

Janvier - Février 2020

Speedster

#054

L'UNIVERS DES PORSCHE CLASSICS

VARIATIONS

Singer
bouge
les lignes



- + 912 #026
- + 356 C & SC
- + Devin D & 356 Speedster
- + 911 Carrera 3.2 ClubSport

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

Howdell

M 03714 - 54 - F: 6,80 € - RD

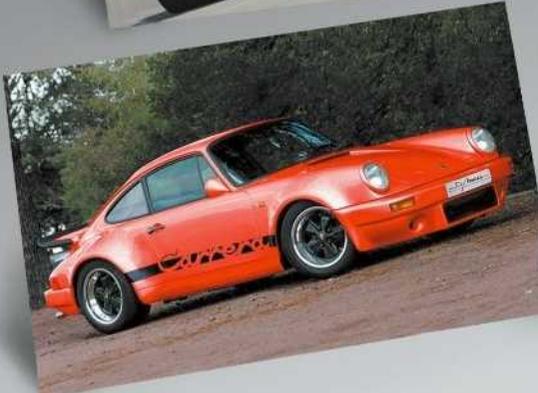


D. Moris

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

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

Adresse postale de la rédaction :
Speedster/SFEP
Z.A., 9 rue Jules Chambrelent, 33740 Arès.
Tél. : 05 56 03 90 90.
Fax : 05 56 03 90 99.
www.speedster-magazine.com
E-mail : speedster.magazine@gmail.com

Abonnements et VPC :

Service Abonnements Speedster
45 avenue du Général Leclerc
60500 Chantilly
Tél. : 01 45 36 20 36
abo.hommell@ediis.fr
Directrice marketing clients : Sabine Aguera
01 84 02 98 75 - saguera@hommell.com
Tarif abonnement : 34 euros (1 an - 6n°)

Service des ventes :

Responsable des ventes : Alexandre Campi
01 84 02 99 17 - alexandre.campi@sfep.fr
Vente au numéro (réservé aux marchands de
presse) : Nicolas Mayolle : 01 84 02 99 18
diffusion@hommell.com

Rédaction :

Directeur de la publication : Michel Hommell
Rédacteur en chef : Josué Chevrel
jchevrel@hommell.com
Ont collaboré à ce numéro :
Hilaire, Kieron Fennelly, Frank Camuzat,
Rémi Dargegen, Andrew Tipping, Alex Grant
Directeur artistique : Josué Chevrel
Secrétariat de rédaction : Cadrat I
Secrétaire : Cindy Betin
Responsable Promotion et Partenariats :
Karine Léade, 01 84 02 98 85,
kleade@hommell.com
Fabrication : Loïc Rossignaux
01 84 02 98 70, lrossignaux@hommell.com
Chef de projet Web : Sabine Gros La Faige
01 84 02 99 24, sgroslafage@hommell.com

Impression :

Imprimerie BLG Toul
Z.I Croix de Metz
Route de Villey St Étienne
54200 Toul
Distribution : Presstalis
Commission paritaire : 0221 K 90715
I.S.S.N. : 2112 6526
Dépôt légal : à parution
S.A.S. au capital de 4 017 024 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 :

Les Ecluses, 28 quai Galliéni,
92150 Suresnes
Tél. : 01 84 02 99 00
Principaux actionnaires : Michel Hommell,
SMA.
P-DG : Michel Hommell.
Directeur général adjoint : Jean-Claude
Lebon.
Photos de couverture : Drew Phillips



V

oilà pas tout à fait dix ans, Speedster n'en était encore qu'à son deuxième numéro... et quel numéro ! Elle était verte, cette couverture !... Le vert d'une 911 qui allait bousculer la planète Porsche, pas tout à fait à l'aise - tout au moins en France - avec l'émergence de la tendance Outlaw et de ce qui

s'appelait déjà Backdating, discipline qui consistait généralement à grimer sa 911 SC en clone de Carrera 2.7RS. C'est dans Speedster que le public français découvrirait Singer, nous ne sommes pas peu fiers d'avoir été le premier média de l'Hexagone à dévoiler ce qui allait devenir un énorme phénomène. Rob Dickinson et son équipe ont changé la donne en proposant ses 964 restaurées et réimaginées comme un produit hi-tech et design, standardisé dans ses aspects structurels, et totalement personnalisable dans ses détails et ses finitions, une 911 au caractère bien trempé, porteuse de tout l'ADN de l'originale, mais résolument moderne dans ses performances et ses prestations. Succès fulgurant ! Lorsque nous échangeons il y a quelques jours avec Rob pour préparer l'article sur Mulholland (page 52), il avouait avoir déjà assemblé et livré plus de cent cinquante 911, chacune réimaginée pour satisfaire les goûts et les budgets de chaque client...

Durant ces dix ans, nous avons aussi relevé toutes les réactions. Les enthousiastes absolus, nombreux, et les perplexes qui se classaient généralement en deux catégories : les premiers persuadés de savoir faire la même pour dix fois moins cher, oubliant peut-être la somme de développements industriels que recèle une création de ce genre. Et qui ont parfois réussi à "faire la même" sans la carrosserie carbone, sans les 390 ch, sans tous ces détails impossibles à copier, et sans cette harmonie globale... Un travail souvent respectable, mais qui ne dupe personne. Et puis les autres, les perplexes, respectueux du travail, mais qui se demandaient si ça dépasserait le simple effet de mode, comment ça passerait l'épreuve du temps en termes de qualité de matériaux et d'assemblage, en termes de décote. Qu'ils soient rassurés, les sceptiques qui « attendaient de voir... » Pour anecdote, lorsqu'en 2016 nous avons pris le volant de la Monaco, nous avons assuré le véhicule pour l'essai à hauteur de 650 000 euros, sa valeur d'alors livrée en Angleterre. Chaque fois que nous recroisons (trop rarement) Monaco dans les rues de Paris, sous toutes les coutures le constat est saisissant, elle ne vieillit pas ! Et puis on attendait les premières venues aux enchères pour mesurer la décote. Deux ventes ont fait date ce dernier semestre, deux 911 restaurées par Singer la même année 2016 : la plus récente par RM Sotheby's à Abu Dhabi le 30 novembre dernier, Fiona, Midnight Blue, moins de 4500 km et mue par un 4.0, a été adjugée 825 000 dollars. Plus tôt dans la saison à Pebble Beach, mi-août, Gooding & Co vendait Mountain View, une 4.0 Downtown Blue et Racing Orange, la bagatelle de 857 500 dollars. En arrondissant à 9 euros pour 10 dollars, on vous laisse juges...

Josué Chevrel

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

© Sami Saesso, RM Sotheby's





52

36

© Rémi Darogegen

© Drew Phillips



62

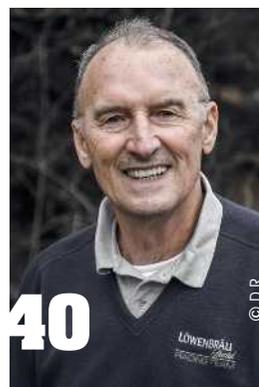
© Frank Camuzat

www.speedster-magazine.com



28

© Andrew Tipping



40

© D.R.



10

© D.R.



44

© Frank Camuzat



20

© Frank Camuzat

Speedster

#054 JANVIER - FÉVRIER 2020

PROCHAIN NUMÉRO EN KIOSQUE LE 26 FÉVRIER 2020

6 NEWS

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

10 STUFF

Une sélection d'objets liés à l'univers Porsche

12 GALERIE

Les artistes s'inspirent aussi de la Porsche Classic

14 COMPTE-TOURS

Le panorama des montres Porsche

16 LITTÉRATURE

La bibliothèque du Porschiste, ses nouveautés

18 FOCUS

Transitional Speedster – Rod Emory

20 OUTSIDER

356 Speedster & Devin D – 1955 & 1959 – CLASSIC

28 V.I.N DE GARDE

912 – 1965 – Classic

36 LES DIAMANTS SONT ÉTERNELS

Visite – Road Scholars

40 THE INSIDE MAN

Portrait – Manfred Jankte

44 LE CHOIX DU ROI

356 Coupé SC & Cabriolet C – 1963 & 1964 – CLASSIC

52 PLAN D'ATTAQUE

964 Carrera 2 – 1991 – NÉO-CLASSIC

58 SINE QUA NON

964 Carrera 2 – 1990 – NÉO-CLASSIC

62 GREEN CLUB

911 Carrera 3.2 Clubsport – 1989 – Classic

70 VOIX OFF

Découverte – McQuenn créa Le Mans

74 MODELS

Les nouveautés du modèle réduit Porsche

76 CALENDRIER

Les dates incontournables de la saison

78 PETITES ANNONCES

Les Porsche Classics actuellement en vente



77 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

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



Webcon Weber 40IDA3C

Réédités dans les usines Weber à partir des plans originaux selon des procédés de fabrication modernes, les carburateurs 40 IDA 3C se destinent naturellement à la restauration des 911 L, S et T (celles qui n'étaient pas équipées de Solex) jusqu'à 1968, mais aussi à équiper les 911 engagées dans la 2.0 Cup puisque conformes à la monte d'origine. La conception des 40 IDA favorise puissance à haut régime et réactivité du moteur à la sollicitation de la pédale. Une version 46 IDA est aussi disponible pour plus de puissance et éventuellement convertir les moteurs 2.2 et 2.4 aux carburateurs. www.mecatechnic.com



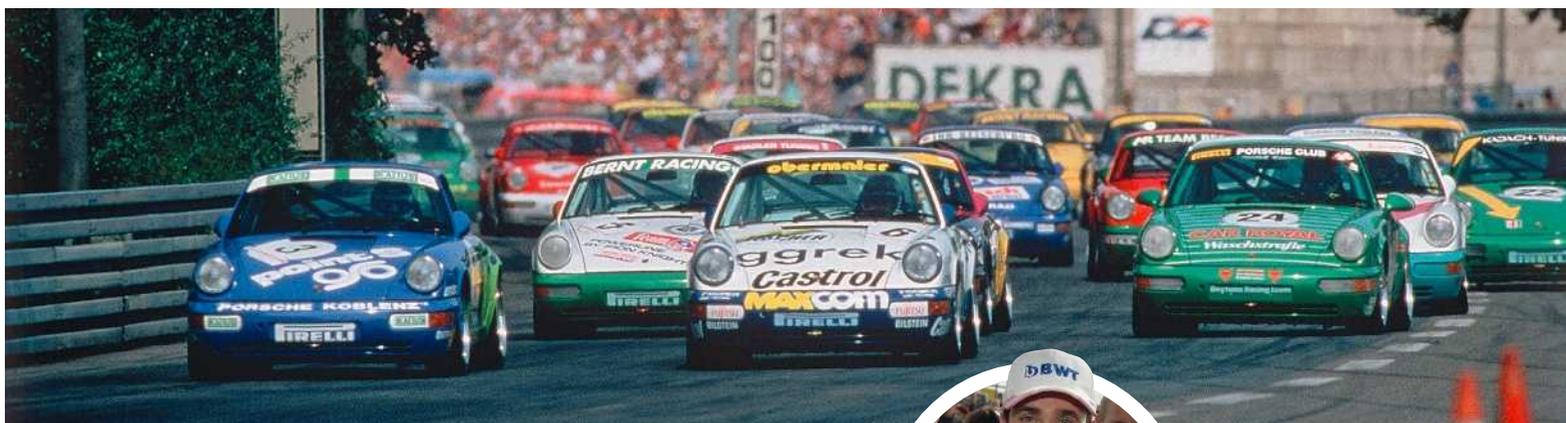
Garniture de coffre 964/993 CarBone

Pour compléter sa collection comprenant déjà les tapis de sol et celui destiné à recouvrir les dossiers rabattus des strapontins de 911, CarBone vient de dévoiler un set de garnitures pour le compartiment à bagages. Réalisé dans le même matériau résistant, il remplacera avantageusement les moquettes d'origine qui ont pris de mauvais plis avec le temps. Autre avantage, si vous avez déjà les tapis CarBone dans l'habitacle, le compartiment à bagages sera parfaitement coordonné. Et si ce n'était pas le cas, le kit complet (sol, strapontins et coffre) est aussi au catalogue en plusieurs couleurs dans ce motif pied-de-poule pour toutes les générations de 911 air-cooled. www.car-bone.pl



Sac Dominique Sellerie Georges

Maroquinier parisien haut de gamme, Sellerie Georges donne corps à la passion des belles mécaniques de ses fondateurs. Le sac Dominique est spécialement dédié à ceux qui voyagent en Porsche, qui peuvent ainsi emmener leur nécessaire dans la limite confortable de 75 litres. Positionné couché dans le coffre à bagages, il garantit que le capot ferme. Chaque sac est assemblé à la main dans un cuir pleine fleur à double tannage qui le rend étanche, souple, et le dispense d'entretien. Disponible en deux coloris (noir ou marron), doublé en tissu et fermé d'un zip, il se patinera avec votre 911 et passera les générations. Dimensions : 64x23x51 cm. 849 euros. www.sellerie-georges.com



30 ans de Carrera Cup

Petit retour en arrière, précisément en 1986 : Alain Prost remportait le Championnat du Monde de F1 avec une McLaren à moteur Porsche, la 962 dominait le Groupe C et... Porsche étrennait la 944 Turbo Cup, son premier championnat monotype : même voiture, mêmes pneus, même carburant, des pilotes confirmés et des débutants, l'aventure était lancée, d'abord en Allemagne avant de conquérir d'autres territoires, dont la France assez vite. Mais c'est réellement sur la saison 1990 qu'est née la Carrera Cup mettant en compétition une horde de ces nouvelles 964 Carrera 2 qui seront toutes préparées à l'identique et relativement proches de la série selon les plans élaborés par Roland Kussmaul. Une autre légende, Herbert Linge, 61 ans alors et chez Porsche depuis 1943, dirige les opérations. La Carrera Cup est bien née, elle a traversé trois décennies et révélé de grands champions, marqués de l'ADN Porsche : parmi les vainqueurs au Mans entre 2015 et 2017, cinq sont issus de la Carrera Cup allemande : Bamber, Bernhard, Dumas, Lieb, Tandy. Aujourd'hui, le plateau a évolué en même temps que la gamme civile : la 964 de 265 ch avec laquelle Olaf Manthey remportait la première Cup en 1990 a laissé sa place à plusieurs générations successives de 911 jusqu'à la GT3 Cup de 485 ch avec laquelle, à tout juste 20 ans, le français Julien Andlauer remporte cette trentième saison de Carrera Cup allemande (après avoir remporté le titre français en 2017). Cocorico !



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, 930, 944, 964, 965, 968, 986, 987, Turbo, GT2, GT3, RS, Boxster, Cayman et Cayenne

SÉLECTIONNER VOTRE VÉHICULE

911 911 Turbo 996 996 GT3 996 Turbo

Année: 1955, 1956, 1957, 1958
Modèle: [dropdown]
Certification: [dropdown]
Boîte: [dropdown]
Valeur: [dropdown]
Prestation: [dropdown]

Nos Garant: 1955, 1956, 1957, 1958

et les DOM-TOM
Sauf pour votre véhicule et votre secteur, nous sommes dans les
territoires: l'Europe, l'Amérique, l'Australie, l'Asie, l'Océanie, l'Inde, le Japon, le Mexique, le Brésil, le Chili, le Pérou, le Venezuela, le Costa Rica, le Panama, le Nicaragua, le Honduras, le Guatemala, le Belize, le Salvador, le Cuba, l'Amérique.

45h

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





Volant Derrington Karmann Konnection

Au tout début des années 50, le Britannique Victor Derrington fabriquait ses volants en bois qui ont vite conquis le monde des voitures de sport anglaises, mais aussi allemandes. Pour pallier l'absence de rééditions dignes de ce nom, Karmann Konnection a lancé sa propre refabrication, conforme en termes de présentation et de qualité, pour équiper les 356A et antérieures, de 1950 à 1959. Utilisez le bouton de klaxon de 356A, non fourni. www.karmannkonnection.co.uk

911 Coupé 1964 TheBlockZone

The Block Zone est un collectif de créateurs de modèles réduits à partir des briques du célèbre jeu de construction danois. Leur mission : développer les notices de montage et mettre à disposition l'ensemble des pièces nécessaires à leur mise en œuvre. Parmi les nouveautés, notez l'indispensable 911 de 1964 à une échelle proche du 1/13 composée de plus de 1700 pièces et conçue pour que les portes et capots s'ouvrent, et que la direction soit fonctionnelle. Une fois terminé, l'objet mesure environ 35 cm de long.

87 euros sur theblockzone.com



Radiateur de boîte 915/930 Stuttgart Classica

Le Britannique Stuttgart Classica vient de développer un kit pour le refroidissement de l'huile des boîtes de vitesses Porsche 915 et 930. La platine en aluminium, qui remplace simplement celle d'origine, permet d'extraire l'huile de la boîte sans aucune modification sur les carters. Percée et taraudée pour recevoir une sonde de température et les durits, elle peut être vendue séparément ou dans un kit complet comprenant pompe à huile, durit, raccords, radiateur et supports. À partir de 279 GBP (HT) la platine seule avec sa sonde de température, sur www.stuttgart-classica.co.uk



Porsche 356 B Revell

Le plaisir de la miniature prend une autre dimension lorsqu'on assemble soi-même ses modèles, ce qui n'est pas un exercice évident pour le non-initié. Dans la gamme easy-click de Revell, les modèles s'assemblent sans collage, ce qui ne dispense pas d'être minutieux... Le fabricant allemand propose sous cette forme une Porsche 356 B-16 composée de 127 pièces qu'il convient tout de même de peindre, et qui une fois assemblée, à l'échelle de 1/16, mesure un peu plus de 25 cm de long. De quoi, chers papas, initier les rejetons au modélisme... 49,99 euros. www.revell.de



Kit refroidissement des freins Stuttgart Classica

Les kits de refroidissement de freins Tarett Engineering sont disponibles chez Stuttgart Classica pour les 911 Type G de 1974 à 1989 et Turbo 3.0 de 1976 et 77. En écopant l'air frais directement en façade et en le dirigeant vers les disques, ils amélioreront nettement leur endurance et ralentiront sensiblement l'usure des disques. Les canalisations passent au niveau des triangles inférieurs et les platines arrière sont conçues pour travailler avec les disques d'origine. www.stuttgart-classica.co.uk



Nouvelles combinaisons Clubs Porsche

Depuis sa création en 1970, Stand 21 s'est totalement investi dans la sécurité des pilotes et s'est massivement impliqué avec Porsche en compétition, signant des collections exclusives aux couleurs Porsche Motorsport, GT4 Clubsport ou, pour les plus vintage, des Martini Racing ou Porsche Rennsport. Stand21 collabore aussi étroitement avec les Clubs Porsche qui souhaitent proposer à leurs adhérents des équipements aux couleurs spécifiques du club, comme pour le Club Porsche Savoie, le Club Porsche Motorsport ou cette dernière réalisation pour le Porsche Club Espana. www.stand21.com



2020 Calendriers

Si ce n'est pas encore fait, il n'est pas trop tard pour vous offrir votre calendrier mural 2020. Nous en avons retenu quatre : l'incontournable Porsche Spectrum qui place la gamme actuelle dans des décors virtuels coordonnés, au format 59,5x59 cm pour 39 euros sur store.porsche.com. Curves 2020 vous mettra plein la vue des plus belles routes de montagne photographiées par Stephan Bogner, au format 67,5x47 cm (34,90 euros www.delius-klasing.de). Le Motorsport Classic 2020 de McKlein exhume des archives inédites au fil desquelles on reconnaîtra les 908/3 Spyder ou 904/8 Bergspyder au format 67x48 cm (39,90 euros - www.rallyandracing.com). Quant à Berlin Motor Books, il décline son Air-Cooled Forever 2020 en deux versions : 964, et 993, illustrées de photos extraites des livres éponymes (59,80 euros - berlinmotorbooks.de).

CLASSIC
Autostore

DU
05
AU
09

RÉTRO
MOBILE

RETROUVEZ - NOUS

FÉVRIER
2020

204 EXEMPLAIRES
DANS LE MONDE



CONSULTEZ NOTRE STOCK SUR
www.classic-autostore.fr

PARIS PORTE DE VERSAILLES - PAVILLON 1

STAND **H092**

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



By**AUTOPASSION**



contact@byautopassion.com

33 (0)4 74 87 05 41

Chavanay - FRANCE

et toujours sur  /byautopassion

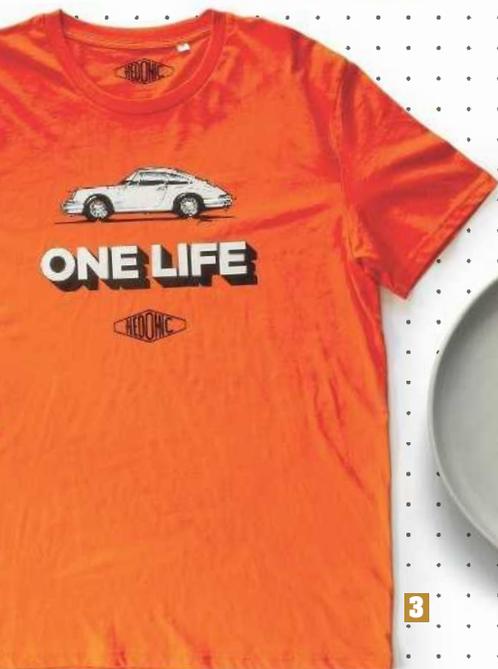
1 Pepita Heritage Pack HeelTread

La grande classe du gentleman driver, c'est de laisser entrevoir, à la descente de votre 911, la tige de vos chaussettes Pepita coordonnées à la sellerie de votre Porsche. Et mieux encore si le "pied-de-poule" est assorti à votre tenue, ce que Heel Tread vous propose avec son set de quatre paires : noir, noir/vert, noir/rouge et bleu/ocre. Disponible pour 40 euros chez historicdriver.com



2 Luft Playforever

S'il est indiqué pour les enfants de plus de un an, Luft trouvera autant sa place dans l'univers de la décoration que dans un coffre à jouets. Produite en ABS recouvert d'une laque traitée anti-UV et polie, cette jolie interprétation de la 911 Targa originelle ne fait qu'en suggérer les lignes pour en concentrer l'ADN dans un objet de 17,5 cm de long. Pour l'heure disponible en 4 couleurs, nommées Slate (gris), Crow (noir), Biba (orange) et Hopper (vert). Un peu moins de 41 euros sur playforever.co.uk



3 One Life Hedonic

Profitez-en à fond, c'est ce que semble dire entre les lignes le slogan "One Life", bien inscrit dans le courant hédoniste, du nouveau T-shirt de l'enseigne ferret-capienne. La 911 '65 qui l'illustre est imprimée sur un tissu 100 % coton bio. Du S au XXL. 30 euros dans la boutique girondine ou sur shop.hedonic.fr

4 911 Speaker Porsche Design

Inspirée des sorties d'échappement d'une 911 GT3, l'enceinte autonome par Porsche Design offre une puissance de 60 watts et une autonomie de 24 heures dans un boîtier en aluminium de 3,3 kg. Sa connexion sans fil par technologie Bluetooth 4.0 et apt-X en fait un compagnon nomade aux performances redoutables et aux qualités acoustiques remarquables. 553,62 euros. store.porsche.com

5 Ceramic Curves Markus Haub

Vous aviez suivi le road trip de Markus Haub et Suzana de Val à travers les grands cols alpins en 911 Outlaw dans Speedster #041. Ils matérialisent cette expérience par une collection de seize assiettes artisanales en céramique déclinées en trois séries : une première de six pièces blanches (symbole de neige) décorées du tracé de chacun des cols emblématiques redessiné à la main, sommet matérialisé par un point et ses coordonnées GPS. Une autre série de six reproduit le concept en négatif, sur fond noir (la nuit), et la dernière série de quatre reproduit les sketches de l'artiste 911 tracés de la main de l'artiste. Chaque pièce, créée en collaboration avec Ima Garmendia, mesure 21 cm et nécessite plusieurs cuissons à 820°. 95 euros l'unité via www.markushaub.com

Votre Porsche assurée également sur circuit

A l'exception des compétitions et épreuves chronométrées

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



JACQUES Assurances

Pascale JACQUES

Agent Général Allianz

3, Rue des Rolliers

CS 90032

30820 Caveirac

Orias : 19005437

Tél 04 66 27 95 27

Fax 04 66 27 95 20

Mail: alpine@agents.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

A CLASSIC PORSCHE PARTS STORY

your partner for: Porsche 356, 911/912, 964, 993



JOMAPARTS.COM

porsche classic parts

Gefusilleerdenlaan 29 - 9600 Ronse, Belgium

T +32 55 21 30 13 - F +32 55 20 70 69

info@jomaparts.be - www.jomaparts.be

Porsche 356

TANNER



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

Nous vous proposons:

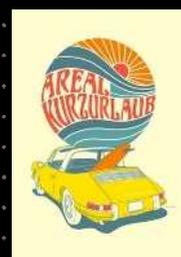
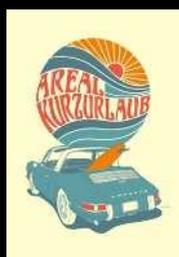
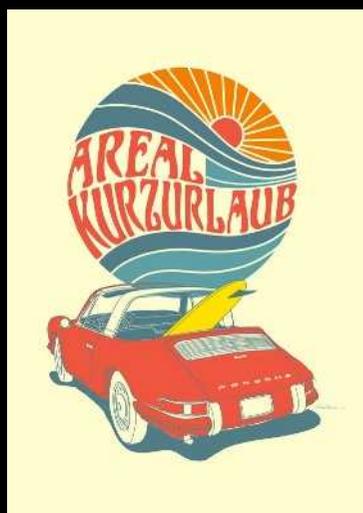
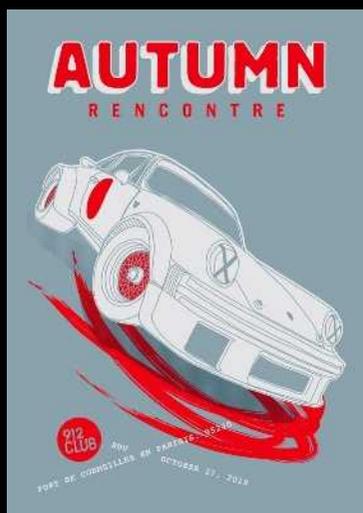
- de l'entretien courant, du diagnostic et du conseil
 - des restaurations partielles ou complètes
 - des révisions moteur et boîte à vitesses
- plus de 2000 pièces détachées en stock disponibles
 - un catalogue gratuit (80 pages)

