPEMENTS



CHÂSSIS



FREINAGE



MOTEUR / EMBRAYAGE

NOUVEAU SITE

+ de fonctionnalités !

Nouveau moteur de recherche

Nouvelle présentation et design adaptatif



03 20 26 26 33 - 6, Allée Saint-Eloi 59118 Wambrechies France





Le million pour une 914! ? Artcurial - Rétromobile

Le 8 février dernier lors de la vente Artcurial à Rétromobile (le précédent numéro de *Speedster* était déjà sous presse), Maître Poulain adjugeait une 914-6 à une valeur historique. Mais pas une 914-6 ordinaire (autant qu'un modèle produit à 3500 exemplaires puisse être ordinaire)... Non seulement il s'agit du premier des onze prototypes de 916 élaborés sous la direction de Ferdinand Piëch en 1971 pour contrer les concurrentes à moteur central de l'époque (Dino 246GT entre autres), mais il est aussi le seul équipé à l'usine d'un 2.9 de RSR de plus de 300 ch, quand les suivants se contentaient de blocs 2.4S. D'où son surnom : Brutus ! Il diffère aussi des dix autres par des détails comme un réservoir de 85 l (contre 100) qui l'exemptait de certains renforts, un compte-tours à 10000 tr/mn, un circuit d'huile optimisé et un toit fixe. Après l'abandon du projet, Brutus est resté propriété de l'usine, à disposition de Corina Piëch, la fille de Ferdinand, pour son usage personnel. La voiture fut vendue en avril 1974 à un militaire canadien en faction à Lahr, en Allemagne. Début 1978, moteur et trains révisés à l'usine, l'homme part pour les USA avec sa 916. Au décès du colonel, la voiture est longtemps stockée et se dégrade jusqu'à ce qu'un éminent collectionneur US ne la débusque pour la céder à un autre amateur local de Porsche de compétition, qui entame un chantier de trois ans pour lui rendre son lustre sans lui ôter ses spécificités uniques. Elle est ressortie en mars 2017 au Concours d'Amelia Island, exposée ensuite au siège de Porsche Cars North America à Atlanta, puis au Petersen Museum (Los Angeles) pour l'exhibition anniversaire de Porsche. Elle a fait le voyage jusqu'à Paris, Porte de Versailles, pour finalement retourner auprès d'un acheteur américain, qui aura fait monter les enchères jusqu'à 928000 euros, soit plus de un million de dollars ! www.artcurial.com

Pommeaux 917 Stuttgart Classica

Stuttgart Classica proposait déjà les pommeaux type 917 avec leurs strates de noyer et d'érable, voilà que s'ajoute une version originale réalisée à partir de planches de skate recyclées, pour des teintes vives totalement aléatoires. Tous sont calibrés à 48 mm de diamètre, vernis transparent, livrés avec l'adaptateur spécifique au type de levier (901/915, G50 ou Wevo) et peuvent être accompagnés d'une bague en nylon (en option) qui facilite le montage. 115 GBP sur stuttgart-classica.co.uk



Suspension KW réglable pour 911 Classic

Après les références dédiées à la 356 et à la 911 Type G, l'éminent spécialiste de la suspension réglable comble le vide dans sa gamme avec une déclinaison pour la 911 "Classic" des millésimes 1963 à 1973, coupé et Targa, de la 2.0 standard "châssis court" à la 2.4S qui clôt la génération. Les KW V3 remplacent les amortisseurs de série sans autre modification (ils travaillent avec les barres de torsion) que les fins réglages de compression et de détente qui permettent un compromis efficacité-confort inaccessible avec l'équipement d'origine, et de tirer le meilleur des performances de pneus modernes, particulièrement en termes de grip sur le train arrière et de directivité du train avant. Les amortisseurs avant en acier galvanisés sont munis de fusées forgées. www.kwsuspensions.net

Enjoliveurs Karmann Konnection

Lorsqu'il s'agit d'enjoliveurs de roues de 356A et Pré-A, le spécialiste britannique, peu satisfait de la qualité des pièces aftermarket sur le marché, lance sa propre production avec le soutien d'un partenaire allemand pour l'emboutissage aux mensurations exactes de l'original, et assure en interne, au Royaume-Uni, le polissage et le chromage en trois couches de chaque pièce. Ces petits bijoux de 600 g chacun présentent une finition Concours qui justifie leurs 108 livres l'unité. www.karmannkonnection.co.uk



Les pneus semi-slicks sont-ils interdits ?

Allopneus.com veut clarifier la situation des pneus semi-slicks concernant les nouveaux seuils réglementaires de résistance au roulement, entrés en vigueur le 1^{er} novembre 2018. Selon l'étiquetage de performance énergétique, de A (vert, la meilleure) à G (rouge, la pire), la nouvelle norme interdit désormais aux fabricants de fabriquer des pneus de classe supérieure à E (10,5 kg/t) pour l'Europe. Les pneus de classe F, donc la plupart des semi-slicks, ne seront donc plus disponibles. Mais il faut d'abord rappeler que cette mesure ne concerne que les pneus à usage routier, et pas ceux exclusivement destinés à la compétition. Par ailleurs, certains fabricants proposent déjà des semi-slicks de classe E (Michelin Pilot Sport Cup 2, Dunlop Sport Maxx Race 2, Yokohama A052, Nankang NS-2R, Accelera 651 Sport, etc.). Il faut aussi savoir que les pneus produits avant novembre 2018 en stock chez les distributeurs bénéficient d'un délai de carence de 30 mois pour être revendus aux utilisateurs, donc jusqu'au 1^{er} mai 2021. Les utilisateurs possédant des pneus classés F peuvent les utiliser jusqu'à usure. Allopneus.com rappelle aussi qu'il dispose d'une gamme de pneus semi-slicks de 10 à 21 pouces pour les youngtimers, sportives et supercars pour répondre à toutes les demandes. www.allopneus.com



Swiss Car Event



29-30
JUN
2019
PALEXPO
GENÈVE



PHILIPPE CLAUDE

Swissbox

DREAMCARS

SWISS CAR MEET



BILLETTERIE: SWISSCAREVENT.CH



Atelier de restauration

MOTEUR / TRANSMISSION / CARROSSERIE
CHÂSSIS / ÉLECTRICITÉ / SELLERIE

◦ SPÉCIALISTE PORSCHE DEPUIS 1984 ◦



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

Chaussettes Tartan 930 Special Edition Heel Tread

Pour les férus de Porsche, Heel Tread, le fabricant portugais de chaussettes "automobiles", vient de sortir un set de quatre paires reprenant le dessin des tissus Tartan des toutes premières 930, et des 911 "G" qui leur étaient contemporaines. Tricoté sans coutures en 80 % coton, 17 % polyamide et 3 % élasthanne. 40 euros chez historicdriver.com



Tasses Espresso et mug Edition Limitée 911 Driver's Selection

Porsche coordonne une nouvelle collection de tasses et mugs aux codes esthétiques de la huitième et nouvelle 911, génération 992. Produites en porcelaine (et en Allemagne), décorées de motifs gris argent et noir, elles sont marquées de leur numéro de série, les tasses sont fournies par paires avec leurs soucoupes, les mugs à l'unité, respectivement 39 et 19 euros. store.porsche.com



Camper Rolling Michelin Pilot Sport

Camper, le réputé fabricant espagnol de chaussures de sport s'est associé à Michelin pour offrir une expérience unique. La semelle, qui adopte les trois couleurs (blanc-jaune-bleu) chères au manufacturier s'inspire du pneu Michelin Pilot pour une adhérence optimale sur sol humide ou sec, et la tige "slip-on" (sans lacets) en cuir caoutchouté réinterprète quelques-uns de codes typiques du marquage pneumatique. 185 euros. Du 39 au 46. www.camper.com

Bracelet Vernet

Vernet Paris présente sa première collection de bijoux dédiés aux sports mécaniques. Ce volant trois branches typique des designs des années 50 à 70 se porte en bracelet ou en pendentif une fois réduit et façonné en or 18k, en argent ou plaqué or. De 200 (plaqué) à 705 euros (or), sur cordon coton ou cuir ajustable. www.vernetparis.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

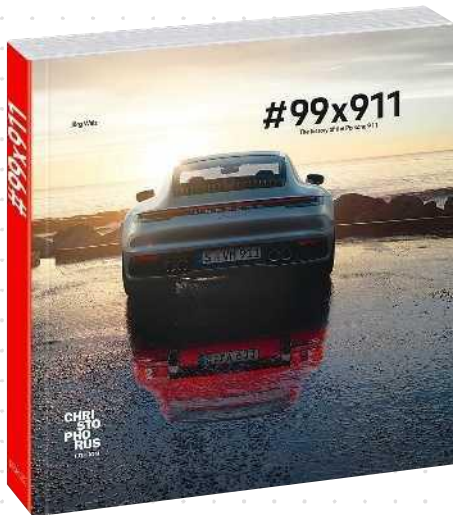
40 000 PIÈCES EN LIGNES
Un service premium en toutes circonstances

www.passionauto.com



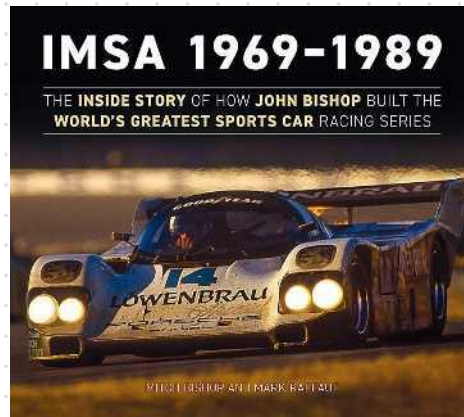
99 x 911

Chaque nouvelle génération de 911 est une occasion de revisiter la riche histoire du modèle, sous un angle plus ou moins original. C'est par le prisme du modèle réduit au 1/43 shootée en "conditions réelles" que Jörg Walz raconte cette icône de l'automobile, depuis le premier prototype T8 de 1962 à la toute dernière 992. Au total, 99 modèles qui explorent toutes les facettes de la carrière de la 911. En anglais ou allemand. 256 pages. Format 23x23 cm. Couverture rigide. 203 photos. Delius Klasing. 29,90 euros. ISBN : 978-3-667-11655-0. www.delius-klasing.de



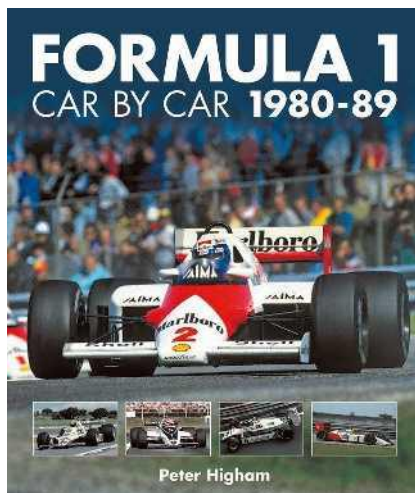
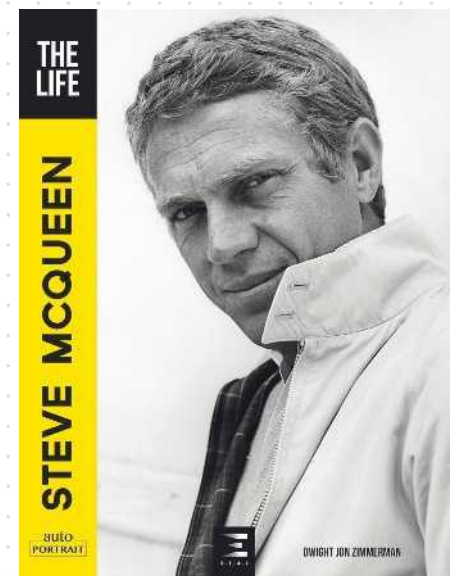
IMSA 1969-1989

Qui serait à même de raconter les deux premières décennies de l'IMSA mieux que Mitch Bishop, fils du fondateur du championnat lui-même (John), qui a vécu de l'intérieur la montée en puissance d'un constructeur allemand dans cette compétition typiquement yankee, jusqu'à sa domination absolue dans les années 80 avec l'intouchable 962C. Avec le témoignage de pilotes, directeurs d'écuries, constructeurs, et tous ceux qui ont participé à l'histoire. Coécrit par Mark Raffauf, en anglais. 384 pages, format 30x26,5 cm. Couverture rigide. Octane Press. 100 dollars. ISBN : 9781937747893. octanepress.com



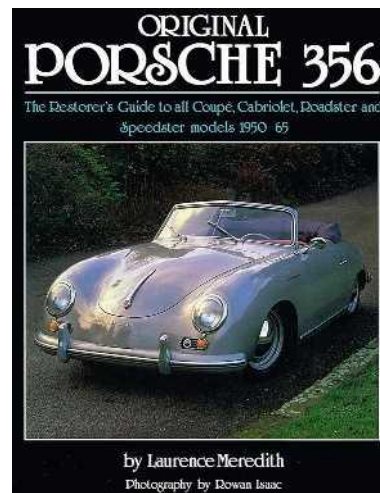
The Life Steve McQueen

Version française de la biographie que Dwight Jon Zimmerman consacre au King of Cool, l'ouvrage cerne sa personnalité complexe par thématiques. Les étapes de sa carrière d'acteur évidemment, mais aussi sa passion pour la course, ses amis et ses modèles, les objets devenus indissociables de l'univers McQueen : motos, vêtements, montres, voitures... Et Le Mans, évidemment ! 240 pages. Format 20,5x27 cm. Couverture rigide et jaquette. 418 photos. 39,00 euros. ETAI. ISBN : 979-10-283-0340 2. www.editions-etai.fr



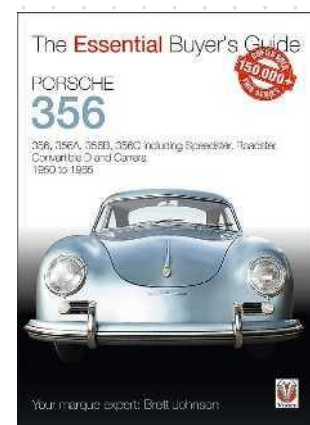
Formula 1 1980-89

Ce n'est pas le chapitre le plus connu de l'histoire de Porsche, mais la Formule 1 est aussi à son palmarès. En 1984 et 1985, c'est la McLaren MP4/2 munie du V6 TAG-Turbo développé par Porsche qui remporte le Championnat du Monde Constructeurs et Prost qui remporte le titre Pilote en 1986 avec une MP4/3. Toutes les voitures de chaque constructeur, et toutes leurs histoires saison par saison... Par Peter Higham, en anglais. 304 pages. Format 28x23,5cm. Couverture rigide. Plus de 600 photos. Evro Publishing. 50,00 GBP. ISBN : 978-1-910505-23-6. www.evropublishing.com



Original Porsche 356

La première édition remontait à 1995, et cette référence manquait cruellement aux nouveaux collectionneurs. Parce que, derrière les photos de R. Isaac, Laurence Meredith creusait le sujet 356 avec assez de profondeur et de détail pour en faire un guide fiable au cours d'une restauration. Evolution par année du moindre équipement et accessoire, du gicleur de carbu au bouton de plafonnier... Il est réédité ! En anglais. 112 pages. Format 29,5x22,5cm. Couverture rigide et jaquette. 200 photos. Herridge & Sons. 30,00 GBP. ISBN 978-1-906133-84-9. www.herridgeandsons.com



Porsche 356

Par son format, le "Porsche 356 - The Essential Buyer's Guide" s'apparente à un fascicule, à emmener avec vous lors de l'inspection de la 356 que vous convoitez. Brett Johnson y décortique méthodiquement les 356, caractéristiques techniques et équipement par version et millésime, l'identification, détaille longuement tous les points à scruter et les enjeux, explique les écarts de valeur... bref, l'outil incontournable ! En anglais. 64 pages. Format 19,5x14 cm. Couverture souple. Veloce. 13,99 GBP. ISBN : 978-1-787112-96-4. www.veloce.co.uk

L'assurance collection pour toutes!



Tradition, Sécurité & PRIX MINI!

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.



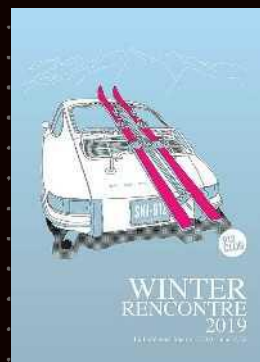
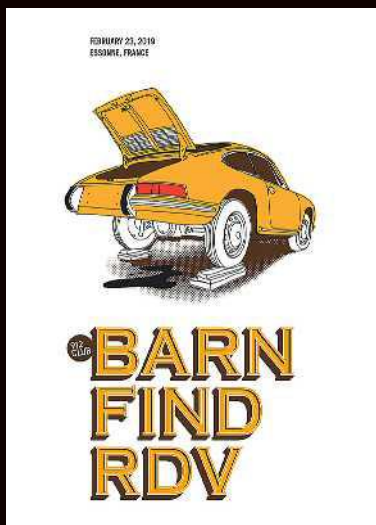
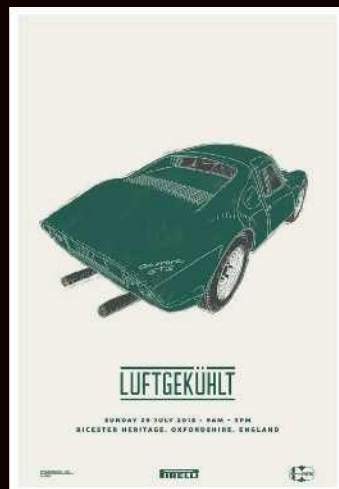
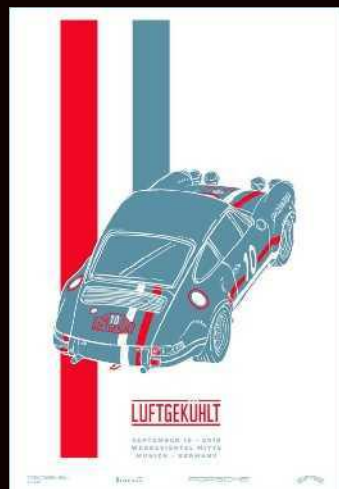
DEVIS, SOUSCRIPTION & ESPACE ADHÉRENT
en ligne sur ASSURANCES-THEROND.FR



Luftgekühlt

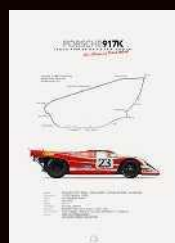
Le milieu artistique est largement représenté dans le staff du Luftgekühlt, entre designer et directeur artistique.

Pas étonnant que les affiches commémoratives soient signées de peintures du graphisme : Brian Kesling pour la 911 ST Repsol et la 904 des éditions européennes, et Karby Tuckwell pour la 908 K du Luft5 californien. Imprimées à la main en sérigraphie au format 13x19 pouces, soit environ 33x48 cm, sur papier de 300 à 410 g selon l'œuvre. 60 dollars sur shop.luftgekuehlt.com



Antoine Gaslais

Les dernières créations d'Antoine Gaslais sont à mettre au compte du 912club au sein duquel il est actif. Ce sont en l'occurrence les affiches des trois dernières *Rencontres*. Vous remarquerez que les vues de derrière ont eu sa faveur pour cette série... Son trait subtil signe des créations toujours légères et équilibrées. Tirage ultra-limité (entre 12 et 20 exemplaires selon l'affiche), signé et numéroté. Imprimé en digigraphie au format 50x70 cm sur papier couché 200 g. 85 euros sur antoinegaslais.com



Last Corner

Sous la bannière Last Corner, Alex Pieussergues explore plusieurs décennies de sport automobile via tous les éléments identitaires de la discipline. D'abord les voitures mythiques, dont il affectionne les profils, mais aussi les casques, le tracé des circuits, parfois les volants. Sa technique de dessin digitale lui permet de produire des posters aux rendus à la fois fluides et précis. Conjuguée à un indéniable talent pour la composition, elle fait de chaque réalisation une œuvre particulièrement graphique. Trois formats : A3, A2 ou 50x70 cm (50x40 pour les formats italiens), papier qualité poster (brillant 135 g) ou Hahnemühle (mat 308 g). De 35 à 95 euros sur last-corner.com

CLASSIC
Autostore



911 3,2 L Targa 1986

249 700km
Blanc grand prix
Matching, sièges électriques, 3ème main,
révision Porsche.

39 900 €



911 3,2 L Cabriolet 1986

125 000km
Rouge indien
Matching, sièges électriques, capote
neuve, 2ème main, révision Porsche.

51 900 €



911 2,7L Coupé 1976

263 000km
Blanc grand prix
Matching, 2ème main, révision Porsche.

41 900 €

LIVRAISON DANS TOUTE LA FRANCE

classic-autostore.fr • 07 63 75 23 25

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 

Driver's Selection Sport Chrono

Porsche s'est inspiré de la toute dernière génération de 911 pour créer une Sport Chrono déclinée en deux modèles distincts. Boîtiers 42 ou 38 mm en acier inox traité PVD noir ou Darksilver. Étanche à 100 m. Verre saphir antireflet. Cadran acier rainuré. Trois compteurs. Mouvement suisse quartz Ronda. Bracelet caoutchouc noir avec boucle ardillon inox traité PVD. 699 euros. store.porsche.com/fr/fr



REC 901-RS Édition Limitée

Des pièces originales recyclées de la 911 Carrera RS #911.360.0237 avec laquelle a couru Clemens Schickentanz en '73 constituent le cadran de chacune des 250 montres REC 901-RS, première REC équipée d'un bracelet inox. Boîtier inox 44 mm, étanche à 30 m. Verre saphir antireflet. Cadran squelette à fond acier verni. Fonctions jour-date-mois-réserve. Mouvement automatique Calibre Miyota 9100. Réserve de marche 40 heures. Bracelet inox 24 mm ajustable. 1 745 euros. www.recwatches.com



Porsche Design 911 Chronograph Timeless Machine L.E.

