

Septembre - Octobre 2020

Speedster

058

L'UNIVERS DES PORSCHE CLASSICS

RALLYE

*dans l'ADN
de la 911 ?*

911 T/R
Monte-Carlo '68



Home

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

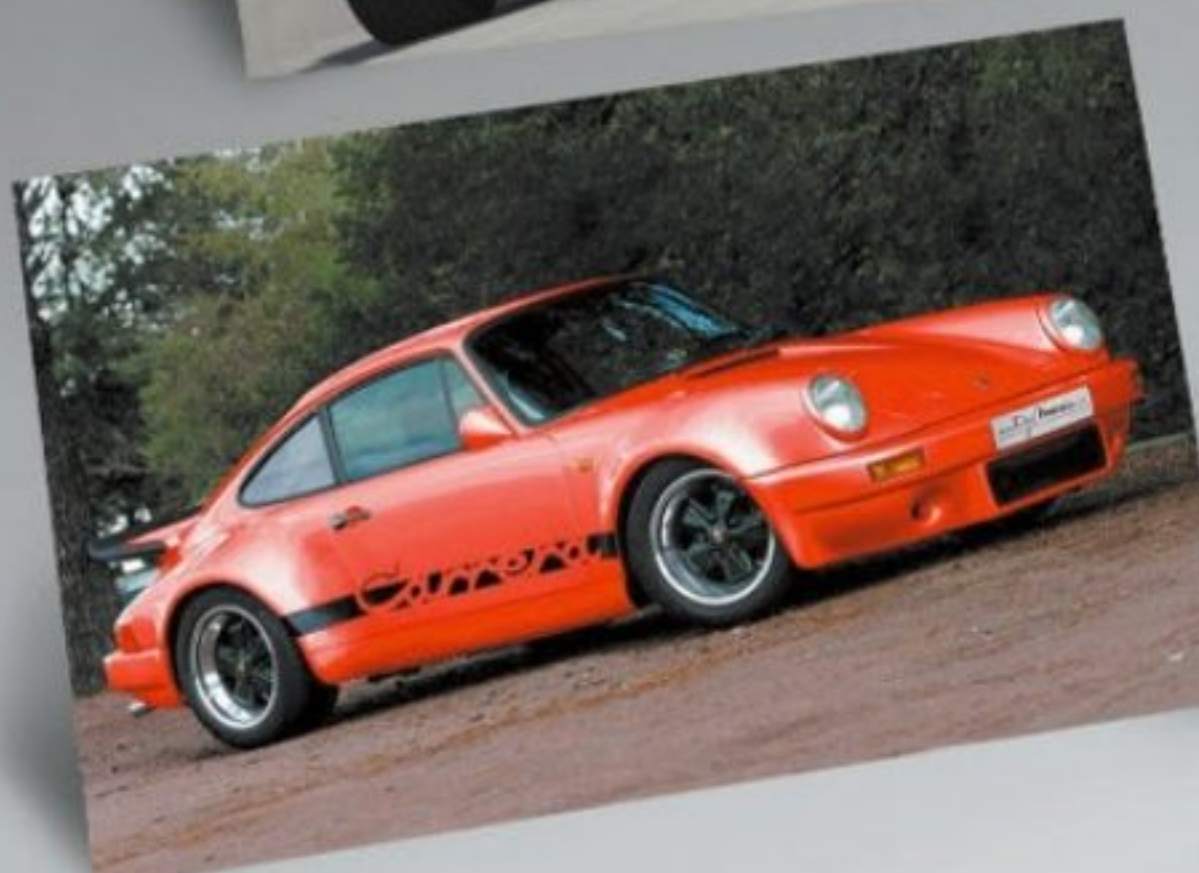
- + 356 Beutler Précision suisse
- + 964 Peyotl Machine Revival
- + Style Porsche L'ère Lapine

D. Moris

STYLING

NOSTALGIE ANNÉES 70

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



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



D.MORIS STYLING - Av. Bertho - 44500 LA BAULE - FRANCE - TEL. 02 40 60 64 64 - FAX 02 40 60 23 38
E.mail: d.moris@orange.fr - www.d-moris.com

SPEEDSTER

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

Hommell
GROUPE

Adresse postale de la rédaction :

Speedster/SFEP
Z.A., 9 rue Jules Chambrelent, 33740 Arès.
Tél. : 05 56 03 90 90.
Fax : 05 56 03 90 99.
www.speedster-magazine.com
E-mail : speedster.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 - 6 n°)

Service des ventes :

E-mail : diffusion@hommell.com
Tél. : 01 84 02 99 18/19

Rédaction :

Directeur de la publication : Michel Hommell
Rédacteur en chef : Josué Chevrel
jchevrel@hommell.com
Ont collaboré à ce numéro :
Kieron Fennelly, Rémi Dargegen, Étienne Reynaud, Alexander Babic, Karl Ludvigsen, Camille Gabarra, Fabecollage, Yves Noël, Thomas Cortesi, Patrick Asfeld
Directeur artistique : Josué Chevrel
Secrétariat de rédaction : Cadrat I
Responsable Promotion et Partenariats :
Karine Léade, 01 84 02 98 85,
kleade@hommell.com
Fabrication : Loïc Rossigneux
01 84 02 98 70, lrossigneux@hommell.com
Chef de projet Web : Sabine Gros La Faige
01 84 02 99 24, sgroslafaiage@hommell.com
Responsable Petites Annonces :
Nadé Pinheiro - 01 84 02 98 82

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 4017024 euros.
RCS Nanterre B 333454148.

Publicité :

SPEEDSTER est régi par Profil 18-30 :
Les Écluses
28 quai Gallieni
92150 Suresnes
Tél. : 01 84 02 99 40 - Fax : 01 84 02 99 45
Directeur pôle auto : Xavier Paindavoine
Directeur de clientèle : Philippe Janot
pjanot@profil-1830.com
Directrice Technique : Élisabeth Girouard

Administration et siège social :

Les Écluses
28 quai Gallieni
92150 Suresnes
Tél. : 01 84 02 99 00
Principaux actionnaires :
Michel Hommell, SMA.
P-DG : Michel Hommell.
Directeur général adjoint :
Jean-Claude Lebon.
Photo de couverture : Rémi Dargegen