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



Kultkolben

Joern, chez Kultkolben, crée ses illustrations en 3D avant de leur appliquer un rendu à la fois graphique et réaliste, jusqu'à saillir les carrosseries pour évoquer les longues batailles. Chaque poster est configurable, vous choisissez le modèle (917K en ce qui nous intéresse), l'angle, une des dix livrées, propre ou non, la ou les couleurs d'arrière-plan, et l'une des trois dimensions (30x40, 40x50 et 50x70) avec ou sans bordure, sur un papier satiné de 240 g. Le poster "917 livrées" limité à 100 pièces combine les dix livrées avec une multitude d'arrière-plans... De 39,99 à 59,99 euros (89,99 pour l'édition limitée) sur www.kultkolben.com

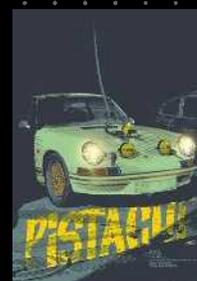
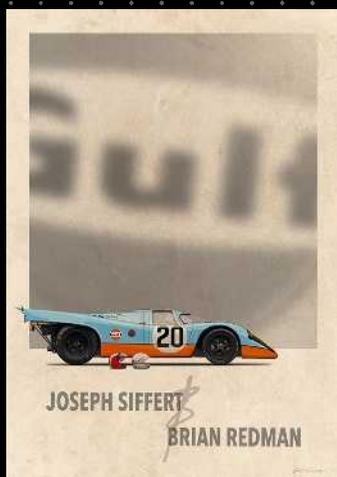


Antoine Gaslais

On connaît la passion d'Antoine Gaslais pour les Porsche Classic et son engagement auprès du 912Club dont il est l'un des pères fondateurs. Pour l'Autumn, rencontre parisienne du club fin octobre, il a créé une affiche tout en puissance sur thème de 934 imprimée à 12 exemplaires sur papier couché mat de 200 g au format 50x70. L'Areal Kurzurlaub, création originale déclinée en quatre versions à sept exemplaires chacune (toujours en 50x70). En bleu, en vert, en rouge ou en jaune, la 912 Targa est la star de ce collector. 85 euros chaque exemplaire, numéroté et signé. www.antoinegaslais.com

Last Corner

Alex Puissergues s'est intéressé au duel Ford Ferrari des 24H du Mans 66 qui colle à l'actualité cinématographique mais aussi, et surtout en ce qui nous concerne, au duo Jo Siffert & Brian Redman et leur 917K Gulf lors de l'édition 1970, la même 917 que celle de Delaney dans le film *Le Mans*, pour la référence. Toute numérique qu'elle soit, cette illustration est relevée d'un grain vintage du plus bel effet. Impression latex sur un papier poster 135 g particulièrement résistant. Deux dimensions (40x50 et 50x70), respectivement 29 et 39 euros sur www.last-corner.com



CarBone

Graphiste avant de se lancer dans l'aventure de la restauration et de l'édition d'accessoires pour Porsche, Pawel Kalinowski complète sa collection Raster Series qui se caractérise par une trame volontairement exagérée amplifiant les lignes de séparation des couleurs. Trois nouvelles créations, consacrées à la 911 pistache de Royze, l'une des plus originales créations de Akira Nakai (RWB) parce qu'étonnamment étroite... Chacun des trois posters est disponible en deux dimensions (29,7x42 ou 68x98), à l'unité ou en set de trois. Respectivement 12 et 32 euros l'unité. www.car-bone.pl

LE SALON MONDIAL DE L'AUTOMOBILE CLASSIQUE



TICKET A partir de maintenant, achetez vos tickets en pré-vente en faisant une économie, sur notre site internet www.technoclassica-tickets.de

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

ESSEN, 25-29 MARS 2020

MESSE
ESSEN

ENTRANCE DISCOUNT
Twins 2=1
2020
YEAR OF THE TWINS

www.siha.de

Sharing is Caring
#technoclassica
#sharethepassion

SIHA
AUSSTELLUNGEN PROMOTION GMBH
VERANSTALTER / ORGANISER

Artist: Benjamin Freudenthal



Blackgoose Roadmaster MKII

Récente marque horlogère française, Blackgoose s'inspire ouvertement de l'univers automobile classic dans sa définition la plus sportive. Boîtier inox 42,5 mm. Verre saphir bombé antireflet. Cadran noir, index (en applique) et aiguilles traités Swiss Luminova. Mouvement automatique Seiko NH35A décoré Côtes de Genève. Réserve de marche 41 heures. Bracelet cuir dans une des sept couleurs, boucle déployante. 650 euros. www.blackgoose-watches.com



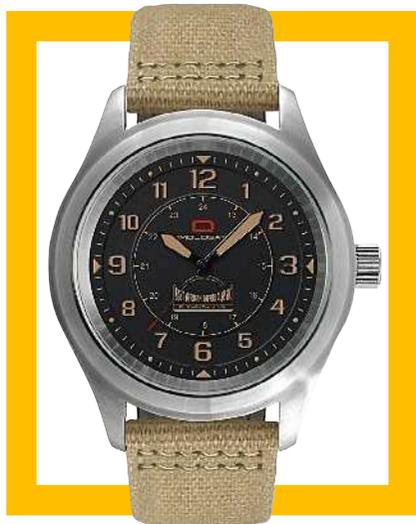
Zenith El Primero A384 Revival

Zenith célèbre les 50 ans du calibre El Primero par la réédition fidèle de la A384 originelle de 1969. Boîtier inox 37 mm, étanche à 100 m. Verre saphir bombé antireflet. Cadran laqué blanc, compteurs noirs. Index et aiguilles rhodiés et facettés traités SuperLuminova. Mouvement chronographe automatique El Primero 400. Réserve de marche 50 heures. Compteurs 12h, 30 min et petite seconde. Bracelet cuir d'alligator et caoutchouc, boucle ardillon inox. 7 900 euros. Existe aussi avec boîtier or, or blanc ou or rose (19 900 euros). www.zenith-watches.com



BRM GMT6

BRM dévoile la GMT qui manquait à sa collection, indiquant les décalages horaires par rotation de la lunette. Boîtier titane 46 mm traité PVD noir, étanche à 100 m. Glace saphir antireflet imprimée à l'encre cuite aux UV, lunette tournante sur billes céramique. Cadran imprimé mappemonde, aiguilles traitées SuperLuminova. Mouvement calibre automatique ETA 2824-2. Réserve de marche 38 heures. Fonctions heures, minutes, secondes, GMT et date. Bracelet nubuck noir ou beige perforé, boucle ardillon inox. 4 800 euros. www.brm-manufacture.com



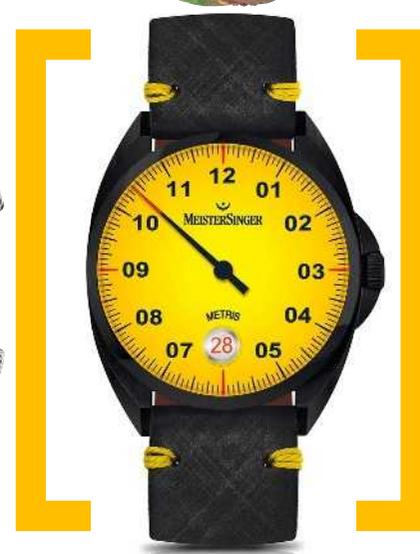
Omologato East African Safari Classic

Partenaire officiel de l'East African Safari Classic Rally, Omologato a créé une montre aux couleurs de l'épreuve. Boîtier inox poli 41 mm, étanche à 100 m. Verre minéral. Cadran noir mat avec index et aiguilles sable. Mouvement Quartz japonais Miyota OS20. Bracelet textile noir ou beige avec doublure cuir noir. 300 GBP. www.omologatowatches.com



TAG Heuer Monaco Through Time

Ce sont les deux dernières des cinq éditions spéciales célébrant les cinquante ans de la Monaco, chacune faisant référence à une des deux dernières décennies (1999-2009 et 2009-2019), chacune limitée à 169 exemplaires, dévoilées respectivement à Tokyo le 25 septembre et à Shanghai le 28 octobre. Boîtier inox 39 mm gravé, étanche à 100 m. Couronne à gauche et deux poussoirs à droite. Verre saphir. Mouvement Calibre 11 automatique, réserve de marche 40 heures. Compteurs 30 min et petite seconde. Bracelet cuir de veau noir à boucle déployante inox. Cadran noir, compteurs blanc opalin, index polis et rhodiés (série 1969-1979). Boîtier sablé, cadran couleur carbone, compteurs rhodiés, index et aiguilles ou noir plaqué (série 2009-2019). 5 950 euros. www.tagheuer.com



MeisterSinger Metris Black Mellow Yellow

Spécialiste de la montre mono aiguille, MeisterSinger enrichit sa collection Metris Black Line avec cette provocatrice Mellow Yellow. Boîtier inox 38 mm revêtu DLC noir mat, étanche à 200 m, verre saphir bombé. Cadran jaune divisé en 144 segments de 5 min. Guichet dateur à 6h. Mouvement automatique suisse (ETA 2824-2 ou Sellita SW200-1). Réserve de marche 38 heures. Bracelet cuir de veau noir surpiqué jaune. 1 800 euros. www.meistersinger.com

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

Contact pour l'Autriche: Performance Parts Handels GmbH
 www.pps-shop.at

**Vos accessoires
 pour Porsche 356,
 911, 912, 914**

Hoffmann-Speedster
 since 1987
 Air-cooled parts and more

Tôle de réparation, longeron, au milieu, gauche ou droite, 911, 912

N° de cde: 590-0645-01 gauche
 N° de cde: 590-0645-02 droite

Porsche 911 .69 - .73
 Porsche 912 .69 - .69

**pièce
 680,-€**



Jeu de boîte de rangement, noir 911

N° de cde: 580-0514-20

Pour les panneaux de portes, avec moulure et kit de fixation.

Porsche 911 .69 - .73

1150,-€



Radiateur d'huile 912, 356

N° de cde: 505-1080

Avec deux boulons de fixation de 8mm. Sauf modèles Carrera.

Porsche 912 .66 - .69
 Porsche 356 .50 - .55
 Porsche 356 A .56 - .59
 Porsche 356 B .60 - .63
 Porsche 356 C .64 - .65

189,-€



Tube, chromé 911, 914/6

N° de cde: 520-4203-10

Fabricant: Dansk
 Longueur: 180mm
 Diamètre intérieur: 60mm

Porsche 911 2.0-2.4 .65 - .73
 Porsche 914/6 2.0 .70 - .72

**pièce
 19,90€**



Boîte de chauffage, inox 911 (sauf Turbo)

N° de cde: 520-3140-10

Fabricant: Dansk.
 Matériel: Acier inoxydable poli pour gauche ou droite. Avec canal de sortie de 37mm à l'intérieur (Sport)

Porsche 911 2.7-3.0 8.75 - 7.83

**pièce
 628,-€**



Boîte de chauffage, inox 911 Turbo

N° de cde: 520-3170-10

Fabricant: Dansk.
 Matériel: Acier inoxydable poli pour gauche ou droite. Avec canal de sortie de 37mm à l'intérieur (Sport)

Porsche 911 Turbo 3.3 8.77 - 7.83

**pièce
 669,-€**



Bouchon de réservoir, RSR Look 911

N° de cde: 530-2230-10

Pour les véhicules avec look RSR.

Porsche 914 8.69 - 7.76

**pièce
 119,-€**



Grille de capot-moteur, Top Qualité 911, 912

N° de cde: 510-9581-10 chromée

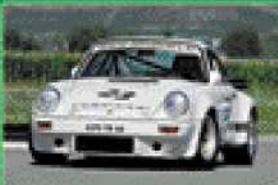
Porsche 911 .69 - .71
 Porsche 912 .69 - .69

**pièce
 598,-€**



** Tous les prix en EURO / TTC compris / Offre valable jusqu'à l'épuisement des stocks **

JET SET CARS Charles Rupp
 68150 Ribeauvillé
 www.jetsetcars.fr



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

993 CUP (historique connu)	..... P.S.D
997 GT3 RS-9.000 Kms - Gris/rouge	..... 129.000 €
911 Carrera 2.7 coupe 74 restaurée	..... 200.000 €
911 Carrera 2.7 coupé 75 - restauré	..... 185.000 €
911 S 2.2 TARGA 70 - Restauration totale	..... 200.000 €
911 ST - Base 911 2.2 T (71)	..... 200.000 €
914-4 (74) Blanche -1° main	..... 35.000 €
928 GT - BV Méca - 1° Main et peinture d'origine - 85Mkms	..... 59.000 €
964 Préparation circuit (Arceaux -Hormais -Baquets -Coupe circuit)	..... 39.000 €
964 RS	..... 179.000 €
993 4 S coupé -T.O.E (97)	..... 88.000 €
993 RS (95) (2 véhicules)	..... P.S.D
Cayman GT4	..... 85.000 €
ALFA ROMEO 1300 GTA (Fiche FIA) Historique	..... P.S.D
BOXSTER 987 BVM- 2006- Noir-2° main-Carnet Porsche-64Mks	..... 27.000 €
FERRARI - F 355 coupé- 1995-rouge -BV Méca	..... P.S.D
TRACTEUR Porsche Bi cylindre	..... P.S.D
Moteur RS 2.7 révisé	..... P.S.D

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



993 GT2 - FIA - Ex Le Mans P.S.D



911 2.0L coupé 65- Fiche FIA (2 véhicules) P.S.D



993 RS (NGT) Club Sport usine avec immat. Française (95). P.S.D

MCG PROPULSION

ENTRETIENS ET RÉPARATIONS
MÉCANIQUE - CARROSSERIE - RESTAURATION

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





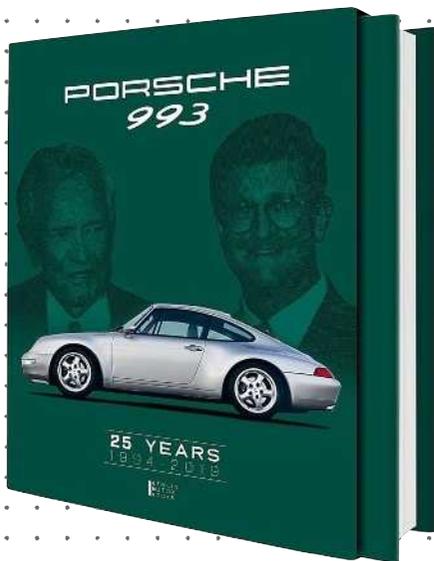


- Transformation et réplique à la carte (Backdating), Restauration, Peinture
- Programme d'allègement - Optimisation freinage, châssis
- Vente d'accessoires, pièces VHC, pièces d'occasion
- Réfection et Préparation moteur, boîte
- Préparation Club, Circuit, Rallye, et VHC
- Vente, Dépôt Vente Porsche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

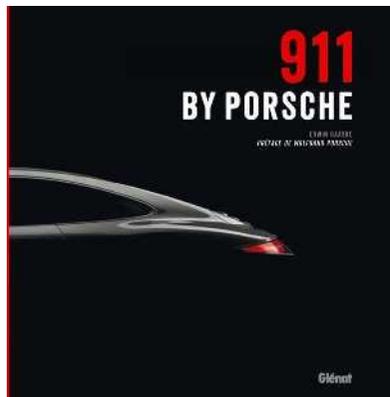
Porsche 993 25 Years

Vous vouliez tout savoir sur la Porsche 993 ? Andreas Gabriel et ses coauteurs décortiquent celle qui restera la dernière et la plus aboutie des 911 "air-cooled", en partant du concept Panamericana fondateur daté 1989. Ils s'appuient sur une série d'interviews comme celle de Tony Hatter, le designer, ou de Bernd Kahnau le chef de projet 993. Vous suivrez la succession de prototypes, y compris un détour par le projet type 989 de berline quatre portes, puis l'inventaire détaillé de chaque modèle de chaque millésime, tous dérivés compris, de la Targa à la GT, en passant par les RS, Turbo, Carrera S et 4S et même l'inédit Speedster de Butzi, la rarissime Turbo cabriolet ou le récent "Project Gold". Passage obligé par la case compétition avec les Cup, les RSR et autre GT2 Evo... Édition limitée à 1 998 exemplaires. En allemand et anglais. 360 pages. Format 27x31,5 cm. Couverture rigide et étui. Berlin Motor Books. 99,80 euros. ISBN : 978-3-9814592-6-5 www.berlinmotorbooks.de



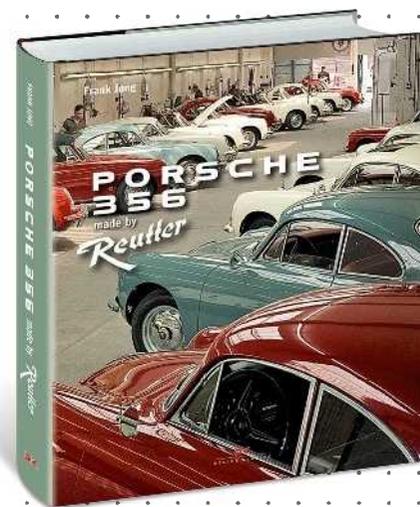
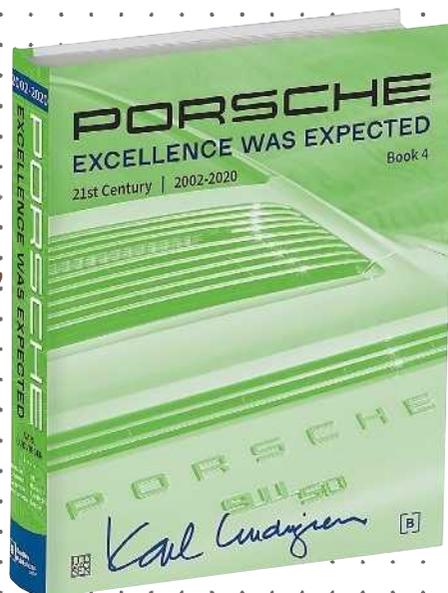
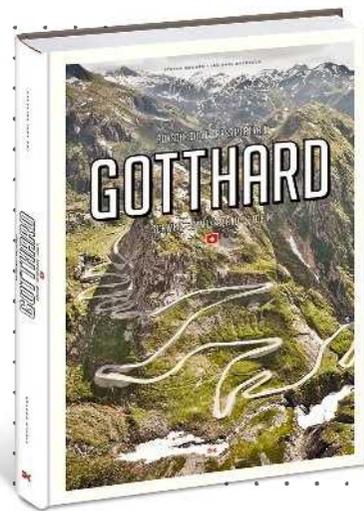
911 by Porsche

Version française d'un ouvrage paru pour la première fois en 2013 en allemand, *911 by Porsche* s'intéresse autant, sinon plus, aux hommes et à leur passion pour les 911 qu'aux voitures en elles-mêmes. Par cette collection de portraits, vous faites la connaissance de vraies stars (Seinfeld, Walker, Zwart) et de voitures parfois uniques : le proto 911 S 2.7 de la famille Piëch, le Speedster 993 de Butzi Porsche... Par Edwin Baaske. 160 pages. Format 27x27 cm. Couverture rigide. Glénat. 35 euros. ISBN : 9782344039076 www.glenat.com



Gotthard

Envie de fuir la grisaille de l'hiver ? Plongez-vous dans *Gotthard*. Stephan Bogner y part à l'ascension du col des Alpes suisses en prenant de l'altitude et fait une halte à chaque lacet pour témoigner de sa splendeur. Après le laius historique, il nous plonge en images sur cette route parmi les plus belles d'Europe, et clôt par un chapitre *Drive* qui lance des Porsche incroyables (906, 918, Speedster 356 et 991, etc.) à l'assaut des montagnes... Texte Jan Karl Baedecker. En allemand et anglais. 384 pages. Format 22x28,7 cm. Couverture rigide entoilée. Delius Klasing. 49,90 euros. ISBN : 978-3-667-11677-2 www.delius-klasing.de



Excellence was Expected

Elle était si attendue que cette édition révisée et augmentée de *Excellence was Expected* était épuisée avant même sa sortie prévue le 17 septembre. Pour cause, c'est la référence absolue en termes de littérature Porsche depuis quarante ans. Personne n'a jamais traité le sujet comme le fait Karl Ludvigsen, au contact direct des hommes de l'intérieur, les voitures n'étant finalement que la concrétisation matérielle d'une philosophie d'entreprise, de ses orientations stratégiques et de tant de facteurs conjoncturels et humains. Tous les modèles, sans la moindre exception, sont décorifiés, pas tant dans leur technique pure que dans leur histoire et leur contexte. L'article de notre dernier numéro vous a permis de juger l'ampleur du travail, les dix ans de labeur cumulés pour en arriver à une telle exhaustivité. C'est simple, vous pouvez brûler votre ancienne bibliothèque Porsche, elle tient désormais dans ces quatre volumes ! Cette nouvelle édition, dont la réimpression est arrivée en librairies ce mois de décembre, augmente la précédente (2008) de plus de mille pages et soixante-six chapitres, principalement dans un quatrième volume consacré au XXI^e siècle et les mutations de la marque jusqu'à la Taycan. Mais pas seulement, puisque toute l'histoire a été ponctuellement complétée de nouvelles recherches et de nouveaux documents. En anglais. 2834 pages en 4 tomes, plus de 3000 photos et illustrations. Format 23,5x27,5 cm. Couverture rigide. Bentley Publishers. 550 euros. ISBN : 978-0837617695 www.bentleypublishers.com

Porsche 356 by Reutter

Dans cette édition largement augmentée d'un ouvrage paru en allemand en 2011, Frank Jung (descendant de la famille Reutter) raconte l'histoire de la 356 depuis l'intérieur, depuis les ateliers, appuyée par une quantité invraisemblable d'archives internes, des photos inédites, des registres, des courriers, etc. Il aborde la préhistoire (1906-1950) de Reutter avant d'entrer dans le sujet 356 sans en oublier aucun détail. Passionnant ! En anglais. 336 pages. Format 24x27 cm. Couverture rigide et jaquette. Delius Klasing. 39 euros. ISBN : 978-3-667-11456-3 www.delius-klasing.de

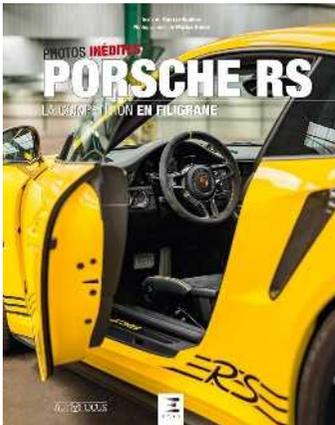
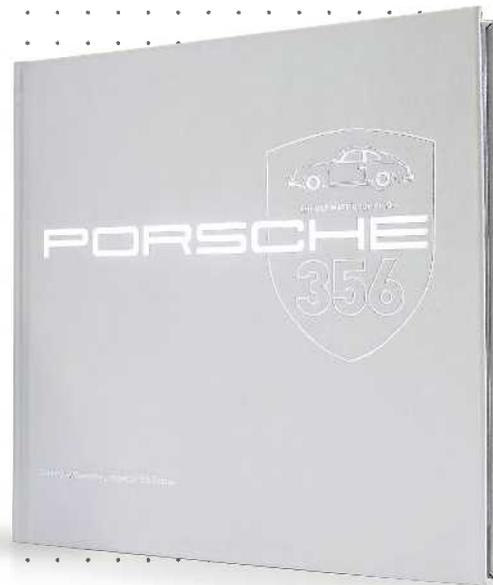
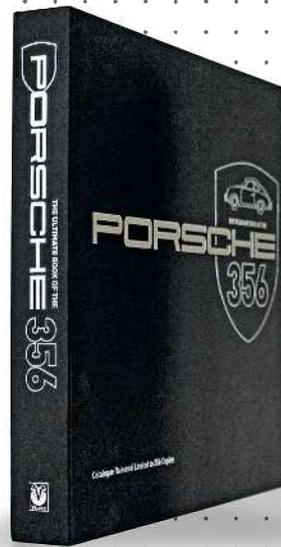
Porsche 904

Dans la même collection que celui dédié à la 959, le coffret consacré à la Porsche 904 GT5 réunit d'une part le magnifique livre compilant magistralement les images – autant les archives d'époque que les shootings inédits de Stephan Bogner – et d'autre part l'épais fascicule qui raconte l'histoire du modèle depuis sa genèse sous le crayon de Butzi Porsche, sans entrer dans les fastidieuses listes de palmarès, mais en abordant tout de même les données techniques. Texte de Jürgen Lewandowski. En allemand et anglais. Coffret 29,5x31 cm. 224 pages. Couverture rigide. Fascicule 100 pages, format 17x23 cm. Couverture souple. Delius Klasing, 128 euros ISBN : 978-3-667-11676-5 www.delius-klasing.de