Édition limitée à 911 exemplaires en l'honneur de la nouvelle génération de 911, la Timeless Machine Limited Edition rend hommage à la sobriété intemporelle de l'icône Porsche ! Boîtier titane sablé 42 mm. Étanche à 100 m. Verre saphir antirayure et antireflet. Cadran noir à marquages gris et blanc. Compteurs 30 minutes et 12 heures. Affichage date et réserve. Mouvement automatique ETA Valjoux 7750. Réserve de marche 48 heures. Bracelet cuir Porsche, boucle déployante titane. 4 911 euros. www.porsche-design.com



Chopard Mille Miglia 2019 Race Édition

Dérivée de la Mille Miglia GTS de 2015, cette nouvelle déclinaison accompagne l'édition 2019 de la grande classique italienne. Boîtier inox 44 mm, étanche à 100 m. Verre saphir antireflet. Cadran ruthénium à traitement galvanique. Compteurs petite seconde, 30 mn et 12 h. Aiguilles et index rhodiés SuperLuminova. Mouvement automatique certifié Chronomètre. Réserve de marche. Bracelet cuir de veau doublé caoutchouc (bande de roulement Dunlop) à boucle déployante inox. 6 800 euros. www.chopard.fr



Tissot Heritage 1973

Tissot exprime son attachement à la compétition automobile en créant en série limitée (1 973 ex.) un chronographe à l'esprit racing inspiré de sa Navigator de 1973. Boîtier acier 43 mm, étanche à 100 m. Verre saphir glassbox. Cadran argenté sablé. Index horaires et aiguilles traités SuperLuminova vert. Compteurs noirs, petite seconde, 30 mn et 12 h à aiguilles orange. Mouvement automatique Calibre Valjoux 7753. Réserve de marche de 46 heures. Bracelet cuir de veau, boucle déployante triple lame acier. 1 950 euros. www.tissotwatches.com



Porsche Design 1919 Globetimer UTC

Quatre déclinaisons, mais toujours un bouton pour recalculer l'heure à chaque passage d'un fuseau. L'heure de référence reste affichée sur un compteur 24H sur la couronne. Boîtier titane sablé et poli (ou or 18K) 42 mm, étanche à 100 m. Verre saphir antirayure et antireflet. Quatre cadrans spécifiques. Date sur l'anneau interne. Mouvement Calibre automatique Porsche Design Werk 04.110. Réserve de marche 38 heures. Bracelet titane ou cuir Porsche selon version, boucle titane déployante. De 5 950 à 6 450 euros (29 500 euros pour la Gold Edition). www.porsche-design.com

Entretien / Vente de Pièces / Restauration / Performances / Recherche de véhicules

35 ans de savoir-faire
et plus de 10000 références
au service de votre passion

de la tôlerie à la sellerie
moteur, freinage, châssis, ...



ByAUTOPASSION



contact@byautopassion.com

33 (0)4 74 87 05 41

Chavanay - FRANCE

et toujours sur / byautopassion

JET SET CARS

Charles Rupp

68150 Ribeauvillé
www.jetsetcars.fr



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



993 CUP (historique connu)
2 véhicules P.S.D



911 2.0 L 1965 - restaurée - Matching N°
et Color (idéal base FIA) prix : 180.000 €



911 ST - Base 911 2.2 T-
double allumage (71) prix : 200.000 €

911 Carrera 2.7 coupé 75 - restauré	190.000 €
911 Carrera 2.7 TARGA 1975 (rare)	175.000 €
911 S 2.2 TARGA 70 - Restauration totale	200.000 €
964 TARGA	65.000 €
928 GT - BV Méca - 1 ^{er} main et peinture d'origine - 85Mkms	59.000 €
964 RS 92	179.000 €
993 4 S coupé - T.O.E (97)	88.000 €
993 RS (95) (2 véhicules)	P.S.D
993 RS (NGT) Club Sport usine avec immat. Française (95)	P.S.D
993 Targa (96) Noir métal	69.000 €
997 -2 S coupé (2005) Très beau véhicule	45.000 €
997 Coupé C4 de 2007-	49.000 €
FERRARI - F 355 coupé- 1995- rouge	P.S.D
FERRARI F 430 27Mkms-Rouge BV F1-2005	95.000 €
oteur Porsche 2.0 L. Bloc Alu - complet- prép. Compétition	39.000 €
Moteur RS 2.7	P.S.D

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

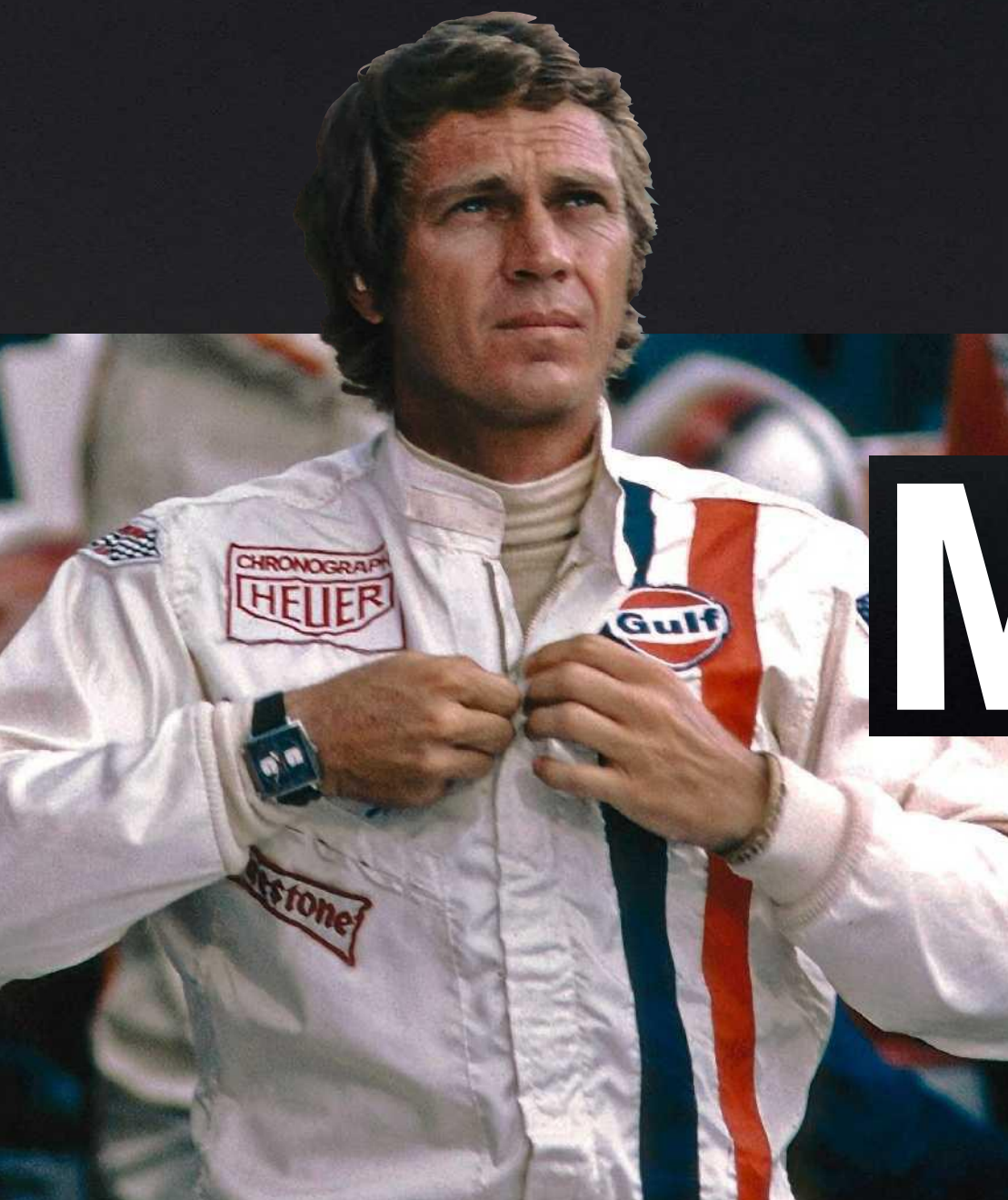
Rejoignez-nous
mcgpropulsion



- 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



HEUER MONACO

Elle est apparue à une époque où la marque s'appelait encore Heuer et elle a su profiter d'un coup d'éclat qui l'a propulsée sur le devant de la scène. Elle a partagé un bout de chemin avec une autre icône, née à quelques jours d'intervalle : la Porsche 917. La Monaco fête donc elle aussi ses 50 ans !

Le 3 mars 1969, un lundi, deux conférences de presse simultanées à New York et Genève officialisaient la naissance de la Heuer Monaco, petite révolution horlogère. Le mercredi de la semaine suivante, 12 mars, était publiquement dévoilée à l'ouverture du Salon de Genève la Porsche 917 qui allait irrémédiablement chambouler les hiérarchies établies dans le sport automobile. Neuf jours séparent ces deux légendes que l'histoire allait réunir. Comment donc cette montre, même pas une Porsche Design, s'est-elle imposée comme une icône dans l'univers Porsche ? Par quelle connexion ? Le Mans, via Steve McQueen...

McQueen est grand amateur de nobles mécaniques, et les montres ne font pas exception. Il les aime, les collectionne et les porte aussi. À sa sortie en 1969, la Monaco était loin de faire l'unanimité. Son design tranchait radicalement avec les codes de l'époque. Un boîtier carré alors que

la mode était au circulaire, un cadran bleu électrique aux aiguilles rouge et bleu quand il était de bon ton d'arborer un fond blanc... Jack Heuer, alors Président de la marque, n'était pas convaincu lui-même par le design de son nouveau modèle, mais il savait qu'il fallait éveiller la curiosité d'une manière ou d'une autre pour concentrer l'attention du public sur les innovations radicales qu'elle embarquait : jusque-là, on ne savait justement pas faire de boîtiers à la fois carrés et étanches. La Monaco l'était... Jusque-là, on ne savait pas ce qu'était un chronographe automatique. Mais le mouvement Calibre 11, développé conjointement avec Breitling et Hamilton, change la donne. Selon la "réclame" d'époque, Heuer a « déplacé la couronne de remontoir de la droite vers la gauche pour vous rappeler que ce chronographe ne nécessite aucun remontage. » C'était finalement à l'avantage de McQueen qui portait systématiquement ses tocantes au poignet droit...

C'est donc ainsi qu'apparaît ostensiblement la Monaco 1133B dans son film *Le Mans*, au poignet de Michael Delaney, au milieu d'autres vedettes dont la 917K Gulf #20. Steve avait commencé par déterminer avec son chef costumier la combinaison qu'il voulait porter, la même que Jo Siffert ! Sans le logo Marlboro, mais plutôt un "Chronographe Heuer". Alors l'accessoiriste de la production Don Nunley s'est rapproché de Jack Heuer pour un partenariat d'horlogerie, de la montre à l'équipement de chronométrage de piste, que la maison suisse fut ravie de signer. Dans l'éventail de modèles Heuer qui lui furent soumis, McQueen s'est immédiatement porté sur la Monaco. Volumineuse, colorée, idéalement photogénique ! La star n'aura finalement porté sa Monaco qu'à l'occasion du tournage, mais les bases sont posées, les images subliminales et le temps feront le reste. Le mythe qu'est devenu le film a propulsé la montre au même rang et l'a subrepticement associée à l'image de Porsche.

ACO



L'ORIGINALE!

■ 1969
Monaco 1133B

Ce sont bien les décennies qui ont fait de la Monaco un classique. Le public avait tardé à manifester son enthousiasme si bien que, après une version toute noire connue comme *The Dark Lord* au milieu des années 70, le modèle allait disparaître à la fin de la même décennie.

En 1985, le Groupe TAG (dirigé par Mansour Ojeh, qui a aussi financé le développement par Porsche du V6 Turbo de F1, Champion du Monde avec McLaren en 1984 et 1985), achète la marque Heuer, qui devient TAG Heuer, et fait renaître la Monaco en 1998 sous une forme assez proche de l'originale. Cette fois, clin d'œil historique aidant, l'enthousiasme est immédiat. Depuis deux décennies, le modèle évolue dans la continuité pour s'adapter aux modes, certaines versions ont fait la concession de la couronne à droite, d'autres ont opté pour un cadran squelette ou adopté un mouvement quartz. Mais quelles que soient les variations, la Monaco est devenue le grand classique chéri des amateurs de Porsche.



■ 1971
The Dark Lord



■ 2011
Monaco V4



■ 2015
Monaco Calibre 11

EQUILIBRE INTERIEUR

Déjà deux épisodes que nous suivons Damien Gault et son équipe à l'Atelier Gobin dans leur quête de justesse sur un chantier ô combien périlleux, dans leur recherche de l'équilibre, de la bonne mesure entre authenticité préservée et finition aboutie, entre préservation et restauration. Ce troisième volet confirme que l'équilibre absolu est une illusion qui ne tient qu'à la perception de chacun...



Petit résumé des épisodes précédents pour vous replonger dans l'histoire. Décor: l'Atelier Gobin, à deux pas de Poitiers. Synopsis: un client possède depuis quelques mois une 911 Carrera 2.7RS achetée au Japon qui, sous une magnifique patine de plus de 40 ans, se révèle admirablement saine, ce qui semble corroborer les 40000 km au compteur. Mais voilà, elle est... blanche, une lubie de Japonais, alors qu'elle avait été livrée Light Yellow. Damien, son propriétaire, préférerait lui rendre sa configuration d'origine, ce que Damien (de l'Atelier Gobin) sait très bien faire. Mais Damien (l'un comme l'autre) sait aussi qu'une

restauration totale gommara invariablement, même involontairement, un peu de l'authenticité de l'objet. Alors la subtilité de l'exercice consiste au juger point par point de ce qui doit être remplacé, restauré, nettoyé... Puisqu'il faut repeindre, mieux vaut-il savoir sur quoi on peint. La carrosserie est mise à nu. Le moteur n'a que 40000 km, pas besoin de plus qu'une bonne révision. L'intérieur est en très bon état, il reprendra du service. Voilà pour la théorie, parfaitement appliquée à la carrosserie, un peu moins à la mécanique, et qui aurait presque pu fonctionner pour la sellerie...

Sur une 911, mettre la carrosserie à nu impose d'arracher moquettes et garniture de pavillon.

Ceux qui ont un jour essayé de les sauver... ont essayé! Il était donc convenu que moquettes et garniture de pavillon seraient remplacées. Mais pas question de sacrifier l'habitacle d'origine lorsqu'il est dans un tel état de conservation. Pas question de les remplacer par de la pièce "aftermarket" dont personne ne peut garantir qu'elles sont absolument conformes à l'originale. Pas question de perdre cette part d'authenticité. Le Japonais qui l'avait repeinte avait aussi joué aux chaises musicales: déplacé le siège Recaro Sport du conducteur à la place du Recaro Confort passager pour s'offrir un baquet racing de RS Lightweight. Comme Damien veut revenir aux spécifications d'origine (Damien





aussi, d'ailleurs), un Recaro Confort original de 2.4S est restauré pour que chacun retrouve la place qui est la sienne. C'est conforme. Après un nettoyage digne de ce nom, chaque morceau de l'habitacle est remonté, en parallèle du reste de la voiture d'ailleurs. Et chacun de constater une fois de plus que les matériaux qui constituent les habitacles Porsche sont éternels... Juste à temps, la voiture est terminée pour Réserve Automobile, exposée sur le stand de l'Atelier Gobin pour démontrer le savoir-faire de la maison. Pas pour la vendre. Et pourtant...

Un visiteur enthousiasmé par ce qu'il a vu a fait une offre à la hauteur du travail réalisé, que Damien (vous devinez lequel) n'a pas refusé. Seulement voilà, maintenant que la RS est dans de nouvelles mains, ce que nos Damien avaient établi comme le point d'équilibre idéal entre finition et authenticité ne correspond pas exactement aux critères du nouveau propriétaire en termes d'homogénéité. Position tout aussi défendable et légitime. Son état de préservation initial avait permis une restauration quasi totale sans en entacher l'authenticité. Et finalement, la patine de la sellerie, si modérée soit-elle, contrastait avec la finition générale de haut vol. Quelques plis dans le tissu du Recaro Sport, le cintre perceptible de l'âme en carton bouilli des vide-poches de portières ou l'amorce de fissures au tableau de bord ont été les arguments. Tout l'habitacle a été remplacé par du neuf, en optant pour deux Recaro Sport. Mais dans le garage où elle dort désormais, à l'abri dans des cartons, les pièces originales et authentiques sont stockées non loin de leur 911...

L'ancien propriétaire japonais de la RS avait remplacé le Recaro Sport conducteur par un baquet de "Lightweight" et l'ensemble avait ainsi vieilli de manière homogène et très mesurée sur plus de 40 ans. Le premier choix était de ne remplacer que les moquettes et garniture de pavillon, remettre les sièges en conformité, et de conserver tout le reste. Et puis finalement...

www.lareserve-automobile.com  

DETAILING / CÉRAMIQUE
PROTECTION FILM PPF XPEL & SUNTEK

ATELIER DE 500M2 DEDIE A LA PASSION AUTOMOBILE
OUEST PARISIEN – CONCEPT UNIQUE EN FRANCE

LA RÉSERVE
AUTOMOBILE

sponsor officiel  du club911.net

32 av Marc Sangnier, 92390 Villeneuve la Garenne
contact@lareserve-automobile.com
01 47 90 30 86

SORTIES TOURISTIQUES, CIRCUIT, TECHNIQUE ET GUIDES D'ACHAT, PETITES ANNONCES

WWW.CLUB911.NET

1ER CLUB PORSCHE INDÉPENDANT FRANCOPHONE

TOURISME		CIRCUIT
[Centre] 10-12 mai SORTIE MILLEVACHES	[Bretagne, Centre, IDF] 2 juin GRENOUILLE LAND	4 mai BRESSE
[Rhône Alpes] 11-12 Mai TRANS'ARDECHOISE	[Centre] 8 juin MORVAN	13 mai LURCY-LEVIS
[Île-de-France] 19 mai SORTIE DANS LE PERCHE	[Île-de-France] 15 juin SUD FRANCILIENNE	7 juillet LADOUX
[Sud-Est] 25-26 mai VENTOUX	[Sud-Est] 21-23 juin 14^{EME} LOZÈRE CLASSIC	
[Sud-Ouest] 25-26 mai L'AVEYRONNAISE	[Sud-Ouest] 28-30 juin L'OPPIDUM IV	
[Allemagne] 29-30 mai CIRCUIT NURBURGRING		

contact@club911.net / 06.43.34.28.78

RARITA

Mille trois cent trente et un exemplaires produits entre août 1958 et septembre 1959, ça fait de la 356 Convertible D une voiture assez peu banale. Que dire alors de sa déclinaison Carrera, assemblée à seulement... deux exemplaires!? L'une d'entre elles croupissait en Autriche et en piteux état depuis quelques années. Numéro de châssis 86124...

Texte Hilaire Photos Frank Camuzat



1,2 Parmi les options qui équipaient #86124, un différentiel au couple spécifique et un train avant muni de roulements à aiguilles.

3 La 356 fut fournie à Wagner avec un Carrera 1 500 GS, rapidement changé pour un 1 600 GS, puis un simple 1 600 S. Impossible de trouver aujourd'hui un moteur conforme au premier, c'est donc un 1 600 GS qui a pris place en cours de restauration.

4 Son pare-brise chromé plus haut le différencie du Speedster.

Ce Convertible D était exposé à Rétromobile cette année sur le stand d'Automobile Consulting. Mais peut-être n'avez-vous pas remarqué son caractère extraordinaire parmi tant d'autres modèles rares, restaurés à la perfection. Il fallait s'approcher pour découvrir le discret sigle Carrera sur les ailes avant et le capot arrière et faire appel à sa mémoire d'amateur éclairé pour réaliser que l'on était en présence d'une des plus rares 356 jamais construites.

En 1958, le succès général de la Porsche 356 ne se dément pas, mais les ventes de l'émblématique Speedster commencent à s'essouffler significativement. Était-ce le fait de sa configuration trop spartiate ? Ou de sa cible uniquement orientée vers le marché américain ? Toujours est-il que la direction de Porsche décréta qu'il était urgent de le remplacer sans attendre l'arrivée de la génération 356 B par un modèle

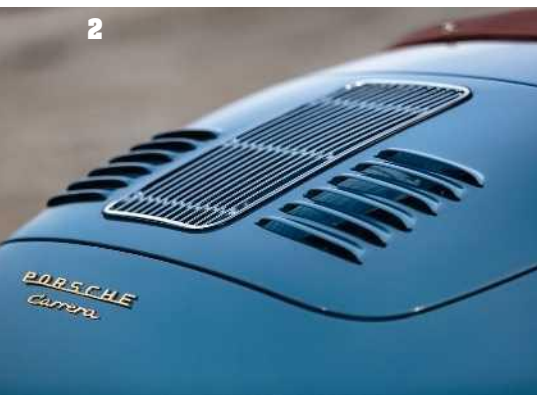
plus polyvalent et plus confortable, conservant la légèreté et les performances de son prédécesseur. Il devrait aussi répondre aux besoins d'un marché plus global. Le 31 juillet 1958, Porsche envoyait à tous ses concessionnaires étrangers une lettre expliquant dans les détails les raisons de l'introduction de ce nouveau modèle et ses spécifications, lettre mentionnant tout d'abord que leur programme de développement et de rationalisation nécessitait le renfort d'un nouveau carrossier, Drautz à Heilbronn, sélectionné pour ses compétences et sa situation géographique. Drautz assemblerait cette nouvelle variante, Reutter se consacrant désormais à la production des Coupé, Hardtop et Cabriolet. Ce sera donc le Convertible D (pour Drautz), dont la nouvelle conception et le nouvel équipement devront séduire les marchés européens et étrangers par la subtile alliance entre l'aspect pratique "touring" et la sportivité.