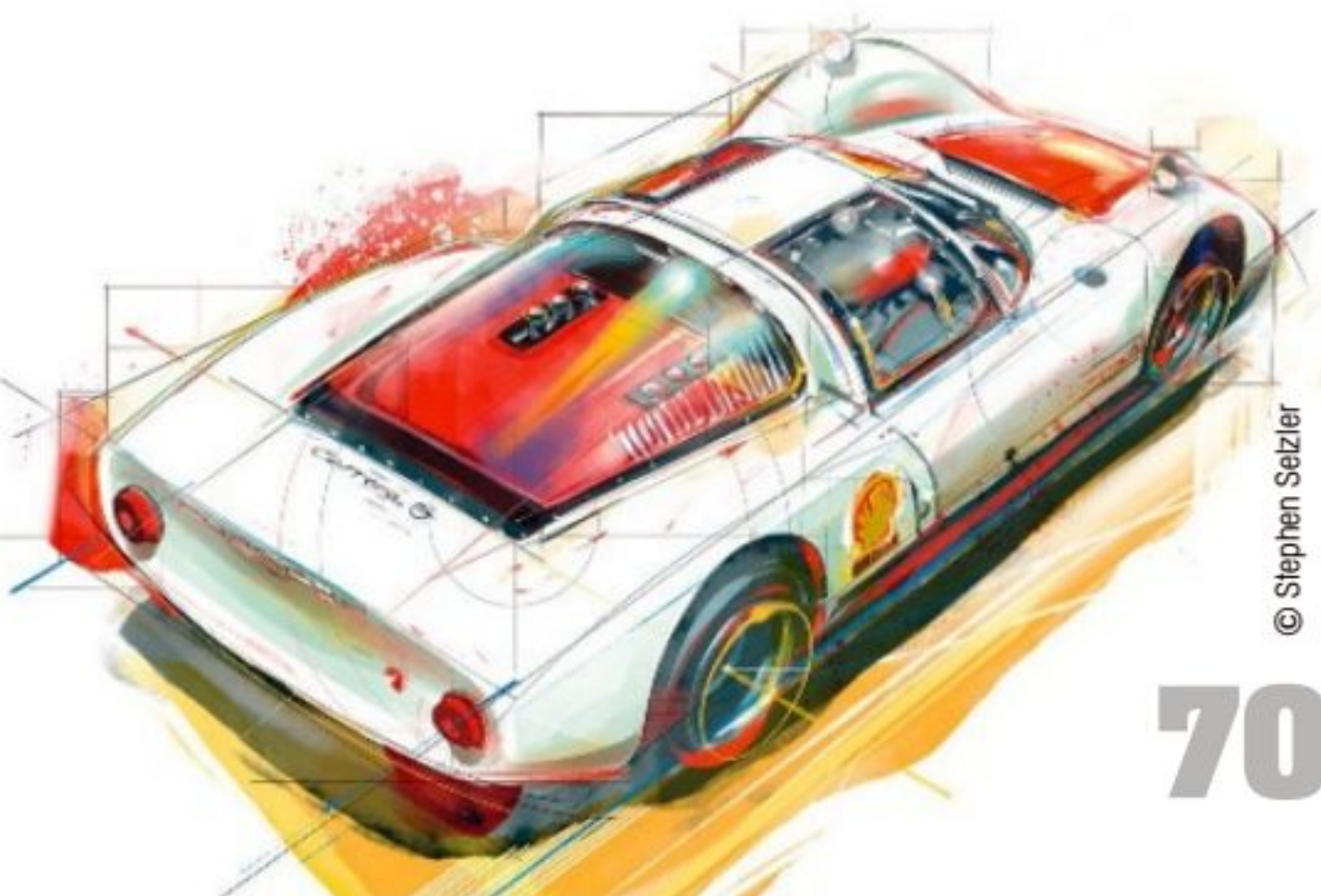
Tous les papiers
ont droit à
plusieurs vies.

C

ette satanée année 2020 nous aura décidément tout fait ! À croire même qu'elle y aura pris un sadique plaisir. En à peine deux mois, elle nous aura pris deux des personnages les plus respectés dans l'histoire et le patrimoine de Porsche. Avec des coïncidences troublantes, comme un mauvais jeu. Comme si elle avait ouvert une page de la Grande Encyclopédie de la Porsche, fermé les yeux et laissé tomber son doigt sur un nom au hasard... Sauf que son gros doigt maladroit serait tombé à cheval sur deux noms qui se sont toujours suivis avec cette

saisissante proximité alphabétique qui ne laissera probablement jamais s'intercaler personne entre eux : m.e.z... Mezger (Hans). Meznarie (Louis). Et qu'à ne pas pouvoir départager, elle a embarqué les deux. Et tant qu'à faire, puisqu'ils étaient nés à 57 jours d'écart (entre novembre 1929 et janvier 1930), autant pousser le vice jusqu'à... Presque ! Dans le même ordre, notre Louis Meznarie, considéré comme le "sorcier de la Porsche" est parti 56 jours après le génial Hans Mezger. Passées ces digressions ésotérico-statistiques, il est évident que chacun laissera un vide énorme. Si du haut de leurs 90 ans respectifs ils avaient pris une retraite officielle bien méritée, aucun des deux n'était jamais bien loin du Brooaaar d'un flat-6. Hans Mezger avait continué à faire profiter les jeunes générations de son expérience comme consultant, et si le 4.0RS des 997 était connu comme "le Mezger", c'est que sa contribution n'était pas mineure... Louis Meznarie avait conservé une activité tout le temps que sa santé le lui avait permis, il était toujours plein de bons conseils et jamais avare de son expérience, il a continué à transmettre à ceux qui partageaient sa curiosité et ses valeurs. Son "disciple" Sébastien Crubilé par exemple nous racontait il y a seulement quelques heures comment leurs échanges réguliers sur des idées, des solutions, des montages, faisaient encore évoluer aujourd'hui la science du flat-6 "à air", le bagage technique du plus jeune complétant la connaissance empirique de son aîné. Ceux qui ont croisé sa trajectoire se souviendront de ce personnage humble mais déterminé qui, ces dernières années, regardait le phénomène Porsche Classic avec circonspection, effrayé par la valeur qu'on voulait accorder aujourd'hui à son œuvre et gêné de voir son nom utilisé à des fins discutables, lui qui avait toujours eu la probité pour ligne directrice.

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



© Stephen Seizler

70 22



44

© Fabecollage



© Camille Gabarra



28

© Rémi Dargègen

www.speedster-magazine.com



© Thomas Corfesi

64



© D.R.

74



© D.R.