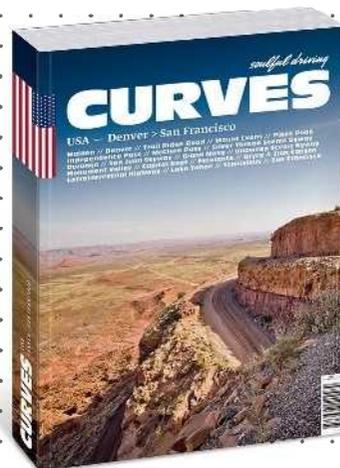
The Ultimate Book of the Porsche 356

Il y a tout juste trois ans, Brian Long nous servait un pavé de presque 600 pages dédié aux générations air-cooled de la Porsche 911, en édition limitée à 911 exemplaires numérotés. Il remet le couvert cet hiver avec une édition limitée à 356 exemplaires dédié à... C'est bien, vous suivez! La carrière, un peu moins longue, de l'ancêtre 356 tient en 256 pages, même en retraçant la Lohner de 1900, la Coccinelle et la Type 64 "Berlin-Rome". Il nous raconte la naissance de la 356/01 à Gmünd, et ne s'arrête plus avant les dix derniers cabriolets de la police hollandaise pour lesquels Porsche a relancé une microproduction en mars 1966... Entre les deux, les évolutions du modèle y sont décorées génération par génération, histoire de l'entreprise en toile de fond. Caractéristiques techniques et chiffres de production sont renvoyés en appendice pour ne pas perturber la fluidité de lecture, agrémentée d'images d'archives parfois inédites, et complétée des nuanciers de chaque millésime. 256 pages. Format 25x25 cm. Couverture rigide gainée cuir avec jaquette et étui entoilé. Veloce Publishing. 356 GBP (env. 417 euros) ISBN : 978-1-787112-13-1 www.ultimate356.veloce.co.uk



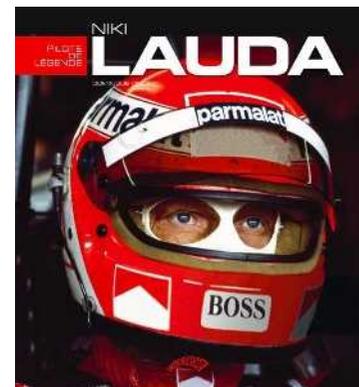
Porsche RS La compétition en filigrane

Tout ce qui mêle le monogramme RS à celui de la 911 est abordé dans cet ouvrage écrit par Yann Lethuillier sur les photos de Marius Hanin en étroite collaboration avec les Centres Porsche Rouen et Caen. S'il n'est ni très détaillé ni vraiment exhaustif (quid de la SC/RS par exemple), il apporte une belle vision d'ensemble de l'évolution de la griffe RS à travers plus de 45 ans de 911. 160 pages. Format 24x29 cm. Couverture rigide et jaquette. ETAI. 39 euros. ISBN : 979-1028303556 www.editions-etai.fr



Curves USA Denver – San Francisco

Jeff Zwart en 356 pré-A pour guide, ce onzième opus de *Curves* traverse les grands canyons de Denver à San Francisco. Selon le concept rodé, les bandes d'asphalte et les paysages, rouges et grandioses dans ces contrées, sont les seules stars de cet ouvrage... 306 pages, couverture souple. Par Stephan Bogner. Format 21x28 cm. Delius Klasing. 15 euros. ISBN : 978-3-667-11558-4 www.delius-klasing.de



Niki Lauda Pilote de légende

Avant même qu'il n'entre dans la légende, Niki Lauda avait appris le métier en 911 et en Formule V et s'est perfectionné en 910 et 908/2. Au-delà de son accident indélébile, on retiendra de son impressionnante carrière en F1 ses deux saisons chez McLaren avec le moteur turbo TAG-Porsche. Dominique Vincent n'oublie aucune des facettes de ce grand champion laborieux. 144 pages. Format 27x29 cm. Couverture rigide et jaquette. L'Autodrome. 39 euros. ISBN : 978-2-910434-62-5 www.hommell-magazines.com



TRANSITIONAL SPEEDSTER

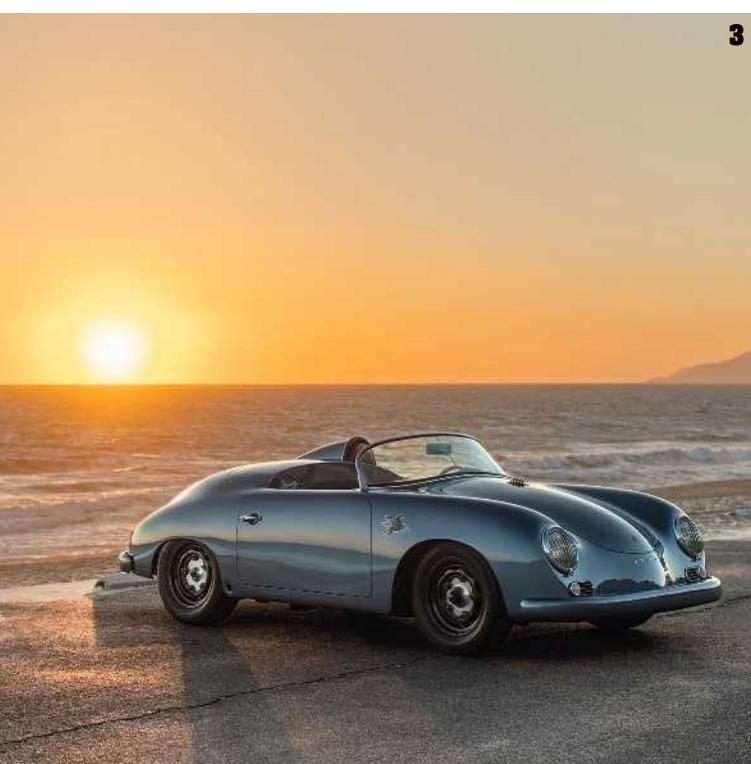
Par le nom qu'il a donné à sa nouvelle création, Rod Emory sème le trouble dans les esprits cartésiens. Encore ! Transition entre millésimes ou carrosseries oui, mais surtout entre les genres qui structurent traditionnellement la gamme du préparateur californien...

3

Si vous demandez à Rod Emory une 356 qui vous ressemble, à vous et rien qu'à vous, il commencera par vous orienter sur l'une des trois classes de son catalogue. La plus extrême (et plus récente), la "RS", donne vie à des mutants aussi délirants que l'Emory RSR Turbo ou la C4S, 400 ch pour l'une et quatre roues motrices pour l'autre, reposant sur des plateformes de Porsche 964. À l'autre bout de la gamme, les presque sages "Outlaw" ont pourtant défrayé la chronique en imposant le genre il y a une vingtaine d'années avec leur lot de modifications subtiles et généralement réversibles. Entre les deux, les "Special" ont longtemps représenté l'aboutissement de la philosophie Emory, des modèles uniques respectueux de l'ADN Porsche, mais aux transformations beaucoup plus profondes. Vicieuses... Le "Transitional" est un pont entre Outlaw et Special : il a l'apparence d'un Speedster

presque conventionnel, il est pourtant le fruit d'un travail structurel de fond, puisque basé sur un coupé 59. Un coupé fort amoché en l'occurrence, irrécupérable sauf à tout reconstruire ; ce que finalement rien n'oblige à réaliser à l'identique. La bonne base, donc, pour un Speedster...

Pour l'équipe de Emory Motorsports, qu'on sait capable de reconstituer le pavillon en alu disparu d'un coupé Gmünd historique, l'opération inverse n'est qu'une balade. La conversion en Speedster se prolonge tout en fluidité d'un tonneau-cover d'inspiration racing augmenté d'un fuselage qui accompagne sans rupture aérodynamique l'arceau et son appuie-tête. Tout ça formé en tôle et à la main. Les seules autres modifications de carrosseries sont de l'ordre du détail : des pare-chocs au contact de la caisse, deux rangées de louvers inversés sur le capot moteur, et un bouchon de réservoir au beau milieu d'un capot avant débarrassé





1



2

1-3 A partir d'un coupé '59 accidenté au toit irrécupérable, Emory Motorsport a recréé un Speedster aux lignes parfaites et aux perfs du XXIe siècle...

de sa poignée. Pas de baguettes, pas de monogramme sur les ailes avant non plus, pas besoin de surjouer l'effet Speedster! En revanche, la petite touche vintage racing du Mobil Pegasus peint à la main sur chaque flanc colle à 100 % à l'ambiance sportive... et à l'Aquamarine Blue du nuancier d'époque.

Sportive dans l'âme puisque, comme toute nouvelle Emory Outlaw, le Transitional Speedster est mû par un Emory-Rothsport Outlaw-4, comprenez un quatre cylindres extrapolé du "six" de la 964, avec ses arbres à cames en tête, son double allumage, son circuit d'huile gros débit, sa coquette cylindrée de 2.4 et une paire de carburateurs Weber 48 IDA pour 205 ch transmis à des Dunlop SP5000 en 195/65R15. Même dimension à l'avant, sur les mêmes jantes Technomagnesio en 5x15 pouces thermolaquées noir satiné, freins à disque, amortisseurs Bilstein et barres antiroulis sur chaque train, celui de l'arrière se démarquant par ses bras oscillants de 911 SWB impliquant de menues adaptations.

Compte-tours, température et pression d'huile, jauge à carburant, tachymètre: derrière le volant Derrington, les compteurs de type 904 ne sont pas trop de trois pour surveiller l'activité de l'Outlaw-4, dans un tableau de bord à la Speedster, mais sans garnitures! Évidemment, les baquets sont aussi ceux du Speedster, recouverts de cuir Hydes rouge en contraste avec la moquette charbon. Juste de quoi y perdre ses repères dans cet habitacle de Speedster qui n'en est pas un, de coupé qui n'en est plus un. Un Transitional, par définition...

4 Pas de bouleversement, juste un traitement racing.

5 Quitte à jouer la carte Speedster, autant y aller jusqu'au bout des baquets!



4



5

6 Quatre-à-plat de 2.4 extrapolé du 964, et plus de 200ch dans une 356...

7 Jantes Technomagnesio en 15" et pneus Dunlop SP5000. Le top!



6



7

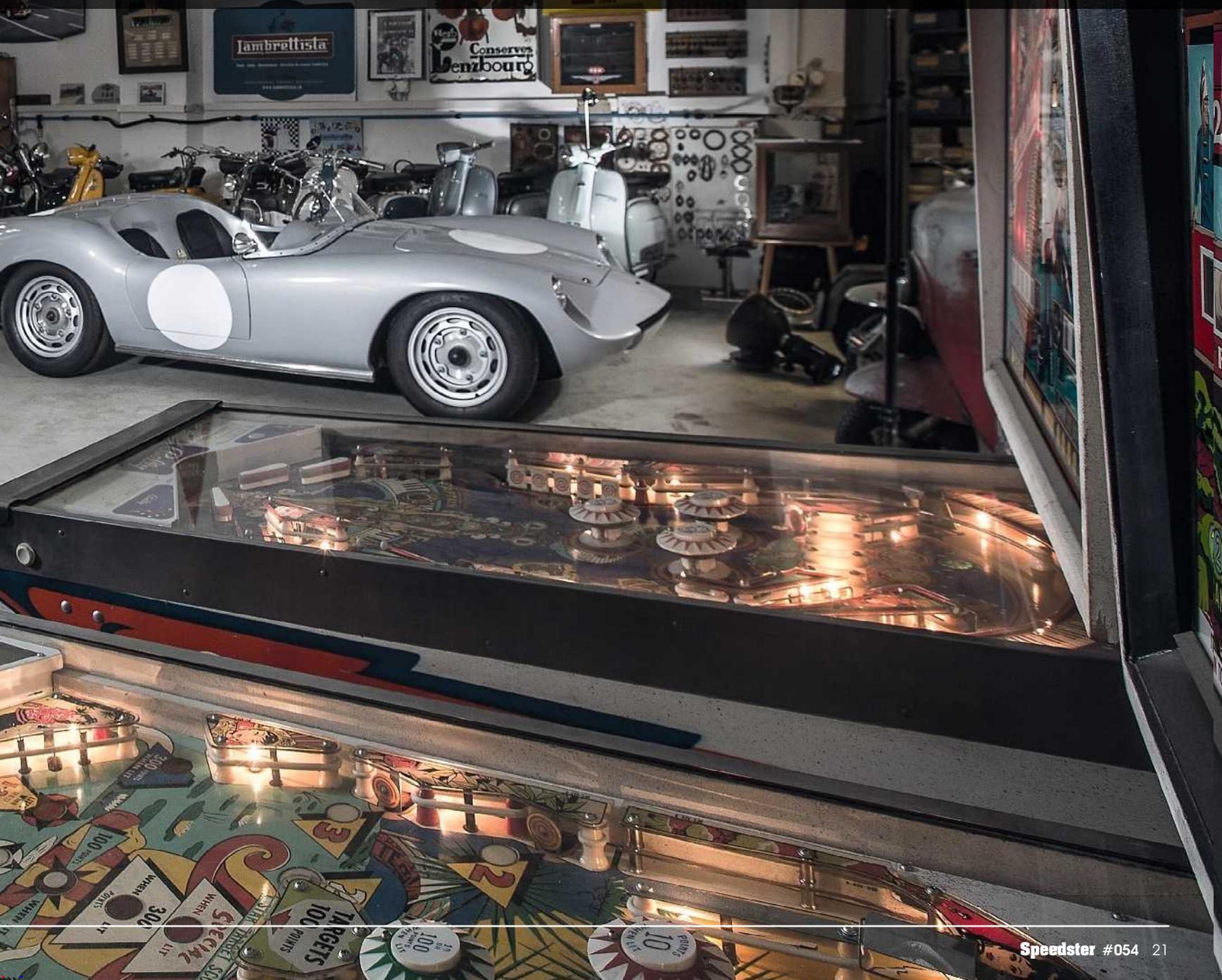
OUTSIDE



R

Ce qui les rapproche est bien plus profond que le gris métal et l'absence de toit. Elles ont été conçues suivant deux principes fondamentaux : être plus abordables que la gamme courante, et plus performantes. Les deux sont des initiatives américaines, et elles partagent des bases techniques. L'une est une création 100 % Porsche, l'autre celle d'un petit artisan local...

Texte Josué Chevrel Photos Frank Camuzat





Même en pleine croissance économique d'après-guerre, le tarif d'une Porsche aux USA restait rédhibitoire. Mais Max Hoffman avait un plan.



2



3

1 Stricte deux places, le Speedster voit son habitabilité réduite par une carrosserie plus enveloppante qui obture l'arrière du cockpit. Sur le projet initial, l'accastillage est minimal et la peinture se limitait à une laque industrielle.

2 Pas plus rudimentaire que toute autre 356 de ce point de vue là...

3 Dans sa version 1500 "Super", le Speedster ne développe que 75 ch et doit compter sur sa légèreté pour convaincre le client américain habitué à la puissance des V8.

Soyons objectifs, des deux protagonistes de notre histoire, l'une vous est bien plus familière que l'autre. Le Speedster 356 est même devenu une icône, le symbole de la réussite de Porsche aux États-Unis... et du flair d'un homme, importateur aux USA de ces voitures européennes aux accents exotiques. Pour l'Américain du début des fifties, exotique est surtout synonyme d'élégant et raffiné, luxueux ou sportif, parfois les deux, mais généralement de gabarit contenu et d'insoupçonnables moteurs de guêpes. Alors que rien de local ne roulait décemment avec moins de six cylindres, que le premier utilitaire venu en embarquait huit en V, les Britanniques amusaient l'autochtone avec de minuscules roadsters à quatre cylindres, Triumph, MG ou Austin Healey en tête. Et les coupés Alfa 1900 Sprint ou

Porsche 356 1500S jouaient plus ou moins dans la même cour. Mais dès que ces "micromachines" posaient leurs roulettes dans le championnat organisé par le Spots Cars Club of America (SCCA), on ne voyait plus qu'elles...

Low cost

Max Hoffman, l'homme au flair, ne s'est pas contenté d'exploiter l'image sportive de marques européennes comme Mercedes, BMW, Jaguar, Alfa Romeo ou Porsche qu'il importait pour les faire prospérer. Le visionnaire, sensible aux frémissements de son marché, a orienté la destinée de ses marques en suggérant (avec suffisamment d'autorité) la création de modèles bien spécifiques. Lorsqu'il a vu gagner à la Carrera Panamericana une Mercedes 300SL qui n'était alors rien d'autre qu'une voiture de course, il a "suggéré" à Mercedes, mille com-

mandes et un joli acompte à l'appui, d'en fabriquer une version civile pour ses riches clients américains. La 300SL a commencé sa carrière à l'international Motor Sports Show de New York en février 1954, vous connaissez la suite... De la même manière, c'est à l'initiative d'Hoffman qu'Alfa Romeo crée la Giulietta Spider, et que BMW lance le roadster 507, même si cette merveille de design a bien failli faire sombrer la marque... À Hoffman aussi que Ferry Porsche doit l'idée d'une 356 plus... basique!

En 1953, l'essor de Porsche sur le marché américain s'était ralenti. Il faut bien se l'avouer, lorsque dans le même showroom du 430 Park Avenue à Manathan, un cabriolet 356 1500S est exposé entre une VW Beetle et une Jaguar XK120, il est délicat même au meilleur des vendeurs de justifier une fiche technique de Beetle au



tarif* d'un roadster Jaguar au 6 cylindres 3.4 de 160 ch... Et cette nouvelle Corvette qui arrive dans les concessions Chevrolet!... Ce que n'avaient pas compris les équipes de Stuttgart, c'est que les taxes d'importation étaient calculées sur le tarif de base de la voiture, hors options. Et que de base, les 356 étaient trop bien équipées pour un marché comme les USA... D'autant que l'Américain moyen, même s'il vit en plein boom économique, même s'il a remarqué les succès de Porsche dans les compétitions locales, il n'est pas prêt à investir autant d'argent dans une prétendue sportive qui cube à peine 1500 cm³! La suggestion d'Hoffman: une 356 simplifiée au maximum

pour atteindre deux objectifs: moins chère et plus légère, donc plus sportive encore. Passer sous les 3000 serait idéal... mais il faut drastiquement rationaliser la 356. Albert Prinzing et les designers de Zuffenhausen coopèrent avec Reutter pour créer un mix entre cabriolet et America Roadster. Trois panneaux de tôle recouvrent les sièges arrière qui ne sont plus au programme, le pare-brise disparaît de la coque au profit d'une vitre plus basse, enchâssée dans un cadre rapporté, les vitres latérales coulissantes sont remplacées par des vinyles démontables, et la capote originelle par une toile sommaire à peine étanche. Le tableau de bord travaillé de la 356 pré-A devient une simple planche percée de trois compteurs. Les panneaux de portes abandonnent toute fantaisie en même temps que leurs vide-poches à soufflets et le confort des assises se transforme en rigueur sportive

4 En vue de réduire les coûts, l'habitacle du Speedster est nettement simplifié. Panneaux de portes lisses, baquets coque "racing", même la planche de bord est réduite à sa plus simple expression!

5 Il faudra attendre 1957 pour voir apparaître les amandes spécifiques.

6 S'il est simplifié dans sa présentation, le tableau de bord embarque l'instrumentation traditionnelle de la 356... de base.

7 Aux USA en 1959, la Devin joue la carte de l'exotisme à l'européenne avec des galbes inspirés d'une Italienne... en moins gracieux: l'encroisement du moteur impose des hanches proéminentes!

de baquets coque plutôt fermes. Mais le principal était sauf, on n'avait rien sacrifié sous le capot moteur ni le châssis, qui avait même gagné une barre antiroulis, mais aussi des baguettes chromées sur tout le flanc et une bande de protection en bas de caisse. Le Speedster inaugurerait le nouveau blason Porsche sur une poignée de capot avant redessinée. Résultat: à peine trente kilos d'économie, mais la facture tombait à 2990 dollars pour le modèle de base, et juste 500 de plus pour une Super. Et l'Amérique s'est laissée séduire...

Le Speedster a attiré de nouveaux clients chez Porsche, beaucoup de Californiens qui se sont laissés tenter par le modèle d'entrée de gamme, qui ont adoré la voiture pour ses qualités dynamiques et ses performances insoupçonnées, un peu moins pour son confort, et qui sont vite passés à une vraie Porsche... Et autant de Speedster sont arrivés sur le marché de la

* La plus basique des 356 importée aux USA, le coupé 1500, coûtait 3445 dollars (et jusqu'à plus de 4500 dollars pour un cabriolet 1500S), lorsqu'une Beetle en coûtait 1995 et une Jaguar XK120 seulement 3945...



	Devin D	Porsche 356 Speedster
Millésime	1959	1955
Prix neuf	3 350 dollars	3 345 dollars (coupé 1 500)
Diffusion	N.C.	1 234 (tous Speedster confondus)
MOTEUR		
Type moteur	616/7	528/2
Architecture	4 cylindres à plat en porte-à-faux arrière, refroidi par air	4 cylindres à plat en porte-à-faux arrière, refroidi par air
Cylindrée (cm ³)	1 582	1 488
Alésage x course (mm)	82,5x74	80x74
Rapport volumétrique	9,0:1	8,2:1
Alimentation	Carburateurs Solex 40 PII-4	Carburateurs Solex 40 PBIC
Allumage	Bobine	Bobine
Puissance maxi (ch DIN)	90 à 5 500 tr/mn	70 à 5 000 tr/mn
Couple maxi (Nm)	121 à 4 300 tr/mn	108 à 3 600 tr/mn
Rendement (ch/litre)	56,9	47
TRANSMISSION		
Type boîte	741/2A	519/2
Configuration	4 rapports, aux roues arrière	4 rapports, aux roues arrière
CARROSSERIE - CHÂSSIS		
Structure	Châssis tubulaire et carrosserie composite	Monocoque acier
Suspension avant	Indépendante à barres de torsion transversales, amortisseurs hydrauliques	Indépendante à barres de torsion transversales, amortisseurs hydrauliques
Suspension arrière	Indépendante à bras tirés et barres de torsion transversales, amortisseurs hydrauliques	Indépendante à bras tirés et barres de torsion transversales, amortisseurs hydrauliques
Freins avant	Tambours Duplex, 280x40 mm	Tambours Duplex, 280x40 mm
Freins arrière	Tambours Simplex, 208x40 mm	Tambours Simplex, 208x40 mm
Roues avant	Jantes alliage 5x15 pouces Pneus 175/70 R15	Jantes acier 3,24x16 pouces Pneus 5.00-16 Sport
Roues arrière	Jantes alliage 5x15 pouces Pneus 175/70 R15	Jantes acier 3,24x16 pouces Pneus 5.00-16 Sport
DIMENSIONS - PERFORMANCES		
Long. x larg. x haut.	3 810 x 1 575 x 1 118	3 950 x 1 660 x 1 220
Empattement (mm)	2 100	2 100
Voies avant / arrière (mm)	1 295 x 1 245	1 290 x 1 250
Poids à vide (kg)	536	760
Rapport poids/puissance (kg/ch)	5,95	10,85
Vitesse maximum (km/h)	N.C.	175
0 à 100 km/h (sec.)	N.C.	13,5

seconde main à des tarifs attractifs, pour venir finalement augmenter le cheptel de Porsche dans les paddocks du championnat SCCA. Et les Speedster ont souvent gagné les courses réservées aux moins de 1500 cm³. À défaut, ils y faisaient sensation... Et ça a duré ainsi jusqu'en 1958, le Speedster recevant même les moteurs Carrera, avant qu'ils ne soient remplacés en 1959 par un plus cosu Roadster D. Si Ferry Porsche comme Max Hoffman considéraient n'avoir jamais gagné d'argent avec le Speedster, le modèle avait rempli sa mission: asseoir l'image sportive de Porsche aux Etats-Unis et installer définitivement la marque sur le territoire.

Devin Enterprises

Pendant ce temps-là, au beau milieu des États-Unis dans l'Iowa, un type d'une quarantaine d'années a d'autres rêves, d'autres plans que ceux standardisés des constructeurs établis, fussent-ils exotiques et artisans. Depuis le début des années cinquante, il courait dans le championnat SCCA en Crosley Hotshot, sorte de croisement contre-nature entre une 2 CV et la voiture de Oui-Oui muni d'un petit 4 en ligne maison de 750 cm³ à arbre à cames en tête. Et il se débrouille, le bougre! Il doit avoir ça dans le sang... William Devin était né en 1915 dans l'Oklahoma d'un père mécanicien et revendeur Chevrolet. Le gamin construisait déjà des choses roulant à moteur de

machine à laver, carrossées en martelant de vieux panneaux de signalisation... Il a appris à souder au gaz, est devenu le seul compétent aux alentours, est s'est retrouvé débordé à réparer engins agricoles, voitures, motos, et même quelques derricks. Alors que l'Amérique prépare son entrée dans la Seconde Guerre mondiale, Bill rejoint la Douglas Aircraft Company, rapidement promu chef d'équipe à l'assemblage du bombardier léger Douglas A-20 Havoc. Et lorsque les USA sont entrés en guerre, il a rejoint la Navy comme mécanicien sur les barges de débarquement, un poste crucial dans la réussite des opérations. Revenu sur son sol en 1945, il emprunte en banque de quoi ouvrir sa concession Chrysler-Plymouth dans l'Iowa. Alors lorsqu'il achète sa Crosley toute neuve en 1949, il a assez d'expérience pour la préparer efficacement... et pas seulement! Sa première course amateur, à Buchanan Field en 1951, il la remporte. Rapidement Bill fait son trou. Il se lie d'amitié avec Luigi Chinetti qu'il emmène avec lui acheter sa Ferrari 250MM en Italie, d'où il rentrera avec un coupé 212 Export Vignale. La 250MM, pas prête, arrivera plus tard... Occasionnellement, il fait équipe avec Phil Hill.

Mais Bill Devin a d'autres ambitions. Lui qui rêvait depuis longtemps de construire sa propre voiture, une toute nouvelle technologie lui ouvre des perspectives inespérées: la résine polyester

armée de fibre de verre, révélée par la Corvette. Là où l'art de la carrosserie traditionnelle réclame des années de maîtrise, le polyester ne demande guère plus qu'un peu de rigueur, de méthode et de précision, finalement rien qui effraie un mécanicien. En 1954, Bill fonde Devin Enterprises à El Monte en Californie. Il crée son premier châssis destiné à recevoir un moteur... Panhard de 745 cm³. Bien français! Et pour habiller le tout, il duplique une carrosserie de Deutsch & Bonnet LM53 qu'il ne prend même pas la peine de modifier! Peu importe, c'est avec une de ces Devin-Panhard que James Orr remportera la catégorie H du championnat SCCA 1956. Rapidement, il a créé une carrosserie de petit roadster. Bill Devin ne se prétend pas designer, il préfère pomper l'Ermini 375 Sport d'un ami, petit spyder dessiné par Scaglietti comme une réduction de Ferrari Monza 750. Ça ne l'empêche pas d'innover: là où ses confrères conçoivent un moule pour une carrosserie, lui a décomposé les siens en sections de longueur différentes qu'il peut associer à loisir pour faire varier empattements, porte-à-faux, longueur et largeur hors tout, position du cockpit et proposer ainsi vingt-sept configurations différentes qui habilleront tous les châssis imaginables, de la Beetle à la Corvette, en passant par les Triumph TR3, Corvair, MGA, etc, et évidemment des tubulaires développés pour la course. Avec cette formule, Devin va devenir un temps le plus gros

1 Un Speedster ne s'envisage que capote ouverte, pour autant que la capote puisse décentement porter ce nom. Elle était dédiée à la jeunesse californienne qui ne voyait pas beaucoup la pluie mais paraissait volontiers décoiffée derrière ce pare-brise si bas...