Elle avait de nouveaux arguments pour elle : un pare-brise plus haut, toujours enchâssé dans un cadre chromé renforcé ; une nouvelle capote, similaire à celle du cabriolet mais non tapissée, avec une vitre arrière beaucoup plus grande ; des sièges

Le Convertible D voulait offrir le meilleur des deux mondes, un compromis alliant sportivité et confort en mode Touring









plus confortables, mais avec un dossier fixe contrairement au cabriolet; des vitres descendantes qui remplaçaient avantageusement les panneaux en plastique du Speedster; des vide-poches dans des portières fermant à clé; des buses de lavage en série; un “tonneau cover”; le même tableau de bord que le Speedster, mais dans lequel on pourrait installer une radio et un cendrier. Pour marquer une rupture, il fallait supprimer le sigle “Speedster”, même si le service marketing avait initialement suggéré l’appellation “Speedster D”. Il ne serait disponible que dans les couleurs standards Ruby Red (5702), Meissen Blue (5703) Ivory (5704) et Silver Metallic (5706), équipé de l’une des deux motorisations traditionnelles: le 1600 “Damen” Type 616/1, et le 1600 Super Type 616/2. Le moteur Carrera? Pour d’obscures raisons techniques, il n’était pas supposé être compatible avec cette variante de carrosserie. Soit...Le prix était fixé pour le marché US à 2774 dollars pour le 1600 et 3019 dollars pour le 1600 Super.

Une découverte remarquable

Serge Heitz, possédait cette 356 Convertible D depuis quelques années déjà. Un de ses contacts, dont il garde jalousement l’identité, lui avait signalé

l’existence en Autriche d’une voiture abandonnée depuis des décennies, dans un état de décomposition extrêmement avancé et qui pourrait être d’après lui un modèle extrêmement rare. Vérifications faites, le numéro de châssis #86124 correspondait à l’un des deux seuls Convertible D Carrera jamais construits. Par comparaison, sur les 4145 Speedster produits, 151 ont été livrés avec le moteur Carrera. Ce qui confirme, s’il en était besoin, l’exceptionnelle rareté d’un Convertible D Carrera.

Le Convertible D #86124 est sorti d’assemblage le 2 avril 1959 avec un moteur Carrera 1500 GS (type 692/1) développant 110 ch qui équipait les 356A coupé Carrera GT de 1959. À la liste des options figuraient les roues chromées, le rétroviseur Ponto-Stabil, la transmission 716/0 avec un rapport de différentiel spécial (27:23), un train avant avec roulements à aiguilles, un caisson arrière spécial et des sièges réglables. La couleur Atena Blue (code 740) était aussi spéciale, elle ne serait au catalogue que l’année suivante sur les 356B. Cinq jours plus tard, le 7 avril, les clés en étaient remises à son premier utilisateur: un certain Harald Wagner, neveu de Ferry, dont vous lirez la biographie dans ce numéro, et qui fut pendant presque 35 ans le chef des ventes

de la marque dans le réseau européen. Pas étonnant, du fait de sa filiation et de son statut dans l’entreprise que Porsche ait construit pour lui une 356 Convertible D spéciale, comme c’était souvent le cas pour les membres de la famille.

Peu après, le premier moteur sera remplacé par un autre Carrera, un 1600 GS (type 962/2) développant 105 ch qui était monté dans les 356A coupé Carrera de Luxe 1959. Elle sera plus tard équipée d’un troisième moteur, cette fois un 1600S culbuté type 612/2 de 75 ch, moteur équipant les 356B 1600 Super de 1961. À cette époque il était courant de remplacer les blocs Carrera par des moteurs culbutés plus faciles d’utilisation et éminemment moins chers à entretenir.

Certainement plus facile à revendre aussi, ce qui fut le cas le 8 mars 1961 à M. Hunt, un commercial de la maison. Puis le Convertible D a poursuivi sa vie comme une 356 aussi anonyme qu’une

1 #86124 est probablement la plus rare des 356 jamais construites.

2 Le capot arrière de Carrera est perforé de louvers.

4 Le rétroviseur Ponto-Stabil a laissé sa place à un élément profilé de type Carrera GT.

5 Les sièges baquet sont spécifiques à la Carrera. Les contre-portes des Convertible D étaient équipées de vide-poches.

Un seul millésime pour le Convertible D, 1959, et des caractéristiques uniques, dont le pare-brise haut des Roadster ultérieurs sur les rondeurs sensuelles et pures d’une ligne de 356A...

WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

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

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



AVXLIVE **ICU**

AvaxHome - Your End Place

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



Deux exemplaires construits, ça fait du Convertible D Carrera l'une des pièces les plus rares de l'histoire de Porsche. Sachant que personne ne sait aujourd'hui ce qu'est devenu le deuxième...

autre jusqu'à ce qu'elle cesse de rouler et tombe dans l'oubli, abandonnée à son sort. Un autre Convertible D Carrera a d'ailleurs été construit immédiatement après celui de Wagner, châssis n° 86125 avec un moteur Carrera 1600 GS, une couleur spéciale Light Gray (code C) et livré à Glöckler, mais personne ne sait vraiment ce qu'il est devenu.

La restauration entreprise par Serge Heitz aura été longue et délicate, par souci constant de la remettre dans sa configuration exacte d'origine. Seul l'intérieur, magnifiquement réalisé, est une interprétation. Il n'existe aucune mention de couleur ou de spécificités concernant l'habitacle sur sa fiche à l'usine, ni même de photos couleurs d'époque. Retrouver un

moteur Carrera aura été aussi le fruit d'une longue recherche. Un 1500 GS GT conforme à sa sortie d'usine est absolument introuvable, produit à une quinzaine d'exemplaires (n° 92001 à 92015).

Ce sera donc un Carrera 1600 GT plus "courant" qui sera monté, après une réfection complète par un spécialiste du "quatre arbres" en Allemagne. Légèrement optimisé, il développe maintenant 130 ch. Tout juste terminé pour le Salon Rétromobile 2019, ce Convertible D

1 Le convertible D allie la pureté de la ligne du Speedster et la praticité du cabriolet.

2 Le tableau de bord est identique à celui du Speedster.

3 Il ne reste plus beaucoup de place pour les bagages.

Carrera a immédiatement trouvé un acquéreur allemand et retrouvera ainsi son pays natal. Le prix à 7 chiffres laisse rêveur, mais il s'agit vraiment d'une voiture unique, ce qui confirme que, malgré un léger tassement, la cote de ce genre d'auto reste toujours très élevée. Espérons que son propriétaire aura l'envie de participer dans le futur à quelques manifestations historiques organisées de par le monde. Il serait dommage de laisser cette pièce importante de l'histoire Porsche cachée dans un garage secret...



ART
RESTORATION

Restauration et entretien de
PORSCHE 911, 914 & 356

Atelier dédié aux Porsche refroidies par air.

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

Patrick Pugin

Tel : 06 69 52 95 42

Strasbourg



www.art-restoration.eu

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



JOMAPARTS.COM
porsche classic parts

Gefusilleerdeniaan 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

NUNTIUS
Spirit

Support de plaque de luxe Auto & Moto entièrement personnalisable

Alluminium / Carbone / Laiton / Titane

Multiples finitions polies/Microbillées/Anodisées et Peintures ceramique

Plusieurs polices de gravure en couleurs au choix

Versions luxe en palladium ou or 18 carats

Versions France/Europe/Monaco/Suisse/Usa/Japon/Australie


Configurateur et vente en ligne



UNIQUE JUSQU'AU BOUT DES PLAQUES

www.nuntius-spirit.fr
Contact@nuntius-spirit.fr
 nuntius spirit

COUP



Les séries limitées, c'est une vieille spécialité de Porsche !
Soit pour l'homologation de voitures de compétition,
soit pour célébrer un événement. Prisées par les amateurs
pour le côté collector qui leur assurerait une cote soutenue.
Et pour les voitures de route, sans compter les options
spécifiques à la série limitée, elles offraient
le suréquipement à moindre coût. Coup double !

Texte Hilaire Photos Benjamin Deroche

DOUBLE





À l'amorce de la décennie 80, alors qu'elle entre dans sa seizième année d'existence, la 911 a évolué en une voiture de sport luxueuse qui domine toujours sa catégorie. Mais pour les Américains cette année-là, le goût de la 911 tourne plutôt à l'amer, le prix de la SC grimpe de presque 25 % (de 22 210 à 27 700 dollars, et même 29 150 pour une Targa), augmentation en partie imputable au taux de change, mais aussi aux vitres électriques et à l'air conditionné qui fait désormais partie de l'équipement standard, avec le volant cuir, la console centrale et l'éclairage du compartiment moteur. Pour ne rien arranger, le durcissement des normes d'émissions polluantes condamne sans procès le modèle emblématique de la marque, la 911 Turbo, à disparaître du catalogue (auquel il ne réapparaîtra qu'en 1986). Question de survie, Porsche se devait donc de soigner ses clients outre-Atlantique, qui représentaient une part non négligeable des ventes. C'est dans ce contexte qu'a été développée la série spéciale Weissach.

Weissach Series

Selon les brochures d'époque, « la Série Limitée 911 SC Weissach Coupe a été pro-

En 1980, Porsche soigne son marché américain en souffrance et lui offre 400 exemplaires d'une 911 en hommage aux hommes de Weissach

duite en l'honneur des hommes de Weissach qui ont fait de la 911 ce qu'elle est. » Le petit village de Weissach abrite le centre de Recherche & Développement où est encore créée chaque nouvelle génération de Porsche et qui, accessoirement, est aussi le fief du Département Compétition. Ça semble être la première fois que le nom de Weissach est associé à un modèle, et il n'avait jamais été réutilisé jusqu'à ce qu'un "Pack Weissach" soit proposé en option sur les récentes 918 Spyder, puis 991 GT2 RS et GT3 RS.

La 911 SC Weissach, a été assemblée à 408 exemplaires sur le millésime 1980, uniquement pour le marché américain, à quasi-parité entre un Platinum Metallic spécifique et un Black Metallic commun à la gamme. Sans en afficher les performances, cette SC se veut donc aussi luxueuse qu'une 930. Était-ce finalement si important dans un pays où la vitesse est limitée à 55 miles per hour? Et puis sous cette forme, la 911 restait nettement plus

1 La 911 SC Weissach était disponible en deux couleurs : le noir commun à la gamme, ou cet inédit Doric Grey couvrant aussi le voile des jantes Fuchs. Impossible ainsi de la confondre avec une SC normale...

2 Cuir beige sur des baquets "Sport", moquette rouge à dominante rouille, l'habitacle de la Weissach est unique!

3 Toit ouvrant électrique? Oui, équipement de série!

4 Passepoil assorti!

5 Même sur une Weissach noire, l'habitacle est systématiquement beige. Identitaire...

6 Les finitions spéciales de la Weissach ne sont pas allées jusqu'au coffre à bagage!

abordable. Outre celui déjà très complet de la SC normale, l'équipement comprenait l'aile et le spoiler frontal du pack aérodynamique, des amortisseurs Bilstein Sport, les jantes Fuchs en 6 et 7x15 pouces dont le voile était assorti à la carrosserie (quand la 911 SC de série proposait encore les jantes ATS dites "cookie cutter"), les phares halogène "sealed beam" imposés par les normes locales, deux rétroviseurs électriques et chauffants, un toit ouvrant électrique, ainsi qu'une paire de feux antibrouillard sous le pare-chocs avant. Tout l'habitacle, y compris les sièges Recaro Sport, est recouvert de cuir dans une couleur spéciale baptisée Doric Grey, relevé de moquettes et de passepoils bordeaux. L'autoradio raccordé à une antenne électrique compte sur deux haut-parleurs supplémentaires sur la plage arrière, en renfort des baffles standard dans les portières.

Les mêmes équipements pouvaient évidemment être commandés sur toute SC de série mais la Weissach avait l'avantage de vous le proposer 15 % moins cher qu'une configuration catalogue. Mais la peinture extérieure, les roues et le cuir intégral assorti étaient spécifiques à cette édition spéciale, identifiée par le code option MA 439.

La 911 SC Weissach Series était livrée avec son certificat d'authenticité Porsche et la brochure de vente de l'époque la pré-



La 911 SC Weissach compensait sa puissance en berne par des jantes Fuchs de 15 pouces et une suspension Bilstein plus sportive. La Jubilé, elle, s'en tenait à la fiche technique d'une simple SC de 1982. Sans l'option Fuchs, les jantes étaient même de simple ATS "cookie cutter" !

911 SC JUBILÉ

Millésime 1982

Production 200 ex. (Europe)

Gris Meteor • Sellerie Bourgogne

Moteur type 930/10 (2 994 cm³)

204 ch à 5 500 tr/mn

Jantes ATS 6 et 7x15"

ou Fuchs 6 et 7x16"

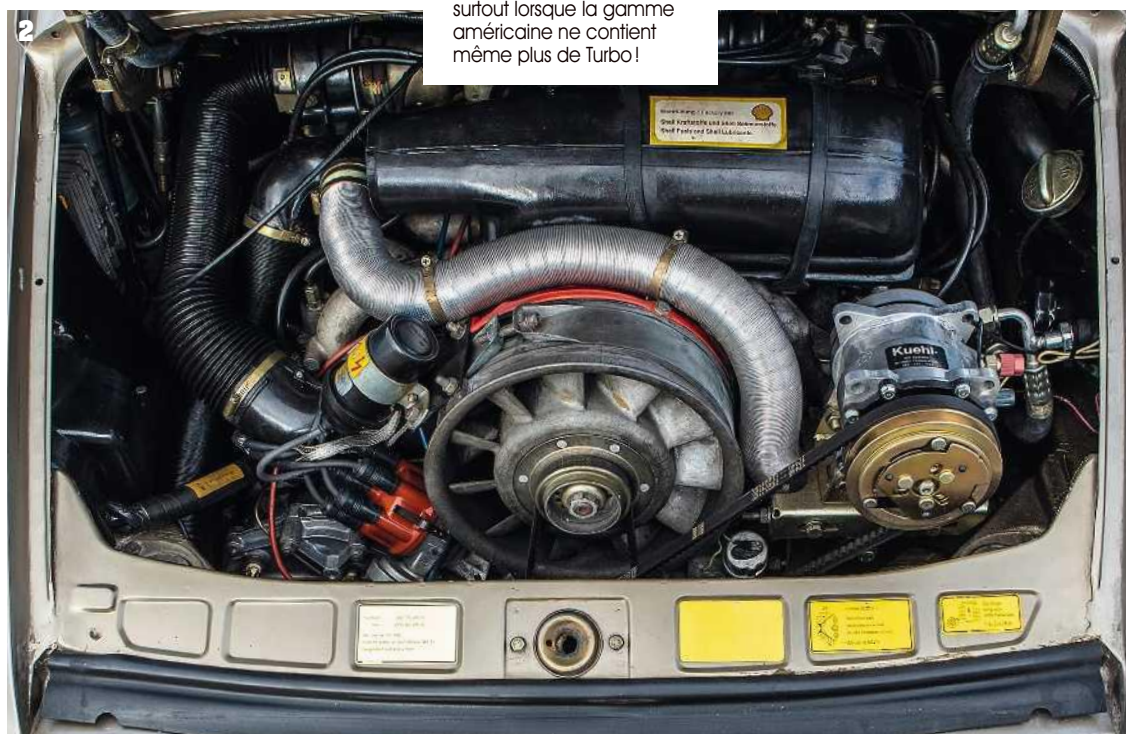
(option)



2 Dans sa configuration 1980, américaine de surcroît (donc munie d'un catalyseur), le moteur 930/07 de la 911 SC ne produit que 175 ch. Léger, surtout lorsque la gamme américaine ne contient même plus de Turbo !

sentait fièrement comme « une des voitures de série les plus exclusives que vous puissiez posséder. »

Pour le "Reste du Monde", ce millésime 1980 de la 911 SC s'accompagnait d'une première augmentation de puissance à 188 ch, à mettre sur le compte d'un rapport volumétrique à peine plus favorable (8,6:1 contre 8,5), de nouveaux arbres à cames et d'un calage d'allumage revu. Dans le même temps, le tendeur de la chaîne de distribution et les cache-soupapes renforcés amélioraient la fiabilité générale. Mais comme les Américains font rarement comme le reste du monde, les moteurs type 930/07 dédiés au pays de tonton Sam doivent être munis d'un catalyseur, énergivore par nature. Alors les moteurs américains tentaient de maintenir puissance et agrément par un rapport volumétrique porté à 9,3:1, un calage d'allumage encore modifié et de menues améliorations aux culasses. Selon les journalistes qui l'ont testée à sa sortie, la 911 SC s'en tirait haut la main. Les performances n'avaient pas chuté par rapport au millésime précédent malgré une puissance tombée à 175 ch. Bien campée sur ses Pirelli CN36 en 185/70 VR15 et 215/60





911 SC WEISSACH

Millésime 1980

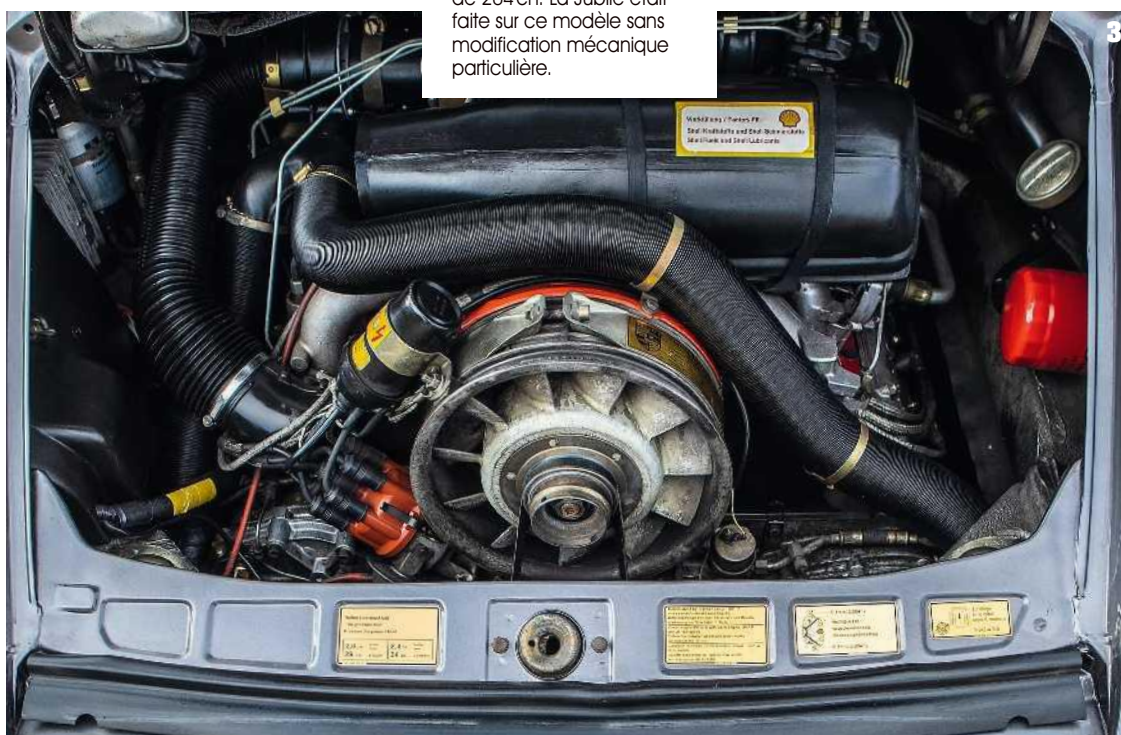
Production 400 ex. (USA)

Platinum Metallic ou Black Metallic
Sellerie beige et rouge • Moteur
type 930/07 (2994 cm³)

175 ch à 5500tr/mn

Jantes Fuchs 6 et 7x15"

3 Dès que Peter Schutz a pris la direction de la firme en 1980, la 911 a retrouvé du poil de la bête. Il a rendu à la SC une puissance honorable de 204 ch. La Jubilé était faite sur ce modèle sans modification mécanique particulière.



Deux millésimes séparent ces deux séries spéciales, mais aussi une trentaine de chevaux, la faute aux normes américaines

VR15 et équipée de son kit aérodynamique, elle se montrait plus véloce que si elle avait été équipée de la monte pneumatique en 16 pouces optionnelle. Elle abattait le 0 à 60 mph en un peu moins de 6,5s dans un confort appréciable et les essayeurs de l'époque concluaient unanimement que la SC Weissach était plus qu'un simple coup marketing.

Jubilé

Lorsqu'elle aborde le millésime 1982, la 911SC a encore fait du chemin... Pour réduire les émissions polluantes, la priorité a été mise sur la maîtrise de la consommation, et les moteurs atmosphériques de la marque ne seront plus tenus de fonctionner avec les carburants médiocres,



pauvres en octane, que n'utilisent d'ailleurs jamais les propriétaires de 911. Les modifications apportées depuis le millésime 1981 ont eu le double effet d'améliorer aussi le rendement, et donc la puissance et les performances. Le rapport volumétrique a fait un bond de 8,6:1 à 9,8:1 et la distribution profite de nouveaux diagrammes. La puissance passe alors de 188 à 204 ch et le couple gagne 2 Nm.

Si la série spéciale Jubilé est plus connue sous nos latitudes, c'est justement parce qu'elle était exclusivement destinée au marché européen. Dans les faits, elle est plus rare encore que la Weissach: 200 exemplaires. Elle célèbre le cinquantième anniversaire du Konstruktionbüro fondé par Ferdinand Porsche en 1931. Disponible au choix dans les carrosseries Coupé et Targa, les seules disponibles à l'époque, elle a majoritairement rencontré son public dans sa version fermée puisqu'une petite vingtaine de Targa seulement auraient été commandées. Sur le nombre, vingt-cinq Coupés et cinq Targa auraient été livrés en France, ce qui en fait l'une des séries les plus confidentielles.

Désignée par le code option M403, la SC Jubilé se distingue par son Gris Météore et surtout un habitacle unique Bourgogne, d'une finition extraordinaire pour une 911 de cette époque. Le cuir est partout! Non seulement sur les sièges dont les appuie-

En 1981 pour le millésime suivant, Porsche célébrait le cinquantième anniversaire du Konstruktionbüro fondé par Ferdinand Porsche avec 200 exemplaires d'une 911 SC "Jubilé"

tête arborent la signature de Ferry Porsche brodée de fil beige, mais aussi sur les contre-portes, le tableau de bord, la console centrale et le ciel de toit. La moquette velours de la même couleur renforce l'atmosphère luxueuse. Deux rétroviseurs extérieurs électriques et l'essuie-glace arrière complètent l'équipement et le sigle 911 SC du capot arrière est argenté. D'origine, les roues sont des ATS noires en 15 pouces. Mais bien souvent, les propriétaires leur préféraient les Fuchs optionnelles en 6 et 7x16 pouces.