12



© Porsche

48

Speedster

#058 SEPTEMBRE - OCTOBRE 2020

PROCHAIN NUMÉRO EN KIOSQUE LE 28 OCTOBRE 2020

6 NEWS

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

12 STUFF

Une sélection d'objets liés à l'univers Porsche

14 LITTÉRATURE

La bibliothèque du Porschiste, ses nouveautés

16 COMPTE-TOURS

Le panorama des montres Porsche

18 HOMMAGE

Hans Mezger - 1929-2020

20 HOMMAGE

Louis Meznarie - 1930-2020

22 MAN IN BLACK

912 - 1966 - Classic

28 L'ASSAUT

911 T/R - 1968 - Racing

36 AU SERVICE DE SA MAJESTÉ MOTORSPORT

Portrait - Gerd Schmid

40 CÔTE À CÔTE

Road-book - St-Malo - Amsterdam

44 REDNECK GORILLA

911 Carrera RSR 3.0 - 1974 - Racing

48 STYLE PORSCHE

Histoire - 1970-1988 - Style Porsche

54 LA CONQUÊTE DE L'ESPACE

Histoire - Beutler

58 LE JUBILE DE LA REINE-MÈRE

Autoworld - Porsche 356 - 50 ans

62 GROUPE B

911 Turbo "Gr. B" - 1988 - Classic

64 PEYOTL

964 Carrera 4 - 1989 - Outlaw

70 GOOD VIBRATIONS

Portfolio - Stephen Seizler

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



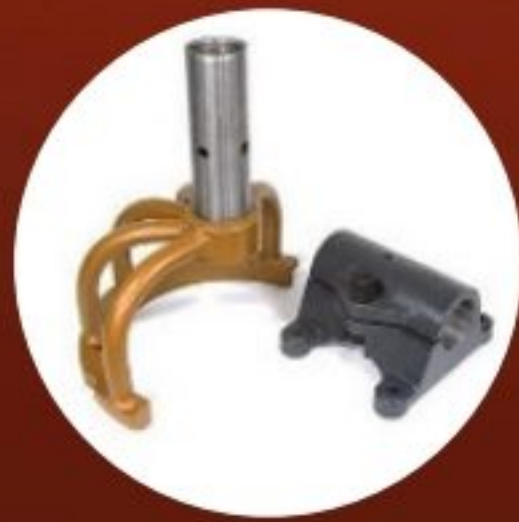
CARROSSERIE



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



RARE SHADES > > > >

Une GT2 Art Car à Pikes Peak 2020

Cette édition 2020 du Pikes Peak International Hill Climb aura théoriquement eu lieu au moment où vous lirez ces lignes, mais pas lorsque ce magazine partait chez l'imprimeur. Ne comptez pas sur notre prescience pour vous annoncer ici les résultats, mais la plus célèbre course de côte du monde mettrait cette année en scène son lot de Porsche insolites. Pas tant du côté du Porsche Pikes Peak Trophy, promu par Yokohama et impliquant nombre de Cayman GT4, que d'initiatives originales comme une 935 de 2019, tout en carbone apparent, engagée par Road Scholars et son éminent pilote Jeff Zwart, coutumier de l'épreuve au volant des plus performantes machines de Zuffenhausen. Mais nous ne pouvions pas non plus manquer l'étonnante GT2RS Clubsport pilotée par David Donner et présentée sous la bannière de notre confrère américain 000 (dites "Triple Zéro"). Donner, trois fois vainqueur absolu de l'épreuve et trois autres fois dans sa catégorie, disposait de la GT2RS, le staff de 000 s'est chargé de monter le programme avec des partenaires comme Michelin, Champion, Chopard et Meguiar's pour l'engager dans la catégorie Time Attack 1. L'idée était de promouvoir sur l'épreuve les événements Rare Shades organisés par la rédaction, avec une voiture dont la décoration serait imaginée sur le thème par Justin Page, le Directeur Artistique de la publication. 000magazine.com



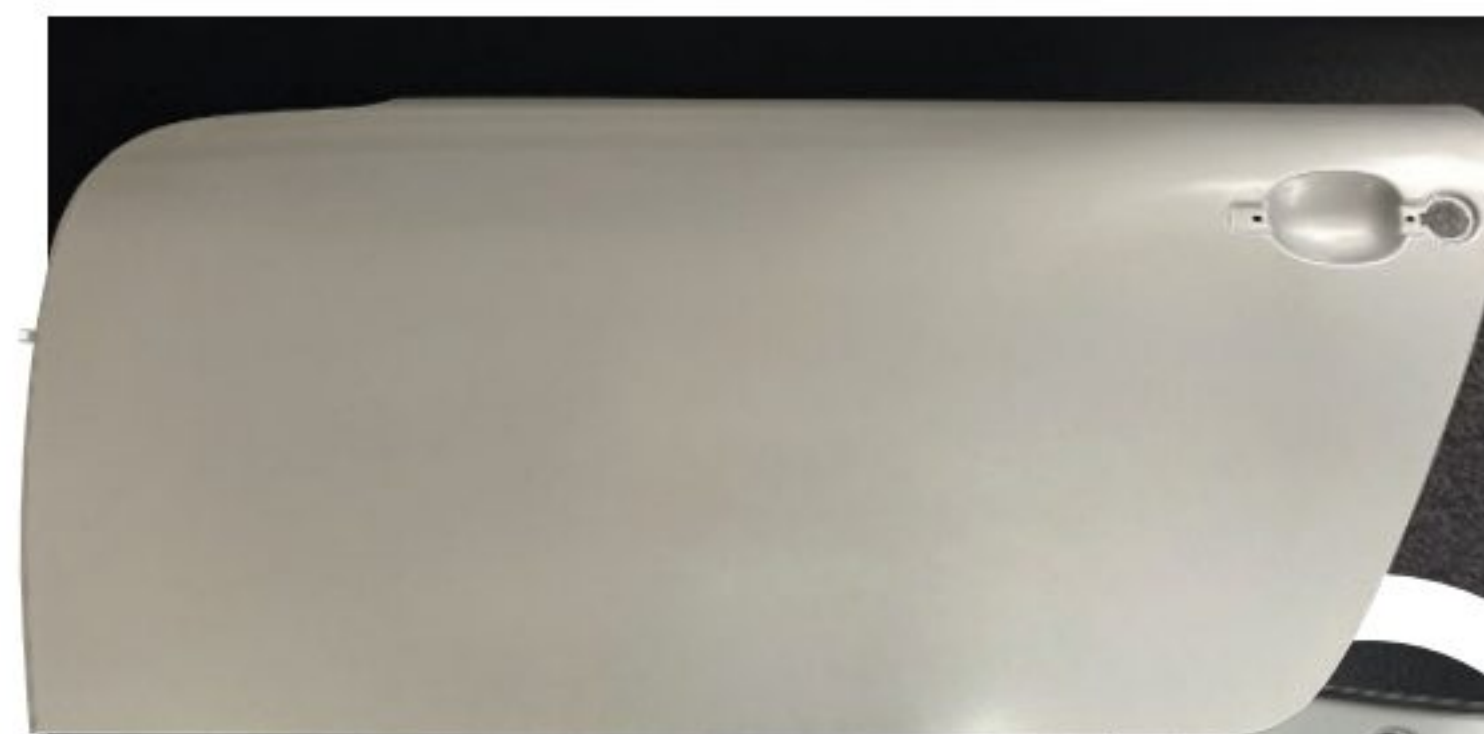
CATALOGUE OPTIMACHINES N° 15

Véritable encyclopédie de 800 pages et plus de 4 000 références, le catalogue Optimachines présente une offre complète des marques allemandes Optimum et Metallkraft pour le travail du métal, mais aussi Unicraft et Uniworks pour l'équipement et le mobilier d'atelier, pour pros et particuliers. À réserver d'urgence au 03 20 03 69 17 ou télécharger sur optimachines.com



SUPPORTS D'INTERRUPTEURS DE LÈVE-VITRE Car-Bone

Comme l'équipe de Car-Bone sur ses projets de restauration, vous vous êtes certainement déjà trouvé confronté au support d'interrupteur de lève-vitre qui vous reste entre les doigts, en morceaux ! Pas du style à se laisser démoraliser par ce genre de déconvenue, elle s'est appliquée à reproduire la pièce avec précision, usinée dans un matériau durable, et peinte comme à l'origine. Le kit comprend les supports pour les portières conducteur et passager, mais pas les interrupteurs. Compatible 911, 912 et 914. www.car-bone.pl



PANNEAU DE PORTE 911 ALUMINIUM Stuttgart Classica

Les portières des 911 Classic ont tendance à rouiller le long du bord inférieur. S'il y a lieu de remplacer le panneau extérieur, pourquoi ne pas l'envisager en aluminium ? Outre sa tenue à la corrosion, il a un autre argument de poids à faire valoir : 1,85 kg seulement ! Le spécialiste britannique peut assurer le remplacement de la peau sur son cadre. Vous vous garantissez ainsi le positionnement parfait des éléments grâce aux gabarits d'atelier spécifiques, la remise en place de la barre de renfort supérieure et l'usage de la colle appropriée pour éviter la corrosion entre matières. Convient aux 911 de 1965 à 1997. www.stuttgart-classica.co.uk

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

ROSEPASSION.com

Encore plus de pièces...