2 Dans sa version standard, la Devin D disposait d'un vrai pare-brise dans un châssis chromé sur lequel se fixait pour toute capote une toile mollement tendue, mais n'était pourvu d'aucune vitre latérale. Pas en Californie!...

3 Paradoxal pour une voiture "low cost", le Speedster était la première 356 équipée de baguettes latérales, autant sous les portières que pour souligner la ceinture de caisse à hauteur des poignées de portes.

535 kg lorsque la Porsche de référence n'en pesait pas moins de 760, la Devin D même un peu moins puissante ne manquait pas d'arguments!

OUTSIDER



1



2



3



4



5

fabricant de carrosseries composite au monde!

Et puis un jour de 1957, Bill est approché par deux ingénieurs irlandais qui veulent carrosser un châssis de leur cru. Plutôt que de leur vendre une carrosserie, il leur achète leur châssis parce qu'il y entrevoit la base pour concrétiser son rêve! Il atteint l'objectif avec un V8 small block Chevrolet: les courbes exotiques d'un spyder d'inspiration européenne, et des performances dignes des catégories d'élite. En plus léger, plus fiable et beaucoup moins cher que les Italiennes qu'il a pratiquées. La Devin SS était née – SS pour Super Sport – que Carroll Shelby lui-même considérait comme supérieure à sa Cobra.

Divine!

Pour élargir son offre à une autre catégorie de compétiteurs, il envisage une version au prix d'appel sans concurrence:

la Devin D, avec un D pour Deutschland. Plus courte et plus étroite, basée sur un châssis tubulaire fabriqué pour Devin par Pittsburg & Alcoa, la petite nouvelle était conçue pour le quatre à plat Volkswagen de 40 ch avec sa transmission et ses trains roulants, vendue soit en kit, soit clés en main. L'animal avait fière allure, même s'il n'était pas esthétiquement aussi fluide et équilibré que la SS. Pour ne pas pénaliser le refroidissement du flat, le capot moteur surélevé impliquait que les ailes arrière rebondissent plus haut. C'est moins harmonieux, ça n'empêchera pas la D d'être le plus gros succès de Devin. Remarquez, elle avait des arguments, le remarquant le porte-monnaie: lorsque vous choisissiez de l'assembler vous-même, le kit vous coûtait 1495 dollars sans les organes VW. Si vous n'aviez pas de Coccinelle à démonter, une Devin D clés en main avec un 1200 cm³ de 40 ch valait

1 Le propriétaire qui a achevé la restauration de sa Devin D a choisi (peut-être par dépit en l'absence de l'original) le pare-brise en polycarbonate tel qu'il était monté à l'époque en compétition.

2 Sur une Devin-Porsche, l'instrumentation est logiquement identique à celle de la 356 donneuse d'organes.

3 La quasi-symétrie du tableau de bord permettait au Britannique, au Japonais ou à l'Australien qui assemblait lui-même sa voiture en kit de faire sans modification majeure la conversion en conduite à droite. Notez que les baquets ne sont pas réglables, ils font corps avec la carrosserie!

2950 dollars, soit le prix d'un Speedster de 60 ch... Mais il fallait considérer la suite de l'argumentaire: la Devin ne pèse qu'environ 535 kg là où un Speedster en accuse 760, ce qui aboutit à des rapports poids/puissance proches, toujours à l'avantage de la Porsche (12,7 kg/ch contre 13,4), sauf si l'on considère les 225 kg d'écart comme un avantage absolu en termes de freinage et d'agilité... Et la Devin prenait encore une longueur d'avance si, pour 400 petits dollars de plus (3350 dollars), vous choisissiez l'option Porsche, autrement dit le moteur de la 356! Là, sur le papier, plus aucune discussion, vous n'aviez plus que les avantages. Bill Devin se fournissait directement chez son distributeur Porsche local en moteurs industriels qu'il convertissait à l'usage routier. Ce qui n'a duré qu'un temps. Porsche a menacé son agent de lui retirer sa franchise s'il continuait à vendre des moteurs à cet insolent petit

Impossible de savoir précisément combien de Devin D ont été produites entre 1958 et 1964, Bill n'était pas du genre rigoureux avec la paperasse...



6

constructeur. Pour cause, avec des mécaniques préparées comme des Super 90, certains pilotes locaux en venaient à mettre à mal les machines d'usines équipées du "4 arbres" Carrera. Pourtant, hormis moteur et freins, l'architecture technique reposait toujours sur du VW : la boîte de vitesses, le train avant qui ne différait que par l'angle de la colonne de direction. En revanche, les bras arrière VW préféraient les combinés ressorts amortisseurs aux barres de torsion. À la liste des options, au milieu des jantes Borrani à écrou central, du compteur gradué jusqu'à 200 mph, de l'embrayage haut régime, de la trappe à essence à ouverture rapide ou du volant italien, les tambours de 356 apportaient un vrai gain d'efficacité et d'endurance au freinage.

Question finitions, une Devin assemblée chez Devin n'avait pas à rougir de la comparaison avec une 356. Même si vous

optiez pour le kit, il vous arrivait pré-assemblé et n'attendait plus de vous que les organes de la donneuse et la pose du pare-brise. Ni soudure, ni perçage, ni découpe à prévoir, la qualité du composite était exemplaire, comme celle de la sellerie et des accessoires. Mais face à la difficulté de se fournir décemment en organes mécaniques auprès des distributeurs, même VW, l'entrepreneur a envisagé un plan de sortie avec de l'approvisionnement 100 % américain sans remettre en question le moteur à plat en porte-à-faux arrière : la Devin C. Avec un C comme Corvaire...

La D de notre article est probablement sortie des ateliers Devin entièrement assemblée en 1959, avec un moteur Porsche, mais c'est difficile à confirmer au regard des registres qui... n'existent pas ! Bill n'était pas un homme de paperasse... Le spyder a tout de même un numéro de série, DD5-12. Le moteur aussi, qui l'iden-

4 La Devin D arrivant sur le marché en 1959, elle peut être équipée de mécaniques Porsche plus performantes que ne l'était même le "S" des premiers Speedster. En l'occurrence ici un 1 600 Super 90 de millésime 60.

5 Sans prétendre au format familial, le coffre à bagages est légèrement plus spacieux que celui de la 356.

6 L'énorme avantage de la Devin sur le Speedster, c'est le poids. Même avec les 40 ch des versions VW, elle n'était pas ridicule sur les champs de courses amateur. Et lorsque les versions mues par des 1 600 Super 90 ont commencé à menacer la suprématie des Carrera d'usine en compétition, Porsche n'a pas beaucoup apprécié la blague...

tifie comme un véritable Super 90 de Porsche 356B dont il a aussi les freins. Willian Devin avait lui-même racheté cette voiture il y a quelques années dans un piètre état pour la restaurer, ce qu'il n'a eu le temps que d'entamer avant de disparaître. Il a produit une nouvelle carrosserie dans les moules originaux, et sa famille a vendu l'ensemble à un Italien en 2003. L'histoire ne dit pas si elle a un jour porté le pare-brise caractéristique des Devin, elle est aujourd'hui munie du saute-vent minimaliste qui la prive de fait de capote. Mais telle qu'elle se présente là avec ses 90 ch, si la Devin D n'a jamais atteint l'aura qui couvre aujourd'hui un Speedster 1500S ni les cotes qui en découlent, elle a été une redoutable concurrente de la Porsche à l'époque, autant dans les compétitions américaines par ses performances, que sur les highways californiens par son style exotique...



V.I.N. DE GARDE

Assemblé quelques jours seulement après le début de la production de la 912, le vingt-sixième exemplaire de la lignée est une remarquable doyenne qui doit certainement sa survie à un long usage en conditions favorables...

Texte Alex Grant Photos Andy Tipping



* V.I.N.: "Vehicle Identification Number", reporté sur les cartes grises comme "Numéro dans la série du type", ce que l'on appelle vulgairement le Numéro de châssis...

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

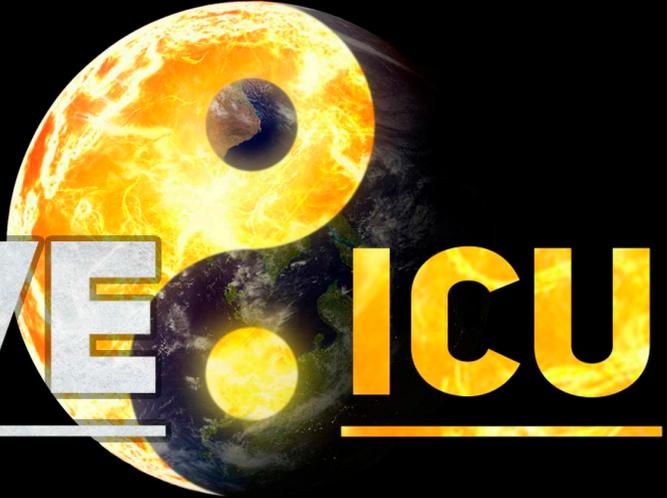
Safer, than torrent-trackers

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>



Une Porsche qui quitte l'Allemagne pour les USA ne peut espérer qu'une vie meilleure. En termes de climat, s'entend. Et donc de conservation de sa coque...

2



4



1 Un moteur VW aurait pu pallier l'absence du moteur d'origine. Que nenni, c'est un bloc type 616 conforme et restauré qui prend du service.

2,3 Alors qu'elle avait subi des modifications au cours de sa vie pour faire oublier son pedigree, la 912 #450026 a retrouvé ses attributs originels, assiette fluette et tableau de bord à trois compteurs.

4 Vestiges d'une vie new-yorkaise...

Le passage à la postérité peut être incroyablement délicat pour un certain type de voitures anciennes dont la cote n'a cessé de jouer les montagnes russes. Une soudaine popularité peut rapidement tendre le marché, et le soufflé retomber dès lors que l'offre explose. Mais l'effet de mode ou un rôle phare au cinéma ou dans une série TV à succès ont, du jour au lendemain, rendu désirable nombre de voitures tristement ordinaires. D'autres, dont les valeurs ont touché le fond, sont souvent perdues. Définitivement.

C'était presque le destin de cette 912 Signal Red croisée chez Revival Cars, spécialiste britannique de la Porsche à quatre cylindres. Pour Max Levell, fondateur de la société, c'aurait été une perte irremplaçable. « C'est la troisième ou quatrième plus ancienne 912 recensée au monde, et la deuxième plus ancienne en état de rouler, explique-t-il. Il ne reste plus beaucoup de ces modèles 65. Imaginez que ce soit la troisième plus ancienne 911, elle vaudrait une petite fortune! »

La valeur de la 912 n'a pas toujours été appréciée à sa juste valeur. Lancée en avril 1965 comme un compromis entre l'ancienne 356 et la nouvelle 911 plus exclusive mais plus chère, elle était légère, agile, et initialement bien accueillie. Aux États-Unis, où la 356 était particulièrement populaire, il se vendait deux fois plus de 912 que de sa grande sœur à six cylindres, explique Max, mais ça n'a pas duré. Au fur et à mesure que la 911 a acquis ses galons en compétition et qu'elle fut reconnue comme un coupé haute performance à part entière, elle a définitivement éclipsé la 912. Les premiers exemplaires, qui ne suscitaient plus beaucoup de passions, ont été progressivement négligés jusqu'à

somber dans le délabrement, ou étaient devenus si bon marché qu'ils étaient sévèrement modifiés, souvent en vue de les débarrasser des caractéristiques qui les différencient des 911...

Max ne se trompe pas quand il affirme que la vie de cette voiture aurait été bien différente avec une paire de cylindres supplémentaire. Achetée chez Winter Porsche à Berlin le 6 avril 1965, elle a quitté l'usine avec un volant en bois optionnel et des jantes en acier chromé. Des propriétaires méticuleux ont permis que ses dix premières années, passées en Allemagne, soient parfaitement documentées, et que tous les papiers accompagnent encore la voiture. L'objet était alors encore digne d'être exporté pour une nouvelle vie en Californie dans le courant des années 70.

Exil salvateur

Avec le recul, son départ vers des contrées sèches a probablement été le changement le plus heureux de sa vie. Le climat californien a manifestement épargné sa carrosserie des dommages qu'auraient causés le sel et l'humidité des routes allemandes en hiver, et dont les lourdes réparations auraient été un non-sens économique durant ces années au plus bas de la cote. Elle a ainsi passé intacte les décennies 80 et 90. Quand elle a refait surface en 2009 entre les mains

Le châssis 450026 fut l'un des premiers sortis de l'usine Karmann d'Osnabrück, certainement le troisième ou quatrième plus vieux encore en existence aujourd'hui.



d'un aficionado new-yorkais, elle avait tout d'une 911 sauf le nom. Durant son séjour sur la côte Ouest, son moteur avait été échangé pour un flat six de 911 des seventies et sa couleur d'origine pour un blanc lumineux. Pour maquiller son pedigree, elle avait reçu les deux compteurs supplémentaires, des jantes Fuchs et des butoirs de pare-chocs. Le climat l'avait protégée structurellement, mais elle avait perdu dans le même temps tout ce qui l'identifiait comme une 912.

Ironie du sort, les mentalités ont commencé à changer il y a une dizaine d'années, et les modifications jusqu'alors censées valoriser la 912 étaient maintenant considérées comme une atteinte à sa véritable identité. Le nouveau propriétaire, convaincu par les documents démontrant que le châssis 450026 était l'un des premiers sortis de l'usine Karmann d'Osnabrück, avait compris l'intérêt économique de le ramener à sa stricte configuration d'origine.

Retour aux sources

La coque en bon état était un bon début, mais qui ne garantissait en rien un chantier simple. La dernière mécanique en place avait nécessité la découpe des supports moteur d'origine, et les compteurs additionnels avaient été incorporés dans une tôle de tableau de bord percée sans ménagement ni protection. Elle est désormais revenue au Signal Red avec son tableau de bord conforme assorti comme il se doit et muni de ses trois cadrans, et équipée aux quatre coins de roues en tôle chromée. Plutôt que d'opter par dépit pour un moteur Volkswagen Type 4 de remplacement, la restauration mécanique a redonné vie à un authentique moteur de 90 ch aux spécifications européennes. Ce n'est pas simplement une survivante, c'est une pièce de musée!

Ce faisant, la 912 avait atteint un niveau suffisant pour traverser l'Atlantique sans rougir de la qualité de restauration, aux standards européens. « Elle a été importée au Royaume-Uni par un grand collectionneur de Porsche, raconte-t-il. Il avait une énorme collection de Porsche Classic dans un entrepôt de Birmingham. Il nous l'a amenée pour les entretiens courants et d'autres menus travaux, mais elle est essentiellement restée entreposée, il ne la conduisait pas beaucoup. Puis malheureusement, il est décédé il y a quelques années. Nous l'avons donc acquise auprès des héritiers, et le propriétaire actuel nous l'a achetée. »

Les détails changeaient régulièrement au cours des premiers millésimes des 911 et 912, mais la restauration avait été réalisée avec un soin méticuleux et son histoire était documentée. Mais même ainsi, il restait un point d'interrogation: malgré les documents, aucun numéro de châssis n'était frappé à l'emplacement dédié, sur le relief embouti sous la trappe de chauffage, dans le compartiment avant. Une absence difficile à justifier jusqu'à ce que Max tombe, par hasard, sur un post fort utile sur les réseaux sociaux. « Le châssis 14 avait refait surface en Allemagne, et le propriétaire avait posté des photos sur



1,2 La 912 apparaît sur le millésime 1966 pour combler le gap entre l'ancienne 356 et la nouvelle 911. L'ergonomie et les finitions intérieures sont encore très proches de la 356.

3-5 Sur les toutes premières générations de 911/912, les détails évoluaient constamment, même en cours de millésime

6 D'abord inquiet de ne pas trouver le numéro de série frappé sur son emplacement dédié, Max a appris que les premiers exemplaires assemblés chez Karmann pouvaient avoir été estampés juste en dessous, avant d'être recouverts de goudron. Bingo!



Facebook de la voiture telle qu'elle avait été trouvée. Une voiture à restaurer, très rouillée, mais qui dévoilait un numéro de châssis estampé à un endroit différent, plus bas et plus à droite. », explique Max en soulevant le tapis. « Sur cette voiture, il était recouvert de Blaxon depuis toujours. Alors j'ai sorti le chalumeau, j'ai gratté le goudron, et il était là ! Le numéro 26, je n'y croyais pas ! »

Évidemment, une 912 comme celle-ci, historiquement significative, a de sérieux arguments à faire valoir, le premier étant qu'elle reste moins onéreuse qu'une 911

équivalente. Le dernier propriétaire l'a utilisée régulièrement avec pour seul souci une fuite d'huile mineure désormais résolue. Il a fini par comprendre que la 912 n'est pas le parent pauvre de la gamme, c'est une vraie voiture de sport au caractère unique. Pour Max, c'est le modèle polyvalent par excellence : « Je préfère la 912. Je crois que c'est même une meilleure voiture que la 911, affirme-t-il. Nous sommes assez proches de Londres, et la 911 est totalement inadaptée en ville. C'est comme si vous aviez un moteur de camion dans le dos. Vous ne pouvez pas l'utiliser, et vous n'en avez pas besoin. Parfois, je dois livrer des voitures aux clients à l'ouest et je pars tôt le dimanche matin en parcourant les rues de Mayfair, c'est absolument génial. Elle est faite pour ça ! Ce n'est ni aussi rapide ni aussi lourd qu'une 911, mais les freins sont les mêmes donc elle freine mieux, ça tient mieux la route, c'est plus économe en carburant et ça a le même look, pour une fraction du prix ! » Au moins pour l'instant... Maintenant reconnue à juste titre comme une pièce incontournable de l'histoire de Porsche et plus seulement comme la base bon marché pour des délires Turbo-Look artisanaux, la cote en yoyo de la 912 s'est enfin stabilisée à des valeurs relativement soutenues. L'histoire n'a pas toujours été tendre avec la petite sœur de la 911, mais il est peu probable que la survie de ces modèles soit désormais compromise.



1

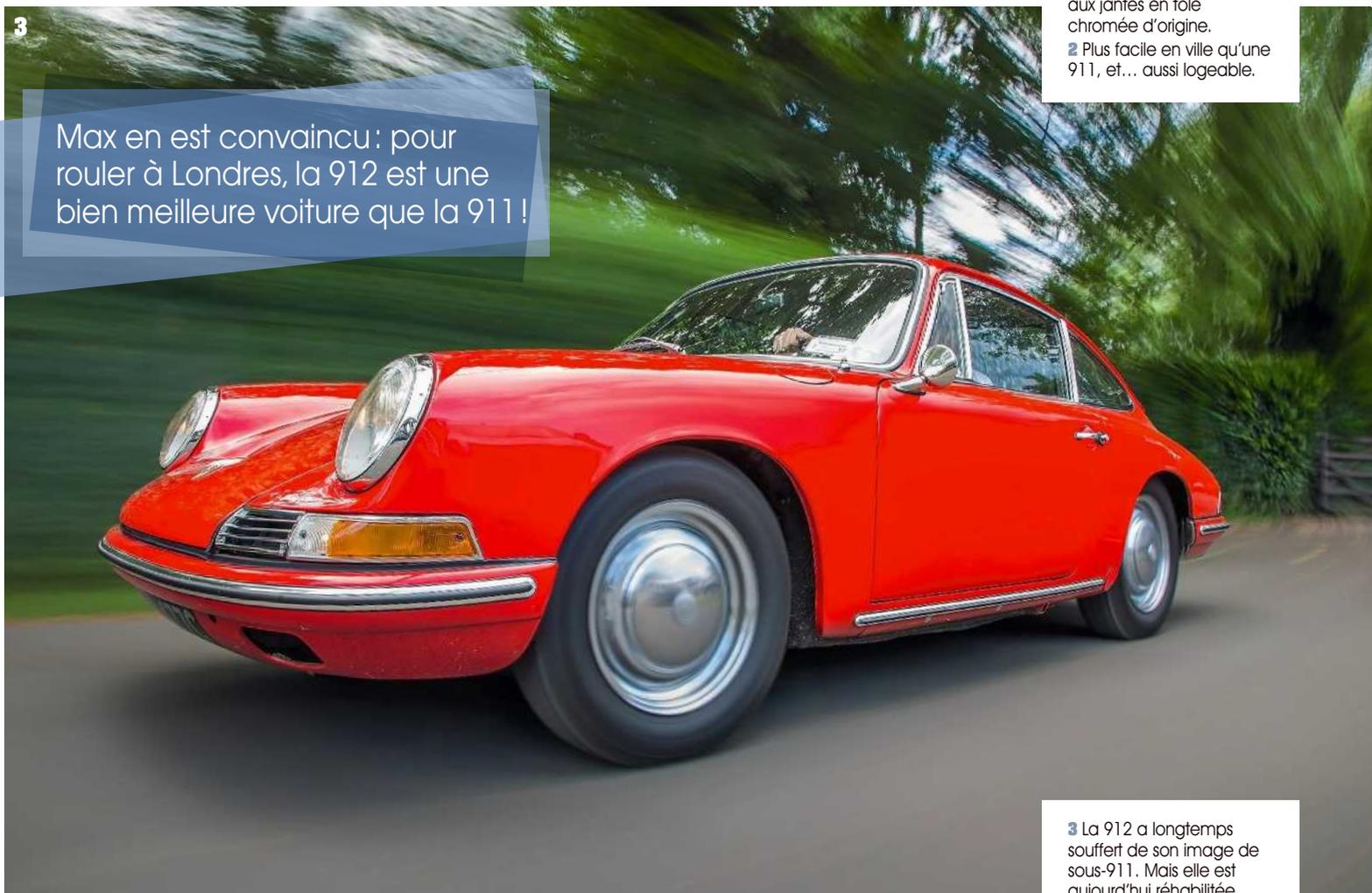


2

1 Exit les Fuchs qu'elle a portés à New York, retour aux jantes en tôle chromée d'origine.

2 Plus facile en ville qu'une 911, et... aussi logeable.

Max en est convaincu : pour rouler à Londres, la 912 est une bien meilleure voiture que la 911 !



3 La 912 a longtemps souffert de son image de sous-911. Mais elle est aujourd'hui réhabilitée.



COLLECTIONNEURS D'EXCEPTIONS...



G. LOPEZ

« Nous en prendrons grand soin ! »

Un numéro dédié pour un suivi personnalisé
05 32 09 64 64 | prestige@retro.fr



N° FR020282-1



Achat, vente et restauration sont les deux activités principales chez Road Scholars, avec un maître-mot systématique: l'excellence.





LES DIAMANTS SONT ETERNELS

Sur les concours d'élégance, sur les réseaux sociaux ou peut-être même dans *Speedster*, vous avez certainement déjà croisé des Porsche de Road Scholars. Impressionnantes, tout simplement! Ce qui nous a donné envie d'aller à leur rencontre en Caroline du Nord pour découvrir leur histoire et leurs autos. Texte et photos Rémi Dargegen

Comme ce Cabriolet Carrera 2 Condor Yellow, vendu la veille de notre visite, qui allait rejoindre une des plus belles collections au monde.

Show winner

Road Scholars, c'est aussi et surtout un atelier de restauration. Et n'y allons pas par quatre chemins, ils sont parmi les meilleurs au monde. Pour preuve, la collection de trophées remportés par les nombreux véhicules passés entre leurs mains: depuis 2008, quatorze autos sont sorties des ateliers, six sont en cours, et ces quatorze autos ont décroché soixante-quatorze récompenses dans les plus grands Concours d'Élégance, dont des victoires de catégorie à Pebble Beach ou Amelia Island. Rien que ça! Mais au-delà des trophées, la récompense ultime est probablement la reconnaissance des pairs, et de tous ceux qui dans ce petit monde de la Porsche ancienne, leur confient leurs autos, jusqu'au sommet de la pyramide. En effet, une des restaurations les plus connues et médiatisées effectuées par l'équipe Road Scholars est 356/2-045, un Coupé Gmünd, propriété de Hans Peter Porsche, qui a gagné dans sa catégorie à Pebble Beach en 2011. À l'époque, les photos du propriétaire et de son petit coupé rouge éponyme avaient fait, à juste titre, le tour du monde. La restauration, exemplaire, avait duré deux ans. Un délai finalement assez court pour une auto aussi pointue. Mais il faut se replacer dans le contexte, les compagnons de l'atelier y travaillent chaque jour! Imaginez donc le nombre d'heures de main-d'œuvre... En moyenne 4000 pour une restauration totale, nous a confié Cam!

Road Scholars, c'est une aventure à l'américaine comme il en existe des centaines, sinon des milliers. Une aventure familiale tout d'abord: celle de la famille Ingram: Bob, le père, Jeanie, la mère, et Cam, le fils. Une aventure de passion ensuite. Bob était PDG d'un empire industriel à l'américaine. Il s'est pris d'amour pour les Porsche, en a acheté une première, puis d'autres et a démarré sa collection. Une aventure improbable enfin: quasiment perdu à Durham, petite ville de Caroline du Nord, leur atelier est devenu en une quinzaine d'années l'un des plus réputés au monde. Si le garage originel a été fondé en 1999 par Kevin Watts, c'est l'arrivée de Bob au capital en 2003, puis de son fils quelques années après, qui lui a donné un élan inattendu.