Des 928S et 924 Jubilé signées Ferry Porsche étaient aussi présentes au catalogue 1982, la première partageant ses finitions avec la 911 alors que l'autre se présentait sous un Gris Étain à sellerie grise et noire. Avec la 911SC Jubilé, Porsche n'en était pas à sa première "série spéciale". Déjà en 1975, une Silver Edition célébrait le 25^e anniversaire du premier millésime de la 356 "de série". L'option

était disponible sur toute la gamme, et les 1063 exemplaires produits seront presque tous absorbés par le marché américain. Porsche récidive en 1987 avec une 3.2 Carrera Diamond Blue Metallic (signée de Ferry Porsche sur les appuie-tête) célébrant la 250000^e Porsche produite, écoulée à 875 exemplaires. Pour ajouter à la confusion, une nouvelle série Jubilé sera proposée l'année suivante pour le 25^e anniversaire de la 911, diffusée à 870 exemplaires.

Autant, lorsqu'elle est sortie à l'automne 1981, la 911SC Jubilé avait l'avantage de la nouveauté et surpassait la Weissach sur le plan de sa fiche technique, autant il serait absurde en 2019 de vouloir les départager ou les classer. La différence d'âge n'est plus un argument, et l'écart de performances paraît dérisoire par rapport à celui que la 911 a connu depuis. La seule véritable différence tient dans leur présentation et, par rapport à une 911SC conventionnelle, dans leur rareté. Sur le long terme, il est certain que ces modèles resteront les "winners" de leur génération. Aujourd'hui, les séries limitées de la 911 "Type G" sont la cible privilégiée des collectionneurs, car ce sont les seules 911 qui ont amené un brin de fantaisie sur une décennie et demie où, exception faite de l'élitiste Turbo, la "collection 911" s'est longtemps limitée à un seul modèle. ■

1 Le Gris Meteor est une teinte exclusive à la Jubilé en 1982. Même si par la suite elle réapparaît au catalogue courant.

2 L'habitacle de la 911 SC Jubilé restera comme l'un des plus beaux qu'ait connus la 911 dans la période aircooled. Cuir Bourgogne du sol au plafond, et velours rayé coordonné.

3 Les appuie-tête signés Ferry seront réutilisés sur la Carrera 3.2 Jubilé de 1988.

4 C'est toujours aux jambes que les passagers sont lésés. Pas sur les finitions!

5 Cuir jusque dans le moindre recoin. Plaque arrière comprise!

6 Pas plus de fioritures ici qu'en 1980...







Brest. À l'extrémité de ce doigt de terre pointé vers les Amériques, Classic AutoStore s'est fait une spécialité des 911 "youngtimer". Christophe Goncalvez se fournit directement en "Type G" de l'autre côté de l'Atlantique, là où elles sont encore les plus nombreuses, et probablement les mieux conservées.

D'OUEST

Par nature, le Breton est un homme de la mer. Et ce n'est pas qu'une formule. À défaut d'être génétique, c'est culturel. Intrinsic. Le Breton voit au-delà de l'océan, qui se révèle finalement être un chemin privilégié plutôt qu'une barrière. Et que voit-il depuis le bout du bout du Finistère ? Ce nouveau Continent qui a toujours été le premier marché de Porsche depuis qu'un certain Max Hoffmann y a importé les premières 356 au début des années 50. Les USA...

Ça fait maintenant une bonne vingtaine d'années que Christophe Goncalvez tourne les yeux vers l'ouest lorsqu'il achète une Porsche. Mais bien plus longtemps encore qu'il regarde les Porsche. Il y a presque trente-cinq ans, il s'est offert sa première 911, alors qu'il n'avait pas encore son permis de conduire. C'était une 911E. Il avait dix-neuf ans, elle devait en avoir à peine quinze. Un amour de jeunesse, auquel il est resté fidèle... C'était au milieu des années 80, une de ces voitures d'une quinzaine d'années qui ne valait alors plus grand-chose parce qu'elle n'intéressait plus grand monde, sinon

quelques jeunes qui y voyaient le moyen abordable d'assouvir une passion. Lorsqu'il entre dans la vie active, Christophe traverse régulièrement l'Atlantique, voyage, surtout à travers les USA, se familiarise avec la langue, s'imprègne du marché automobile local, et constate qu'il est plutôt favorable à l'Européen visant une "used" Porsche à un prix décent, à cette époque où l'on ne parle pas encore de "Classic". Et progressivement, à titre personnel, il achète ses voitures aux États-Unis. Se casse d'abord les dents sur les formalités administratives d'importation et d'immatriculation sur le sol français mais finit par en appréhender les rouages. Et finalement, lorsque l'entrée dans le troisième millénaire sonne l'avènement d'Internet, il est prêt ! Ce "bon plan perso" pour rouler dans les Porsche dont il rêve peut rendre service à d'autres et devenir une activité professionnelle à part entière. Pendant plusieurs années, Christophe tient son petit business d'import de Porsche d'origine américaine. Puis saisit l'opportunité de passer à un stade supérieur...

À Brest, un grand groupe de distribution automobile, Sofipel, cherche l'homme

d'expérience pour mettre sur pied une division à vocation Classic. Le concept est séduisant pour les deux parties. Christophe poursuit une activité qui le passionne avec la force d'une grande structure, qui permettent de constituer un stock en quantité raisonnable et de qualité supérieure. Qu'il soit spécialisé dans la 911 aurait pu être un handicap... si Classic AutoStore s'était présenté comme un généraliste. Mais pour exister aujourd'hui sur le marché de l'ancienne, il faut un positionnement clair, une identité forte, une spécialité sur laquelle vous vous posez en référence et sur laquelle vous devenez l'adresse de confiance. Ainsi Classic AutoStore s'est imposé comme le spécialiste Porsche... concentré sur la 911, uniquement air-cooled, et que de la Type G ! Suffisamment clair ? Selon Christophe, cette génération de 911 "à soufflet" qui a perpétué le modèle entre 1974 et 1989 était un choix de raison. D'abord parce que son image est en pleine mutation. Elle a désormais quitté le statut de 911 "entre deux âges", un peu désuète, pour entrer de plain-pied dans les sphères de la collection. Elle est fiable, elle est facile à utiliser, et elle est encore la plus abor-

Texte et photos
Josué Chevrel

La génération "à soufflets" de la 911 a vécu quinze ans. Elle est fiable, robuste, facile à vivre et à entretenir. Et s'est écoulée à des volumes conséquents dont la majorité a atteint les terres américaines. Le marché y est moins tendu, les prix plus attractifs. Classic AutoStore y a tissé son réseau et débusque les plus beaux exemplaires, les rapatriés, et les immatricule en France. En plus du conseil, Christophe suit les nouveaux propriétaires dans leur vie avec leur Porsche.

dable des 911. C'est clairement le moment de s'y intéresser. Par les innovations dont elle profite, notamment en termes de traitements des aciers, elle est encore majoritairement en état d'origine. Et plutôt bon. D'autant plus que, comme Christophe n'a rien changé à ses habitudes d'approvisionnement, une voiture qui a évolué sous le ciel de Californie, de Floride ou du Texas n'a généralement pas à se plaindre de corrosion... Pour ne rien gâcher, les volumes de 911 écoulés sous ces latitudes promettent une offre plus large, un marché moins tendu, et des prix plus raisonnables qu'en Europe même en additionnant les frais de transport, de douanes et d'immatriculation. Et puis... où pensez-vous que Classic AutoStore dénicher des séries réservées au marché US comme la SC Weissach de l'article précédent, sinon à la source? A contrario, certains modèles n'ont jamais été vendus aux USA, comme les Turbo des millésimes 1980-1985 ou des séries limitées "européennes", dont la Jubilé du même article. Mais Christophe sait aussi puiser à des sources plus conventionnelles pour débusquer des pièces rares bien de chez nous. C'est d'ailleurs



vers cette niche que veut s'élargir l'offre de Classic AutoStore maintenant que l'activité est bien lancée. Les séries limitées, les modèles exclusifs comme les Carrera Clubsport ou les mythiques Speedster...

Classic AutoStore occupe un espace vaste et lumineux dans le complexe automobile du nord de Brest. Devant l'impressionnante verrière, les seventies vous accueillent de leurs couleurs improbables. Si maintenant le doute persistait sur le contenu du showroom, la majestueuse enseigne le dissipera instantanément. Haut perché au-dessus de l'entrée, un flanc de "Type G" à taille réelle (que les plus attentifs auront identifié comme une création Decoloft24) vous accueille dans le paradis de la 911 à soufflets. L'architecture moderne, de verre et d'acier, de noir et de blanc, contraste avec les courbes tendues des carrosseries et relève les couleurs. Bon, le jour de notre visite, ça jouait surtout la sobriété des années 80, entre noir, blanc et rouge. Alors justement, cette modeste 2.7S de 1977 tire son épingle du jeu par un brillant Copper Brown Metallic. Et le Platinum Grey de la SC Weissach, là sous l'escalier...



Certains États américains sont un vivier de Porsche des années 70-80, préservées par le climat local. Leur statut de voiture de collection les dispense aujourd'hui de toutes les mises aux normes européennes, pour en préserver l'authenticité et l'exotisme. Mais si son nouveau propriétaire le souhaite, sa 911 US peut être convertie aux spécificités européennes : Classic AutoStore se charge alors de remplacer compteurs, optiques, répéteurs de clignotant et butoirs de pare-chocs...



Finition polie et noire

Finition noire



DISTRIBUTEUR
POUR LA FRANCE



17, 18 et 19"

Jantes Fuchs

CREATION WEIßZING

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

Speedster

100 % PORSCHE CLASSIC

POUR VOTRE PUBLICITÉ

CONTACTEZ OLIVIER VILLENEUVE

Tél. : 01 46 94 84 24 / Fax : 01 46 94 00 98
ovilleneuve@profil-1830.com

Hoffmann Speedster
Teile Vertriebs GmbH
Gerberstraße 138-142
41748 Viersen
+49 / 2162 / 9326-0
info@hoffmann-speedster.com
Contact pour l'Autriche:
Performance Parts
www.pps-shop.at

Hoffmann-
Speedster
since 1987
Air-cooled parts and more



Photo prise par flatpix - visualhunt.com

Vos accessoires pour Porsche 356, 911, 912, 914

hoffmann-speedster.com



Texte Julien-David Collombet
Photos JDC et Porsche

HOME SWEET HOME

En Allemagne, les salons dédiés à l'univers de l'automobile ancienne de collection sont plusieurs à se partager un calendrier parfois controversé. Par exemple, entre le Techno Classica d'Essen et le Retro Classics de Stuttgart, à plusieurs reprises, les dates étaient tellement rapprochées, que la plupart des participants et visiteurs devaient faire un choix! Un dilemme quand on sait qu'Essen est incontournable de par sa notoriété et son volume, tandis que Stuttgart, bastion historique de Porsche (ça tombe bien...), s'affiche comme un salon plus "haut de gamme" et plus orienté vers l'esthétisme et le soin apporté à l'ambiance générale. Un rendez-vous où la qualité prime avant tout. Allées et stands plus aérés, répartition des thématiques au fil des dix halls plus précise et mieux organisée... Challenger déclaré, le Retro Classics souhaite de toute évidence se positionner en amont sur bien des points par rapport au salon d'Essen, leader historique! Alors

quand en plus l'événement se déroule à Stuttgart, on a envie de dire que tout est fait pour rendre cette date comme "the place to be"!

Première 917

Avec une notoriété qui dépasse les frontières de l'Allemagne, le Retro Classics draine une quantité incroyable de stands dont la thématique est dédiée à l'univers des Porsche Classics. Du stand officiel Porsche à l'atelier italien venu présenter sa nouvelle réalisation, chaque allée réserve son lot de surprises. On commence par le display Porsche où l'on pouvait découvrir outre une 914/6 de 1970 (le premier modèle fête ses 50 ans), la fameuse cabriolet 356/2 Gmünd de 1949 qui trônait telle une déesse! Difficile également de ne pas rester insensible devant la 910/8 Bergspyder (1967) ou

Sur le thème "Colors of Speed", à l'occasion des 50 de la Porsche 917, la numéro 001 restaurée, était présentée pour la première fois au public!

Direction Stuttgart, fief historique de notre marque préférée, pour découvrir la 19^e édition du salon Retro Classics. Un événement printanier qui, à l'opposé du rendez-vous d'Essen, semble vouloir privilégier la qualité à la quantité. Ambiance soignée et plateaux étoffés, le Retro Classics a aussi de quoi vous faire tourner la tête!





2 La 914 fête ses 50 ans. À cette occasion, Porsche exposait cet exemplaire 914/6 de 1970.



3 Confiée par le Porsche Museum (qui fête ses dix ans), la 910/8 Bergspyder dévoilait son huit cylindres à plat de 1 981 cm³.



4 L'une des vedettes du stand Porsche, la superbe 356/2 Gmünd cabriolet de 1949.



5 Vehicle Experts proposait ce Speedster 356A '56 en cours de restauration (déjà affiché à 78 000 euros).



6 Les grandes marques utilisent de plus en plus les Porsche anciennes sur leurs stands. Chez Bosch, on découvrait une belle 911 RS Safari de 1973.



7 Chez Boxer Motor, une 356 "Mille Miglia" en cours de réalisation sur base de 356 A Carrera de 1956.



1

1 Une 911 Turbo 3.0 de 1977 dans un état de conservation incroyable.



2

2 Chez Boxer Motor, une 356 A Carrera 1500GS '56...



3

3 ... et une 911 ST "Supersportwagen" très prometteuse!

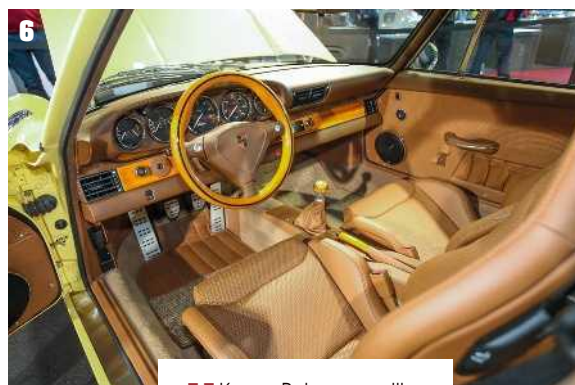


4

4 964RS de 1992 avec seulement 10170 km chez Ande Votteler!



5



6



7

5-7 Kaege Retro convertit des 993 en "Classics" aux goûts du client. Japonais pour la violente violette...



8

8 Pré-A '55... à restaurer! Base insolite, accidentée, mais du potentiel.



9

9 Avec sa galerie, cette 911T '69 invite au voyage.



10

10 911 Sportomatic '65 chez Ruote Da Sogno.

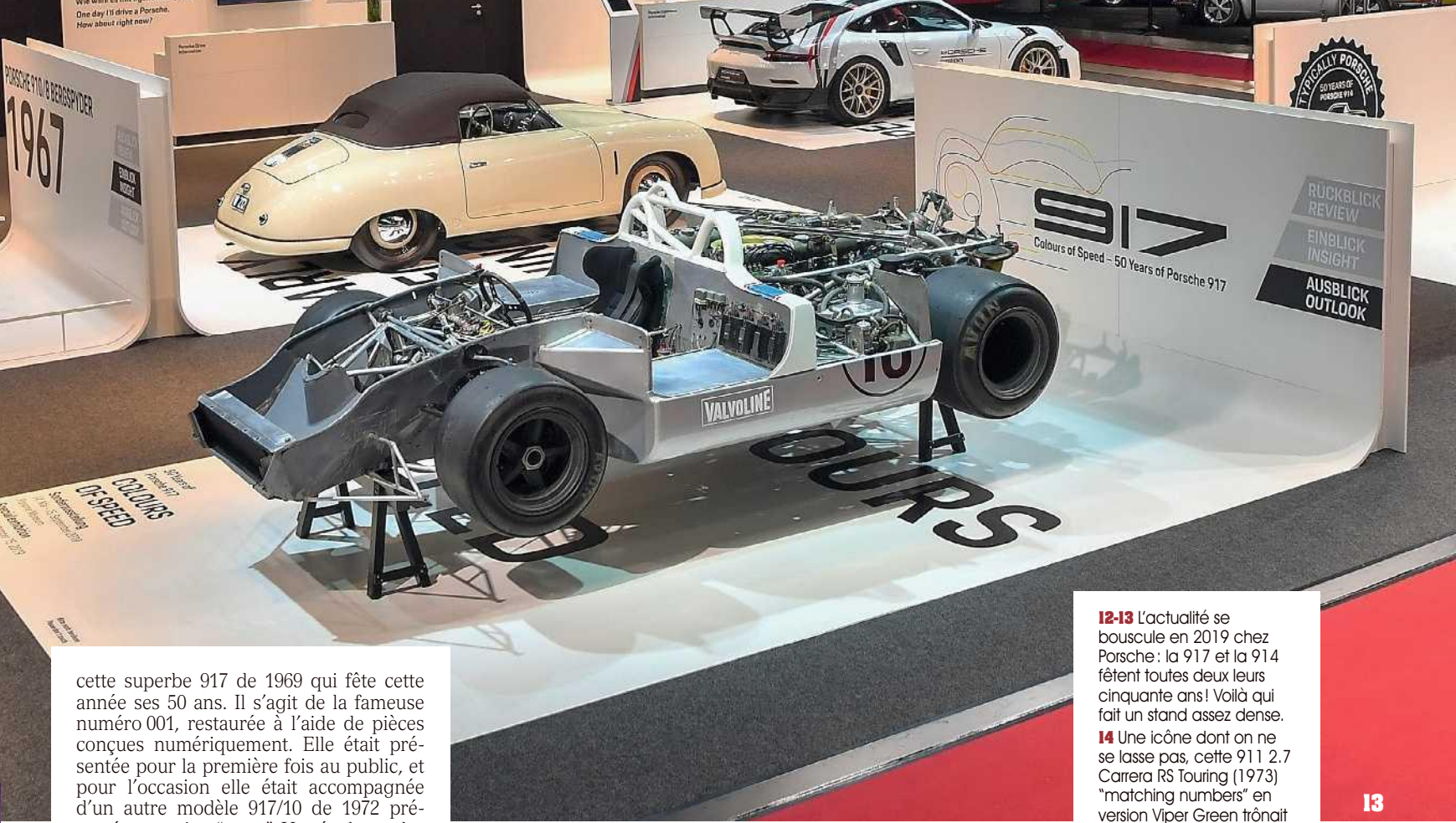


11

11 Toujours aussi belle qu'imposante, une 959S avec seulement 28963 km!



12



cette superbe 917 de 1969 qui fête cette année ses 50 ans. Il s'agit de la fameuse numéro 001, restaurée à l'aide de pièces conçues numériquement. Elle était présentée pour la première fois au public, et pour l'occasion elle était accompagnée d'un autre modèle 917/10 de 1972 présenté en version "open". Un régal pour les fans de détails! Du côté des incontournables, on retiendra la présence de célèbres marchands comme Ande Votteler qui présentait une très belle 964RS de 1992 avec seulement 10170 km au compteur. Elle était présentée à côté du "déjà-vu" Speedster de 1958 tout d'origine, avec sa carrosserie légèrement patinée par le temps. En Face, Boxer Motor présentait une trentaine de modèles tous plus intéressants les uns que les autres. On retiendra cette 356A Carrera 1500GS de 1956, une 911 2.7 Carrera RS (1973) "matching numbers" en version Viper Green, mais aussi deux projets en cours d'élaboration. Une 356 "Mille Miglia" sur la base d'une 356A Carrera de 1956 et une 911ST "Supersportwagen" dévoilée sur sa rôtissoire. Déjà très prometteuse, on attend la présentation officielle de cette 911 avec impatience!

Artisans & ateliers

En marge des grandes institutions, plusieurs "artisans" ou ateliers spécialisés ont une nouvelle fois opté pour une présence au Retro Classics, notamment pour nos amis Italiens, visiblement adeptes de l'événement (un hall entier leur est dédié!). C'est le cas de Ren Design (Ennio Ricci) qui exposait une 911 au parfum de R mais avec en prime quelques ingrédients soigneusement appliqués comme cet intérieur à couper le souffle! Un peu plus loin, le préparateur Kaege Retro faisait sensation avec quatre modèles "backdating" dont il a le secret. Elaboré sur base de 993, chaque modèle est unique et conçu en collaboration avec les goûts du client... Du coup, l'expression « *les goûts et les couleurs* » prend ici tout son sens. Reste

que le travail réalisé est hors norme: du carbone et du cuir pleine fleur à outrance, sans oublier des préparations sur base de Turbo affichées à 500 ch... le "sur-mesure" semble être sans limite! Enfin, installé juste à côté, un détour par le stand de Vehicle Experts nous ramenait à des choses plus conventionnelles mais tout aussi époustouflantes. À l'image de ce Speedster 356A de 1956 présenté en cours de restauration (déjà affiché à 78000 euros) ou cette Pré-A de 1955 proposée à la vente avec sa restauration complète. Une base insolite, puisqu'accidentée à l'avant. La 356 semble avoir connu une carrière "racing", mais loin des circuits conventionnels...

Attractif de par son emplacement géographique, le Retro Classics l'est tout autant par les Porsche Classics croisées au fil des allées. Ajoutez à cela une ambiance plus "salon" et moins "foire", on est presque obligé de conclure que l'adresse est à l'image d'une bonne table, incontournable!

12-13 L'actualité se bouscule en 2019 chez Porsche: la 917 et la 914 fêtent toutes deux leurs cinquante ans! Voilà qui fait un stand assez dense.

14 Une icône dont on ne se lasse pas, cette 911 2.7 Carrera RS Touring (1973) "matching numbers" en version Viper Green trônait chez Boxer Motor.

15-16 L'Italien Ennio Ricci (Ren Design) dévoilait une 911 au parfum de R, truffée de détails, dont l'intérieur laissait pantois!