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

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

**NOUVEAU
SITE
INTERNET**

ROSE PASSION

Recherche par mot-clé
Saisie par référence

Choix du véhicule
Mon compte
Mon panier

Toutes les pièces pour tous les véhicules !
Porsche 356, 911, 912, 914, 924, 928, 944, 964, 965, 966, 993, 996, 997, Turbo, GT2, GT3, RS, Boxster, Cayman et Cayenne !

SÉLECTIONNER VOTRE VÉHICULE

993 993 Turbo 996 996 GT3 996 Turbo

Année: 1950 1956 1957 1959
Modèle: Carrosserie: Boite: Vendeur: Recommencer

Nos Garant

et les DOM-TOM
Suivi des colis via Chronopost International

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

Pour une commande simple et rapide, sélectionnez vos pièces
directement sur notre site internet : www.rosepassion.com



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





EXTENSIONS D'AILES TURBO-LOOK Stuttgart Classica

La solution Stuttgart Classica pour qui souhaite offrir le Turbo-Look à une 911 Classic : des extensions en acier à greffer sur les ailes d'origine, qui sont "allongées" à la cote des arches de roues des anciennes (de 1964 à 1973). Elles sont formées à la main sur des gabarits usinés et développés en 3D pour garantir une symétrie parfaite. 395 GBP HT. www.stuttgart-classica.co.uk



Majorette X Porsche

Comme votre serviteur, vous êtes resté bloqué en enfance sur la Porsche Turbo Majorette [n° 209], et votre psy vous a expliqué que vous ne retrouveriez le cours d'une vie normale qu'en retrouvant l'objet de vos fantasmes. Majorette va vous sauver ! La marque française (désormais sous pavillon allemand) a lancé une collaboration avec Porsche pour une collection complète sous licence de modèles en sets ou à l'unité. Nous avons particulièrement retenu la Porsche 934 sous la référence 269C, en vert dans la collection Premium et en d'autres déclinaisons dans d'autres packs. www.majorette.com



SAC BESACE Anoa Créations

Anoa Créations n'est pas tout à fait un maroquinier comme les autres. D'abord parce que les fondateurs sont de vrais passionnés d'automobile (Olivier roule en Catheram), mais aussi parce qu'ils ont pour philosophie de n'utiliser que des matériaux recyclés. C'est l'exemple même de ce sac besace qu'ils ont imaginé aux couleurs de votre magazine préféré, fabriqué à partir du cuir et des textiles de fond de ce qui était auparavant un canapé... Par définition, chaque création est donc unique, puisqu'elle dépend directement de l'approvisionnement en matière première et que l'équipe se concentre sur le sur-mesure, personnalisable selon vos envies et l'usage que vous envisagez de votre sac, qui peut être aussi sac de voyage, sac à casques, sac à main, trousse de toilette. Des réalisations les plus sobres et élégantes aux créations les plus extravagantes, tout est possible, y compris la petite maroquinerie assortie, le gravage au laser et autres finitions spéciales. www.anoacreations.com



992 CARRERA 4S DAKAR delta4x4

On est bien éloignés du sujet "Classic", mais pour votre curiosité, cette 992 Carrera 4S traitée par delta4x4 confirme la tendance que nous voyons s'affirmer depuis quelques mois, et qui ne reste plus cantonnée aux seuls mouvements Outlaw sur 911 air-cooled. Le préparateur allemand spécialiste du tout-terrain s'est approprié la dernière génération de 911 dans sa version à transmission intégrale pour l'inscrire dans la lignée des 953 et 959 du Dakar. À la demande d'un client du sud de l'Allemagne, ils ont développé un équipement de baroudeur spécifique dont le contenu précis n'est pas encore dévoilé, mais qui comporte au moins la galerie de toit, la rampe de projecteurs LED, les extensions d'ailes et les roues. Tout ça autour d'une suspension au généreux débattement de 25 cm. Sortie prévue pour 2021... www.delta4x4.com



CONFIGURATEUR DE MONTRES Porsche Design

Porsche Design lance son programme de personnalisation qui vous permet de créer votre propre montre, unique, et pourquoi pas même coordonnée à votre Porsche. Sur la même architecture que le configurateur Porsche et sur la base du Chronotimer Series 1 avec mouvement Calibre Werk 01.100, il offre plus de 300 possibilités en combinant les finitions du boîtier titane, du cadran, du rotor au design de jante de 911, du bracelet titane ou cuir, le gravage, etc. Les tarifs démarrent à 4 950 euros, pour des montres livrables en Centres Porsche. www.porsche-design.com



CLASSIC
Autostore



911

78 500 € TTC

classic-autostore.fr



◆ **Dansk** 

NEW DEVELOPMENT

- IN PRODUCTION NOW -

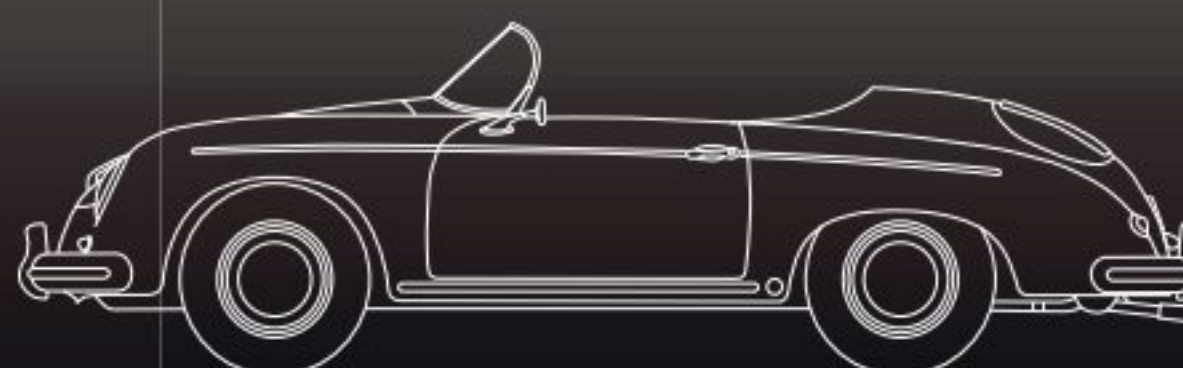
Speedster seat bucket with seat rail, Steel, Black paint

DANSK no. 571021

(JP no. 1689805500)

OE no. 64452106140*

Fits: Porsche 356/A/B/C, 1.1-1.6, 50-65



www.jpgroupclassic.com

* OE number is just for reference.