Chez Road Scholars, comme dans tout garage de Porsche anciennes, on vend des autos, souvent les modèles de Zuffenhausen les plus rares, les plus exclusifs, avec un attachement assez marqué pour les 356 Carrera. On ne s'en plaindra pas! Et dans toutes leurs versions: Coupé, Cabriolet, Speedster, Abarth. Sans pour autant négliger les 550, 718 et autre 904. Si en plus toutes ces autos peuvent être dans les teintes qui ont égayé les fameuses brochures publicitaires de l'époque, alors c'est encore mieux.





En imaginant des restaurations réalisées aux USA, on pense tout de suite "surrestauration à l'américaine". C'est ce qui a souvent caractérisé, et caractérise encore parfois les autos de toute marque et toute époque présentées dans ces grands concours d'élégance. Mais chez Road Scholars, la philosophie est autre: on privilégie l'authenticité et la cohérence. On fait tout pour que chaque restauration soit menée au plus juste et que les autos en sortent telles qu'elles ont quitté les chaînes il y a quarante, cinquante ou soixante ans. Alors évidemment, une attention particulière est portée au moindre détail, et chaque projet peut bénéficier de quelques "améliorations", comme les jours de carrosserie. Mais jamais les épaisseurs de peinture ou de chromes ne sont poussées à l'excès, ce qui dénaturerait totalement l'aspect et donc l'authenticité des autos. De la même manière, les cuirs et autres matériaux de sellerie sont sélectionnés conformément aux standards de l'époque.

les panneaux de carrosserie, etc. Chaque étape de restauration bénéficie du même soin, dans des mains expertes: peinture, réfection des moteurs et boîtes, et la sellerie qui n'est pas réalisée en interne, mais pour laquelle Road Scholars s'appuie sur les meilleurs, capables de répondre à leur niveau d'exigence. Chaque moment important est évidemment photographié pour que chaque propriétaire dispose d'un dossier exhaustif documentant l'ensemble du process.

La famille Ingram s'appuie également sur une botte secrète: une collection réputée dans le monde entier, regroupant les Porsche les plus rares, des origines (Gmünd) aux modèles les plus récents en éditions limitées. Sans tout dévoiler, on citera les 356 America Roadster, 911 SC-RS, 911R, 959, 550 Spyder, 911RS et RSR, 356 Carrera de toutes générations et toutes les formes, dont une Carrera Abarth. Ce que chaque collectionneur de Porsche se doit d'avoir dans sa collection... Certaines d'entre elles sont en parfait état de conservation, ce qui constitue une mine d'or en termes de références pour les équipes lorsqu'elles sont face à une incertitude pendant une restauration. Il n'y a qu'à aller comparer avec le modèle équivalent dans la collection! Une collection qui a d'ailleurs fait parler d'elle en avril 2019, lorsqu'une explosion a dévasté le quartier où se situe le garage privé, provoquant la chute d'une partie de la toiture et un important incendie. Si une part de la collection a subi des dommages, les Ingram ont pris les choses avec philosophie et se sont rapidement mis au travail pour redonner leur superbe aux autos, en commençant par la Carrera Abarth. Elle a été présentée en août au Concours d'Élégance de Pebble Beach, soit trois mois et demi plus tard, restaurée à la Road Scholars, sans fausse note ni excès, ce qui lui a valu une victoire de classe amplement méritée. Chez les Ingram, la passion se transmet de génération en génération, et ces événements sont bien la preuve que quoi qu'il arrive, une Porsche est éternelle!



La spécialité reconnue de Road Scholars: les moteurs Fuhrmann "quatre arbres". Les plus grands collectionneurs du monde ne s'y trompent pas, et se déplacent jusqu'au fond de la Caroline du Nord acheter leur Carrera chez les Ingram!

Haute joaillerie

Ce travail méticuleux implique de ne griller aucune étape, la première étant celle des recherches. Il est primordial de retracer l'historique de chaque auto, le plus finement possible, et s'assurer de sa configuration exacte au moment où elle a quitté l'usine. Les relations privilégiées entre Road Scholars et Zuffenhausen aident particulièrement. Puis vient la phase du démontage, lors de laquelle chaque pièce est repérée. On privilégie systématiquement la restauration ou la préservation des pièces originales à leur remplacement. Là se fait la différence avec des ateliers moins attentifs qui, par facilité, vont préférer utiliser des pièces neuves. Arrive ensuite le travail du métal, coque et châssis. Road Scholars a recruté des hommes de l'art à ces postes particulièrement pointus, qui imposent une maîtrise globale: travail de l'aluminium et de l'acier, cintrage de tubes, soudure, étamage, préparation du métal avant peinture, construction de masters pour former





Hormis la sellerie confiée à un atelier extérieur, toutes les phases de restauration sont effectuées en interne pour garder la maîtrise de la qualité et de l'authenticité de chaque voiture.





THE INSIDEMAN

L'HOMME DE L'INTERIEUR

Au cœur de l'entreprise pendant plus de deux décennies, sous quatre PDG successifs, Manfred Jankte a été l'homme des relations publiques. L'interface avec plusieurs générations de journalistes... **Texte** Kieron Fennelly **Photos** Archives Porsche

Manfred Jankte a participé à vingt-trois éditions des 24 Heures du Mans et vu onze victoires de Porsche dans la Sarthe. « Porsche a toujours eu les meilleures voitures, dans la meilleure écurie. Ce que j'y ai appris, c'est que ce n'est pas le meilleur pilote ou la voiture la plus rapide qui gagnent, c'est le pilote et l'équipe qui ne font pas d'erreur. Si par exemple un mécanicien à Weissach serre trop fort un roulement, le moteur cassera. Zéro erreur, c'est la clé du succès de Porsche. »

Bien qu'il ait quitté l'entreprise il y a plus d'un quart de siècle, Manfred Jankte exprime toujours la même profonde conviction dans ce qu'il a fait, qui illustre l'engagement de tant d'hommes chez Porsche à l'époque. « La préparation est aussi une grande force allemande, en témoignent les victoires successives d'Audi, mais particulièrement chez les Souabes qui ont bâti Porsche. Par contraste, Ferrari a toujours été créatif, capable de voitures fantastiques, mais n'a jamais su atteindre le Zéro Défaut. Et les Japonais, ajoute-t-il, pourquoi ont-ils toujours souffert au Mans? Ils planifient toute la course tour par tour. Ils sont ultra-organisés, sauf lorsqu'il arrive quelque chose en dehors des plans. Ils ne savent pas réagir. »

Ce sont les propos francs d'un homme qui, initialement, avait décliné une offre d'embauche chez Porsche, entreprise qu'il en viendrait à estimer. « Chez Porsche, c'était comme une grande famille. Ça avait commencé avec Ferry, toujours très courtis - il levait son chapeau lorsque ma femme arrivait. Ferry n'était pas très technique, mais il dirigeait une entreprise d'ingénierie, et le programme sportif devait éprouver ces technologies. Ce n'était jamais une question d'argent. Il n'y en avait pas beaucoup, mais ça ne signifiait pas qu'il n'avait pas les bonnes personnes. Aucune décision n'était prise sans Helmuth Bott, aussi brillant ingénieur que manager, et il avait de très bons

lieutenants en Mezger, Falk et Singer, tous très forts techniquement, mais humbles et discrets, et la famille Porsche nous a toujours laissés faire sans interférer. »



1 Manfred Jankte a pris le relais de Rico Steinemann à la fois comme Directeur Sportif et Responsable de la Communication et des Relations Publiques.

2 24 Heures du Mans, juin 1987, Manfred Jankte est en discussion avec Derek Bell, qui va remporter l'épreuve avec ses coéquipiers Hans-Joachim Stuck et Al Holbert.

Grand et svelte, Manfred Jankte semble bien en forme pour son âge, comme le sportif qu'il a toujours été. Mais ses premières années furent difficiles: son père n'est jamais rentré du front russe et la famille a dû quitter sa Silésie natale, qui à la fin de la Guerre était cédée à la Pologne, et parcourir 400 km à travers l'Allemagne défaite. Avant qu'ils n'atteignent finalement un camp de réfugiés du côté de Hanovre, Manfred âgé de sept ans avait déjà failli mourir d'une fièvre. Puis les années 50 verraient l'étonnante renaissance de l'Allemagne de l'Ouest et, avant la fin de la décennie, Manfred Jankte était stagiaire au journal *Auto Motor & Sport*. L'essor de l'industrie automobile allemande coïncidait avec l'augmentation du lectorat et, en 1970, il était devenu le Rédacteur en chef d'*AM&S*.

Il s'est aussi découvert un autre talent: « Les constructeurs nous prêtaient les voitures à essayer et j'ai constaté que je savais conduire assez vite. J'ai commencé à conduire sur circuit dès que j'ai pu. La Formule Vee a débuté au milieu des années 60. Les voitures ne pesaient que 370 kg, alors la formule était assez économique, je pouvais me le permettre. Ma plus belle victoire fut à Hockenheim en 1969 lorsque, sur les deux demies et la finale, j'ai battu Markko et Lauda. Mon rêve était de devenir pilote professionnel, mais je devais continuer à travailler. »

Travailler à écrire sur des voitures, et pas seulement des Porsche. Dans un article pour *AM&S*, il avait encensé la 911R dans laquelle Vic Elford avait emmené de pauvres journalistes dans de grands dérapages sur Hockenheim. Plus tard, il a formulé sa seule critique après avoir essayé une 910 à laquelle il reprochait l'accès à bord pour un homme de plus de 1,85 m... Mais il ne faisait pas pour autant de leçons à Porsche dans ses éditoriaux. Il fait peu de doute que son affect pour la marque ait pesé sur la proposition qui lui a été faite de devenir le responsable des Relations Presse à Zuffenhausen en 1972. Néanmoins, sa première réaction fut celle de la prudence: « Je pensais que je ne serais pas fidèle à mon rôle de journaliste si j'acceptais un salaire de l'industrie. Et puis j'ai décidé d'accepter parce que ça me donnerait une vision de l'industrie depuis l'intérieur. Je m'y consacrerai deux ou trois ans avant de retourner au journalisme. »

Il est finalement resté un peu plus longtemps, totalement immergé chez Porsche, prenant aussi la suite de Rico Steinemann comme Directeur Sportif. Sa mission était vaste, et son autonomie lui convenait. Lors de sa première rencontre avec Fuhrmann, le nouveau PDG lui avait demandé ce qu'il faisait là, ce à quoi il lui avait répondu qu'il était Responsable des Relations Presse. « Continuez, alors! » avaient été les seules instructions de Fuhrmann... Treize ans de journalisme lui avaient ouvert de larges horizons et un carnet d'adresses bien fourni. Il avait mis



1



2



3

efficacement le nom de Porsche dans la lumière en dehors des habituelles rubriques des sports mécaniques, avec des budgets qui seraient risibles aujourd'hui. Avec ses relations dans le tennis, il a mis en place le Porsche Tennis Grand Prix, qui mettait en vedette les champions de Wimbledon, Tracy Austin et Ivan Lendl, jouant à Stuttgart. Il a organisé une course cycliste à Weissach ouverte à toutes les équipes sauf professionnelles. « J'ai commencé à entrevoir la nécessité d'établir des règles strictes le jour où Rolf Stommelen (par ailleurs cycliste à part entière) est arrivé avec un tandem, et que lui et son partenaire filaient à 70 km/h dans les lignes droites où les autres étaient à 45 km/h ! »

L'une des premières sorties de Jankte avec Porsche fut l'East African Safari: « Bott adorait le rallye et avait fait développer deux 911 à Weissach, quasiment à la limite du budget. J'ai trouvé une compagnie aérienne africaine qui reliait Genève à Nairobi pour une fraction de ce que nous demandaient les compagnies habituelles, et une fois au Kenya, nous avons loué un atelier privé. Je suis venu et j'ai acheté deux Coccinelle usagées que nous avons révisées et équipées d'amortisseurs Bilstein, et nous les avons utilisées comme voitures d'entraînement pendant les deux semaines avant le départ. Nous avons aussi acheté une VW 412

break comme voiture d'assistance. Ce qui a perdu Porsche sur chaque Safari, c'était des suspensions cassées qui prenaient tellement de temps à remplacer qu'on perdait la tête. » C'est à cette même période que la domination de Porsche en Can-Am a une nouvelle fois conduit les organisateurs à exclure la 917. « J'ai essayé de convaincre les Américains de nous laisser poursuivre, se souvient Jankte, mais après deux saisons, ils en ont eu assez. Alors Roger Penske a eu l'idée géniale pour Mark Donohue de tenter le record de vitesse sur circuit fermé avec une 917/30. Il est allé sur l'ovale de Talladega. Au début, elle avait trop d'appui aéro, elle était quasiment inconduisible. Alors Penske a demandé à supprimer tous les appuis et nous avons réglé la suspension, mais la voiture tirait tout le temps à gauche. Donohue devait lutter en permanence contre la tendance naturelle de la voiture à se déporter. Je me disais qu'il était brillant, extrêmement courageux. C'était entièrement à l'initiative de Penske, Porsche n'y aurait jamais pensé. » Les 356 km/h offraient à la 917 désormais obsolète un dernier coup de pub...

Dans les années soixante-dix, Jankte s'était lié d'amitié avec Mario Andretti. C'était une époque où les contrats étaient encore souvent manuscrits, et les accords scellés par une poignée de main. Andretti, raconte-t-il, était un héros de l'ancienne

1 Manfred Jankte était à la fois Rédacteur-en-chef de Auto, Motor und Sport et pilote très remarqué en Formule V. Sa première mission chez Porsche fut la direction sportive de l'écurie d'usine, et c'est particulièrement à lui que l'on doit les contrats de sponsoring avec Martini en 1973 et Rothmans en 1981. Ici avec le Comte Rossi à Paris en 1973, il dévoile le programme sportif de l'équipe Martini - Porsche.

2 Jankte aura tenté de vanter à Herbert von Karajan les vertus de la 911 Turbo. Peine perdue, ce perfectionniste ne se laissera pas convaincre par la version de série, et fera construire par l'usine sa propre version "light".

3 Ici avec Jürgen Barth, Manfred Jankte dans son rôle de Responsable des Relations Publiques...

école. Les moyens de Porsche, disons les budgets alloués à Jankte, se limitaient à proposer à Andretti une montre de design exclusive, noire, la première sortie du studio de design de Butzi Porsche. « Lorsque Porsche a décidé de tenter sa chance en Indy Car en 1986, nous manquions cruellement d'expérience. J'ai demandé à Mario de venir à Weissach évaluer la voiture pour nous. Il a passé une journée entière à la tester, douze heures, avant de nous expliquer qu'elle ne serait simplement pas compétitive, et nous lui avons fait confiance. Il ne nous a pas demandé d'argent pour son temps, pas plus que Porsche ne lui en a proposé. Ce que nous avons fait cependant, c'est que nous avons inscrit une troisième 962 au Mans 1988 pour que Andretti coure avec son fils. Ça a toujours été son ambition de gagner là. Ils ont fini sixièmes. » Les deux sont toujours restés en contact: « J'ai une invitation permanente à lui rendre visite, mais j'ai plus de 80 ans maintenant, et les longs vols ne m'attirent plus beaucoup. »

Un autre pilote avec lequel Jankte a lié amitié, trop courte celle-là, était Stefan Bellof: « J'ai découvert Bellof, dit-il. Je l'ai vu courir en F2 au Nürburgring. Il était très fluide, très efficace, il me rappelait Lauda. Plus tard, je l'ai invité à Weissach. Pour première réaction, Bott s'est plaint que ce jeune pilote détruisait toujours les



voitures, mais il a été si marqué par l'enthousiasme de Bellof que Porsche lui a offert un contrat. » Bellof a rejoint le team Rothmans d'usine et, au volant d'une 956 qu'il partageait avec Derek Bell, remportait sa première course aux 1000 km de Silverstone. Ses exploits dans une Formule 1 Tyrrell lui assuraient une place de pilote d'usine Ferrari lorsqu'il s'est tué à Spa dans une 956 privée. Jankte a gardé un souvenir ému de l'accident, comme si c'était hier: « Je le connaissais, je savais qu'il allait essayer de doubler Jacky Ickx à Eau Rouge. C'est un endroit impossible pour dépasser, et Ickx ne pouvait pas s'y attendre. Mais Stefan était comme ça. Il savait qu'il était plus rapide, et il voulait battre Ickx le héros belge devant son public. Ce fut une perte terrible. Il était de la trempe des Senna et Schumacher. »

Peu de temps après qu'il a quitté Porsche, alors qu'il préparait un documentaire pour *Eurosport*, Jankte a été approché par une télévision qui souhaitait qu'il interviewe Ferry Porsche qui avait déjà pris sa retraite à Zell Am See. Ferry avait déjà 85 ans, et son secrétariat a fait savoir qu'il n'était pas en mesure d'accorder d'interview. Sans se décourager, Jankte a fait transmettre sa requête par son fils Butzi. Ferry a alors contacté Jankte pour lui expliquer que ses gens aux relations publiques l'empêchaient de donner des interviews. Mais qu'ils pourraient se

rencontrer "par hasard", et il a suggéré une petite église que Jankte connaissait à un kilomètre et demi sur la route descendant de la maison de Zell Am See. Il avait ajouté: « Lorsqu'ils s'en apercevront, nous leur dirons simplement que nous nous sommes croisés. » Pour Manfred Jankte, l'anecdote résume tout ce qu'il appréciait de la famille Porsche.

Bien que Ferdinand Piëch ait quitté l'entreprise quelques mois avant que Jankte ne la rejoigne, ce dernier a décidé de rester en contact avec l'ancien Directeur Technique, désormais chez Audi, qu'il connaissait depuis ses interviews pour *AM&S*. « J'avais coutume d'aller à Ingolstadt une fois par an pour discuter avec lui. Il m'accordait toujours une journée entière, et ça se terminait systématiquement de la même manière: il me confiait les clés de sa voiture, toujours la plus rapide des Audi, et je roulais une vingtaine de kilomètres. » Ça révélerait la manière dont les quatre PDG sous la direction desquels a travaillé Jankte réagiraient à ses liens avec la concurrence. Typiquement, Ernst Fuhrmann n'y voyait aucune objection, et son successeur Peter Schutz y était ouvertement favorable - « bonne idée, apprenez-en autant que vous pouvez! » Heinz Branitzki était plutôt dubitatif, mais n'a jamais tenté de l'en dissuader. « C'était typiquement Branitzki, dit Jankte, il n'avait pas l'esprit Porsche. »

4 Weissach, au tout début des années 70. Sous l'œil de Hans Klausner, Manfred Jankte et Günter Steckkönig, le chef Herbert von Karajan, client privilégié de la marque, est autorisé à conduire la 917 "Taxi"...

5 Jochen Mass, Jürgen Barth, Rolf Stommelen, Manfred Jankte et Manfred Schurti à la cérémonie de la Porsche Cup en 1977.

6 En 1974, à tout juste 36 ans (il est né le 2 octobre 1938), Manfred Jankte est encore le "nouveau" Responsable des Relations Publiques de Porsche, fonction qu'il occupera jusqu'à ce que des divergences avec Arno Bohn le décident à quitter l'entreprise au tout début des années 90 pour retourner au journalisme.

Mais pour Manfred Jankte, l'homme auquel l'esprit Porsche faisait vraiment défaut était sans conteste le successeur par intérim de Branitzki, Arno Bohn. Jankte était déjà mécontent qu'Ulrich Bez, le Directeur Technique qui avait remplacé Bott, ait décidé de se retirer du championnat CART nord-américain dans lequel Jankte s'était beaucoup investi. Et maintenant, Bohn décidait de retirer Porsche de la Formule 1. Pour Manfred Jankte, persuadé que la vitrine sportive de l'entreprise était une arme de communication essentielle, l'abandon de ces deux disciplines était un sacrilège. Il avait toujours rendu des comptes au PDG de Porsche, mais il estimait que Bohn n'avait aucune empathie, aucun sentiment pour Porsche. « Il a été la raison pour laquelle j'ai quitté Porsche: je ne pouvais pas travailler pour un patron envers lequel je n'avais aucune confiance. »

Il a remis sa démission après plus de vingt ans de loyaux services et, s'il devait garder un regret, c'est que l'entreprise ait tellement changé par rapport à celle dans laquelle il était entré. Il est retourné au journalisme, commentateur sur *Eurosport*, et a gardé des liens avec Porsche en tant que consultant extérieur. Naturellement moins actif maintenant qu'il est entré dans sa neuvième décennie, Manfred Jankte reste un observateur avisé dans le milieu du sport automobile.

LE CHOIX DU ROI



Pour l'amateur de voitures anciennes, lorsque la question du modèle est tranchée, il en reste systématiquement une au moment d'acheter la voiture tant convoitée : Coupé ou Cabriolet ? Chaque version a ses inconditionnels, et ses arguments irréfutables. Et puis il y a ceux qui n'ont pas besoin de choisir... C'est un peu notre cas aujourd'hui. Dans la génération "C" de la 356, nous avons sorti le Coupé SC et le Cabriolet, Slate Grey tous les deux... Texte Hilaire Photos Frank Camuzat





1 La 356 cabriolet est la plus ludique des deux, le coupé se veut plus rigoureux dans son comportement.
2 Ouvert, l'intérieur est accueillant, les sièges sont plus confortables.

3 Au fil des générations, la capacité du coffre s'est réduite comme peau de chagrin...

4 Les ouïes sous le pare-chocs ont toujours refroidi les freins. Ce sont désormais des disques!



2



3

5 Sur la 356C, le moteur 1 600 "de base" développe 75 ch.

6 Instrumentation et équipement sont presque aussi complets que dans une 356SC.



4



Coupé ou Cabriolet, la 356C est un compromis parfait entre un comportement dynamique et un confort sans faille digne d'une "Grand Tourisme" de plus haut rang. La SC ajoute quelques chevaux bienvenus...

Depuis le début de sa production en 1948, la 356 est une automobile bien née. Certes, elle est composée de beaucoup de pièces dérivées de la Volkswagen, sa cylindrée n'est pas bien importante et sa puissance plutôt contenue, son 1086 cm³ ne développant guère plus de 35 ch, mais son faible poids 745 kg et son aérodynamisme favorable permettaient aux premières "Gmünd" une vitesse de pointe, remarquable pour l'époque, de 140 km/h qui la fit très vite briller en compétition. Sa carrière était lancée, notamment aux États-Unis moins réfractaires aux produits allemands que la vieille Europe encore meurtrie. Le mythe était en route, les modèles se succédèrent, toujours plus performants, toujours mieux équipés. La 356A succéda à la 356 ("pré-A" n'est qu'une appellation officieuse et moderne pour la distinguer des autres), et ainsi en fût-il jusqu'à la 356C de 1963. Si la finesse des premiers modèles s'est un peu alourdie au cours de ces plus de quinze ans d'évolutions permanentes, la Porsche a compensé en agrément de conduite et en sécurité.

La C représente donc la dernière de la lignée 356, reconduisant la carrosserie de la B, dont la dernière évolution majeure avait consisté à élargir les ouvertures de capots pour le millésime 1962. La 356SC se distingue par des nouvelles jantes à la couronne centrale réduite, dont les enjoliveurs ont été redessinés. Un changement

de détail qui cache une modification plus profonde: l'adoption de freins à disque aux quatre roues, comme sur une Carrera, fabriqués par Ate sous licence Dunlop. Le circuit électrique est converti de 6 en 12 volts et l'unique rétroviseur extérieur est maintenant rond. Dans l'habitacle, la planche de bord est légèrement modifiée, sa partie centrale étirée vers le bas et les sièges sont plus accueillants. Le cabriolet adopte une capote dont la lunette arrière est maintenue par une fermeture éclair à deux cavaliers que l'on peut actionner de l'intérieur comme de l'extérieur pour faciliter la mise en place. La tenue de route est encore améliorée par une barre anti-roulis dont le diamètre est augmenté d'un petit millimètre.

En ce qui concerne la motorisation, le 1600 cm³ de 60 ch est abandonné au profit de la version de 75 ch dans la 356C "de base", et la version 95 ch équipe la 356SC. Pour optimiser la fiabilité, quelques améliorations sont apportées au niveau du refroidissement et des alliages. La SC, considérée plus sportive, a droit à un embrayage renforcé, des amortisseurs





1 Le choix du moteur standard dans un cabriolet et du "SC" dans un coupé est tout à fait cohérent avec l'usage de chacun des deux modèles.

2 L'intérieur en cuir rouge est particulièrement lumineux, luxueux et sportif.

3 Coupé ou Cabriolet, aucun des deux n'a un coffre plus logeable...

4 Depuis la 356 B de 1960, les échappements débouchent dans les butoirs du pare-chocs.



2



3

5 Le moteur type 616/16 de la 356 SC, dérivé du précédent "Super 90", développe 95 ch.

6 Le volant Nardi en bois et aluminium autorise une conduite sportive "à l'ancienne".



4



Les principales innovations de la série C, quatrième génération de 356, les font entrer dans l'ère moderne. Ce sont les freins à disque et le circuit électrique en 12 volts.

Koni réglables (alors que la C se contente d'amortisseurs Boge) et d'un autobloquant en option. La 356 Carrera 2 reste évidemment le modèle le plus sportif de la gamme avec son 2.0 "quatre arbres" de 130 ch mais ne sera plus produit en 1965, laissant la SC coiffer la gamme.

356 C Cabriolet

Il faut bien l'avouer, elle a un charme fou et peu d'entre nous peuvent lui résister. Ses galbes rebondis et les petites touches de chrome la situent bien dans son époque. Sa robe Slate Grey et son intérieur en cuir Camel parfaitement assorti lui confèrent une touch of class indéniabile. Parfaitement restauré en respectant sa configuration d'origine par Serge Heitz, ce cabriolet 356 C est donc logiquement motorisé par le 1600 cm³ développant 75 ch. Ce moteur lui offre encore aujourd'hui des performances honorables qui lui permettent de se glisser sans problème dans la circulation actuelle. Les montées en régime sont linéaires, bien aidées par la boîte de vitesses à quatre rapports, la direction précise et légère fait remonter sans filtres les informations de la route à son conducteur et la tenue de cap un peu déroutante au début, à cause du porte-à-faux arrière, permet de voyager en toute sécurité. Mais il faut reconnaître que ce n'est pas pour ses performances que cette voiture se révèle si

attachante. On est surtout séduit par la qualité de construction, son équipement complet, son confort, sa fiabilité et surtout le plaisir de rouler cheveux au vent, coude à la portière en appréciant son couple généreux et sa facilité de conduite. Sa capote doublée permet aussi d'envisager des trajets autoroutiers sans trop de nuisances sonores. En résumé, la parfaite voiture de collection plaisir que, malheureusement, sa cote élevée rend de moins en moins accessible.