HOMESWEETHOME





SYMPHONIE POUR VENT(E)S

Longtemps Directeur des Ventes de Porsche, Harald Wagner a rejoint la société dans sa sixième année, alors qu'elle ne vendait encore qu'un petit millier de voitures par an. À son départ plus de trente ans après, Porsche était devenu un constructeur de voitures de sport de renommée mondiale dont la production était multipliée par cinquante!

Texte Kieron Fennelly Photos Archives Porsche

Son père dirigeait une usine de cuir dans la ville souabe de Heilbronn, mais la jeunesse de Harald Wagner a été marquée par guerre qui a éclaté alors qu'il avait seize ans. Enrôlé dans l'armée, il a servi dans un régiment d'artillerie et, basé en 1942 à Marseille, était prêt à repousser l'invasion des alliés. Avant que cela n'arrive, il fut envoyé à Kiev et se souvient du contraste de températures entre les 40° de l'été méditerranéen et les -40° ukrainiens. L'armée l'envoie ensuite à Strasbourg puis à Gdansk en 1944. Mais sous l'inexorable progression russe, il s'est retrouvé à la fin du conflit du mauvais côté de la barrière. Au printemps 1945, il a pu rejoindre sa Souabe natale, dans la zone américaine.

L'usine et la maison familiales étaient détruites, mais sa famille avait survécu. Après le déblayage des décombres, il a trouvé un travail dans un garage Mercedes. En 1945, il n'y avait évidemment pas de voitures à vendre, mais le garage coordonnait la distribution de carburant de la région. Il se retrouva vite en charge de trois stations-service. Contrairement à la zone occupée par la Russie, le reste de l'Allemagne s'est remis avec une rapidité surprenante. Les Allemands de l'Ouest ont reconstruit leurs villes et dès le début des années 50, le miracle économique allemand était bien engagé. Harald Wagner était devenu un vendeur de voitures prospère à Heilbronn, où il fut approché par Albert Prinzing avec une offre de recrutement chez Porsche, à 65 km de là. C'est ce même Prinzing, un

ami d'enfance de Ferry, qui avait mis sur pied les premiers concessionnaires Porsche, qu'il avait habilement persuadés de payer 2000 dollars d'avance pour chaque voiture, ce qui avait fourni à la société la trésorerie vitale que les banques avaient refusée à Ferry pour investir dans l'outil de production. Prinzing avait besoin d'un homme pour gérer le réseau de distribution, et le nom de Wagner lui était remonté aux oreilles.

« Vous savez, j'ai un lien avec les Porsche », explique Wagner. « Ma mère était la sœur d'Aloysia Kaes, la mère de Ferry. À l'époque, les familles étaient beaucoup plus grandes qu'aujourd'hui. Alors bien que je sois un (des nombreux) cousins de Ferry, il n'a joué aucun rôle dans l'obtention du poste. » En fait, le point déterminant était l'argent...



1,2 Deux nouveaux clients heureux, à un quart de siècle d'intervalle. 1962 pour la livraison de la 356, 1988 pour la 959. Qui sera l'une des dernières de Wagner, qui prend sa retraite la même année.

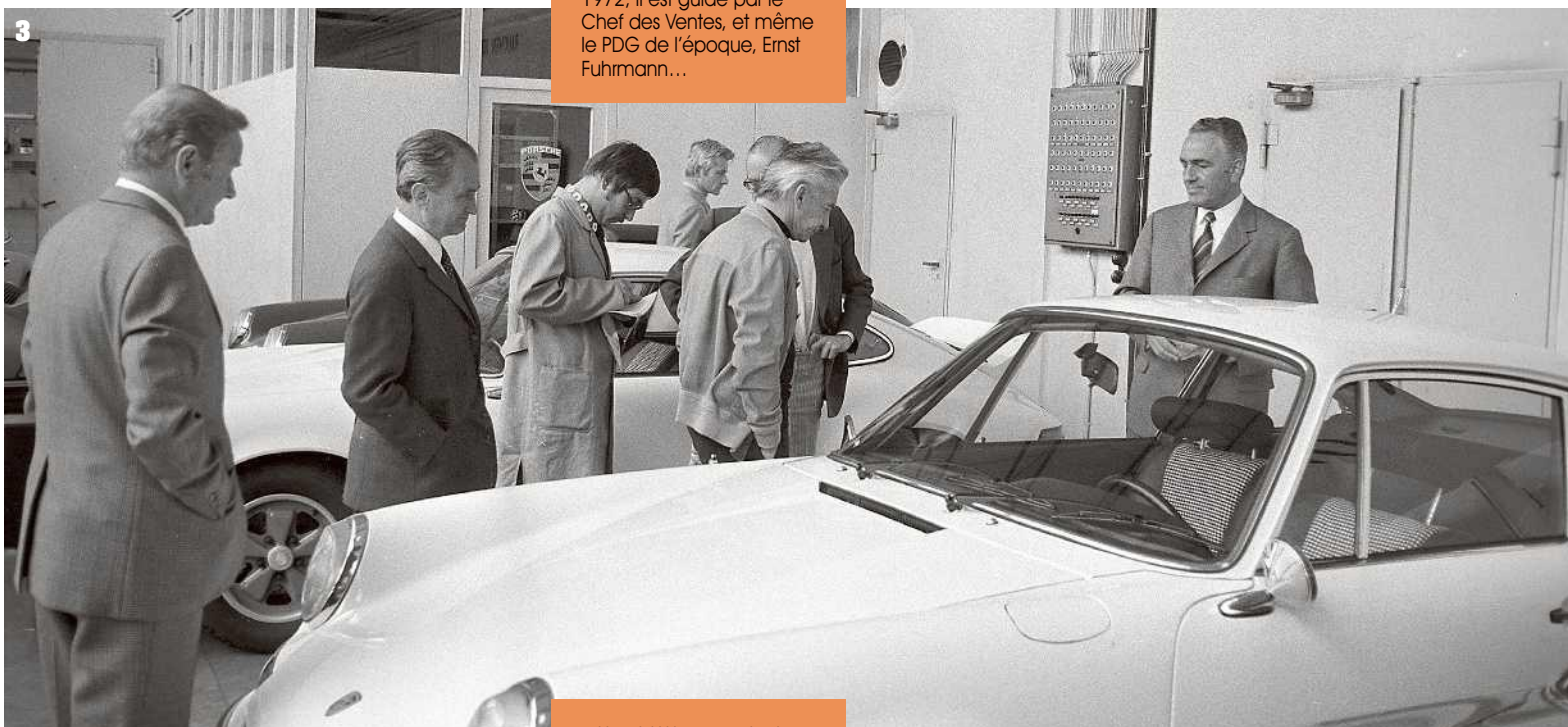




1 1950. Harald Wagner n'est pas encore la jeune recrue de l'entreprise, il rend seulement visite à son oncle Ferdinand et sa tante Aloysia Porsche à Zell am See, en Autriche.

2 À Zuffenhausen en 1961, Harald Wagner (à droite) derrière la 787 de Formule 1.

3 Herbert von Karajan est un client aussi fidèle que prestigieux. Lorsqu'il est en visite à Zuffenhausen en 1972, il est guidé par le Chef des Ventes, et même le PDG de l'époque, Ernst Fuhrmann...



4 Harald Wagner a toujours considéré la 928 comme une "erreur marketing" dans la gamme Porsche. Aussi peu à l'aise qu'il fut avec le produit, il a fait partie de ses missions. Celle-ci était même sa voiture de fonction.

5 Derrière la coupe technique de 959 pour sa présentation officielle en 1985, Harald Wagner (à gauche) est accompagné du PDG d'alors Peter Schutz (au centre) et de Wolfgang Porsche (à droite)



« Ah! Ils espéraient que je vienne à Zuffenhausen pour le même salaire que je gagnais à Heilbronn. Ils pensaient que, comme ils me faisaient le privilège de me choisir, ils pourraient s'en tirer comme ça! Je leur ai dit: pas d'arguments, plus d'argent, c'est tout! » Finalement, à 29 ans, le jeune Wagner s'imposait d'emblée comme un homme déterminé.

Il est arrivé à Zuffenhausen alors que les employés étaient toujours logés dans la baraque en bois louée à Reutter. Ils ont patiemment attendu que le Quartier Général du Motor Pool de l'US Army quitte le bâtiment de la Werk 1 réquisitionné à la fin de la guerre. « Le bureau était une pièce minuscule, juste assez grande pour une table de travail. Mon chef Wolfgang Raether était assis d'un côté, sa secrétaire et moi nous partagions l'autre côté. » Fin 1954, les Américains ont finalement évacué la Werk 1 et les conditions de travail des employés se sont nettement améliorées. Ça concernait moins Wagner, régulièrement absent, en tournée chez ses revendeurs. Au fil des années, le Chef des Ventes à la personnalité expansive était réputé connaître non seulement le nom de ses concessionnaires, mais aussi de leurs femmes et de leurs enfants. Le monde Porsche, et même celui de l'automobile en général, était encore petit, et Harald Wagner en est vite devenu une figure familière. Interrogé sur les objectifs de l'époque, il explique que les ventes de 356 croissaient chaque année jusque vers 1959, et que les concessionnaires écroulaient alors tout ce que l'usine était en capacité de fournir. À part les deux ou trois phases de récession de l'économie allemande, c'est la compétition interne avec ses collègues de l'Export qui a rythmé ses deux premières décennies à Zuffenhausen. « C'était le problème. Mon principal concurrent était le département Export de Porsche. Plus de la moitié de la production était destinée au marché américain. »

Vers la fin des années 60, Porsche a commencé à imposer une charte corporative à ses points de vente, obligeait ses concessionnaires à investir dans des bâtiments exclusivement dédiés à la marque, construits selon les normes de Porsche. Werk 2, qui avait ouvert ses portes en 1969 face à la Werk 1 était le modèle d'architecture moderne imposé. Bien qu'il soit modeste à ce sujet, l'influence et la personnalité de Wagner furent sans doute capitales pour convaincre les agents d'y investir leurs propres deniers. En vingt ans, le modèle de l'Official Porsche Center s'est généralisé à tous les marchés et a renforcé l'image déjà forte de la société.

Vers la fin des années 50, les ventes de 356 ont commencé à fléchir. Elle n'était plus assez rapide; à tarif similaire, une berline Mercedes 220S pouvait la suivre sur autoroute et la sonorité du quatre à plat n'avait pas la noblesse du six cylindres Benz. Après une longue période de réflexion, Porsche présenta la 911 au Salon de Francfort 1963. Harald Wagner se souvient très bien de cet événement: « Les gens passaient devant le stand et regardaient longuement la 911, c'était tellement nouveau. Puis ils partaient, mais quelques heures plus tard, ils revenaient et restaient à nouveau fixés sur la 911... »

Pour Wagner et ses concessionnaires, la 911 arrivait à point nommé. Mais lorsqu'elle est apparue, il n'y avait pas de cabriolet. Aucune version ouverte n'avait été sérieusement envisagée au cours de la conception. Des bruits circulant dans le couloir de Ralph Nader insinuaient que les voitures ouvertes seraient interdites aux USA. Mais les cabriolets étaient une part de marché non négligeable chez

Porsche. « Je le leur ai rappelé », dit Wagner, qui a insisté pour que le cabriolet soit reconduit sur la 911, même avec un arceau et un toit amovible. « J'ai suggéré Targa, en référence à la Targa Florio. » Wagner en est légitimement fier. « Ça coûte une fortune maintenant de protéger un nom », nous dit l'homme qui roule aujourd'hui en 991 Targa. Cependant, il reste frustré que le développement d'un vrai cabriolet n'ait pas été réengagé dès que les menaces de la réglementation américaine furent démenties. Le réseau a longtemps insisté pour une 911 ouverte. « C'est la responsabilité de Fuhrmann », s'exclame-t-il avec émotion. « Il voulait remplacer la 911 et tous les développements, y compris celui d'un cabriolet, ont été stoppés. » Mais Harald Wagner n'avait-il pas lui-même été responsable de l'avortement de la 911R? « Nous n'aurions jamais vendu les 500 exemplaires nécessaires à l'homologation », répond-il. Effectivement, son instinct, basé sur les réactions de ses vendeurs, était juste: la dernière des vingt 911R construites en 1967 n'a été vendue qu'en 1969.

À de multiples égards, la décennie 70 fut moins enthousiasmante pour Wagner. D'abord par la coopération avec Volkswagen qui tentait de se débarrasser de son image résolument non sportive, encore synonyme de Coccinelle, en planchant sur une voiture de sport pour remplacer son élégant mais préhistorique coupé Karmann Ghia. Porsche la concevait et la dessinait en usant largement

Harald Wagner aura été un des hommes clés du développement de la marque, impulsant des directions claires, imposant des chartes rigoureuses et accompagnant la croissance ainsi générée pendant plus d'un tiers de siècle.

de pièces VW, et elle serait vendue autant comme une VW que comme une Porsche. L'idée a séduit Porsche qui avait aussi besoin d'un modèle d'entrée de gamme pour remplacer la 912 trop coûteuse à produire. L'accord prévoyait un nouveau grand complexe à Ludwigsburg, juste au nord de Stuttgart, pour stocker les pièces de cette voiture qui serait finalement vendue comme la 914. Wagner fut consterné quand, plus tard, il fut contraint de déménager son bureau à Ludwigsburg, où se trouvait désormais le Service des Ventes.

Si la 914 fut compliquée à vendre (les concessionnaires se plaignaient que les clients Porsche n'y voyaient qu'une VW), la 928 de Fuhrmann posait un plus épineux problème aussi: « c'était une voiture magnifique, reconnaît Wagner, mais ce n'était pas une Porsche! » En cela, il fait écho à l'idée ambiante que la même voiture vendue par n'importe quel autre constructeur aurait connu un véritable succès. Quarante ans plus tard, Wagner se souvient encore des frustrations à devoir justifier une voiture en laquelle lui-même ne croyait pas. Tout sourire, il se moque gentiment de la formule de son PDG, dont la voix grave pouvait devenir très aiguë dès qu'il était en colère, lorsqu'il l'appelait à Ludwigsburg: « Wagner, ces chiffres ne sont absolument pas satisfaisants, ce n'est pas possible! » L'ancien Chef des Ventes reste catégorique: « Avec la 928, nous entrions sur un marché complètement différent, et qui nous était inconnu. C'était le territoire de Mercedes et BMW. La 928 était-elle une voiture de tourisme haut de gamme ou une voiture de sport? C'était déroutant pour nos clients, et nous n'allions pas pour autant capter ceux de Mercedes ou BMW.

La 928 était une erreur marketing. »

En 1979, peu avant le départ de Fuhrmann, Ferry Porsche avait déjà rejoint Ludwigsburg pour ne pas croiser au quotidien son encombrant PDG. Lorsqu'il est retourné à Zuffenhausen, Wagner qui s'est toujours senti à l'écart à Ludwigsburg l'a suivi et réinstallé le Service des Ventes là où il considérait sa place légitime, au siège social de Porsche. « Les clients voulaient venir à Zuffenhausen, pas à Ludwigsburg! »

On ne voyait pas alors qui pourrait succéder à Fuhrmann. « Ça ne pouvait pas être Branitzki! », réagit Wagner avec le fond de mépris typique des vendeurs envers les comptables. En fait, Branitzki devint PDG en 1988, mais son heure de gloire fut brève. Il semble que le Conseil d'Administration partageait le sentiment de Wagner sur l'ancien Directeur Financier.

Mais en 1980, c'est Peter Schutz qui prend la Direction. L'Américain est généralement dépeint comme celui qui a sauvé Porsche en réhabilitant la 911 et en ramenant la marque au Mans. C'est en grande partie vrai, mais Wagner qui lui rendait directement des comptes voyait aussi l'autre côté du tableau: « Des réunions, des réunions, il convoquait constamment des réunions, mais elles n'aboutissaient jamais à rien! Et puis il ne comprenait pas comment nos concessions fonctionnaient. Pour lui, elles ne vendaient jamais assez. » Wagner n'a pas oublié la tension qui régnait lorsqu'il a emmené Schutz chez ses distributeurs, et qu'il a dû prendre leur défense.

Si la trouble identité de la 914 a entraîné son échec à combler l'entrée de gamme, la 924, autre projet commun que Porsche a repris intégralement, fut, elle, un produit efficace. « Le prix était le point essentiel. Nous devions nous assurer que la 924 serait moins chère que les 911 d'occasion en concession. Elle s'est plutôt bien vendue, même si son moteur Audi n'était pas un avantage aux yeux

des passionnés de la marque. » La "tout-Porsche" 944 était une autre histoire. « C'était un succès commercial assuré. Lorsque la 944 Turbo est sortie, j'ai suggéré à Porsche de mettre sur pied la Turbo Cup, un Championnat monotype pour la promouvoir. » Et qui deviendrait Carrera Cup, l'un des challenges majeurs dans le sport auto actuel, sur tous les continents.

Lorsque la 964 est lancée, elle adopte enfin la boîte automatique optionnelle et la direction assistée pour laquelle Wagner militait depuis si longtemps. Juste au moment où il prend sa retraite! 1988 fut une année difficile. La chute du dollar avait impacté les ventes américaines au point que Porsche devienne soudainement déficitaire. Des têtes sont tombées. Schutz est retourné aux États-Unis et, entre autres personnalités, le Directeur Technique Helmuth Bott et le designer Tony Lapine ont quitté la maison. Wagner explique que son départ n'était pas du même ressort: « J'avais 65 ans, c'était l'âge de la retraite. » Il est revenu épisodiquement. « J'ai fait quelques piges de consultant pour Wiedeking. Je n'avais pas de bureau, j'étais toujours en train de courir ici et là. Je ne l'ai pas beaucoup apprécié. »

Certainement la contribution majeure d'Harald Wagner durant son tiers de siècle reste la rigueur et l'uniformité qu'il a imposées dans la gestion des ventes, le contrôle minutieux des prix et des marges, et les bases d'une discipline interne qui fait des Centre Porsche un modèle encore copié. En plus du nom Targa, Harald Wagner laisse un autre héritage: Porsche a donné son nom à une teinte du nuancier, le Wagner Rot. ■





LA PREUVE PAR QUATRE

Lorsqu'un Californien rêve d'une voiture de sport avec laquelle il pourra à la fois rejoindre les stations avec ses skis en hiver et son spot de descente avec son VTT au printemps, pratiquer le highway autant que s'amuser sur le réseau secondaire, il s'oriente naturellement vers une 911 Carrera 4S avec la galerie appropriée. Et s'il expose sa problématique à Rod Emory, la réponse n'est finalement pas si différente : quatre roues motrices et une galerie... sur une 356!

Texte Josué Chevrel Photos Drew Phillips



« L'objectif était de créer une Porsche qui aurait pu exister. Le résultat est une 356 C4S qui offre le plus haut niveau de performance possible sur une 356 **»**

1

2





3

1 23 % moins puissante, mais 33 % plus légère qu'une 964 Carrera 4, cette "Alroad 356" offre qualités dynamiques et performances modernes.

2 Les ailes arrière s'évasent de 5 cm pour absorber la voie plus large de 964 ?

3 Le siège conducteur, très ressemblant au baquet de Speedster du passager, est plus enveloppant et plus haut. Mais c'est le même cuir vert partout !

4 Ce sont des combinés KW réglables pour 964 qui assurent le comportement moderne de la 356...

5 Le propriétaire est un spécialiste du titane. Soudure de la galerie et impression 3D de la pince sont sa propre contribution.

6 Sur un tunnel rehaussé pour cause de transmission intégrale, le levier commande une boîte G64 de Carrera 4.

7 Chez Emory, on ne néglige pas les finitions !

au profit de combinés KW réglables qui transforment radicalement le comportement et la précision de conduite.

À peu près autant que le Outlaw-4 bouleverse les performances ! Cet inédit 2.4 est une sorte de M64 (le bloc de 964) amputé des deux cylindres qui pèsent sur le porte-à-faux. La même technologie à l'intérieur, (graissage à carter sec et filtre déporté, double allumage, etc.), un rendement similaire, et sensiblement l'encombrement du quatre-à-plat d'origine. Les carters de bas moteur et d'arbre à cames sont issus de nouvelles fonderies d'aluminium, associés à un nouveau vilebrequin et de nouveaux arbres à cames. Le reste est constitué des pièces originales du M64, à l'exception de l'allumage commandé par un capteur sur la poulie crantée de vilebrequin. Ça simplifie la conversion de six à quatre cylindres, et ça règle définitivement les problèmes récurrents des distributeurs des 964... Et puis l'injection, qui n'a pas vraiment sa place dans un compartiment de 356, est remplacée par

Apriori, rendre une 356 habile sur tous les terrains n'est pas d'une complexité majeure : déjà légère et maniable, elle se contenterait certainement de prendre un peu de hauteur par un réglage des barres de torsion, éventuellement d'un set de pneus plus adaptés, et l'affaire serait entendue. Mais lorsqu'on est Rod Emory, maître incontesté de la Porsche 356 "spéciale", qu'on est autant capable de ramener à sa stricte configuration du Mans '51 la mythique 356 SL que de proposer des outlaws de 200 ch fiables, conduisibles et pratiques, alors on aborde la question avec une approche un peu plus élaborée. Et, *in fine*, on crée la toute première 356 à quatre roues motrices, en empruntant des technologies à la 911, sans se départir du style de la maison...

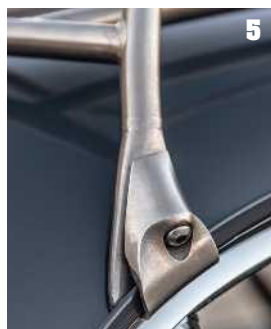
Quatre ans de travail pour faire d'une "banale" 356C ce que l'équipe va baptiser 356 C4S. La théorie consiste à poser la 356

sur une plateforme de 964 Carrera 4 de 1990, avec ses trains roulants modernes et sa transmission intégrale. Dans la pratique, c'est une autre affaire : la coque de 356 et le châssis de la 964 sont scannés au laser pour obtenir deux modèles 3D... dont il ne restait qu'à faire correspondre les points d'intersection et déterminer comment les marier. Une obligation : conserver les points de fixation originaux des trains de la 911, et l'empattement de la 356. Mais vingt-cinq ans d'évolution ne se superposent pas, comme ça, d'un simple coup de logiciel ! Plus longue de 17 cm en empattement, plus large de 10 cm aux voies arrière, la 911 est d'un autre gabarit. C'est l'homme et son expérience qui prennent alors les relais de l'ordinateur pour déterminer où raccourcir l'empattement de la 964. Quant à l'arrière-train, ce sera à la 356 de s'élargir.