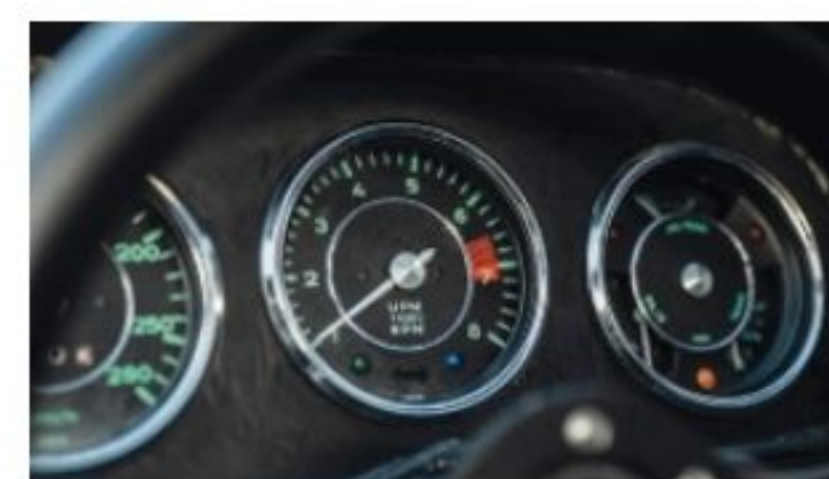


904 GTS (904-062) RM Sotheby's

COVID et confinement n'ont pas stoppé les ventes aux enchères d'automobiles de collection. Tout juste ont-ils modifié le calendrier initial et la forme qu'elles ont prise. Si certaines maisons ont relancé leurs ventes en salle dans le courant de l'été, la dispersion de la Collection Petitjean, initialement prévue en marge du Techno-Classica à Essen en mars, a été tenue "online", sur Internet, entre les 3 et 11 juin. Et c'est ainsi qu'a trouvé preneur la Porsche 904-062 qui était propriété de Marcel Petitjean depuis 27 ans.

Cette Porsche 904 GTS fait partie des quelques exemplaires, pas si rares ma foi, qui ont débuté leur carrière en France. Sa construction achevée le 25 mars 1964, elle a été livrée neuve à Marseille à Pierre Jaillardon, un pilote qui l'utilisa en courses de côte, notamment à Lodève un mois plus tard, et probablement aussi à Saint Anthonin et d'autres au cours de la saison 1964. Les deux saisons suivantes, c'est entre les mains de René Maucourt qu'elle apparaît, et c'est lui qui inscrira le plus de lignes à son palmarès, avec un certain succès en rallye et en courses de côte. La saison '66 de Maucourt se termine sur un accident qui endommage l'avant, et il vend alors la voiture au pilote auvergnat José Piger, apparemment sans moteur ni boîte de vitesses. A priori en l'état, la 904 quitte la France et passe entre les mains de Freisinger puis d'un autre propriétaire avant de se retrouver chez Heinz Kurek, qui la répara entièrement entre 1975 et 1979. Mais Kurek était aussi fabricant de répliques en polyester et se serait donc servi de #062 comme modèle. Durant la décennie 80, la 904-062 a fait son petit périple aux USA, vendue à Bruce Canepa puis à Kerry Morse, deux noms qui sonnent aux oreilles des Porschistes, surtout outre-Atlantique. En 1989, la voiture rejoint ses terres originelles, elle est rapatriée en France sous la propriété de Thierry Reynaud, collectionneur averti de sport proto Porsche (dont la 910 Spyder flat-8) qui l'a restaurée avant de la vendre en 1993 à Marcel Petitjean.

Le Strasbourgeois en sera alors le plus long propriétaire. Pilote, il s'est illustré dans les années 60 et 70 dans des épreuves européennes, débutant en 1967 en 904 GTS, passé à la 906 en 1968 et à la 910/8 Bergspyder en 1969. Ses succès en affaires au cours des cinquante dernières années (dont la distribution Lamborghini à Strasbourg) lui ont permis de constituer, au bon moment et au bon prix, une collection de près d'une centaine de voitures des années 50 à 90, de tous horizons, depuis les Mercedes 300SL et Lamborghini Miura P400 et d'autres autos bien plus abordables. Ou même des tracteurs Porsche-Diesel... Faute de pouvoir donner naissance au musée multimarque dont il rêvait, il se séparait donc de cette incroyable collection, qui comptait aussi entre autres Porsche, une cabriolet 356B 1960, une 911 Targa '76, une 914 1.7, une 912, une 911 Carrera 3.2 '84, une Turbo '88 ou une 911 SC Targa. Équipée d'un flat-6 de 911, la 904 GTS qui n'a quasiment pas roulé en bientôt trente ans a été adjugée 693 000 euros, frais inclus. www.rmsothebys.com





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



Baja 911 Matching

Matching, jeune entreprise française, veut associer sa passion de l'automobile avec sa responsabilité écologique en produisant en Europe, avec le savoir-faire local, des T-shirts en coton organique issu de cultures raisonnées. Baja 911 est orné du profil comme radiographié d'une 911 Classic, superposant image "délavée" et tracé technique, planche de surf comprise. Du XS au XXL, 35 euros sur matching-store.com



Lampe LED Porsche Classic

Porsche Classic s'est inspiré d'une lampe portative figurant déjà au catalogue des accessoires de la 356 en 1963 pour dessiner ce nouveau modèle aux technologies modernes: ampoule à LED, batterie rechargeable via un cordon USB-2, deux modes d'éclairage... L'aimant caoutchouté permet de l'arrimer à la carrosserie de la voiture sans risque, et son étui en cuir rappelant les sièges de 356 est marqué de l'écusson Porsche. www.classicshop.porsche.com



Speedcat Mid Sparco Puma

2020 signe le grand retour de la Speedcat, l'indémontable chaussure inspirée de la F1 que Puma lançait en 1999 que vous avez redécouverte dans sa nouvelle version Porsche Legacy dans le dernier numéro. Dans sa volonté de promouvoir l'égalité dans le sport, même mécanique, Puma la décline aujourd'hui au féminin dans une inédite variante mi-hauteur, et sous les couleurs Sparco. Trois coloris au choix, mais toujours l'incontournable finition cuir suédo. 130 euros en boutiques ou sur www.puma.com