356 SC Coupé

Pour les aficionados d'un usage plus sportif ou plus orienté grand tourisme, le coupé s'impose. Celui qui nous est confié par Serge Heitz aujourd'hui, daté 1963, est restauré à l'origine. Conformément au type SC, il est motorisé par le plus puissant moteur culbuté de la gamme, le 1600 cm³ de 95 ch.

Le charme agit immédiatement : superbe avec cette ligne de toit incomparable. C'est la Porsche du gentleman driver avide de sensations et de grands espaces. Avec son quatre à plat en porte-à-faux



356 COUPÉ SC & CABRIOLET C - 1963 & 1964 ■ CLASSIC

arrière, la motricité fait merveille sur les routes de montagne où elle en surprendra plus d'un. Le plaisir de conduire ne souffre pas de sa vocation plus dynamique, l'intérieur reste confortable et extrêmement lumineux grâce au revêtement en cuir rouge qui sublime le Slate Grey de la carrosserie, étendu au tableau de bord.

Certes, comme sur le Cabriolet, le pédalier un tantinet décalé vers la droite oblige

à conduire légèrement en biais, le grand volant peut dérouter le novice et, malgré les 95 ch on aura parfois du mal à contenir l'artisan pressé et son "white man van" comme disent nos amis Anglais. Mais qu'importe! Nous sommes dans un monde parallèle, qui nous emporte loin des contraintes de notre vie quotidienne, les sensations arrivent très vite, sans avoir besoin d'une cavalerie impressionnante.

Qu'elles soient C ou SC, qu'elles soient Coupé ou Cabriolet, ces 356 sont aujourd'hui des valeurs sûres qui offrent à leurs propriétaires, malgré ou grâce à leurs presque 60 ans, un retour nostalgique vers le passé tout en étant encore résolument modernes.

La fin d'un cycle

Mais en 1965, après plus de quinze années et 76302 modèles produits, la 356 tirera sa révérence. La dernière 356 sortie des chaînes sous la forme d'un cabriolet modèle C. Elle aura permis à Porsche de s'imposer comme un constructeur de voitures de sport incontournable et à ses dirigeants de recevoir les plus hautes distinctions. En 1964, Louise Piëch recevra du Chancelier Klaus la Grand-Croix du Mérite pour services rendus à la république d'Autriche, et en 1965, l'école Polytechnique de Vienne décernera à Ferry Porsche le titre de docteur honoris causa pour sa contribution au développement de l'automobile. L'histoire devra pourtant poursuivre son cours, il fallait désormais pour rester au-dessus de la concurrence une voiture plus puissante, plus spacieuse, avec un plus important potentiel de développement. Le projet 901 était en marche et c'est lui qui écrira les prochaines pages de cette fabuleuse histoire jusqu'à nos jours.

1 Sur la route, sans surprise, le coupé SC est plus performant que le cabriolet d'entrée de gamme, qui incite plutôt à la balade.

2 La dernière 356 produite sera un Cabriolet, pour la Police néerlandaise. Il faudra attendre 1983 pour que Porsche renoue avec le cabriolet SC, sous la forme d'une 911...



Malgré des qualités qui n'ont cessé de s'affiner au fil du temps, Porsche devra tourner la page de la 356 et ouvrira un nouveau chapitre en 1965, au grand dam des aficionados.

MECATECHNIC.COM

Partenaire de votre passion !



HELLA **BOSCH**

ÉCLAIRAGE

Dansk
BODY PARTS

CARROSSERIE



ESST **Dansk** **SCART**

ÉCHAPPEMENT

KONI **POWERFLEX** **BILSTEIN**

CHÂSSIS



356

FERODO **EBC**

FREINAGE

40 IDA 3C

MOTEUR / EMBRAYAGE



BÂCHES / HOUSSES / CAPOTES

FR ES UK NL PT IT

03 20 26 26 33

5, Allée Saint-Eloi 59118 Wambrechies France



Achat vente
Location échange



Entretien
de Porsche
Classic

classic911market.com

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



CLUB911.NET

1ER CLUB PORSCHE FRANCOPHONE INDÉPENDANT

TOURISME

[Est] 24-26 janvier
3^{ÈME} SIBÉRIENNE

[Centre] 15 mars
RALLYE DES LOGÈS

[Sud-est] 15 mars
VAL DE CÈZE

[IDF] 27-29 mars
UN WE AU MUSÉE

[Grand-ouest] 25-26 avril
5^{ÈME} SORTIE TERRE

CIRCUIT

14 mars
BUGATTI
& MAISON BLANCHE



5 avril
INITIATION
POUILLY EN AUXOIS



LE CLUB911.NET VOUS SOUHAITE UNE BONNE ANNÉE 2020 !

contact@club911.net / 06.43.34.28.78

PLAN D'ATTAQUE

Dix ans ! Dix ans maintenant que Singer restaure, prépare et transforme des Porsche 964 en de pures Classics aux performances du XXI^e siècle. L'eau a coulé sous les ponts, les réalisations se sont enchaînées à un rythme effréné, mais le trublion de Los Angeles sait encore nous surprendre en répondant aux attentes les plus originales de clients déterminés... [Texte](#) Josué Chevrel [Photos](#) Drew Phillips



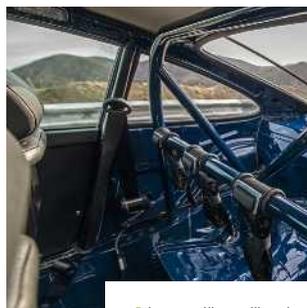




PLAN D'ATTAQUE

“ La philosophie de Singer consiste à s’engager dans une quête incessante d’excellence qui aboutira à la concrétisation de cette vision. Ça fait partie intégrante de notre travail depuis le début. ”





Rançon du succès, les Porsche 911 badgées Singer s'enchaînent à un rythme tel qu'on les voit défiler sans presque plus vraiment les regarder. De loin, les couleurs semblent être les seules variables. Évidemment, pour avoir aligné plus de cent cinquante exemplaires au compteur aujourd'hui, le préparateur californien a dû organiser rationnellement son offre autour d'une logique de catalogue. Coupé ou Targa, soixante-quinze couleurs au nuancier, une sellerie coordonnée, quatre moteurs au choix, une finition Track ou Touring, et une liste d'options heureusement pas trop timide dans laquelle chaque client peut se servir, mais qui finalement ne représente qu'une trame. La vocation de Singer n'est pas de produire des clones. « Chaque voiture est une collaboration, basée sur un échange d'idées entre nous et notre client, nous explique Rob

- 1 Les antibrouillards caractéristiques de Singer laissent place à des grilles.
- 2 La grille de l'aile fixe est obturée, mais celle du capot est signée...
- 3 Bandeau bois ou tableau de bord.
- 4 Historiquement, le Light Ivory du compartiment moteur était idéal pour repérer les éventuels signes de fissures.
- 5 Poignées simplifiées...
- 6 Rien derrière, sinon l'arceau "à l'ancienne".
- 7,8 Notez l'intégration dans la carrosserie des barres antidéfenestration.
- 9,10 Comme sur les 911 S/T des seventies, Mulholland roule sur des jantes dépareillées, de conception Singer...
- 11 Aucun habillage sous le capot avant...
- 12 Aileron fixe sur mat alu.

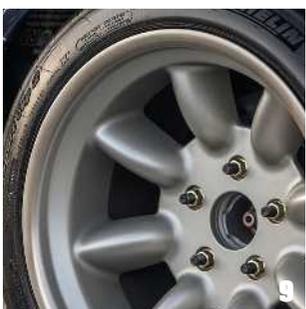
Dickinson, fondateur de Singer. *Pour chacun d'eux, nous voulons comprendre sa propre vision de la Porsche 911 air-cooled ultime. La philosophie de Singer consiste à s'engager dans une quête incessante de l'excellence qui aboutira à la concrétisation de cette vision. Ça fait partie intégrante du travail de Singer depuis le début.* »

Sonderwunsch program

Par exemple, lorsqu'un client scandinave approche Singer pour concevoir la voiture qui correspondra à ses goûts et à son usage, ça donne Topanga, une 911 bleu clair à l'habitacle framboise avec un nom de canyon mais destinée à la ville. Alors que beaucoup ne jurent que par le gros 4.0, lui considère le petit 3.8 le plus indiqué à son usage. Et lorsque plus tard, le même client revient avec de nouvelles idées et des envies "hors catalogue", l'équipe de Singer l'écoute et se plie en

quatre pour satisfaire même les plus exubérantes de ses demandes, quitte à se lancer dans des voies encore inexplorées. Le brief: si Topanga est plutôt urbaine, Mulholland en sera l'antithèse, profondément affûtée pour ce que les Américains appellent le "canyon carving". Du ciselage de canyons, vous voyez le genre... Précisément le profil de la Mulholland Highway qui donne son nom au projet, tracée dans la roche au-dessus de Malibu, qui raccorde sur Mulholland Drive pour redescendre vers Topanga. La boucle est bouclée...

Mulholland sera légère, efficace, et chargée de clins d'œil aux 911 de course du tout début des seventies. Les S/T pour ne pas les citer. Et s'il n'y a pas au catalogue Singer tout ce qu'il faut pour viser l'objectif, ce n'est pas un vrai problème, il y aura... Parce que si certains constructeurs se sont munis d'un département "Special Wishes" ou "Sonderwunsch

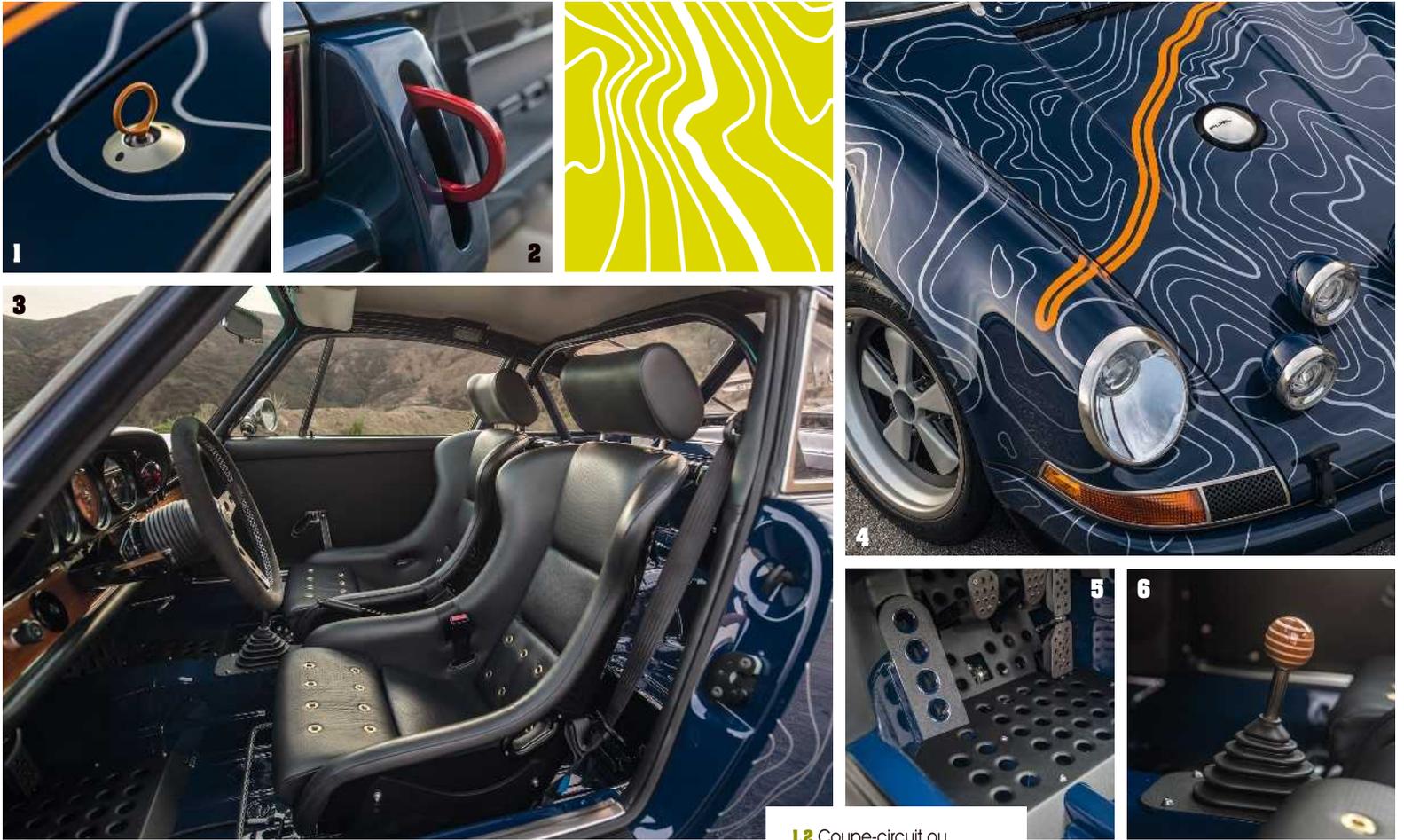




« Les nouveaux développements entrent dans l'inventaire des savoir-faire où nos clients peuvent puiser l'inspiration. Si d'autres sont inspirés par les Mini-lite ou les frog-lights, alors nous les intégrerons à leur 911. »



**PLAN
D'ATTAQUE**



1,2 Coupe-circuit ou anneau de remorquage, tout est idéalement intégré...

3 Pas de cuir tressé, pas de tunnel central caréné, Mulholland se veut l'interprétation brute de la 911 à la recherche de performances: plancher à nu, baquets spartiates, panneaux de portes lisses, ni chauffage ni vitres électriques...

4 En hommage à la Mulholland Highway, la 911 est décorée d'une carte topographique de la région!

5 repose-pieds et pédalier aluminium.

6 Pommeau balsa, comme sur une 917...

7 Les frog-lights, ces optiques additionnelles "boule" à coque carbone sont aussi des foglights (antibrouillards)...

Program" pour satisfaire les besoins de personnalisation de leurs clients, le sur-mesure est l'essence même de Singer, sa raison d'être. « Par exemple, lorsque nous avons reçu la première demande pour restaurer une Targa, raconte Rob, notre premier objectif a été de comprendre comment nous pourrions élaborer une telle voiture de manière à répondre aux attentes du client sans trahir notre philosophie. Les racines même des services de "Special Wishes" résident dans ces développements sur mesure. »

Mulholland Highway

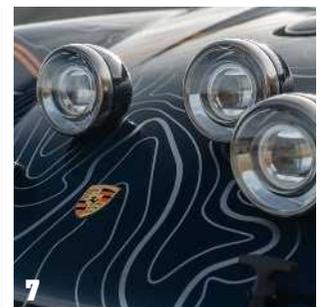
Si Singer nous la présente comme la plus élaborée de ses réalisations à ce jour, Mulholland se calque fondamentalement sur le schéma traditionnel des préparations maison: une coque de 964 Carrera 2 mise à nu et à neuf, sur laquelle est greffée une peau en carbone. Elle en plus, a droit au toit dans la même fibre. Un choix qui

répond à une logique pondérale: « La suppression de la climatisation, du système audio et de l'insonorisation a grandement contribué à la réduction des masses. Mulholland promet une expérience de conduite viscérale, ce qui était précisément la mission! » Ainsi, la chasse au gramme a eu raison d'une multitude d'habillages inutiles et de quincailleries électriques. La fiche technique vous en racontera plus qu'un ennuyeux discours. En revanche, certains des codes identitaires de Singer ont disparu, comme les antibrouillards habituellement intégrés aux blocs clignotants – mais réapparus sous forme de phares "boule" sur le capot – et les jantes d'inspiration Fuchs. Mais le client avait une autre vision de sa 911 idéale: « Il nous a fallu développer spécialement des éléments comme les roues, le capot arrière, l'éclairage, etc. Nous avons déployé tous nos moyens, nos capacités d'ingénierie, notre sensibilité esthétique

dans le cadre de cette collaboration, pour concrétiser cette vision. » Tout ce déploiement de moyens pour ce qui restera un one shot? À vrai dire, pas tout à fait... « En général, les nouveaux développements entrent dans l'inventaire des savoir-faire dans lequel nous et nos clients pouvons puiser l'inspiration. Singer s'est toujours efforcé de créer le lien entre l'héritage et le présent. Nous sommes immergés dans six décennies de 911, et ces dix dernières années, nous nous sommes engagés dans des développements et des explorations à l'initiative de nos clients. Par conséquent, notre réservoir de savoir-faire ne cesse de croître. Si d'autres clients sont inspirés par les Mini-lite ou les frog-lights, alors nous les intégrerons à leur 911 Reimagined by Singer. C'est fascinant de voir cet ADN évoluer. » Effectivement, une autre 911 du nom de SineQuaNon a déjà tiré avantage de ces nouveaux développements...

CONFIGURATION

- Peinture Blue Blood ■ Pack graphique "Mulholland Highway" ■ Moteur 4.0, transmission 6 rapports
- Silencieux titane traité céramique blanc ■ Freins carbone – céramique, étriers rouges ■ Suspension Ohlins
- Bouchons de réservoir huile et essence externes ■ Pavillon carbone ■ Capot avant aluminium
- 4 antibrouillards "boule" additionnels à coque carbone ■ Intérieur cuir perforé noir ■ Sièges baquet Track, coque Piano Black
- Plancher nu et repose-pieds perforés ■ contre-portes lisses à manivelles
- Bandeau de tableau de bord bois style 65 sans aérateurs ■ 3 compteurs + alerte pression d'huile
- Garniture de pavillon légère ■ Anneau de remorquage arrière ■ Vitrages polycarbonate ■ Bouton de démarreur type 550 Spyder
- Levier de frein à main seventies ■ Tirette de coupe-circuit externe ■ Grille de klaxon tôle perforée
- Suppression de climatisation/ventilation, vitres électriques, moteur d'aileron, insonorisants
- Jantes monobloc dépareillées, style Fuchs avant, style Mini-lite arrière (+ set Mini-lite avant)



SINE QUA NON



1

Approcher Singer pour “réimaginer” sa 911 n’est pas une démarche tout à fait anodine. Pas encore la trentaine, Drew Coblitz s’est lancé dans l’aventure qui a abouti à Sine Qua Non. Une 911 unique, qui porte son nom comme un credo. Nous avons voulu en savoir plus sur Drew. Son parcours, ses envies, son expérience...



2



3



4

© Evan Klein



5



« Le processus créatif a été l'une des expériences les plus fun que je me souviens avoir vécues, sans parler de la quantité d'allers-retours en Californie ! »

Il y a plusieurs manières de mettre un pied dans l'univers Singer: Acquérir un exemplaire de deuxième main nécessite un réseau bien informé et un minimum de réactivité. Vous aurez difficilement le choix de la couleur, mais vous aurez l'avantage d'en disposer immédiatement. Autre démarche, et pas nécessairement la plus onéreuse au regard des prix atteints sur de récentes enchères: contacter Singer, configurer sa 911 en se laissant tenter par telle ou telle option au catalogue, telle couleur et telle sellerie, commander, laisser faire les hommes de l'art et attendre. Et puis il y a ceux qui, emprunts de leur culture de la marque, dévorés par leur passion de la 911, s'investissent totalement dans le projet, arrivent avec leurs envies et leurs idées. Drew Coblitz est de ceux-là. Difficile d'imaginer qu'un jeune homme de 31 ans ait pu forger une telle culture et cette passion des Porsche "air-cooled" lorsque les voitures emblématiques de son adolescence étaient plutôt les 996 et Carrera GT. Pourtant... « Si je me suis épris des Porsche air-cooled, c'est parce que j'ai toujours été un passionné de voitures, avant même que Porsche ne passe au refroidissement liquide en '98, avant la 996.2 GT3 que je possède aujourd'hui, et avant la Carrera GT (que je considère encore comme l'une des voitures "de pilote" les plus incroyables que Porsche ait jamais produites). Quand j'avais neuf ou dix ans, j'ai été marqué par l'icône 993, qui existait depuis quelques années déjà. Je suis monté dans la 993 Turbo Signal Yellow

du père d'un ami à l'époque, et je m'en souviens encore aujourd'hui. Il y avait quelque chose dans cette voiture, son style, sa sonorité, qui m'a vraiment attiré. On a tous une voiture qui nous marque durant notre enfance et dont on se souviendra toute sa vie. Moi, c'était celle-là... »
 Vue l'addiction manifeste du garçon, est-il utile de demander au jeune homme qu'il est devenu pourquoi il a envisagé une 911 "Reimagined by Singer" lorsque, pour le même prix, il aurait pu s'offrir deux Aventador? « Pour moi, une 911 préparée par Singer représente beaucoup plus qu'une simple voiture. C'est prendre part à ce que je considère comme la plus pure "itération" de la 911, et ce faisant, pousser la porte d'une entreprise qui a fini par devenir une grande famille. La valeur de Singer réside dans l'histoire que vous construisez avec l'entreprise et ses employés en élaborant votre 911, parfaite, ultime et sur-mesure. Si vous avez un lien affectif avec la 911, c'est une expérience extraordinaire en comparaison de n'importe quelle autre voiture que vous pouvez acheter. En plus, j'aime particulièrement le fait que, même si de plus en plus de gens connaissent l'entreprise, une 911 restaurée par Singer reste relativement discrète au regard de la fourchette de tarifs dans laquelle elle se situe. La plupart des gens la voient comme "une belle Porsche" et s'en tiennent à ça, c'est l'idéal pour moi. Je peux la prendre pour aller n'importe où, ce qui est l'une de ses plus grandes qualités compte tenu de sa polyvalence. »

Avec la passion chevillée au corps depuis l'enfance, l'imaginaire qu'il s'est construit autour de la marque et la culture qu'il en a développée, Drew savait exactement ce qu'il voulait en s'adressant à Rob: « Pour cette voiture, j'avais plein d'idées en tête. J'avais déjà eu une 911 "Reimagined by Singer" de deuxième main auparavant, alors je savais précisément ce que je voulais ajouter, modifier, et réellement voir ce qu'on pouvait faire. Mais plus que tout, je voulais créer quelque chose de vraiment unique avec l'équipe de Singer, même en s'en tenant à leur catalogue déjà unique. Je me suis dit que si je parlais sur un projet de restauration avec eux, il fallait que ça vaille vraiment la peine d'attendre deux ans ! »

L'expérience d'une vie

Alors le moment de la configuration de sa 911 devient un moment central dans l'expérience Singer. « Pour moi, c'est le moment le plus fort quand vous signez pour une restauration chez Singer. Parce que les créatifs, les designers ont un talent incroyable, vous apprenez à les connaître, ainsi que le reste de la famille (la famille, c'est un thème récurrent ici), le processus créatif qui entoure la conception de votre voiture en est d'autant plus amusant et enrichissant. Ces gars savent réellement appréhender vos idées pour les concrétiser. Ce processus a été pour moi l'une des expériences les plus fun que je me souviens avoir vécu, sans parler de la quantité d'allers-retours que j'ai faits en Californie, aussi distrayants qu'utiles pour jeter un œil permanent et s'inspirer d'autres voitures. Je conseillerais à tous ceux qui envisagent un tel projet de prendre du temps pour s'impliquer dans le

- 1 Certains détails signent une réalisation Singer, d'autres sèment le trouble.
- 2 C'est vers la mécanique la plus pointue que s'est porté le choix de Drew. Quatre litres, et 390 ch.
- 3 Sobre mais pas austère, l'habitacle mêle sportivité et bon goût, une constante chez Singer.
- 4 Drew Coblitz possédait déjà une 911 préparée par Singer, qu'il avait achetée d'occasion. Il savait ce qu'il aimait, ce qu'il voulait, ce qu'il ne voulait pas... et surtout il voulait vivre cette expérience de configurer sa propre 911 et d'en suivre la construction.
- 5 Très sobre, et pas aussi radicale que Mulholland.
- 6 La grille de l'aile devient inutile lorsque ce dernier est figé déployé.
- 7 Les jantes Mini-lite aux quatre coins donnent toute sa personnalité à SINGON.
- 8 Son nom, abrégé, est gravé sur la grille de capot.
- 9,10 Les caractéristiques identitaires des réalisations Singer sont là, mais les finitions sont uniques!
- 11 Bestial!?!...

« Sine Qua Non, pour "Essentiel à l'Existence". C'est en quelque sorte ma version du credo de Rob, "Everything is Important". »



processus aussi souvent que possible. Au final, ça fait une vraie différence sur votre voiture. » Et réellement, sa 911 marque par sa singularité et la somme de détails insignifiants et pourtant essentiels. Une philosophie résumée en trois mots...

Essentielle à l'existence

Sine Qua Non... « J'ai choisi ce nom pour sa signification, "Sans Quoi, Non", qui peut aussi se lire "Essentiel à l'Existence", ce qui est en quelque sorte ma version du mantra de Rob, "Everything is Important". L'essence de cette 911, comme toutes celles que Singer restaure, tient en tous ces petits détails combinés pour créer un ensemble unique et homogène qui ne serait pas aussi spécial sans chacun d'entre eux. Ce ne sont pas seulement les détails spécifiques à cette voiture qui sont "essentiels à son existence",

mais la qualité du design, la quantité d'énergie et de temps consacrés à sa perfection. Sans chacun de ces éléments, les heures et les hommes impliqués, cette voiture n'existerait tout simplement pas. » Un discours sincère qui pourrait être celui d'un galeriste expliquant la démarche artistique autour d'un chef-d'œuvre. De là à supposer que Drew conserve SNQNON comme une pièce de musée, à l'abri de la lumière du jour... « Si c'est une belle journée (autrement dit qu'il ne neige pas et qu'il ne fait pas moins de -5 °C), je la sors. Elle est utilisable en toutes circonstances, c'est la parfaite voiture à tout faire! Je ne l'ai utilisée que dix ou onze jours (être basé dans le nord-est des États-Unis a ses inconvé-

nients en hiver) mais elle ne m'a été livrée ici à Philadelphie qu'il y a trois petites semaines. J'ai déjà parcouru plus de 1500 miles (environ 2400 km), et il n'y a aucune autre voiture que je voudrais sortir par une belle journée... au grand dam des autres qui dorment dans le garage, Haha!