Ainsi, la Carrera 4 fait don de sa transmission intégrale, mais aussi de sa suspension indépendante à ressorts hélicoïdaux. Exit les antiques barres de torsion



4



5



6



7



« Notre philosophie a toujours été de concentrer le meilleur de chaque génération dans toutes nos voitures »



une paire de carburateurs Weber 48IDA. Même avec ces petites concessions, le Outlaw-4 assure ses 200ch. L'avantage d'un bloc extrapolé du M64, c'est qu'il s'accouple naturellement à la boîte G64 à cinq rapports de la 964 Carrera 4, devant laquelle l'arbre raccourci des mêmes 17 cm que l'empattement entraîne le différentiel avant de même origine. S'ajoute à la transmission un répartiteur qui permet, comme en rallye, de distribuer le couple entre l'avant et l'arrière, mais aussi entre chaque côté, en actionnant les molettes au tableau de bord. Les jantes en 7x16" thermolaquées noir, pures créations Emory Motorsports, se chaussent des Pirelli Ice Zero (205/60) qui offrent le meilleur grip sur tous les terrains. Et cachent les freins standard de 964, réputés efficaces.

Hormis la lourde greffe de châssis et l'élargissement du postérieur par une bande de tôle "en coin" (depuis le pied-milieu jusqu'à la jupe arrière), le travail de carrosserie s'est concentré sur la sobriété et la fluidité. Débarrassé de son pare-

chocs, le masque avant exprime toute sa rondeur, amplifiée par un galbe du capot modifié, débarrassé de sa poignée. Le capot moteur à deux grilles (comme toutes les T6) est encore percé de deux rangées de louvers (comme une Carrera) mais pressés vers l'intérieur pour rester affleurants. Le corps des phares additionnels est du même Graphite Blue Metallic que la carrosserie, une teinte au nuancier Porsche en 2016. En contraste parfait avec les verres des optiques jaunes à la Sonauto! Dans la panoplie de baroudeur, la plaque de protection du train avant fait le pendant avec la galerie en titane. Le commanditaire, fabricant de cycles de compétition hi-tech, voulait pouvoir y fixer aussi bien ses skis que ses vélos. Alors elle a été dessinée en 3D pour combiner le design vintage et les fonctionnalités spécifiques, les pinces qui l'arriment aux gouttières ont été imprimées en 3D et en titane puis soudées.

Dans l'habitacle, l'ambiance est au vert. L'harmonie avec le bleu ne se discute pas, c'est une question de goûts, mais recon-

1 Le Outlaw-4 est un moteur développé par Emory et Rothsport sur les plans du M64 de la 964, mais avec deux cylindres de moins. Nouvelle fonderie de carters, mais un maximum de pièces d'origine Porsche 964, hormis les carburateurs Weber plus en accord avec la génération sixties. Mais tout de même 200ch pour 975 kg!

2 Sous le capot avant, un réservoir GT FuelSafe de 70 litres.

3 La 356 C4S n'est pas aussi basse que peuvent l'être d'autres Emory Outlaws. Et pour cause, sa vocation est plus orientée tout-chemin que piste. En témoignent notamment ses gros pneus, sa galerie et l'absence de pare-chocs...

naissions que les finitions sont remarquables. Evidemment, le plancher de Carrera 4 amène dans le cockpit de 356 un tunnel central inhabituel, mais indispensable à la transmission. En conséquence, le pommeau Outlaw du levier de vitesse surélevé tombe sous la main, à proximité immédiate du volant Momo Heritage. Deuxième conséquence: il n'y a plus la place pour les "fauteuils" d'origine. De toutes les manières, les baquets de Speedster sont presque une constante dans les Emory Specials. Oui, mais remarquez de votre œil affûté que celui du pilote dispose d'un dossier un peu plus haut et de maintiens latéraux plus marqués. C'est le baquet RS selon Emory Motorsports, qui interprète le design classique selon les exigences modernes en termes de confort et de sécurité. L'inspiration Rallye trahie par l'arceau démontable et la roue de secours en passager arrière est accentuée par le pédalier aluminium et les harnais quatre points à boucle aviation. Il fallait bien ça pour aller crapahuter sur les chemins de pierre jusque sur les pistes de VTT!?!... ■



4 Pour préserver la fluidité des lignes, les louvers sont emboutis vers l'intérieur. Aussi subtil que les nouvelles charnières extérieures du capot moteur, façon 911R...

5 La galerie a pour seule vocation de déplacer les vélos (et éventuellement les skis) sur les terrains de jeu du propriétaire de ce "tout-terrain"...



6 Le corps des optiques "boule" additionnelles est assorti au bleu de la carrosserie, mais le verre des phares contraste en jaune Sonauto...

7 Tourner les molettes permet de transférer le couple d'avant en arrière, et même de gauche à droite!





VERSION ORIGINALE

Jusqu'à très récemment, les seules traces témoignant de ce qu'était une 917 conforme à l'homologation d'avril 1969 étaient aux archives. Aucun des vingt-cinq exemplaires d'homologation ne se présentait plus sous la forme originelle. Jusqu'à ce que l'approche d'une année 2019 marquant le cinquantième anniversaire ne fasse réagir chez Porsche. Le châssis 001, qui a toujours été le porte-étendard de la 917, a renoué avec sa forme première. Texte Laurent Gauvin Photos Porsche



21 avril 1969, Homologation par la C.S.I.

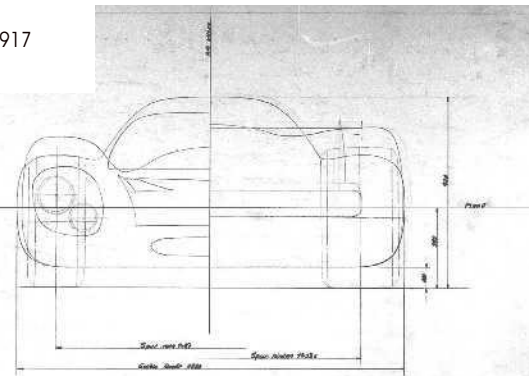
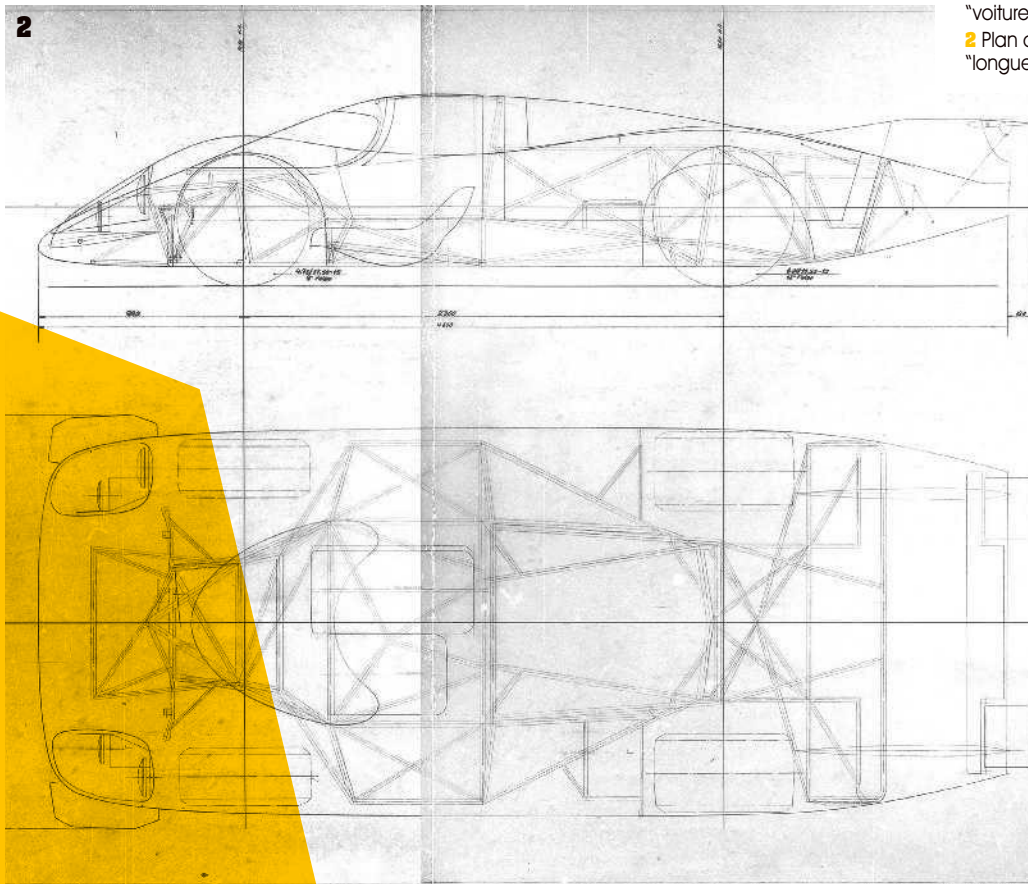


1

1 La toute première 917 de la série n'a jamais été engagée en course. Elle a été mûle de tests avant d'entamer une carrière de "voiture de presse".

2

2 Plan au 1:5 de la 917 "longue queue".





Depuis les années 50, Porsche est engagé en endurance, notamment avec ses 356 puis avec les Spyder 550. Des voitures qui gagnent au Mans dans leurs catégories mais ne peuvent prétendre à la victoire au classement général. Il faut attendre la deuxième moitié des années 60 pour que la firme de Stuttgart puisse passer aux avant-postes, en embuscade avec ses protos 906, 907, 908 et 910. Mais les efforts sont vains face à la rivalité Ferrari-Ford qui règne sans merci sur le championnat du monde, particulièrement sur l'épreuve mancelle. Ce duel, largement relayé par les médias du monde entier, atteint son apogée lors des 24 Heures du Mans 1967. Les pontes de la C.S.I. (Commission Sportive Internationale) ont, pour une fois, délaissé leurs loges cossues et l'ambiance feutrée des cocktails pour occuper des sièges dans les tribunes, au plus près de l'action. Mais à la baisse du drapeau à damiers, ces officiels sont littéralement tétanisés par les performances des voitures de la catégorie Sport. En effet, déjà aux essais, la Ford GT40 pilotée par Bruce McLaren pulvérise de plus de 6 secondes le record établi l'année précédente par Dan Gurney. Ensuite, pour la première fois de l'histoire, la Ford GT40 victorieuse du duo Gurney et Foyt a parcouru 5233,9 km en vingt-quatre heures à 218,079 km/h de moyenne ! Sans compter le record du tour, tout simplement pulvérisé. Pensez donc, en deux ans, il a été amélioré de près de quatorze secondes...

La peur de vivre la catastrophe de 1955

incite les membres de la C.S.I. à se réunir dans la semaine suivante pour changer la réglementation. Ainsi prises dans la précipitation, les décisions sont drastiques mais simplistes : limitation des moteurs à 3 litres de cylindrée en catégorie Prototype. En compensation, celle des voitures de Sport est limitée à 5 litres, assortie d'une obligation de construire 50 exemplaires. Promulguées durant l'été 1967 et applicables dès le 1^{er} janvier 1968, ces nouvelles règles, adoptées sans aucune concertation, font l'effet d'une bombe chez les constructeurs, notamment les Américains qui sont les plus touchés. Ford, double vainqueur du Mans avec des GT40 dotées des gros moteurs 7 litres, est tout simplement congédié, comme les Lola-Chevrolet T70 et les Chaparral. Cette décision a également pour conséquence de déclencher une grosse colère en Italie de la part d'Enzo Ferrari, qui cerne à travers ces nouvelles décisions les sombres manœuvres de certains constructeurs dont Porsche.

Dans cette ambiance plutôt tendue et consciente du risque de voir désertir les grilles de départ, la C.S.I. revoit sa copie en acceptant les constructeurs susceptibles d'utiliser des V8 américains d'une cylindrée de 5 litres en catégorie Sport. Les Ford GT 40, sous la houlette de John Wyer, et les Lola T70 peuvent désormais participer aux épreuves. Mais en avril 1968, les responsables de la C.S.I. décident d'apporter un certain nombre de nouvelles modifications, applicables dès 1969, qui vont bouleverser le paysage des courses d'endurance. En catégorie Prototypes, les changements sont signifi-



3

3 Salon de Genève 1969. Gerhard Mitter et Ferdinand Piëch.

4 #917-001 en mars 1969.

5 21 avril 1969, homologation par la C.S.I. Ferdinand Piëch, Helmuth Bott, Herbert Schmitz et Dean Delamont.

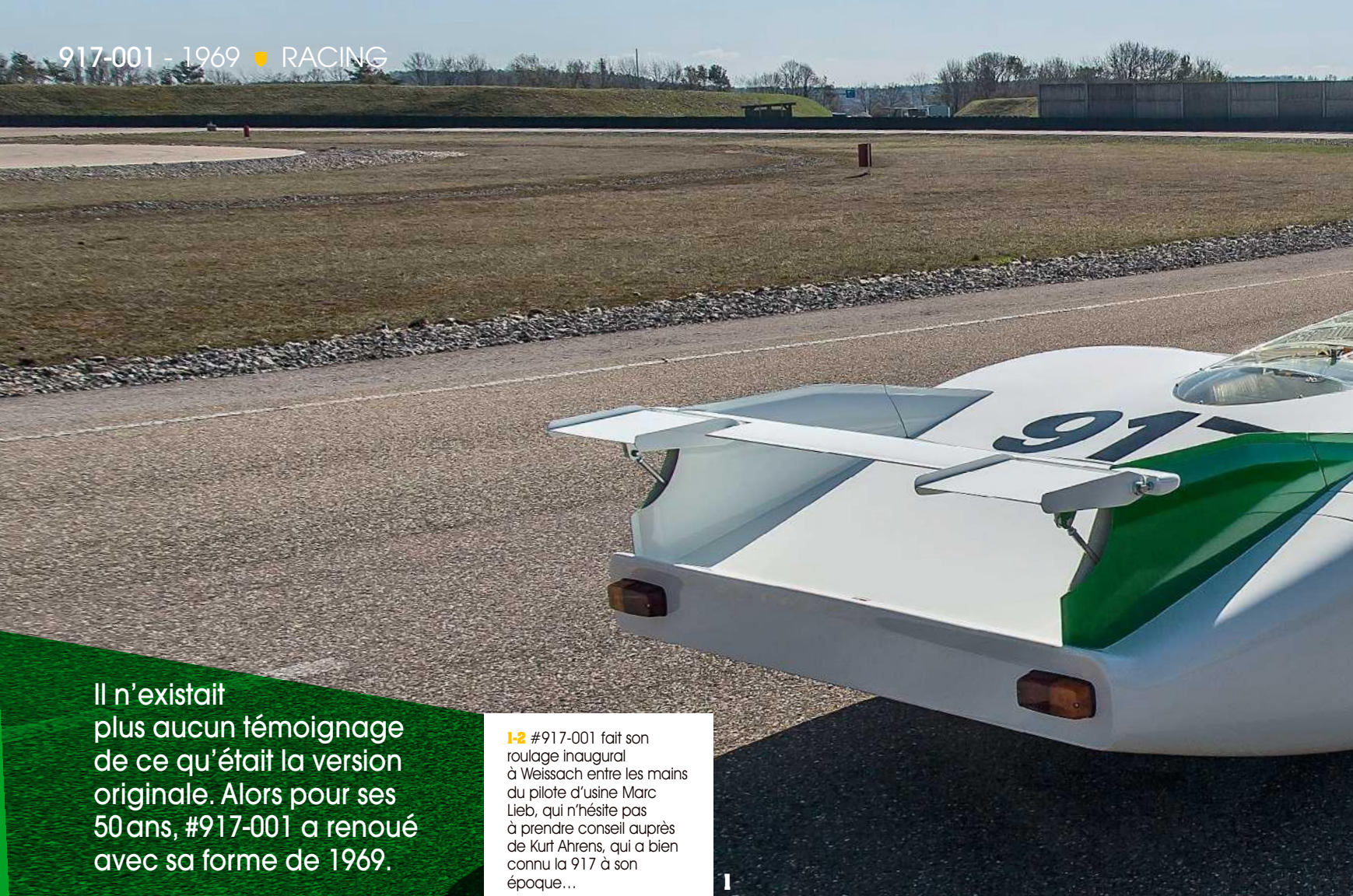


4



5

Dévoilée à Genève en mars 1969, #917-001 est aussi la première inspectée par la CSI le 21 avril.



Il n'existait plus aucun témoignage de ce qu'était la version originale. Alors pour ses 50 ans, #917-001 a renoué avec sa forme de 1969.

1-2 #917-001 fait son roulage inaugural à Weissach entre les mains du pilote d'usine Marc Lieb, qui n'hésite pas à prendre conseil auprès de Kurt Ahrens, qui a bien connu la 917 à son époque...

3 La brochure 917 exposait les spécificités du nouveau monstre de l'usine, dont l'impressionnant douze cylindres et la queue longue amovible pour faire l'économie d'une deuxième homologation.

4 Capot ouvert. Long, donc haut. Très haut...

1



2

catifs avec la disparition d'une hauteur obligatoire entraîne la disparition des pare-brise et le retour des Spyder. La roue de secours et le coffre à bagages sont supprimés, et il n'y a plus de restriction de poids. Pour la catégorie Sport en revanche, s'il n'y a pas de changements au niveau des restrictions matérielles, la seule modification concerne le nombre de voitures à fabriquer pour obtenir l'homologation, qui passe de 50 à seulement 25 exemplaires. Ce seul changement va avoir un impact majeur: si construire 50 exemplaires d'un modèle semble impossible, cette décision change la donne pour un constructeur possédant les ressources techniques, financières et humaines. Produire 25 voitures de Sport devient un objectif réaliste. Même s'il s'agit en vérité de véritables prototypes, car l'ancienne obligation d'utiliser un moteur dérivé de la série n'est plus en vigueur.

La réaction de Ferdinand Piech

Une aubaine pour Porsche, qui décide alors d'exploiter ce nouveau règlement. Au cours de l'été 1968, Ferdinand Piech, neveu de Ferry Porsche et responsable du service compétition, lance un projet en adéquation avec les nouvelles règles. Le programme nommé 917 est élaboré en un

temps record et Piech, en véritable ingénieur, fait preuve de tout son génie et de l'étendue de son talent pour concevoir et fabriquer les 25 exemplaires nécessaires à l'homologation pour participer aux 24 Heures du Mans 1969.

Le cahier des charges, simple, se définit en trois mots-clés: puissance, aérodynamique et légèreté. Il faut travailler vite et en toute discrétion pour surprendre la concurrence, notamment Ferrari, et ne surtout pas éveiller le moindre doute au sein de la C.S.I. dont les membres pourraient encore modifier certains points du règlement. Car chez Porsche, on a la ferme intention d'exploiter ces nouvelles règles jusqu'à leurs limites.

Concernant le châssis, les dirigeants de Weissach disposent d'une base saine et légère avec la 908. La plate-forme sert de point de départ avec le même châssis tubulaire. À la différence que pour le nouveau projet, les tubes seront en aluminium. Sur la balance, le treillis affiche 47 kg! Une prouesse technique à mettre à l'actif de l'ingénieur Helmut Fleg.

Côté mécanique, il est décidé d'utiliser un tout nouveau bloc-moteur douze cylindres à plat refroidi par air, d'une cylindrée de 4,5 litres, conçu par Hans Mezger et Valentin Schaeffer. La puis-

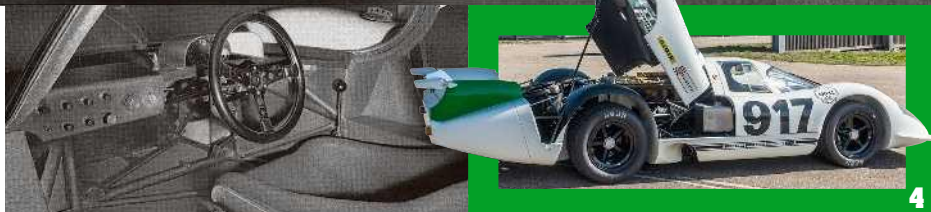
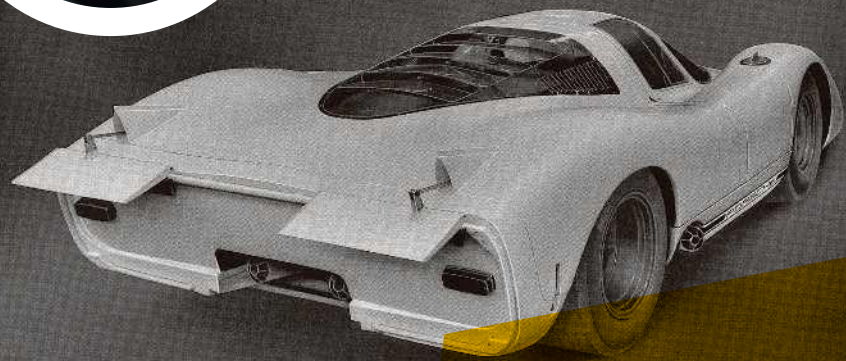
sance devrait allégrement dépasser les 500 ch. Bien qu'inhabituelle, cette architecture spécifique a déjà été utilisée par Porsche sur la Cisitalia et envisagée pour des applications militaires. Toutefois, loger l'imposant flat 12 dans le châssis oblige les ingénieurs à avancer l'habitacle, conférant au pilote une position de conduite assez inédite.