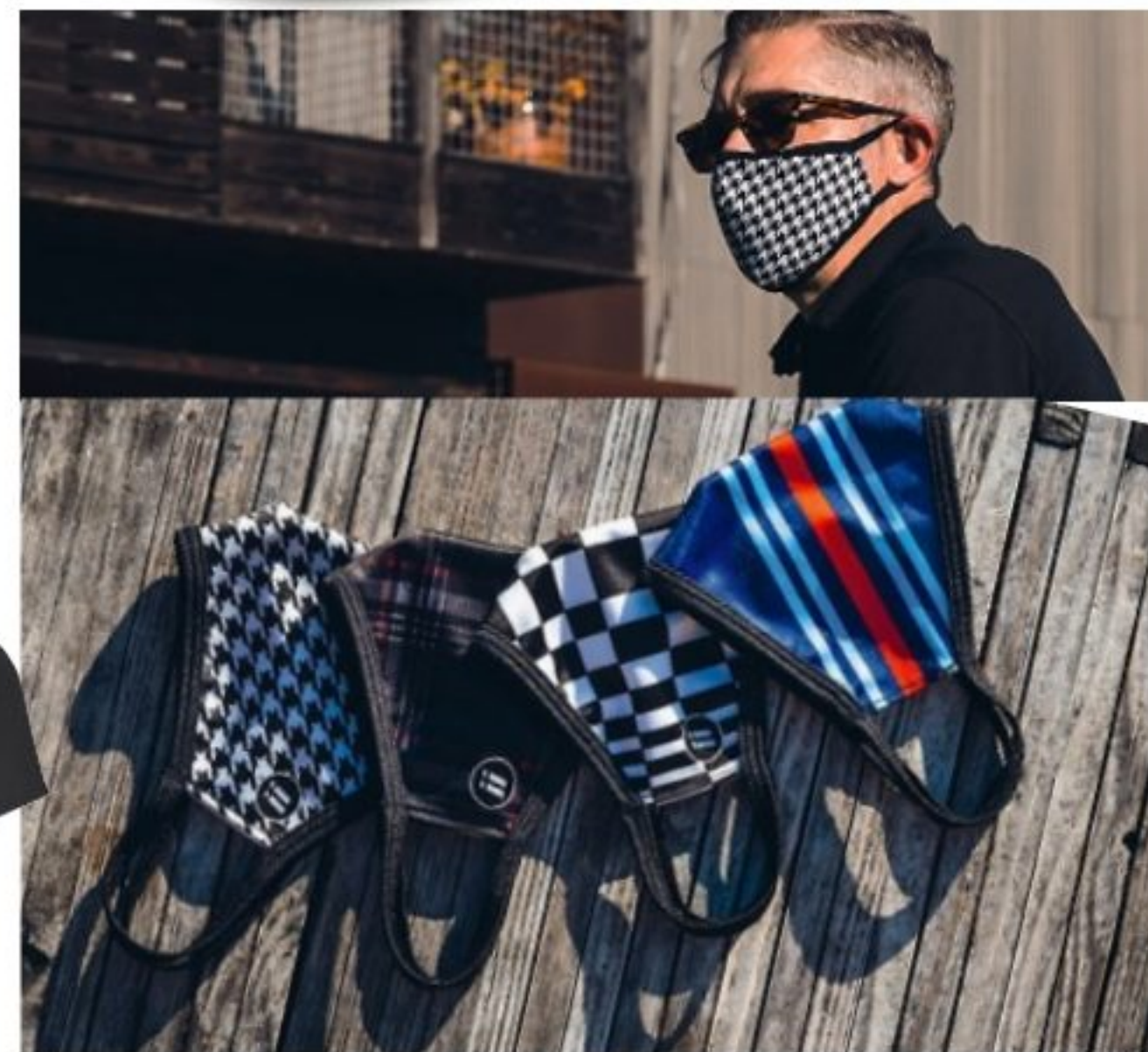
Veste Heritage Driver's Selection

Porsche déploie en boutiques sa collection Héritage qui accompagne la présentation de la 911 Targa Heritage Design Edition, dans ses couleurs et ses influences puisées dans le patrimoine de la marque. Ces vestes homme et femme légèrement matelassées s'inscrivent dans la droite ligne. Munies de discrètes poches, ornées de nombreux détails et broderies, elles sont complétées d'un porte-cartes en cuir avec mousqueton. 100 % polyester, doublure nylon. 395 euros sur store.porsche.com



Porsche Turbo Puma

Un coup de boost pour donner un peu d'élan aux derniers jours de l'été et les faire durer encore un peu? Dans la toute récente collection Porsche Legacy chez Puma, retenez le T-shirt Graphic dont le motif qui occupe tout le dos est une vue technique éclatée du six à plat 3.0 type 930, séparée en trois couleurs sur fond noir. Sur la poitrine gauche, c'est l'étiquette moteur du diagramme d'allumage qui est reproduite en jaune. www.puma.com



Masque Stripe Design

Parce qu'il risque fort de devenir un accessoire indispensable à long terme, Stripe Design, dont vous connaissez les chaussettes aux motifs inspirés des selleries de Porsche, étend sa gamme au masque facial, qu'il décline dans plusieurs motifs également sélectionnés dans l'histoire la marque. Pasha, Martini ou Pepita sont certainement des noms doux à vos oreilles... L'atelier californien les produit en deux tailles, et propose aux lecteurs de *Speedster* le code promo FANDF20. www.striipedesign.com

T-shirt 964 HDV

HDV signifie Hey Daniel Vera! Daniel gravite dans le design et l'illustration automobile depuis qu'il a 15 ans, et il en a 27 aujourd'hui, donc un peu d'expérience. Daniel vit au Venezuela, mais il n'a d'yeux que pour la production automobile européenne, dont il a fait le thème exclusif de son travail. Après avoir créé pour une quinzaine de marques parmi les plus réputées, Daniel a voulu lancer sa propre ligne, HDV. Comme Daniel a des connexions dans le monde entier, surtout en Europe, il s'appuie spécifiquement sur les compétences de ses partenaires et amis allemands, Max et Alex, pour développer des produits de qualité aux standards d'ici pour le marché européen. Dont ce T-shirt orné d'un demi-profil (à la verticale) d'une 964 terriblement Outlaw, imprimé en édition limitée sur un tissu 100 % coton. Logo imprimé sur la poitrine, les bras et le cou. Du S au XXL. 29,99 euros sur www.hdvbrand.de



Chaussettes Transaxle Driver's Selection

Cet automne qui approche, portez les couleurs Porsche en toute discrétion. Ceux qui savent savent, les autres ne verront sur vos mollets que de beaux motifs parfaitement dans l'ère du temps, même s'ils sont inspirés des tissus de sièges des 924, 928, 944 et 968 des années 70 à 90. Et ceux (ou celles) qui s'approcheront d plus près y verront le script Porsche en toutes lettres... C'est 100 % coton et proposé dans la collection #Porsche en lot de quatre dans un coffret collector contre 58 euros. store.porsche.com