1 Alors qu'on reconnaissait immanquablement une 911 "Reimagined by Singer" à ses antibrouillards intégrés aux grilles de clignotants, Sine Qua Non brise les codes et brouille les pistes. Comme Mulholland, d'ailleurs...

2 Finition charbon brossé pour l'accastillage...

3 Ce que Singer appelle les "Java Frog-lights" (et pas foglights pour "antibrouillards") est posé sur le capot comme sur les 911 de la grande époque des rallyes.

4 La signature Singer n'est pas nécessairement synonyme de réalisations standardisées. Au contraire!

5 Teinte Espresso pour le cuir tissé, Ultra Dark Blue pour la peinture...

6 Le compte-tours, tout en sobriété, est la pièce centrale du tableau de bord

7 Pas question pour Drew d'enfermer sa 911 au garage comme une pièce de musée. Depuis trois semaines qu'il l'a récupérée, il a roulé plus de 1500 miles!



CONFIGURATION

- Moteur 4.0 de 390 ch, transmission 6 rapports
- Freins carbone/céramique
- Suspension Ohlins
- Jantes Mini-lite bronze
- Pneus Michelin Sport Cup 2
- Accastillage nickelé finition charbon brossé
- Antibrouillards Java
- Peinture Ultra Dark Blue
- Sellerie cuir tressé Espresso
- Sièges baquet piste à œillets
- Volant nubuck noir
- Pommeau de levier ébène
- Aileron fixe, grille noir satiné
- Échappement céramique noir
- Bouchons Oil et Fuel externes à marquages bronze
- Second set de jantes Fuchs fond noir, déport anodisé noir

Finition polie et noire

Finition noire



DISTRIBUTEUR
POUR LA FRANCE

 17, 18 et 19"

Jantes Fuchs

CREATING WEISSBERG

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

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

GREEN CLUB

Si elle n'a pas la prétention de reprendre le flambeau de la Carrera RS, la ClubSport est la plus athlétique des Carrera de sa génération. Ce qui ne l'a pas empêchée, en quelques occasions, de s'habiller avec élégance. Voire sur-mesure... Texte Josué Chevrel Photos Frank Camuzat



**GREEN
CLUB**

Au milieu des années 80, la nouvelle clientèle voulait une 911 pour le prestige, mais ne voulait pas se passer de la climatisation ou de la fermeture centralisée... Pour les vrais sportifs, Porsche a développé la ClubSport, allégée et soigneusement réglée.

|| L'un des attraits de la Carrera 3.2 ClubSport réside dans sa rareté : 81 exemplaires construits en 1987, 169 en 1988 et 90 en 1989, soit 340 unités dont une seule avec cette teinte Lintgrün sur mesure !





2 Comme elle est censée rester " routièrè", la Carrera ClubSport conserve un minimum d'habillages...

3 ...mais pas tous ses insonorisants! C'est là que se gagnent une partie des 75 kg gagnés, qui jouent sur le comportement dynamique, les perfs, et accessoirement la consommation...

Sportif et élégant, c'est possible? Avouez que la question posée, comme ça, en pleine séance de transpiration à la salle de sport ne suscitera pas tout à fait la réponse que j'attendais... Baskets fluo et débardeur éponge ne font pas le meilleur ménage avec l'idée qu'on se fait du chic absolu. Maintenant, avez-vous remarqué, lors de soirées de gala, de remises de trophées, comme ils sont beaux nos sportifs en smoking? La grande classe. Un costume bien taillé sur un corps affûté, pas un pli, pas un bourrelet qui tire sur les boutons... Le rapport avec une Carrera 3.2 ClubSport? Pas évident. Mais cet exemplaire précis, habillé en Lintgrün Metallic, est sorti de Zuffenhausen avec son tailleur sur mesure.

Diète...

Au début des années 80, fin des années Fuhrmann, la 911 n'était plus que l'ombre d'elle-même. La SC avait péniblement réussi à reprendre un peu de poil de la bête, à peine 25 ch en cinq ans, mais n'avait jamais retrouvé le feu d'une 2.7 Carrera. Les rares évolutions avaient surtout porté sur des mises à jour de présentation, et un brin d'équipements. Une somme de petits détails qui pèsent sur la balance... Lorsqu'est arrivée la Carrera 3.2 fin 1983 pour le millésime 1984, il était manifeste que le nouveau PDG Schutz avait de grandes ambitions pour la 911.

Il avait offert un an avant le cabriolet qui manquait tant à la gamme, il dévoilait à Frankfort le proto d'une espèce de Super 911 "Gruppe B"... et qui deviendra la 959. Et maintenant, voilà que la 911 de série gagnait d'un coup presque 30 ch! Des équipements comme les vitres électriques, les rétroviseurs électriques et dégivrants, une ventilation plus perfectionnée et tant d'autres sont généralisés au bénéfice du confort... au grand dam des amateurs qui voulaient encore croire qu'il existait en la 911 quelques gênes de sport (et qui se refusaient à envisager la 944 Turbo...).

Eux allaient attendre encore un peu, mais Porsche les a servis en 1987 avec une dénommée ClubSport dont la vocation tient dans le nom: ce n'est pas une RennSport pour la compétition. Ça reste une Carrera à peu près à l'aise la semaine dans la circulation mais suffisamment affûtée pour limer de la piste en club le week-end. Elle n'est pas aussi extrême qu'une RS, reste assemblée avec les mêmes emboutis qu'une autre Carrera 3.2, sans tôles ni vitres plus fines que la normale, sans appendices spécifiques ni queues de quoi que ce soit, et elle garde le moteur d'une Carrera 3.2. Alors elle a quoi de plus, la Carrera ClubSport sous son code option M637, si ce n'est le Sport Equipement du catalogue, autrement dit spoiler, aileron et jantes Fuchs en 16 pouces plutôt que les "téléphone" en 15 pouces? Ce qu'elle a de plus, c'est ce qu'elle a en moins. Et là, la liste est plutôt généreuse. De beaucoup de détails certes, mais jetez-les ensemble sur la balance, et elle vous affichera un bon 75 kg! Sont portés disparus: le monogramme Carrera sur le capot moteur, le verrouillage centralisé, l'essuie-glace arrière, les antibrouillards avant, les lave-phares, le traitement





1 Traditionnellement, les baquets de ClubSport sont habillés de velours noir à liseré blanc. Pas ici ! La configuration à tissu gris est proche d'une finition de 959 Sport.

2 Avec la nouvelle programmation de la gestion Bosch DME, le régime maxi est porté à 6840tr/mn.

3 Plus rapide et plus véloce qu'une Carrera 3.2, la ClubSport faisait aussi un peu mieux que la 2.7RS et la 944 Turbo de 250 ch !

4 D'abord en 15 pouces, les jantes de la CS sont vite passées en 16 pouces, toujours avec des finitions uniques.



GREEN CLUB



Alors qu'elle était extrêmement moins bien équipée qu'une Carrera Standard, une ClubSport était affichée exactement au même tarif. Bien joué!

G
SPORT
US
AUTIONS,
YOU ARE



PVC du plancher et du réservoir, les isolants phoniques lourds (sauf dans les compartiments moteur et avant), le pare-soleil passager, la lampe des compartiments moteur et avant, le verrouillage de boîte à gants, le porte-cintres, les haut-parleurs arrière, les sièges arrière et les couvercles de vide-poches dans les portières. Descendre les vitres se fait à la manivelle, les remonter aussi, reculer son siège se fait à la main, l'avancer aussi, et la commande manuelle de ventilation n'offre pas toutes les fonctionnalités du module automatique. Le système audio va à l'essentiel, le toit ouvrant n'est même plus à la liste des options et ce grand plan de simplification permet aussi de tailler dans les ramifications du faisceau. Les pare-chocs se passent des amortisseurs qui justifiaient les soufflets, la roue de secours fait dans le light et voilà notre bourgeoise bien amincie. Pour un peu, on verrait presque poindre une rangée d'abdos.

5

et les mêmes 284 Nm aux mêmes régimes (respectivement 5900 et 4800 tr/mn). Seulement, la ClubSport a eu droit à un traitement de faveur sur la chaîne de montage: dans les carters SP étaient assemblés les moteurs dits "blueprint", à la manière des 964 Cup plus tard, avec des pièces mobiles sélectionnées et associées en fonction de leur poids pour un équilibrage au plus juste. Les soupapes d'admission creuses sont plus légères et la cartographie de la gestion électronique Bosch repousse la limite de rupture à 6840 tr/mn (contre 6250). Résultat, la réalité tournerait plutôt au-delà de 240 ch... Monté sur des silentbloks spécifiques, le moteur est accouplé à la nouvelle boîte Getrag G50 dont les quatrième et cinquième rapports sont raccourcis, comme la course du levier d'ailleurs. Et qui embarque un différentiel à glissement limité. Freins et suspensions sont identiques au Sport Equipment, à l'exception des amortisseurs, des Bilstein.

Si la légèreté de l'engin n'est pas immédiatement palpable, l'allègement acoustique, lui, vous accompagne joyeusement tout au long de votre périple jusqu'au circuit, et retour. S'il n'est pas drastique, le gain de poids se ressent dans une mesure équivalente à l'absence d'un copilote. Réalisé uniformément sur l'auto, il ne modifie absolument pas l'équilibre d'une 911 Carrera, mais lui fait gagner en vivacité. Les chiffres purs sont un peu meilleurs que ceux d'une 2.7 RS, et même de la concurrente cannibale, la 944 Turbo Cup.

6



5 Le bouclier avant, dépourvu d'antibrouillards, est légèrement redessiné pour favoriser le refroidissement du radiateur d'huile dans l'aile avant droite.

6 L'allègement a touché tout l'équipement électrique superflu comme le réglage des rétroviseurs, par ailleurs dégivrants, celui des sièges, et les vitres s'actionnent désormais à la manivelle...

7 Vue sa vocation, les strapontins sont une masse inutile, comme les garnitures latérales arrière remplacées par une moquette des plus sommaires.

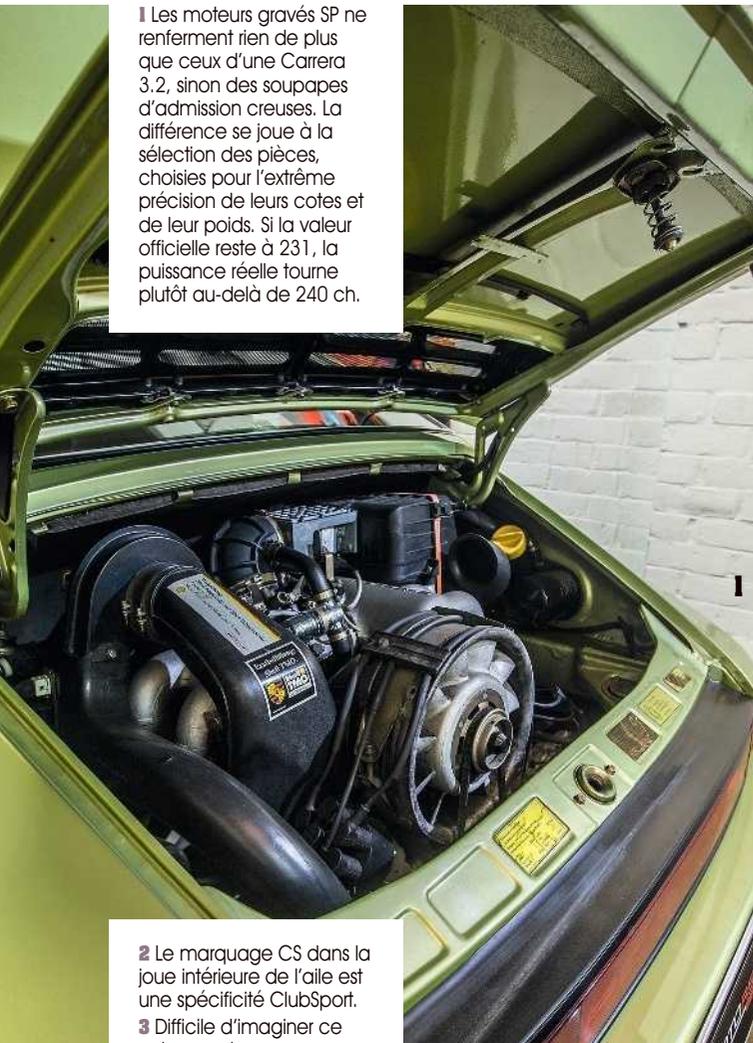


7

...et cardio

Les 169 Carrera ClubSport du millésime 1988, comme les 81 premières produites en 1987, disposaient de leur propre séquence de numéros de châssis qui débutaient à 105000. En 1989, c'est le nouveau Speedster 3.2 qui s'est approprié la séquence, et les 90 exemplaires de ClubSport produits cette année-là l'ont été avec des numéros noyés dans la série commune aux Carrera 3.2. En revanche, et même en 1989, les numéros des moteurs étaient accompagnés d'un "SP" sur le carter et les culasses signalant qu'il s'agissait de quelque chose d'un peu spécial. Pourtant, les données officielles font état du même 3164 cm³, avec les mêmes 231 ch

1 Les moteurs gravés SP ne renferment rien de plus que ceux d'une Carrera 3.2, sinon des soupapes d'admission creuses. La différence se joue à la sélection des pièces, choisies pour l'extrême précision de leurs cotes et de leur poids. Si la valeur officielle reste à 231, la puissance réelle tourne plutôt au-delà de 240 ch.



2 Le marquage CS dans la joue intérieure de l'aile est une spécificité ClubSport.

3 Difficile d'imaginer ce qui se cache sous ce tailleur Lintgrün. Pourtant, quelques détails mettent la puce à l'oreille.

Dans sa tenue de sport, la Carrera 3.2 ClubSport imposait le respect. Si les premiers millésimes limitaient le nuancier de la CS au blanc Grand Prix, au noir, au gris et au rouge Indien, 1989 a ouvert le champ des possibles à toute la palette disponible sur la Carrera, les teintes optionnelles, et mêmes... les couleurs spéciales!

Paint to sample

Généralement, les 3.2 ClubSport sont aisément identifiables parce que clairement identifiées, parfois par un "Carrera CS" en bas des portières, quasi systématiquement par un "CS ClubSport" stylisé sur la joue intérieure de l'aile gauche. Sur les cinquante-trois Carrera ClubSport conduite à droite importées au Royaume-Uni, toutes étaient blanc Grand Prix avec le voile des jantes rouge... sauf une seule rouge Indien avec le voile des jantes blanc. Lors du dernier Concours de Restauration Classic de Porsche France, le Porsche Classic Center de Rouen en a restauré une noire à jantes noires. Si le triptyque noir-blanc-rouge a représenté la majorité des configurations, certaines sont sorties de Zuffenhausen avec un costume sur-mesure. Celle que possède aujourd'hui Johan a eu droit à l'ônéreuse option "Paint to sample" (peinture sur échantillon). Le premier propriétaire allemand l'a choisie ainsi avec cette teinte baptisée Lintgrün (littéralement Vert Peluche) étendue au voile des jantes Fuchs. Après un certain temps passé en Europe, la 911 s'est envolée pour le Japon où elle a résidé quelques années. Elle y a été couvée, choyée, et maintenue dans un état exceptionnel, avec un kilométrage mesuré. Aujourd'hui, elle n'a pas encore dépassé les 50000 km... L'habitacle

respire le neuf, et le contraire aurait été contrariant, parce qu'il est configuré dans un style inédit, proche des 959 Sport de la même époque, avec le tissu à carreaux gris qui se colore ponctuellement de vert sous l'effet de la lumière traversant le bandeau pare-soleil dégradé du pare-brise. Rentrée en Europe entre 2010 et 2011, la voiture y a roulé peu de temps avant que Johan ne la découvre par un ami commun. Elle était à vendre, et c'est tout à fait le genre d'objet incroyable pour lequel il est toujours client. Une 911 au caractère bien trempé, aux prestations athlétiques, mais à la tenue soignée et à la présentation délicate, qui tient son rang entre la 993 Carrera RS Arena Rot unique et le Speedster 964 Grün de sa collection. Mais ça, c'est une autre paire d'histoires...



Les registres font état d'une seule ClubSport plus unique encore que celle-ci puisque construite comme un Targa bleu nuit, pour un dirigeant de la Deutsche Telekom.





SALON
**RETRO
MOBILE**

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

05 - 09
FÉVRIER 2020

PARIS
PORTE DE VERSAILLES
PAVILLONS 1.2.3

RETROMOBILE.FR
#RETROMOBILE



VENTE AUX ENCHÈRES **ARTCURIAL** 07 FÉVRIER
// Motorcars

**ACHETEZ VOTRE BILLET SUR INTERNET À 19€ AU LIEU DE 23€ EN CAISSE
ET ÉVITEZ LES FILES D'ATTENTE. RENDEZ-VOUS SUR WWW.RETROMOBILE.FR**

Modifié 9/10/70

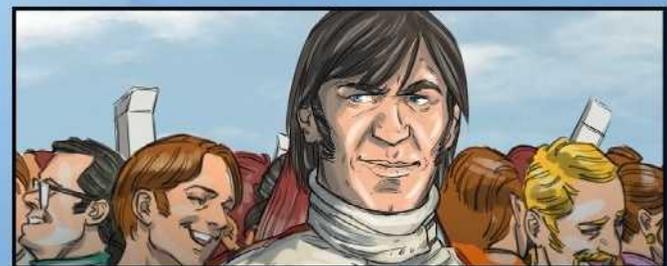
PRE 24 HOURS OF LE MANS

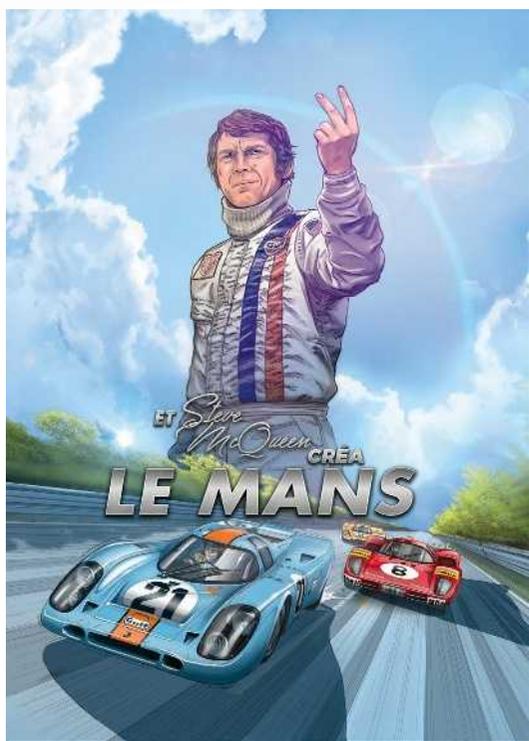
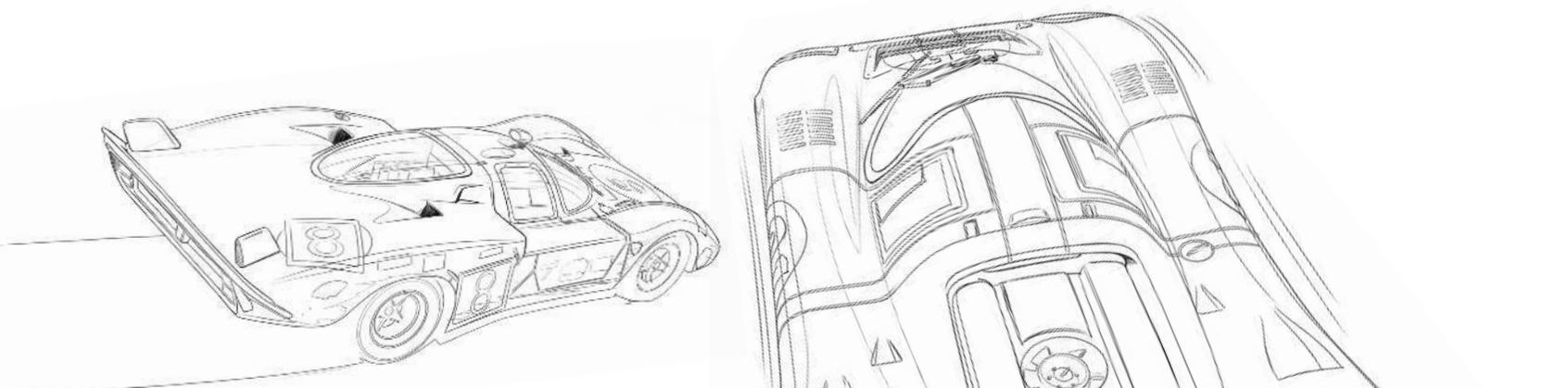
352. LIGNE DE DÉPART - ARRIVÉE - LES TRIBUNES
 Foule en délire alors que les voitures terminent :
 Wilson premier dans la n°22, deuxième Michael dans la 21,
 Erich 3ème dans la n°8.

353. EXT. STANDS - PLEIN JOUR
 Le public se déverse sur la piste, s'élançant vers les voitures.

354. CADRE FIGÉ - TEAM VICTORIEUX
 Wilson et Dion reçoivent les acclamations des spectateurs.

355. DEUX PLANS - MICHAEL ET ERICH
 Ils se regardent l'un-l'autre à travers les stands.
 Michael fait un signe de main à Erich.
 Ensuite, il se retourne.





VOIX OFF

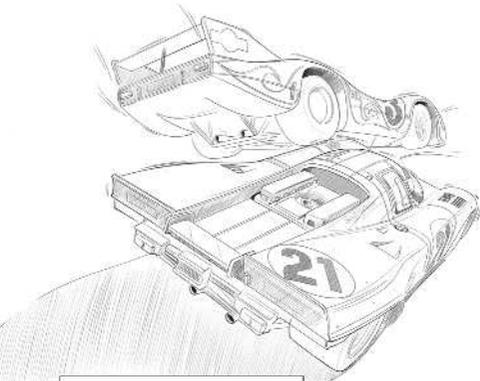
Dès qu'il est sorti en 2016, *McQueen in Le Mans* a conquis les fans de course automobile, de Steve McQueen et de Porsche. Mais parce qu'il ne transcrivait en cases et en bulles que la première moitié du synopsis du film culte, il les avait aussi laissés sur leur faim. Et la suite!? Presque trois ans de travail plus tard, la voilà! **Texte** Josué Chevrel **Illustrations** Bodensee Verlagsanstalt

Une nuit de l'été 2013, Steve McQueen et son ami Jo Siffert rendaient une petite visite à Sandro Garbo dans un rêve qui changera sa vie: « Sandro, si tu ne fais pas une bande dessinée sur le film *Le Mans*, personne ne la fera jamais! » Sur cette vision fantasmagorique, notre Suisse plaquait sa carrière de banquier pour se lancer dans le monde inconnu du neuvième art et de l'édition. Fin 2016, par son époustouflante qualité graphique et une mise en scène qui dynamisait admirablement le scénario d'un film assez insipide, *McQueen in Le Mans* frappait fort, très fort. Rançon de ses partis pris graphiques, Sandro s'était résigné à scinder son œuvre en deux volumes, le deuxième allait occuper ses trois prochaines années. De rebondissements en remises en question...

Alors que le premier opus était une lecture linéaire de l'histoire du film, le deuxième a pris une tournure un peu plus subtile, sans pour autant remettre en question le style ni le dynamisme. Avec son indéfectible enthousiasme, Sandro Garbo pose le cadre: « Il fallait finir... Alors c'est la fin de l'histoire, mais ce n'est pas un tome deux. » Si *McQueen créa Le Mans* n'est pas construit sur le même schéma que le précédent album, c'est parce que dans l'intervalle, il s'en est passé des choses qui sont venues contrarier les plans! Pas un nouveau rêve, non. C'est un élément beaucoup plus palpable, plus matériel, qui donne une direction toute nouvelle à ce deuxième volet. « À la suite du premier album, j'ai eu la chance de rencontrer Frank Wrobel, un immense fan de Steve McQueen et certainement l'un des plus grands collectionneurs au monde de tout ce qui touche l'univers McQueen et

Le Mans. Il connaissait bien Siegfried Rauch (alias Erich Stahler dans le film) parce qu'il avait rencontré tous les acteurs du film, et il avait pu obtenir de Stahler le script original qu'il avait durant le tournage, avec ses annotations. Toutes les versions avec les modifications. La première sur du papier blanc, et puis les feuilles roses numérotées "B" rajoutées à une date ultérieure pour modifier le script. Il y a eu trois versions, avec des feuilles blanches, roses et bleues, et j'ai l'histoire complète, comme elle était écrite à l'origine, il m'a fourni toutes les pages. C'est introuvable, ça n'a jamais été publié. Je l'ai épluché pendant trois mois, et j'ai vu qu'il y avait énormément de petits détails qui ont leur importance, mais qui ne sont pas dans le film. Je me suis basé sur certaines choses de ce script original. Par exemple, dans le premier script, la fin n'est pas la même, Delaney ne termine pas deuxième... »

La sortie du premier album en 2016 a permis à Sandro Garbo de rencontrer des gens. Et notamment un grand collectionneur allemand qui détenait le script original du film, celui écrit par Steve McQueen lui-même avant qu'il ne soit modifié à deux reprises par les producteurs exécutifs...



Les pages de script qui apparaissent dans quelques cases sur la machine à écrire sont une retranscription fidèle du document original sur lequel Sandro Garbo s'est basé pour tracer la trame de *McQueen créa Le Mans*. Une suite du premier album qui n'est pas littéralement un tome 2!

ON REFAIT ENCORE UNE FOIS LA PRISE.

IL FAUT QU'ON RENTRE PLUS VITE EN COURSE AVEC LA FERRARI. ON EST ENCORE TROP LENTS !