Ingénieurs et ouvriers travaillent d'arrache-pied et le 13 mars 1969, soit moins d'un an après le lancement du projet, lors du Salon de Genève, l'usine est fière de présenter officiellement sa nouvelle arme, la Porsche 917 (le châssis #917-001, en l'occurrence). La belle trône sur le stand de l'Automobile Club de Suisse et arbore un "917" en lieu et place des numéros de course. Elle apparaît en version "longue queue" chère à Ferdinand Piech, blanche avec le museau et les dérives arrière peints en vert. Quelques partenaires, Shell, Cibié et Bosch, figurent sur les flancs de la carrosserie.

C'est aussi #917-001 qui figure dans le catalogue de présentation de la marque de Stuttgart, mais en version courte. En effet, la voiture avait été conçue de telle façon qu'elle puisse très rapidement passer de la version à queue longue en version courte et vice-versa. Cela aurait l'avantage d'adapter la voiture aux configurations de circuits, lents ou rapides, sans avoir besoin d'obtenir une nouvelle



3



4





1-2 #917-001 sera exposée au salon de Francfort 1969 sous cette livrée blanche puis sous les couleurs Gulf pour annoncer le partenariat au London Motor Show.
3 Restauration en 2018-19.



homologation... Ingénieux!

À la suite du Salon, le 21 avril, #917-001 est aligné en première position, en épîs, devant ses vingt-quatre sœurs dans la cour de Zuffenhausen. Ce même jour, la C.S.I. représentée par Delamont, inspecte les vingt-cinq Porsche 917 et donne son aval pour l'homologation.

Des tests et des relations publiques

Très rapidement, #917-001 enchaîne les essais. D'abord, le 10 mai, à Stuttgart pour des tests en soufflerie. Puis quatre jours plus tard, sur le circuit du Nürburgring, véritable juge de paix, où Rolf Stommelen enchaîne les tours. En version queue courte, après cinq tours et 38 km, les essais sont stoppés net par la casse du moteur. Après un retour dans les ateliers pour réparation, la 917 effectue des essais sur le circuit maison de Weissach tout fraîchement terminé. À tour de rôle, Linge, Kaiser, Burst et Kroniger se succèdent au volant accomplissant plus de 220 km dans l'objectif de tester les roulements de roues.

Durant l'été 1969, #917-001 est convertie en version "queue longue" et reçoit de nouvelles couleurs. Toujours blanche avec une bande rouge entrecoupée qui court sur toute la longueur de la carrosserie. Les jantes sont peintes en rouge, un numéro 3 apposé sur les portes, la voiture est ainsi présentée à la presse et apparaît en septembre sur le stand Porsche du Salon de Francfort.

Le 30 septembre, #917-001 est encore repeinte, dans une nouvelle livrée Gulf et exposée au London Motor Show en Angleterre. Cette décoration dévoile officiellement le partenariat entre la compagnie pétrolière de Pennsylvanie et le team cher à John Wyr, le JWAE (John Willment Automotive Engineering).

Puis en fin d'année, le service presse de Porsche utilise #917-001 dans diverses expositions. Ce premier châssis ne participera à aucune course.

En 1970, l'usine convertit la voiture en queue courte, version K de 1970. En octobre de la même année, elle est exposée sur le stand Porsche du Salon de Paris dans une livrée exactement identique à celle de la 917 avec laquelle Hans Herrmann et Richard Attwood ont enfin offert à Porsche sa première victoire aux 24 Heures du Mans le 14 juin 1970 (sur le châssis # 917 023).

Depuis, #917-001 est restée propriété de Porsche, qui la conserve et l'expose au Museum, l'exhibe régulièrement dans différentes manifestations toutes aussi prestigieuses les unes que les autres: Festival of Speed à Goodwood, Techno Classica à Essen, Le Mans Classic, Oldtimer Grand Prix au Nürburgring, Porsche Rennsport Reunion à Laguna Seca...

La résurrection

Au cours de l'année 2018, Porsche lance la restauration de #917-001. Plus que d'une restauration, c'est d'une reconstruction dont il s'agit. En effet, afin de "fêter" les 50 ans de l'aventure 917 en 2019, les dirigeants allemands décident de rendre à ce châssis très symbolique l'apparence



Elle n'a jamais couru, pourtant #917-001 est peut-être la 917 la plus connue du grand public. Après avoir fait la tournée des salons en 1969, elle a été convertie en Kurzheck et peinte en "Salzburg" en 1970 pour célébrer cette victoire historique aux 24 Heures du Mans. Elle était exposée ainsi au Porsche Museum jusqu'à sa restauration en 2018 - 2019...



exacte de sa présentation publique à Genève en 1969. Pour ce faire, le travail est confié à des spécialistes dont l'atelier est situé à quelques kilomètres de Stuttgart. Les locaux sont dignes des plus grands teams de Formule 1 tellement la propreté et la rigueur sont évidentes.

Grâce aux plans d'origine, la partie arrière du châssis tubulaire est rallongée tandis que la carrosserie subit les différentes modifications pour lui restituer son aspect initial. Dans ce domaine, le principal travail se situe au niveau du capot amovible et de la large prise d'air à l'avant. Le nouveau capot arrière respecte les spécificités de 1969. Une petite explication s'impose: la carrosserie se termine par deux dérives verticales de chaque côté de la voiture, reliées entre elles par une tringle supportant un système de volets mobiles reliés aux suspensions. Ces volets se mettent en position basse quand la suspension arrière est comprimée, à l'accélération ou à haute vitesse par exemple. Quand l'arrière de la voiture se lève lors d'un freinage, les volets se relèvent aussi, produisant de l'appui.

Une fois les transformations effectuées, #917-001 est entièrement peint et décoré dans sa configuration d'origine avec ses incontournables numéros 917. Porsche dévoile, 50 ans plus tard, le premier châssis de 917 lors du Rétro Classics de Stuttgart qui a eu lieu début mars 2019.

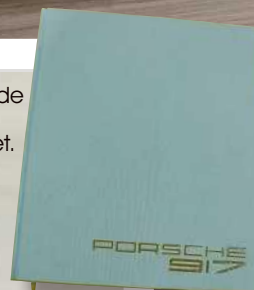
En avril 2019, il participe au Goodwood Members Meeting en compagnie d'autres 917 afin de célébrer les 50 ans de cette voiture ô combien mythique et monstrueuse! Et gageons que sa tournée d'anniversaire n'est pas près de s'arrêter...

3

En 1969, Piëch et son équipe avaient créé un monstre capricieux. Il aura fallu une saison entière et beaucoup de talent pour le dompter et en faire la machine à gagner qui est entrée dans la légende.



À l'occasion du cinquantième anniversaire de la 917, Syllabe Éditions édite l'ouvrage qui se pose en nouvelle référence sur le sujet. Laurent Gauvin, qui signe aussi cet article pour *Speedster*, y explore l'histoire de ce modèle entré dans l'histoire, mais livre aussi les secrets, même les plus indiscrets, de chaque châssis. 450 euros. ISBN : 9782490726004. www.syllabe-editions.com





1-2 Si la 917 a été développée en un temps record sur la base du châssis de la 908, l'imbattable moteur douze cylindres est une pièce alors inédite... et nettement plus encombrante que le flat-8, qui a nécessité d'avancer le poste de pilotage.

3 #917-001 a entamé sa tournée Anniversaire par le salon Retro Classics de Stuttgart. Puis elle a fait l'objet de réglages à Weissach pour s'engager dans le Goodwood Member's Meeting quelques semaines plus tard, où elle a retrouvé entre autres #917-015 et un duo de 917/30, dont le châssis #917/30-001...





LA MAUDITE

Depuis 1970, on n'avait plus vu de 917 sous leur forme originelle. Quelle ne fut donc pas la surprise, au Mans Classic 2018, de découvrir sur le Plateau 5 deux exemplaires reconstruits sous leur aspect "homologation 1969". Celui qu'a restauré Willi Kauhsen pour l'occasion n'est pas un châssis tout à fait ordinaire... **Texte** Josué Chevrel **Photos** Theodor Barth, Porsche Klassik

Dès les premiers pas de la 917, il est évident que l'aérodynamique est un sujet sensible. Piëch avait développé une machine imbattable en pointe, au détriment de la stabilité. Lorsque les efforts de Wyer et de Porsche ont apporté des solutions concrètes, elles ont rapidement été appliquées à toutes les autos déjà construites, si bien que l'immense majorité des 917 porte aujourd'hui le Kurzheck. Celles qui étaient encore en service, tout au moins: dès les 24 Heures du Mans 1969, un premier exemplaire fut détruit.

John Woolfe fut le premier privé à acquérir une 917, le seul prêt à l'aligner au départ du Mans aux côtés de deux versions d'usine. Pour la dernière fois en 1969, le départ est donné à l'ancienne, les pilotes d'un côté de la piste courant vers leurs voitures de l'autre, se jetant dans le cockpit, démarrant illico, s'élançant avant même d'avoir claqué la portière. Ni même bouclé sa ceinture... C'est lors de cette édition que Jacky Ickx s'est avancé au pas vers sa GT40, pris le temps de s'attacher et ne s'élança qu'en queue de peloton. Il ne le savait pas encore, mais John Woolfe serait éjecté après un choc violent avec le rail dans le premier tour. Deux roues de sa 917 ont mordu l'herbe grasse du bas-côté, probablement au moment où il tentait de

fermer son harnais. Woolfe est mort sur le coup. Les restes de la 917-005 calcinée sont repartis en Angleterre avec le team. Elle n'est jamais réapparue...

... jusqu'à l'été 2018, lorsque Willi Kauhsen invite Derk Bell et Norbert Singer aux tests de mise au point d'une 917-005 fraîchement restaurée. Kauhsen fait partie de ces figures de l'histoire sportive de Porsche. Pilote d'usine, il a aussi contribué à bâtir la légende 917. Au Mans

Willi Kauhsen, ancien pilote d'usine qui a écrit quelques lignes à la légende 917, œuvre aujourd'hui dans la compétition historique. La 005 est la deuxième 917 qu'il restaure, après le Spyder de Jo Siffert sur lequel il a travaillé voilà plus de vingt ans.

Les grandes légendes ne se construisent pas sans une malédiction. Celle qui affecte la 917 porte un numéro: 005...



'70, il complétait le doublé, sur la deuxième marche avec Larrousse dans la "psychédélique", derrière Herrmann et Attwood. Il a remporté le Championnat Interserie en 917 Spyder. Lorsqu'il clôt sa carrière de pilote en 1974 à 35 ans, c'est pour se consacrer à sa propre écurie "Willi Kauhsen Racing Team", jusqu'à s'engager en Formule 1. Sans succès, et il s'est tourné vers la compétition historique pour renouer avec ces voitures exceptionnelles. « À la fin des années 80, j'avais acheté à l'usine deux 956 Rothmans accidentées, explique-t-il, lorsque le Dr Ulrich Bez était à la tête du développement chez Porsche et que le Groupe C arrivait à sa fin. Et il y avait des tas de pièces détachées en stock à Zuffenhausen. Ça comprenait aussi beaucoup de pièces de 917. » Lorsque plus tard, il a pu racheter à la famille Woolfe les restes du châssis original portant la plaque 917-005 qu'elle conservait depuis le drame, ces pièces ont naturellement trouvé leur affectation. C'est ainsi qu'il a pu achever un chantier de plus de six ans, pour rendre à la 917-005 la seule forme qu'elle ait connue: la version d'homologation en queue longue. Malheureusement, lors des essais nocturnes au Mans Classic 2018, elle devait à nouveau frapper le rail, sans dommages pour le pilote, mais quelques travaux à prévoir...

ABONNEZ-VOUS

A Speedster



6 numéros
34€
Au lieu de ~~40,80€~~

© CarBone

Retournez ce coupon avec votre règlement à : **SPEEDSTER**, 60643 CHANTILLY CEDEX

OUI, je m'abonne à **Speedster**, je choisis la formule :

France Métropolitaine - 1 an - 6 numéros pour 34€

Tarifs hors France métropolitaine et autres pays,
nous consulter au **01 45 36 20 36** ou
sur **www.hommell-magazines.com**

Par chèque bancaire ou postal à l'ordre de **SFEP/Speedster**



Expire le

signature obligatoire

Code CVV

Mme NOM _____

M. _____

PRENOM _____

N°/Voie _____

Cplt d'adresse _____

Code postal

Ville

N° de Tél.

SPEEDPABAN

E-mail _____

**Possibilité d'abonnement direct par téléphone (carte bancaire)
au 01 45 36 20 36 ou par internet www.hommell-magazines.com
abo.hommell@ediis.fr**

Cette offre non cumulable est valable 2 mois, dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements. Vous recevrez votre premier numéro au minimum 3 semaines après votre commande. Les délais de livraison sont des délais moyens et correspondent aux délais de traitement et à la livraison pour les articles à destination de la France Métropolitaine. La société SFEP, située au 48-50 Boulevard Sénard à Saint-Cloud (92210), est responsable de traitement et collecte des données afin de réaliser l'abonnement à Speedster. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, SFEP ne pourra pas procéder à l'abonnement. Vos données sont conservées pendant 5 ans. Vos données sont transmises aux sociétés en charge de la gestion de l'abonnement. Vos données sont susceptibles d'être transférées pour des raisons techniques vers un pays hors UE avec un encadrement approprié. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne le souhaitez pas, cochez cette case : Vous êtes susceptibles de faire l'objet d'étude de préférence. 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 ci-dessus.

J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Hommell (SETC, SENQ, SOTECA, SEAL, HB PUBLICATIONS, MILLE MILES)
 J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par SFEP (partenaires dans le domaine télévision, automobile, histoire, santé, sports et loisirs)



LA PETITE VOIX DE LA RAISON

Sans prétendre qu'un vent de révolution souffle à Essen, il semble que Techno Classica tente de prendre des directions plus raffinées que la foire à la voiture de collection qu'il a longtemps été. Si Porsche y tient toujours une place privilégiée, la marque y a enfin trouvé son équilibre après quelques années de folie. Texte et photos Josué Chevrel



2

1 Sur le stand du Porsche Zentrum Bensberg, rien de moins que le prototype de la 964 Carrera RS 3.8. Une pièce unique!

2 Habitué du Techno Classica qui y porte haut les couleurs hexagonales, Art Restoration présente son savoir-faire en termes de remise à neuf de Porsche Classic, et des compétences uniques dans la réfection des jantes Fuchs.

3 Chez CarBone, une coque composite pour les planchers de 964.

sants qui d'une part les répercutent sur les voitures, et d'autre part entassent le maximum de marchandises sur un minimum d'espace. Il a évolué au fil des décennies en une grande foire de marchands plus qu'en un salon d'apparat. Aujourd'hui que le marché de l'automobile de collection se contracte et monte en gamme, les grandes maisons spécialisées cherchent à valoriser leur image et privilégient des écrans qualitatifs comme Rétromobile ou le Retro Classics de Stuttgart, qui monte en puissance. Un concurrent qui marche sur les plates-bandes du Techno Classica depuis quelques éditions...

Encore trop tôt pour évaluer s'il s'agit d'un vrai renouveau, mais le Siha organisateur du salon d'Essen semble avoir réagi. Il a visiblement profité des travaux conséquents sur les halls pour repenser subtilement la circulation et les espaces, et redonner un peu d'air. Exit donc l'escalator et les demi-niveaux qui vous perdaient systématiquement si vous souhaitiez arpenter avec méthode chaque allée. Fini les halls "foir'fouille" entièrement dévolus à la brocante, la visite y gagne en agrément, chaque stand en visibilité, et l'ensemble du salon en qualité.

Plus attrayante dans sa présentation,

Après 30 éditions d'un salon devenu le plus gros au monde consacré à l'automobile Classic, on ressentait ces dernières années le Techno Classica malmené par des outsiders qui prennent de l'envergure, peut-être même menacé, comme arrivé au bout du concept. Le salon allemand a toujours été la grande place du marché qui fixait à la sortie de l'hiver les grandes tendances de la saison. En conséquence, et presque malgré lui, son statut de référence a fait flamber le prix des stands pour les expo-



3



4

4 Comme d'habitude, que du très exclusif chez Early911S!

5 Chez KGC, une 993 ex-Cup convertie en RSR en 1999, prête à courir, pour 350 000 euros.

6 Chez Axel Schuette, une des quarante-quatre 356 A-T2 Cabriolet Carrera, en l'occurrence une 1 600 GS Deluxe de 1959.



5



6



7



8



9



10

cette trente et unième édition de Techno Classica a clairement confirmé que le marché a repris le chemin de la raison. Tout au moins côté Porsche. La grande tendance de la saison, décelée dès Rétromobile, c'est la Mercedes 300 SL, de préférence sous son emblématique forme coupé à portes papillon. Elle est toujours la vedette sur le gigantesque stand Mercedes (un demi-hall à lui seul) qui dévoilait une extraordinaire "sortie de grange", et chez beaucoup de spécialistes. En revanche, les Porsche 959 et autres 911 Carrera 2.7 RS qui "cassaient la baraque" il y a encore peu se sont faites beaucoup

plus discrètes. Littéralement absente pour la première, la deuxième restant l'apanage d'hyper-spécialistes comme Early911S qui dévoilait ses dernières restaurations, irrécupérables comme d'habitude, à des tarifs presque raisonnables. Selon les spécifications d'origine, les tarifs affichés oscillaient entre 650 000 et 850 000 euros (et jusqu'à "sur demande" pour une très rare Touring Sepia Brown). Est-ce pour calmer délibérément le jeu de la surenchère ou simplement sous la contrainte du marché, même les Porsche Classic Partners exposant sur l'immense stand officiel proposaient leurs autos restaurées à des tarifs

relativement raisonnables au regard de la qualité du travail effectué. S'il ne fallait qu'un exemple, le Porsche Centrum Eindhoven proposait une 911 2.4S tangerine à 189 750 euros, en deçà de ce que certains marchands réclamaient pour des autos moins attrayantes...

Installé sur presque un tiers du hall 4 entièrement dédié aux marques du Groupe VAG, le stand Porsche s'articulait évidemment autour de l'actualité "Classic" de la marque, anniversaire en premier lieu. Rien sur la 917 ici, le focus avait été réalisé quelques semaines avant sur le salon de Stuttgart. Et puis de toute façon,

7 Le Spyder 917/10-002 de Jo Siffert en Can-Am en 1971. Il était encore à Goodwood le week-end avant Techno Classica!

8 Moins de 70 000 euros chez Porsche Classic pour cette 911 SC plus neuve qu'en 1979.

9 Porsche 356 B-T6 Carrera 2 GT de 1963 chez le Français Franco Lembo.

10 Veilchenblau Metallic, une teinte unique pour ce Speedster 964 facturé 26 000 DM en 1994...



1 Souvent à l'atelier d'usine Porsche Classic, on part de très loin !
 2 1969, seul millésime de la 911E 2.0.
 3 906 sur le stand de la maison d'enchères Automobilia Ladenburg.
 4 Impatients de voir cette Carrera 2.7 sur ses roues et sous cette teinte !



5 Un Spyder 550 en expo sur un espace du salon.
 6 Un étonnant Speedster "Classic" sur base de 911 SC de 1979 avec des pièces de 964 Speedster.
 7 Un coupé "Split" 1951, ça n'a pas de prix !
 8 Un des rares protos cette année, la 907-003 de Rindt et Mitter au Mans '67.



Serge Heitz

AUTOMOBILE
CONSULTING



9 Impressionnant éventail de 356 et 911 chez Serge Heitz Consulting, un des rares spécialistes 100 % Porsche Classic.

9

10 Les voitures en cours de remontage chez Early911S permettent de relever le soin maniaque porté à la finition. Devant la Turbo, une rarissime 2.2 S/T Rally.



10



11

11 Un très beau Speedster 356 pré-A 1 600 de '55 chez Steenbuck, devant un coupé A et un B Carrera 2000 GS.

12 Des carters de boîte parmi les nouveautés chez Porsche Classic.

13 Signée par Magnus Walker. Une plus-value?...

14 Chez Axel Schuette, une des treize Speed Yellow sur les cinquante-cinq Carrera RS 3.8 produites.

15 Une bonne dose de Kevlar sur le projet "Wideboby Sleeper" de DP Motorsport sur base SC '83.



12



13



14



15

la 917-007 était à peine rentrée de Goodwood à l'ouverture du salon à la presse (remarque, c'était aussi le cas de la 917/10 ex-Siffert, ce qui ne l'a pas empêchée d'être présente sur le stand de Ni-Cola Classics). L'Anniversaire mis en avant à Essen était celui de la 914. Cinquante ans elle aussi. Deux modèles se partageaient la vedette: une magnifique 914-6 tangerine toute en lumière sur son podium et, plus discrètement posée en contrebas, une sobre 914 S grise. Le public pas tout à fait éduqué à la chose est certainement passé à côté sans mesurer l'exclusivité de cet objet. Un exemplaire unique construit à Weissach pour Ferdinand Piëch, doté de menues spécificités esthétiques, mais surtout d'un... flat-8 issu du proto 908 et fort de 300 ch ! La réédition de pièces détachées est aussi l'un des thèmes phares du stand officiel Porsche Classic chaque année, et celle-ci n'a pas fait exception. Le catalogue augmente régulièrement de nouvelles références, ainsi que de petits accessoires inédits comme des trousseaux à outils déclinés pour chaque modèle ancien.

Comme à son habitude, le Porsche Zentrum Bensberg avait installé son propre espace, contigu à celui des Clubs Porsche Classic allemands, sur lequel il exposait notamment le prototype d'usine de la 964 RS 3.8. Non loin de là, sur un stand en périphérie du même hall 3, le Porsche Classic Center Gelderland impressionne toujours par la qualité et la rareté de ses voitures, souvent des 356, parfois extraites de la collection privée du boss Mark Wegh...

Coincé entre ces deux officiels du réseau, c'est Early911S, autre spécialiste de la marque, qui étendait son espace reconnaissable entre mille, toujours décoré d'orange. Cette année, lui aussi avait fait le choix d'aérer son espace en réduisant le nombre de voitures. Mais sans rien sacrifier de l'exclusivité qu'on lui connaît. Outre les 2.7 RS sus-citées, il alignait les 993 Cup ou GT, 964 N/GT, et même une



1 Convertible D, Cabriolet A hardtop et pré-A "bent", coupé Continental, que du beau au Porsche Classic Center Gelderland.