Petites annonces Porsche Classic



classic911market.com

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



CLUB911.NET

1ER CLUB PORSCHE FRANCOPHONE INDÉPENDANT

TOURISME

[Classic]
11-13 septembre
14^{ème} LOZÈRE CLASSIC

[Centre] 12 septembre
RALLYE DES LOGES

[Sud-Ouest]
18-20 septembre
TRANSPYRÉNÉENNE

[Belgique-Nord]
20 septembre
SORTIE E/FEL/MOSEL

[IDF] 26 septembre
PORTES OUVERTES
À L'ATELIER M8

[Centre] 4 octobre
LA VIE DE CHÂTEAU

[Rhône-Alpes]
3-4 octobre
TRANS-ARDÉCHOISE

[Sud-Est]
11 octobre
LE VENTOUX

[Grand-Ouest]
24-25 octobre
SORTIE TERRE
5^{ème} ÉDITION

CIRCUIT

12 septembre
RACING12PROJECT
MONTLHÉRY

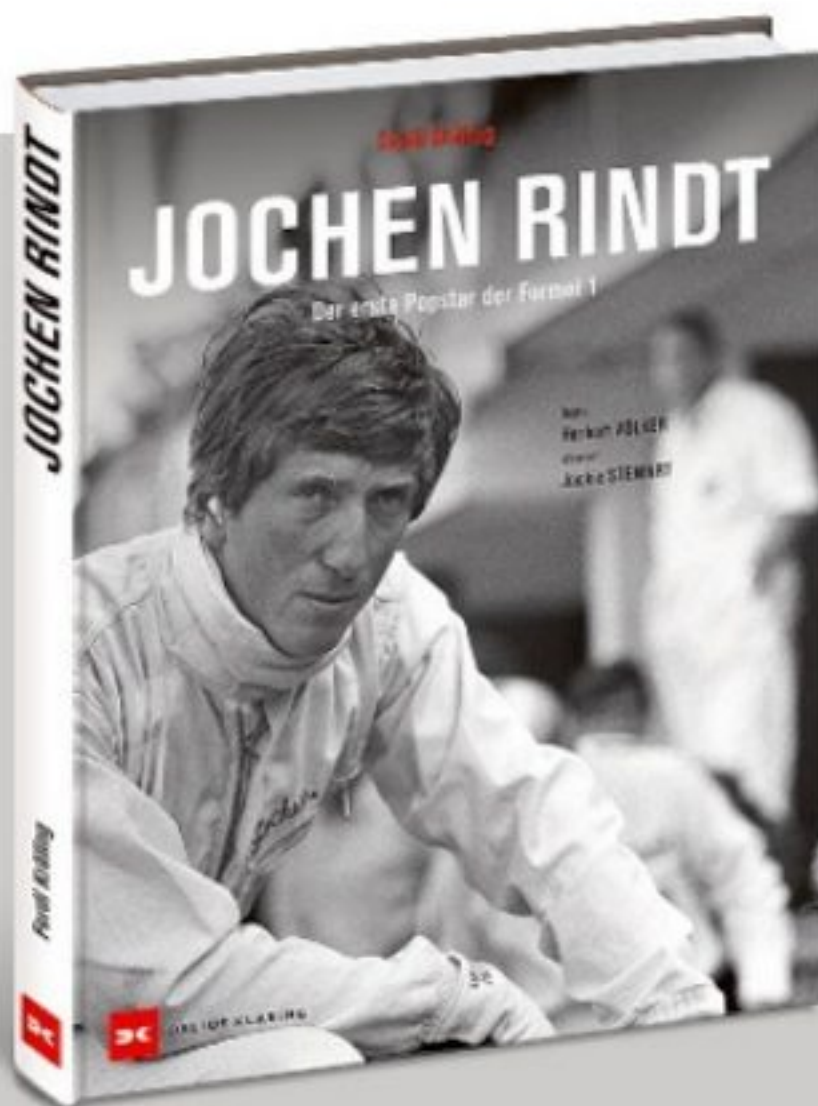
25 octobre
DIJON PRENOIS

11 novembre
LURCY LEVIS



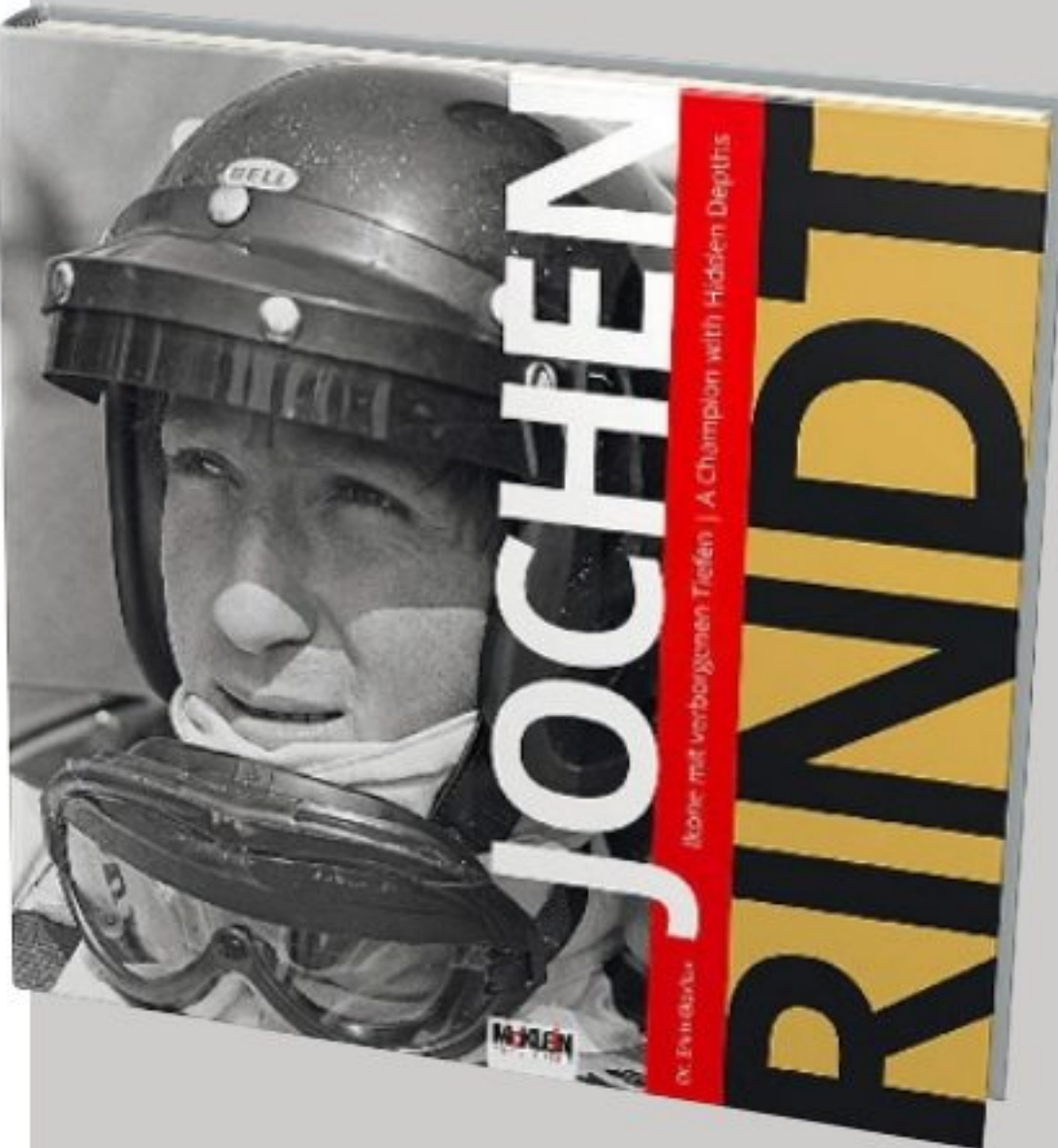
LE CLUB911.NET VOUS SOUHAITE
UNE BONNE RENTRÉE !

contact@club911.net / 06.43.34.28.78



Jochen Rindt

Lorsque le pilote autrichien a disparu le 5 septembre 1970 aux essais du GP de Monza, la discipline perdait l'un de ses champions les plus marquants de sa décennie. D'une nature sensible et éblouissante, Jochen Rindt n'en était pas moins performant, courageux et talentueux. C'est le portrait que veulent nous faire saisir les images touchantes de Ferdi Kräling qui ressuscitent les personnages et nous renvoient dans les ambiances de l'époque, au fil d'une biographie déroulée par Herbert Völker. En allemand. 176 pages. Format 22x29 cm. Couverture rigide. Existe aussi en version de luxe de 184 pages en étui. Delius Klasing. 29 euros (luxe : 68 euros). ISBN : 978-3-667-11866-0. www.delius-klasing.de