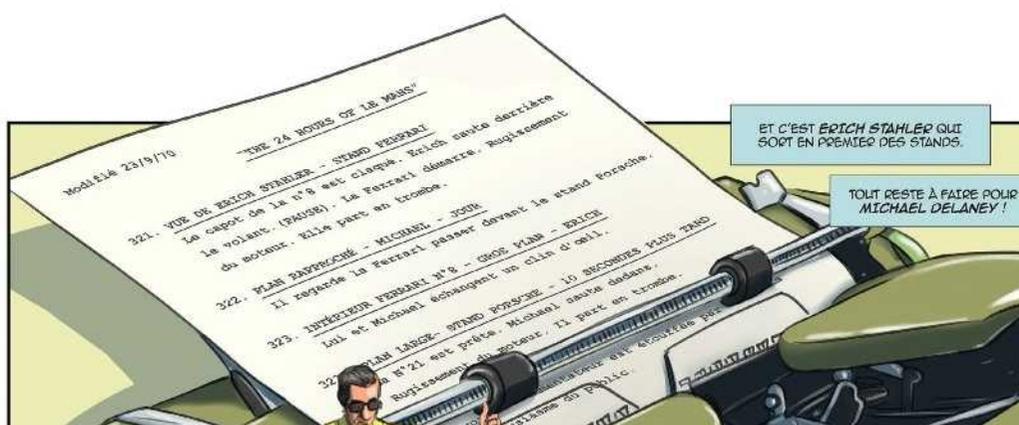
ENSUITE, ON PASSE AU TOURNAGE DES SCÈNES N° 300 À 302.

DELANEY PART DU CIRCUIT, IL N'Y A PLUS RIEN À Y FAIRE. LA COURSE, POUR LUI, C'EST FINI...

TOUTS EN PLACE DANS 30 MINUTES! JE VAIS ME CHANGER.

Impossible de ne pas tenir compte de ces documents, mais inconcevable de renier l'œuvre cinématographique telle qu'elle fut projetée en 1971 et figée pour l'éternité. Même en s'appuyant sur des archives capitales, Sandro Garbo ne s'est pas autorisé à réécrire la suite à sa manière en la faisant passer pour l'originale. Il aurait semé le doute s'il avait poursuivi de manière linéaire le fil du premier album. Il fallait une rupture, un autre angle, et celui du making-of avait tout pour lui: il permet de prendre de la distance avec le film, il autorise à "tourner" des séquences qui seraient coupées au montage, d'imaginer le hors-champ, de vivre l'expérience du McQueen réalisateur. « McQueen qui filme son tournage, une fiction dans la fiction. Je n'ai pas suivi le script pas à pas, d'abord parce qu'on était déjà avancés sur l'histoire telle qu'elle est racontée dans le film, mais c'est aussi mon ressenti à la lecture du script. Je voulais essayer d'être le plus proche de la réalité en essayant de faire transpirer ce que ressentait McQueen lors du tournage. On n'a rien enlevé à la qualité des dessins, aux voitures, à la course, mais j'ai rajouté un narrateur, une voix off. »

Alors si vous avez été conquis par McQueen in Le Mans, vous ne serez pas perdu dans ce nouvel album. Mais en arriver à cette homogénéité n'a pas été de tout repos: « L'équipe a été un peu remaniée, pas par choix mais par les circonstances de la vie. Florian est décédé avant d'avoir vu le tome un. Alors c'est Ricardo qui a dessiné les décors sur le nouvel album. On a encore quelques dessins de voitures de Guillaume Lopez, parce qu'à la base McQueen in Le Mans devait être un seul album. Mais je me suis retrouvé avec un story-board qui faisait 120 pages que j'ai dû couper en deux. Alors on avait des dessins de la deuxième moitié qu'on n'avait pas publiés et qu'on a repris. Michele a passé deux mois à apprendre à dessiner les voitures comme Guillaume. Il est venu à Genève, on a travaillé ensemble jusqu'à ce qu'on ne perçoive plus de différences, on a fait nos gammes, c'est littéralement ça! Reprendre le même crayon, le même trait... Michele est professeur dans une école de design en Italie qui forme les futurs stylistes de Lamborghini ou de Ferrari, mais il a accepté d'apprendre. » Le défi n'était pas seulement de dessiner des voitures avec la même précision, il fallait aussi leur impulser le même dynamisme par des cadrages, par des effets de vitesse et de lumière, par la mise en page. C'était la mission de Sandro, épaulé par Julien, la touche finale qui accentue la force de chaque case. Des détails qui font la force de l'œuvre, mais qui n'ont pas de prix. « Je me paie ce luxe de pouvoir dire: je le veux comme ça et le temps ne compte pas! Steve McQueen l'avait fait aussi avec Le Mans, je n'ai rien inventé. Personne ne passe trois ans sur un album, mais c'est le résultat qui compte. » Ce deuxième opus était très attendu, Sandro nous jure qu'il n'y en aura pas de troisième « parce qu'on a fait le tour de l'histoire et je veux faire autre chose. J'ai refait un rêve... »



ET C'EST ERICH STAHLER QUI SORT EN PREMIER DES STANDS.
TOUT RESTE À FAIRE POUR MICHAEL DELANEY!

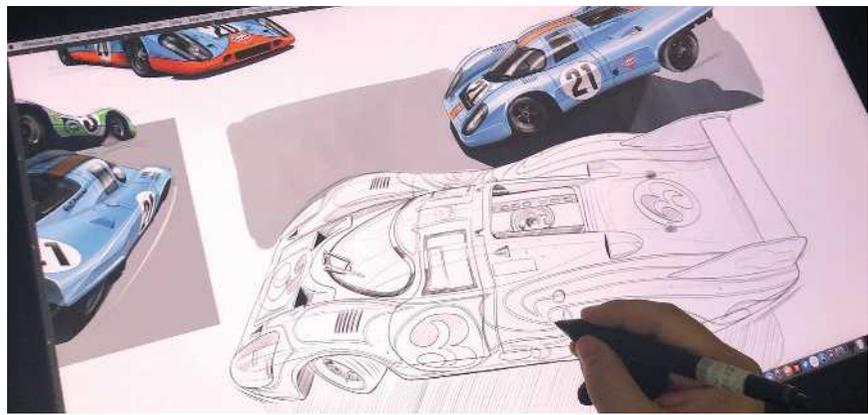
VAI !!



IL NE RESTE MAINTENANT PLUS QUE 8 MINUTES DE COURSE AVANT L'ARRIVÉE DE CETTE 38^{ÈME} ÉDITION !

ALEA JACTA EST.

QUE DIEU NOUS PROTÈGE....



Michele Leonello n'est pas ce qu'on appellerait un manche en dessin. Il enseigne le design dans une école italienne qui forme les futures stars de la discipline qui exerceront chez Lamborghini ou Ferrari. Pour autant, il a passé plusieurs semaines à "faire ses gammes" pour calquer son style sur celui que Guillaume Lopez avait déjà imposé au premier album.

1 356 Coupé Notchback Tecnomodel

Anecdote dans l'histoire de la 356, le Notchback dérivait du cabriolet produit par Karmann sur lequel le carrossier d'Osnabrück soudait le hard-top pour en faire un coupé, et répondre ainsi dans l'urgence à la forte demande du moment en voitures fermées. Tecnomodel la décline en Aetna Blue, Ruby Red, Silver Metallic et Black. Réf.: TM18-143. www.tecnomodelcar.com



2 956, Le Mans 1982 Spark

Le Mans 1982, pour sa première sortie officielle, la Porsche 956 s'offre un triplé historique. Spark avait déjà sorti au 1/18 la voiture victorieuse (#1, Ickx - Bell), elle est désormais accompagnée de ses deux compagnes de podium, la #2 de Mass - Schuppan et la #3 de Haywood - Holbert - Barth, dans leur ordre précis d'arrivée. Réf.: 18S423 & 18S424. www.sparkmodel.com



4 911 Carrera 3.2 Solido

Simultanément avec la Carrera 3.0 que vous découvrez dans le dernier numéro, Solido dévoilait une magnifique 911 Carrera 3.2 dans une subtile teinte Hellbronze Metallic coordonnée avec la sellerie Graubeige. Ni aileron ni spoiler, mais son moulage en Zamak permet l'ouverture des portières sur un habitacle soigné. Réf.: S1802602. www.solido.com

5 917 Spyder Tecnomodel

Prévue début 2020, la 917 PA Spyder selon Tecnomodel arrive dans les boutiques sous quatre livrées distinctes: la #1 psychédélique de Neuhaus dans le championnat Interserie 71, la #5 bleue "Gesipa" de Marko et Weber aux 1 000 km de Paris 71, la #11 "Olden Kot" de Kinnunen à Zolder 71, et la #17 de Ernst Kraus en Interserie à Silverstone en 72. Réf.: TM18-135. www.tecnomodelcar.com

6 911 RWB GT Spirit

Le summum de l'excentricité RWB concentré en une seule voiture : l'aïeron le plus haut de la collection, une déco impressionnante qui reprend les couleurs Apple de la 935 K3 avec laquelle Bob Garretson était Champion du Monde des Voitures de Sports en 1981. Et plus de pare-chocs arrière, pour laisser refroidir l'énorme turbo... Réf. : GT792 www.gts-model.com

**6**1/18
7**7****8****9****8 935 Norev**

C'est à Daytona que Norev est allé puiser son inspiration pour ces deux nouveautés, dans le palmarès des éditions 1977 et 1979 des 24 Heures. L'équipage Jaest - Wollek - Krebs montait sur la troisième marche du podium en 77 avec la #8 blanche du Kremer Racing, tandis que Field - Ongais - Haywood s'octroyaient la victoire en 79 sur la noire Interscope. Réf. : 187437 & 187438. www.norev.com

**9 356A Schuco**

Schuco décline en vert Lagon son coupé 356A 1500 Carrera que l'on avait déjà vu en bleu dans la collection. Doté de tous les ouvrants fonctionnels, il laisse admirer un habitacle beige aux baquets GT, agrémenté de moult détails à la finition soignée, ainsi que le moteur Fuhrmann dans toute sa splendeur. Réf. : 450031400. www.schuco.de

7 904 GTS Norev

Généralement reconnue comme la plus belle de toutes les voitures de course que Porsche ait produite, et la première de cette lignée qui mènera à la légendaire 917, la Porsche 904 est indispensable dans toute collection dédiée à la marque et Norev l'a bien entendu ainsi ! Elle compte parmi les nouveautés de cette fin d'année. Réf. : 187440. www.norev.com



356A Coupé, 1959
Réf. : 940064221 - Minichamps



356 Carrera 2, 1963
Réf. : 940062360/61 - Minichamps



Italdesign **914/6 Tapiro Concept, 1970**
Réf. : 60032 - Avenue43



964 Turbo Cabriolet, 1992
Réf. : 60031 - Avenue43



McLaren TAG **MP4/2 1984**
Réf. : S5395/96 - Spark



Experimental **Prototyp 1985**
Réf. : 06035 - AutoCult



356A Cabriolet "Noël 2019"
Réf. : 450268700 - Schuco



356B Coupé 1961
Réf. : 940064300/301 - Minichamps

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

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

JANVIER

20-26 88° Rallye Monte-Carlo
info@acm.mc / +377 93 15 26 00
www.acm.mc

26-29 66° Rallye Neige & Glace
04 92 82 20 00
neigeetglace@zaniroli.com
www.zaniroli.com

29-5/02 23° Rallye Monte-Carlo Historique
info@acm.mc / +377 93 15 26 00
www.acm.mc

FÉVRIER

5-9 Salon Rétromobile
Parc des Expositions, Porte de Versailles
01 76 53 71 18
retromobile@zmirov.com
www.retromobile.fr

MARS

6-8 43° Antwerp Classic Salon
Antwerp Expo – Anvers (B)
www.siha.de

20-22 Avignon Motor Festival
Parc des expositions d'Avignon
04 90 84 02 04
avignon-motor-festival@orange.fr
www.avignon-motor-festival.com

25-29 32° Techno Classica Essen
Messe Essen (D)
www.siha.de

27-1^{er}/04 Retro Classics
Messe Stuttgart (D)
www.retro-classics.de

AVRIL

4-5 Dix mille Tours du Castellet
Circuit Paul Ricard
Info@peter.fr 01 42 59 73 40
www.peterauto.peter.fr

17-19 Historic Tour Albi

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

20-25 29° Tour Auto Optic2000

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

MAI

8-10 Historic Tour Dijon

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

8-10 12° Grand Prix de Monaco

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

22-24 Spa-Classic

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

15-17 Rallye Père-Fille

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

JUIN

5-7 Grand Prix de l'Âge d'Or

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

6-11 21° Rallye des Princesses

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

19-21 Historic Tour Charade

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

JUILLET

2-5 Le Mans Classic

Circuit des 24 Heures – Le Mans (72)
Info@peter.fr 01 42 59 73 40
www.lemansclassic.com



Abonnez-vous à Speedster

1 an
[6 n°] **34€**
seulement!
(Au lieu de 40,80€)

Retrouvez toutes nos offres sur
hommell-magazines.com



© Josué Chevrel

Speedster BULLETIN D'ABONNEMENT

à retourner sous enveloppe affranchie avec votre règlement à :
Service Abonnements Speedster - 60643 Chantilly cedex

SPEEPP54



Oui, je m'abonne à Speedster pour
1 an (6 n°) au prix de **34€ seulement**
(au lieu de 40,80€), soit 16% de réduction.

Tarifs hors France métropolitaine : nous consulter au 01 45 36 20 36

JE RÈGLE DE LA MANIÈRE SUIVANTE :

Chèque bancaire ou postal à l'ordre de SFEP

CB : N° / / /

Date de validité : / **Date et signature obligatoires :**

Cryptogramme :

(Notez les trois chiffres présents au dos de votre carte de paiement près de la signature)

MES COORDONNÉES

M. Mme Mlle

Nom :

Prénom :

Adresse :

Cplt d'adresse (résidence, lieu dit, bâtiment...) :

Code postal :

Ville :

j'indique mon numéro de téléphone et mon mail pour le suivi de mon abonnement.

Téléphone :

E-mail :

J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Hommell (SFEP, SENO, SEAL, HB PUBLICATIONS, MILLE MILES)

J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par SFEP (partenaires dans les domaines automobile, sports et loisirs)

Flashez-moi



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 à : Les Ecluses - 28 quai Galliéni - 92150 Suresnes, 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 susceptible 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. SAS SFEP - RCS Nanterre 333 454 148



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



Préparation VHC Groupe3 Groupe4, Club, Circuit, projet à la carte, mécanique, prépa moteur, Kit carrosserie. Tél.: 03 84 90 10 70. www.mcg-propulsion.com



993 C2 Look RS de 1994, 143 830 km, intérieur RS, châssis sport origine, embrayage, amortisseurs neufs, bte révisée, dossier fact complet, 78 000 €. 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 Carrera coupé 3.2 G50 de 1987, blanc, 149 000 km, int cuir noir, jantes 15" Bilstein barre anti rapprochement, 55 000 €. Tél.: 06 62 52 93 62



Backdating sur base 911SC G50 de 1988, 1 500 km depuis restauration, 06 81 71 87 06



Speedster
Commandez
 les anciens numéros
6,80€
 le numéro

Les numéros 2 à 10, 12, 13, 17 sont épuisés.



Commandez en ligne sur hommell-magazines.com

Speedster BULLETIN DE COMMANDE

Je commande au prix de 6,80€ chaque les n° : _____ soit : _____ €

J'ajoute mes frais de port pour _____ exemplaire(s) soit : _____ €

Frais de port magazine :
 pour 1 : 2,50€ ■ De 2 à 3 ex : 4€ ■ De 4 à 10 ex : 5€ ■ Au delà de 10 ex : offerts

TOTAL DE MA COMMANDE : _____ €

JE RÈGLE DE LA MANIÈRE SUIVANTE :

Chèque bancaire ou postal à l'ordre de SFEP

CB : N° _____ / _____ / _____ / _____

Date de validité : ____ / ____ / ____

Cryptogramme : _____

(Notez les trois chiffres présents au dos de votre carte de paiement près de la signature)

Tarifs hors France métropolitaine : nous consulter au 01 45 36 20 36

Date et signature obligatoires : _____

à retourner sous enveloppe affranchie avec votre règlement à :
 Service VPC Speedster - 60643 Chantilly cedex

MES COORDONNÉES M. Mme Mlle

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Cpl't d'adresse (résidence, lieu dit, bâtiment...) : _____

Code postal : _____

Ville : _____

J'indique mon numéro de téléphone et mon mail pour le suivi de ma commande.

Téléphone : _____

E-mail : _____

J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Hommell (SFEP, SENO, SEAL, HB PUBLICATIONS, MILLE MILES)

J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par SFEP (partenaires dans les domaines automobile, sports et loisirs)

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 et/ou de la reliure en notifiant clairement votre décision à notre service VPC. Vous recevrez votre commande dans un délai de 3 semaines. 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 à : Les Ecluses - 28 quai Galliéni - 92150 SURESNES, est responsable de traitement et collecte des données afin de réaliser la commande. Vos données sont transmises aux sociétés en charge de la gestion de la commande. Vos données sont conservées pendant 5 ans. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, SFEP ne pourra pas procéder à la commande. 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 susceptible 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. SAS SFEP - RCS Nanterre 333 454 148





356 Prè A Cabriolet - 1953, ivoire cuir marron-
Entièrement restaurée. Tél.: 05 56 03 09 47,
Serge Heitz Automobile Consulting



356 A GT, rouge cuir beige ,véquipements pour
utilisation moderne, idéal rallyes et plaisir de conduite.
Tél.: 05 56 03 09 47,
Serge Heitz Automobile Consulting



356 Roadster - 1960, restauration de haut niveau
- Dossier restauration. Tél.: 05 56 03 09 47,
Serge Heitz Automobile Consulting



356 Roadster Super 90 - 1961, noir cuir beige,
restaurée à neuf, concours. Tél.: 05 56 03 09 47,
Serge Heitz Automobile Consulting



356C cabriolet - 1964, Slate grey cuir beige
- Entièrement restaurée - Très rare - En état neuf.
Tél.: 05 56 03 09 47,
Serge Heitz Automobile Consulting



SC coupé - 1963, gris ardoise cuir rouge ,
restaurée a neuf . Tél.: 05 56 03 09 47,
Serge Heitz Automobile Consulting



911 2.0 - 1965, Gris argent intérieur pépita -
Restaurée a neuf - Fiche de naissance Porsche -
Dossier complet. Tél.: 05 56 03 09 47,
Serge Heitz Automobile Consulting



911 T Targa - 1969, rouge Polo intérieur noir -
Entièrement à neuf - Concours. Tél.: 05 56 03 09 47,
Serge Heitz Automobile Consulting



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



993 CUP – Prix S.D. Tél.: 03 89 732 732,
jetsetcars@wanadoo.fr



911 coupé 2.0L (65), restaurée – (rouge polo)
Prix : 180 K €. Tél.: 03 89 732 732,
jetsetcars@wanadoo.fr



964 RS, Factures – Prix :180 K €.
Tél.: 03 89 732 732,
jetsetcars@wanadoo.fr



993 RS, Club Sport (rare) – Prix :390 K €.
Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



911 Targa 2.2 (70), restaurée - Prix :200 K €.
Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



911 Coupé Carrera 75, restaurée -
Prix : 200 K €. Tél.: 03 89 732 732,
jetsetcars@wanadoo.fr



RETRO
MOBILE

Retrouvez-nous
sur notre stand :
DU 5/02 au 09/02/2020
Hall 1, Allée M,
N°074

Serge Heitz

AUTOMOBILE CONSULTING

LEGE 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.

356 ROADSTER BT6 I 1962 - Double grilles - Noir cuir Hermès - Superbe - Idéal collection - Seulement 243 exemplaires

TRÈS RARE 356 Speedster GT I Grigio ferro avec hard top - Jantes magnésium - Second moteur 125CV

RARE 356 Convertible D I 1959 - Gris grapite cuir beige - Entièrement restauré

356 ROADSTER I 1960 - Gris spécial cuir Hermès - Etat neuve

356 Pré A Cabriolet I 1953 - Sable intérieur chocolat - Concours

356 BT5 Roadster I Slate grey cuir gris - Nombreuses options - Concours

356 A GT I 1959 - Gris graphite cuir chamois - Echappement sport - Jantes alu - Sièges baquet...

356 C Coupé I 1964 - Slate grey cuir rouge - Tôlerie d'origine - **TRÈS RARE** - Restauré

356 SC cabriolet I 1965 - Noir cuir beige - Une des dernières de 1965

911 2.7 RS Lightweight I Jaune - 1ère main avec carnet - Carte grise d'origine

911 2.2 S Coupé I 1971 - Orange cuir noir - Concours

911 2.4 S Targa I 1973 - Tangerine intérieur pépita - Restauré

911 2.4S Coupé I Vert viper - **TRÈS RARE** toit ouvrant - Etat neuf

911 2.0 Targa I 1968 - Rouge intérieur noir - Restauré

911 S SOFT WINDOW I 1967 - Ivoire cuir rouge - Restauré à neuf

ULTRA RARE 911 S I Slate grey cuir rouge - Concours

911 2.0S Coupé I 1966 - Ivoire intérieur pépita - Restauré à neuf

911 2.0 Coupé I 1965 - Ivoire cuir rouge - Origine française - Etat concours

911 Turbo Cabriolet 911 I 1989 - Gris cuir noir - Boîte 5 vitesses - Seulement 79000kms

964 3.6 Turbo S I 1993 - Jaune cuir noir - Seulement 56000kms

964 Cabriolet I 1993 - Noir cuir noir - 98000kms

964 Coupé I 1993 - Noir cuir gris - Nombreuses options - 89000kms

964 Targa I 1992 - Rouge cuir noir - 92000 kms

993 GT2 I 1997 - Jamais repeint - Historique complet - 36000kms

RARE 993 4S X51 I Gris cuir noir - 77000 kms

993 Turbo I 1998 - Noir cuir noir - 450CV - 54000kms - **ETAT TRÈS RARE**

993 TARGA I 1997 - Gris cuir gris - Seulement 54000 kms

993 4s I 1997 - Bleu cuir marine - Seulement 78000 kms

Plusieurs autres 911 de 1985 à 1998 disponible en état collection

SERGE HEITZ ET SON ÉQUIPE VOUS SOUHAITENT LEURS MEILLEURS VŒUX POUR 2020

PERFORMANCES

Speedster



991 Targa Tiptronic - (2002). Prix : 45 000 €. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



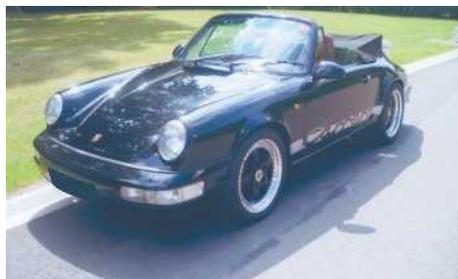
993 RS de 1996, équipée circuit - Prix : S.D. . Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



914 2.0, historique et restaurée, 39 000 €. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



928 GT, (BV mec. -1°main) – Prix : 59 000 €. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



911 3.2 de 1986, look 964, cabriolet, capote électrique, cuir rouge, jantes 17", mécanique + boîte, pot inox, plaquettes av neuves, aucun frais, 70 000 km, 40 000 €. Tél.: 06 08 18 55 03



911 T2.2 Targa de 1971, Tangerine/Simili noir, 63 104 km certifiés, jamais restaurée, BV 5 vitesses, Matching numbers, option confort et S origine, 105 000 €. Tél.: 06 85 13 89 28



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.



Paire de rampes papillon. nkusiak@yahoo.fr



Paire de rampes papillon. nkusiak@yahoo.fr



Paire de rampes papillon. nkusiak@yahoo.fr



Cherche Speedster, n°1 à 15. Tél. : 06 44 80 12 15.

Petites annonces avec PHOTOS pour les Porsche antérieures à 1998.
Infos au 01 84 02 98 82. Vous pouvez envoyer vos petites annonces **AVANT LE 5 FÉVRIER**
à : Groupe Hommell / Speedster • Service Petites Annonces • Les Écluses • 28 quai Gallieni
• 92150 Suresnes - ou les déposer directement en ligne : www.speedster-magazine.com

Professionnels, pour votre publicité dans le prochain Speedster
Merci de Contacter: Olivier VILLENEUVE. Tél.: 0146 94 84 24 ovilleneuve@profil-1830.com

Speedster est édité par la société SFEP située au 48-50 Boulevard Sénard à Saint-Cloud (92210). SFEP est responsable du traitement et collecte des données aux fins de publication de votre annonce dans le magazine. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, SFEP ne pourra pas 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.



RS 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.



Jusqu'à
-34%



Casquette
Porsche
Ecusson
~~29⁹⁵~~
19⁹⁵ €



Sac de Voyage
Porsche 911 Turbo S
Exclusif
~~239⁹⁵~~
199⁹⁵ €



Lampe LED
Rechargeable
Porsche
~~39⁹⁵~~
19⁹⁵ €



Polo
Porsche
Motorsport
~~79⁹⁵~~
69⁹⁵ €



Veste
Porsche
Motorsport
~~169⁹⁵~~
139⁹⁵ €



Coupe-vent
Porsche
Motorsport
~~189⁹⁵~~
149⁹⁵ €



Veste
Porsche
Motorsport
~~249⁹⁵~~
199⁹⁵ €



T-shirt
Porsche Original
1963
~~59⁹⁵~~
49⁹⁵ €



Tasse
Porsche Racing
~~19⁹⁵~~
14⁹⁵ €



Sac à Dos
Porsche Racing
~~29⁹⁵~~
19⁹⁵ €



Porte-clés
Porsche
Motorsport
~~19⁹⁵~~
14⁹⁵ €



Horloge
Porsche
~~229⁹⁵~~
199⁹⁵ €

Sac de Voyage
Porsche Classic
Weekender
~~599⁹⁵~~
379⁹⁵ €



Montre
Porsche 70 ans
~~699⁹⁵~~
499⁹⁵ €

Montre
Porsche
Sport Classic
~~599⁹⁵~~
449⁹⁵ €



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