2 Un duo de 911 '65 pour la promo du GP Nuvolari et du Venise - Monte Carlo.



3 50 ans de la 914 chez Porsche: une 914-6 sur le podium et la 914S personnelle de Ferdinand Piëch, proto unique au huit cylindres de 908! Et 300ch!



très exclusive 2.2 S/T Rallye à ailes étroites. Il faut reconnaître que, sortie de ce stand impressionnant, les Porsche de compétition ne sont plus aussi courantes. Une 911 S/T chez RM Sotheby's, tandis que les protos pur jus se limitaient à une 907 LH chez Thiesen, une 906 chez Automobilia Ladenburg, et la 917/10 déjà mentionnée.

Parmi les spécialistes Porsche notables figurent toujours en bonne place nos deux têtes d'affiche nationales. Art Restoration est un fidèle de l'événement, c'est ici qu'il s'est révélé il y a plus de 10 ans et qu'il a graduellement conquis le respect de ses pairs germaniques, réputés intraitables. Et la 911S Targa exposée là témoigne encore du haut niveau de qualité qu'il s'impose. Et puis Serge Heitz Consulting, même ici, fait figure de référence en matière de Porsche Classic. Evidemment, des Porsche, on en trouve disséminées çà et là dans toutes les plus grosses boutiques "généralistes" locales comme les Movendi, Axel Schuette ou Thiesen. Mais la concentration de pièces aptes à chambouler l'amateur de Porsche anciennes, elle est là! Toutes les générations de 356, Coupé, Cabriolet ou Roadster, une paire de 911 à empattement court...

Difficile également de passer à côté des spécialistes de la pièce pour restaurer ou équiper sa Classic. Roger Bray présentait son activité grandissante de reproduction de panneaux de tôlerie pour 356 et 911. Une activité dans laquelle œuvre aussi Dansk, s'appuyant aujourd'hui sur une expérience de plusieurs décennies. DP Motorsport continue de développer sa gamme de composites, exposés là sur un projet typé ST très allégé à grand renfort de Kevlar. Des accessoires Rutter pour 356 aux méchantes préparations Mittelmotor pour 911 (type 2.8 RSR pour n'en citer qu'une), en passant par les équipements inédits développés par CarBone (une coquille qui habille plancher et tunnel de 964, par exemple), Techno Classica regorge de tous les bons partenaires pour la restauration ou la préparation de sa Porsche. Le salon reste une référence en son domaine et semble s'être donné la volonté de le rester.



4 En vente privée chez RM Sotheby's, une des quinze 911 T 2.3 de 1970.



5 Restaurée par le Porsche Classic Gelderland, un coupé 356 A-12 Meissen Blue devient une œuvre d'art... à 149 000 euros.



6 Anniversaire aidant, les très belles 914-6 se sentaient pousser des ailes... parfois jusqu'à plus de 120 000 euros!

7 Presque banal à Essen : une 356 Carrera 2000 GS chez Thiesen... à 595 000 euros.

8 Pièce inestimable chez Early 911s : un prototype de 311 Carrera 3.0 RS.

9 C'est aussi à Essen qu'on trouve de l'équipement Classic racing.

10 Des 911 abordables au Porsche Classic Center Gelderland...

11 993 GT, vedette de la vente "Automobiles en Scène" menée par Artcurial le 17 juin.



12 Dansk propose quasiment toute la tôlerie pour reconstruire une 911 !

13 Chez Franco Lembo, ce Speedster A-11 '57 avait son rare hardtop d'époque.



1 911 Targa "Reimagined by Singer" Cult Models

En ce mois de mai, le Néerlandais Cult Models propose sa version de la 911 Targa selon Singer, en trois couleurs, grise, dorée et orange, toutes extrapolées de combinaisons existant réellement à l'échelle 1:18. Rien que la finition des joints de vitres est la preuve que les détails sont soignés. Réf. : CML-106. www.cultmodels.com



1



3



3 964 Turbo 3.6 Minichamps

La 964 Turbo 3.6 a du mal à cacher son caractère de grosse brute, même sous une teinte Raspberry Red presque féminine. Les jantes Cup en trois parties et le gros bourrelet caoutchouc de l'aile sont les signes distinctifs que les amateurs reconnaissent entre mille... Ça va chauffer! Réf. : 155069102. www.minichamps.de



4 Ruf CTR Anniversary Spark

Spark nous l'avait proposée au 1/43 il y a quelques mois, voilà que la Ruf CTR "nouvelle génération" présentée au Salon de Genève 2017 débarque dans la gamme 1/18, naturellement dotée de finitions plus abouties. Comme sur l'originale, les lignes classiques trahissent des effluves hi-tech. Réf. : 18S255. www.sparkmodel.com

2 917K, Daytona 1970 Amalgam

Amalgam travaille sa collection 1/18 avec la même finesse de détails que les très grandes échelles pour lesquelles il est connu et reconnu. Si la 917K Gulf est un classique du modèle réduit, il est rarement traité avec le niveau d'exclusivité auquel se contraint le fabricant britannique. Réf. : M6012. www.amalgamcollection.com



2



4



5

5 909 Bergspyder Tecnomodel

Deux exemplaires produits, deux courses de championnat d'Europe de la Montagne chacune avec Mitter et Stommelen, voilà qui limite à quatre les livrées de la 909 Bergspyder, plus une blanche de présentation à Hockenheim en 1968, donc cinq déclinaisons que Tecnomodel a réduites au 1/18. Réf. : TM18-84A à 84E. www.tecnomodelcar.com

6 911 Carrera 3.2 GT Spirit

Le Lime Green qui couvre cette 911 "Type G" est assez typique des 2.7 des années 70. Et pourtant, c'est bien à une Carrera 3.2 que GT Spirit a appliqué cette teinte magique ! Gageons qu'à l'échelle 1, il aurait correspondu à une commande spéciale, le "Lime" n'était même pas à la liste des options... Réf. : GT740. www.gts-models.com



8 964 Speedster Turbo-Look GT Spirit

Parce que l'original, produit à la demande jusqu'à une quinzaine d'exemplaires, est totalement inaccessible, le modèle au 1/18 est désormais la seule alternative pour s'approprier le Speedster 964 Turbo-Look usine. Même réduit, il n'en est pas moins impressionnant de carrure ! Réf. : GT200. www.gts-models.com

7 550 Spyder Amalgam

Quoi de mieux qu'une voiture ouverte pour mesurer tout le soin qu'un fabricant peut apporter à la préservation des détails une fois réduits. Amalgam est une référence en la matière, qui se paie certes, mais qui s'impose parmi les plus hauts standards de la discipline. Chapeau ! Réf. : M6013. www.amalgamcollection.com

Panamericana Concept 1989

Réf. : NEO44586 - Neo



356 Nr.1 Roadster 1948

Réf. : WAP0207900 - Porsche Museum



993 GT2, Le Mans 1996

Réf. : S6529 - Spark



959 #186, Paris-Dakar 1985

Réf. : S7818 - Spark



934 #53, DRM Zolder 1977

Réf. : SG396 - Spark



911 GT1-98, Le Mans 1998 (capot amovible)

Réf. : WAP0291670 - Porsche Museum



Type 64, Otto Mathé 1952

Réf. : B1057 - Bizarre



356 Bonneville 97, Paul Swanson

Réf. : B1063 - Bizarre



9 911 Carrera 3.0 RSR, Sebring 76

La #14, c'est tout simplement la 911 avec laquelle Al Holbert et Michael Keyser ont remporté les 12 Heures de Sebring en 1976, une Carrera RSR 3.0 presque obsolète eu égard à ses deux saisons d'âge... Mais une auto bien née, et entre de bonnes mains, reste capable de grandes choses ! Réf. : 18SE76. www.sparkmoel.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

AVRIL

29/04-4/05 28^e 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^e 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^e Grand Prix de Monaco F1

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

24-26 5^e Porsche Casting Deauville

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

25 7^e Savoie Classic Car

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

29/05-2/06 7^e Porsche CC

Circuit touristique (routes de l'Aveyron)
04 42 233 373 - 06 07 58 50 68
www.autoclubaix.com
aca@autoclubaix.com

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
rlechalier@gmail.com

30/05-2/06 44rd International

Meeting Porsche 356
www.porsche-356-club.ch
PorscheClubs

JUIN

1^{er}-6 20^e 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^e Tra'Montagne

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

8-9 13^e Fête des Classic

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

13-15 30^e Coupe des Alpes

contact@rallystory.com

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^e Savoie Cup

Rallye touristique
www.savoie-porscheclub.fr

21-23 9^e Outlaw Festival

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

22-23 16^e 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 Éléance et Automobile

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

29-30 2^e Festival des Véhicules Anciens

Parc des expositions de Mulhouse
www.fva-mulhouse.fr
organisation.fva.mulhouse@gmail.com
03 89 46 80 00

30 Chantilly Arts & Éléance

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

6-7 Classic Days

Circuit du Mans Bugatti
05 55 25 27 26
classdays@classic-days.fr
www.classic-days.fr

4-7 Goodwood Festival Of Speed

Goodwood (GB)
www.goodwood.com

12-14 Hungaroring Classic

Circuit de Hungaroring (Hun)
Info@peter.fr 01 42 59 73 40
www.peterauto.peter.fr

AOÛT

30-31 5^e Porsche Days

Rouler sur le circuit F1 de Magny-Cours
www.porscheclub.fr

SEPTEMBRE

6-8 2 Porsche Passion Cap Ferret

Expo-rallye touristique - Cap Ferret (33)
www.aquitaine-porscheclub.fr

7-8 7^e Ch'ti Classic

Expo-rallye touristique-parade
Hardelot (62)
www.tourcoing-porscheclub.fr

13-14 Circuit Bugatti

Le Mans (72)
www.motorsport-porscheclub.fr

13-15 Goodwood Revival

Goodwood (GB)
www.goodwood.com

13-15 Rallye Père-Fils

Cévennes
questions@happyfewracing.com
http://happyfewracing.com

14-15 6^e Nougat Cup

Randonnée touristique de précision
Montélimar (26)
www.portesdeprovence-porscheclub.fr

15 Stuttgart Connection

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

15-19 Trophée des Alpes

04 92 82 20 00
info@zaniroli.com
www.zaniroli.com

20-22 Historic Tour

Circuit de Charade
06 11 48 38 28
alaingoupy@aol.com
www.asave.paris

20-22 Monza Historic

Circuit de Monza (I)
Info@peter.fr 01 42 59 73 40
www.peterauto.peter.fr

21-22 5^e 911 Classic

Meeting du Club 911 Classic
www.911classic-porscheclub.fr

21-27 1^{er} Island Rally

contact@rallystory.com

OCTOBRE

5-6 Nogaro Classic Festival

Circuit automobile de Nogaro Paul Armagnac
05 55 25 27 26
contact@classicfestival.fr
www.classicfestival.fr

11-13 26^e Paradis Porsche

Expo-rallye touristique-parade
Saint-Tropez (83)
www.mediterranee-porscheclub.fr

17-20 26^e Trophée en Corse

contact@rallystory.com

18-20 Raduno Padre-Figlio

Provence
questions@happyfewracing.com
http://happyfewracing.com/

18-20 Dix mille tours

Circuit Paul Ricard
Info@peter.fr 01 42 59 73 40
www.peterauto.peter.fr

25-27 Historic Tour

Circuit du Val de Vienne au Vigeant
06 11 48 38 28
alaingoupy@aol.com
www.asave.paris





944S 2.5 190CV de 1987, boîte 5 manuelle, seulement 29 325 km, état exceptionnel d'origine. Tél.: 06 69 52 95 42. Dépt. 67. art-restoration.eu



911 2.7 de 1974, moteur 930/02, 3.0 Carrera, boîte courte, Autobloquant, arceau, échappements spaghetti. Tél.: 06 69 52 95 42. Dépt. 67. art-restoration.eu



914 2.0, 4 cyl, 100 cv, Matching moteur, Matching vert Ravene, boîte 5 manuelle, int noir, toutes options, jantes Baby Fuchs d'origine. Tél.: 06 69 52 95 42. Dépt. 67. art-restoration.eu



911 2.2T, 125 cv, boîte 5 manuelle, ivoire clair, carte grise Française de collection, Fuchs 15". Tél.: 06 69 52 95 42. Dépt. 67. art-restoration.eu



911 Carrera 3.2 coupé de 1986, 231 cv, noir, int noir, boîte manuelle, clim, VE, SE, RE, jantes Fuchs 16". Tél.: 06 69 52 95 42. Dépt. 67. art-restoration.eu



993 Targa 3.6 de 1998, 285 cv, boîte 6 manuelle, Matching bleu océan métallique 3AZ, int cuir noir, gros dossier d'entretien et de suivi. Tél.: 06 69 52 95 42. Dépt. 67. art-restoration.eu



911 Carrera 3.0 de 1977, 200 cv, Matching mot, boîte 5 manuelle, Matching Z2 Argent métallique, int cuir noir, orig Sonauto, clim, Fuchs 16", carnet, fact. 06 69 52 95 42. Dépt. 67. art-restoration.eu



Carrera 2.7 de 1974, 210 cv, Matching mot, boîte 5 manuelle Matching, Matching Blanc Grand Prix Réf 908, int bleu/noir, sièges sport, clim, VT. 06 69 52 95 42. Dépt. 67. art-restoration.eu



Projets backdating sur base 2.7, 3.0, 3.2, 964, 993, méca, mot, carros, peint. Travaux réalisés de A à Z dans nos ateliers. Tél.: 03 84 90 10 70. www.mcg-propulsion.com



964 C4 de 1992, 243 000 km, moteur neuf MCG, rouge indien, int. cuir noir, SE, jantes Cup 17", gtie 1 an, 59 800 €. Tél.: 03 84 90 10 70. www.mcg-propulsion.com



930 de 1983, 167 000 km, int cuir noir, TOE, moteur/boîte, + de 35 000 € de fact, garantie, 85 000 €. Tél.: 03 84 90 10 70. www.mcg-propulsion.com



964 C2 de 1992, 222 885 km, moteur neuf MCG 5 800 km, bleu nuit intérieur cuir gris, autobloc, dossier cplet fact + carnet, garantie 1 an pièces/MO, 64 000 €. 03 84 90 10 70. mcg-propulsion.com



911 2.4S de 1973, vert viper green moteur type 911/53, resto complète, révision méca, dossier et photos, 125 000 €. Tél.: 06 03 02 42 14.



911 de 1965, n°301 766 idéal pour Cup 2.0, aucune rouille, voir en pièces et/ou complète + pièces diverses selon détail. Tél.: 06 08 18 55 03.



993 4S de 1996, 70 000 km, carnet entretien, ttes opt, TO, cuir souple, châssis sport, 120 000 €. 06 27 59 71 00, patrick.tournatory@wanadoo.fr



356 Pré A Cabriolet de 1953, ivoire cuir marron, entièrement restaurée. Tél.: 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting



356 A, équipements GT, idéal rallye. Tél.: 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting



356 A T2 de 1958, équipements GT d'époque, idéal rallye, restauration de très haut niveau. 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting



356 Convertible D de 1959, seulement fabriquée pendant 1 an, carrosserie du Speedster avec les avantages du Roadster. Tél.: 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting



356 Roadster de 1960, très rare Super 90, restauration de haut niveau, documents d'époque. Tél.: 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting



356 BT5 Roadster de 1960, Slate Grey cuir gris, entièrement restaurée. Tél.: 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting



911 2.0 de 1965, restaurée à neuf, très rare. Tél.: 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting



911 2.0 de 1965, gris argent, intérieur pépita, restaurée à neuf, fiche de naissance Porsche, dossier complet. Tél.: 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting



911 2.0S de 1966, argent cuir rouge, entièrement restaurée. Tél.: 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting



911 2.7 RS Lightweight de 1973, entièrement restaurée. Tél.: 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting



911S de 1972, orange, Recaro sport, restauration totale, 190 000 €. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



911S 2.2 Targa de 1970, restauration totale. 200 000 €. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



964 RS + modèle Club Sport ; Prix à partir de 179 000 €. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



Carrera 3.2 de 1984, TOE révisée et expertisée, 55 000 €. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



993 Cup, P.S.D. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



Serge Heitz

AUTOMOBILE CONSULTING

| LÈGE CAP FERRET (BORDEAUX) / 13 Bis Av. du Général De Gaulle 33950 LEGE CAP FERRET / t. +33 556 03 09 47 | www.sergeheitz-consulting.com

UN AUTRE REGARD POUR ACHETER UNE PORSCHE

28 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.

ULTRA RARE - Une des deux 356 Carrera convertible D construites | 1959 - État concours
356 Carrera cabriolet | 1962 - Gris ardoise cuir fauve - Une des 27 construites - Concours
356 A Carrera 1600 | 1959 - Gris graphite cuir marron - Restaurée
356 Pré A | 1951 - Split Windows - **ÉTAT TRÈS RARE**
356 Convertible D | 1959 - Ivoire cuir rouge - Entièrement conforme à sa sortie d'usine - Concours
356 Roadster | 1960 - Slate grey cuir gris - Concours
356 AT2 GT | 1958 - Gris graphite - Entièrement équipée rallyes d'époque Restaurée a neuf
356 BT6 Carrera 2 - Grise | 1962 - Toute son histoire documentée - En superbe état
356 C Cabriolet | 1964 - Slate grey cuir beige capote beige - État neuf
356 SC Coupé et SC cabriolet | Disponible bientôt

911 2.0 E coupé | 1969 - Slate grey cuir tabac - Juste superbe
911 3.2 TARGA | 1988 - Blanc cuir noir - 1ère main avec seulement 70000 kms Carnet - Concours
911 3.2 Cabriolet | 1989 - Noir cuir noir - 57000 kms d'origine
930 Turbo Cabriolet | 1989 - Bleu cuir bleu - Boite 5 vitesses - 69000 kms - **TRÈS RARE**
965 Turbo 3.6 | Noir cuir noir - Seulement 28000 kms

93 Cabriolet x51 3.8l d'usine | Bleu cuir gris - 79000 kms
993 4s | 1997 - Bleu cuir gris - 68000 kms - Superbe
993 s x51 | Vesuvio - 85000 kms - **RARE**
993 Turbo | 430CV - Rouge indien cuir noir - 47000 kms - 1ère main

911 2.0 | 1965 - Gris intérieur Pépita - On ne peut pas faire plus neuf
911 2.0 S | 1966 - Ivoire intérieur Pépita - Concours
911 2.0 S | 1966 - Gris cuir rouge - Concours
911 2.2 S Targa | 1970 - Tangerine recaro Pépita - Concours
911 2.4 S | 1973 - Jaune recaro Pépita - État neuf
911 2.7 RS Lightweight | Jaune - 1ère main avec carnet - Concours

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



Réplique 911 Carrera 2.7RS de 1987, sur base de 3.2, entretien Porsche, 185 000 km, pont Autobloquant, très performante, 59 000 €. Tél.: 06 29 24 35 80.



993 Coupé 4S de 1997, TOE, cuir, 88 000 €. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



993 RS de 1995, 2 véhicules, P.S.D. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



993 RS Club Sport de 1995, usine avec immat. Française, P.S.D. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



993 Targa de 1996, noir métal. Prix : 69 000 €. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



356 SC coupé & cabriolet C, P.S.D. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



911 Carrera 2.7 Targa de 1975, rare. 175 000 €. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



Moteur, 911 alu 2.0 L - 188 cv & moteur RS 2.7 (complets). Prix à partir de 39 000 €. Tél.: 03 89 732 732.



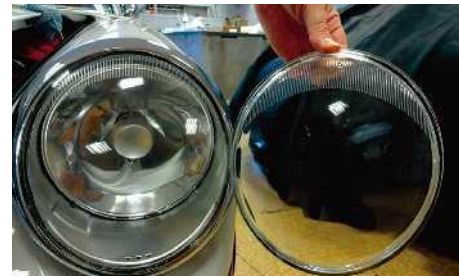
Moteur, 911 Turbo type 965, 3.3 de 1992, refait à neuf avec préparation 430 cv turbo neuf, vendu avec échangeur et embrayage, 30 000 €. Tél.: 03 84 90 10 70.mcg-propulsion.com



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



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



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

Petites annonces avec PHOTOS pour les Porsche antérieures à 1998.
Infos au 0556039090. Vous pouvez envoyer vos petites annonces **AVANT LE 3 JUIN** 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

Speeds 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 traiter 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 . Vos données sont conservées pendant 3 ans. 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 ci-dessus en justifiant de votre identité. A tout moment vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL.



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.



NOUVELLES MINIATURES

1 : 43



919 Hybrid Evo - Record 2018

69.95

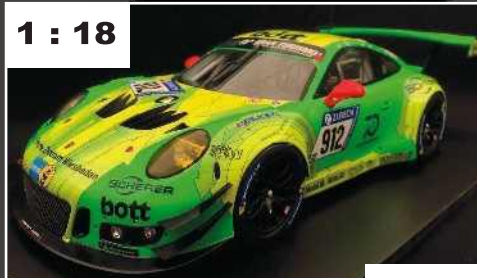
1 : 43



992 Carrera S 2019

49.95

1 : 18



991 GT3 R - Nürburgring 2018

154.95

MONTRES



BAGAGES



COLLECTION PORSCHE RACING

VETEMENTS & ACCESSOIRES



TASSE :
~~19.95~~
14.95



PARAPLUIE :
~~49.95~~
39.95



PORTE-CLES :
~~9.95~~
7.95

SAC A DOS :
~~29.95~~
19.95



CASQUETTE :
~~29.95~~
19.95



VESTE :
~~99.95~~
79.95



T-SHIRT :
~~39.95~~
29.95



POLO :
~~59.95~~
49.95



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 : 10h - 18h
Samedi : Sur demande

WWW.SELECTIONRS.COM

#DontCrackUnderPressure

TAG Heuer

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

TAG HEUER CARRERA CALIBRE HEUER 01

TAG Heuer est Chronométrier Officiel et Team Performance Partner de Aston Martin Red Bull Racing. Deux équipes qui ne craquent jamais sous la pression, aussi bien sur la piste qu'en dehors. #DontCrackUnderPressure.