Jochen Rindt

Dans le trio des livres consacrés à Jochen Rindt, celui signé du Dr Erich Glavitz a retenu notre attention. Non seulement parce qu'il a la bonne idée d'être à la fois lisible en anglais et abondamment illustré (plus de 400 photos), mais aussi parce que l'auteur, journaliste et docteur en philosophie, était un ami de Rindt. Il en dessine la personnalité complexe et sensible en mettant en perspective la dimension psychologique du parcours de cet orphelin de la Guerre élevé par ses grands-parents. Pour en affiner le portrait, il s'est appuyé sur ses échanges avec le demi-frère du pilote, qui a aussi fourni une partie des archives photo familiales, inédites, qui complètent la riche iconographie signée Aloïs Rottensteiner, autre proche de Rindt et photographe de la F1. En anglais et allemand. 400 pages. Format 29x29 cm. Couverture rigide et étui. McKlein Publishing. 99,90 euros. ISBN : 9783947156269. www.rallyandracing.com



Jochen Rindt

Cette biographie de Jochen Rindt a été publiée en 2010. Mais cinquantième de la disparition du pilote oblige, elle est rééditée cette année en format de poche. Si Rindt reste dans les annales comme le seul pilote couronné Champion du Monde de Formule 1 à titre posthume, il a aussi été actif dans les catégories Voitures de Sport, régulièrement embarqué en Porsche dès 1965, le plus souvent dans un baquet d'usine. Cet ouvrage n'inclut que 29 photos au fil de ses presque 500 pages, mais le journaliste britannique David Tremayne n'oublie rien du parcours de l'Autrichien. En anglais. 494 pages. Format 13x20 cm. Couverture souple. Evro. 12,99 GBP. ISBN : 978-1-910505-56-4. www.evropublishing.com



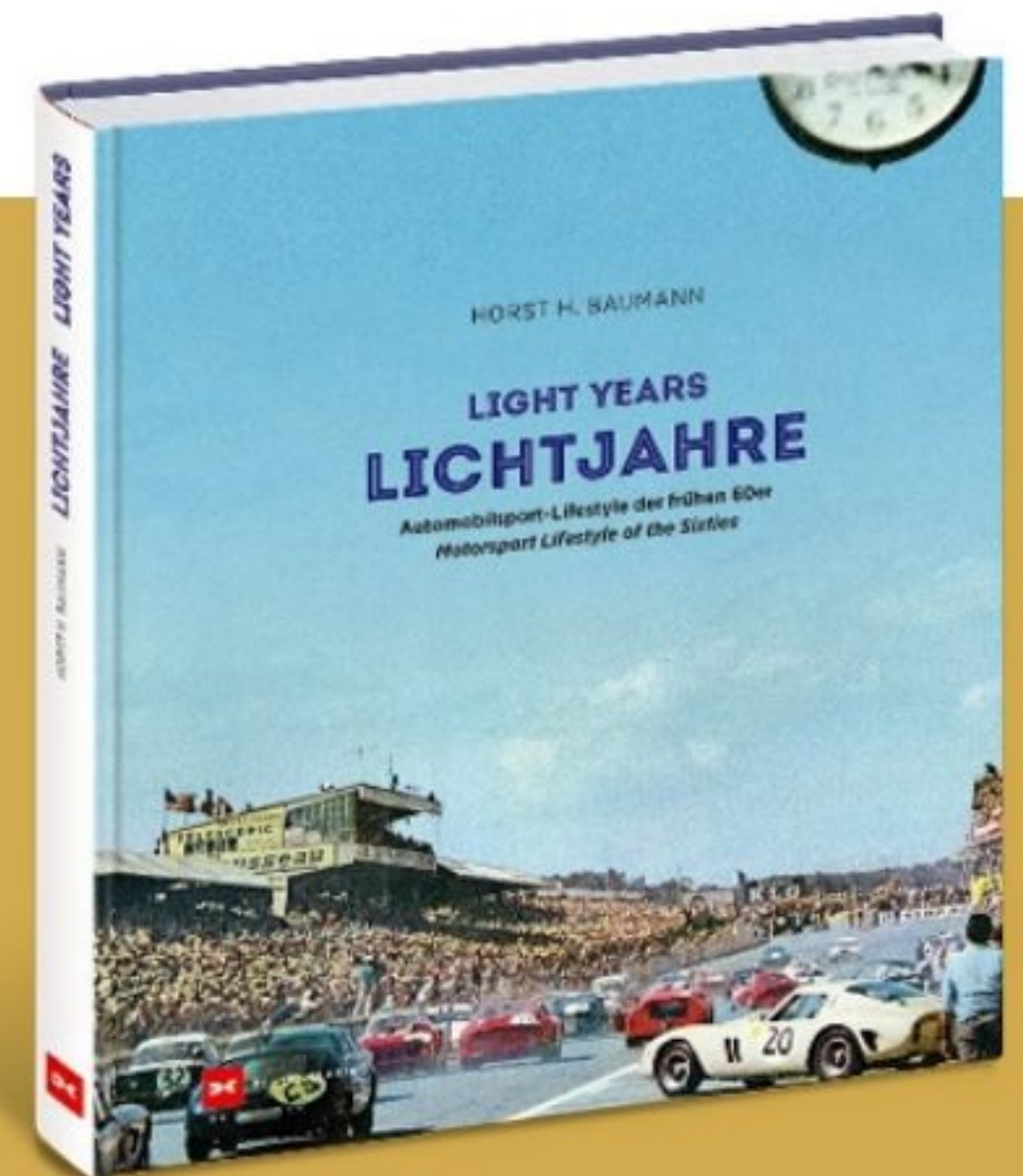
Porsche 911 Turbo Relentless

À nouvelle génération de 911 Turbo, nouveau livre sur le sujet, traité depuis ses origines au début des 70's et édité par le Porsche Museum (s'appuyant sur le savoir-faire de Motorbuch)... Il retrace huit générations en se focalisant sur l'avant-garde technologique inscrite dans l'ADN de la 911 Turbo, du principe même de la turbocompression à toutes les innovations que chaque génération a su imposer sur le segment des voitures de luxe hautes performances qu'elle domine depuis presque 50 ans. En anglais. 224 pages. Format 24x18 cm. Couverture rigide. Motorbuch. 24,90 euros. ISBN : 978-3-613-30959-3. www.motorbuch.de



Rofgo Collection

Si vous ne connaissez pas encore la *Rofgo Collection*, sachez que cette lacune ne sera plus tolérée désormais puisque Doug Nye, journaliste britannique, y consacre un copieux ouvrage. Depuis 2008, Roald Goethe réunit en une seule collection les voitures de course marquantes qui ont porté les emblématiques couleurs Gulf, dont la 917-026 et la 908/3-012. S'appuyant sur les photos d'époque et les témoignages des pilotes, ingénieurs et team managers de l'époque, il raconte l'histoire de chaque voiture. Les fiches techniques et palmarès remplissant les appendices. En anglais. 304 pages. Format 30x24 cm. Couverture rigide. Porter Press. 95 euros. ISBN : 9781907085673. www.porterpress.co.uk

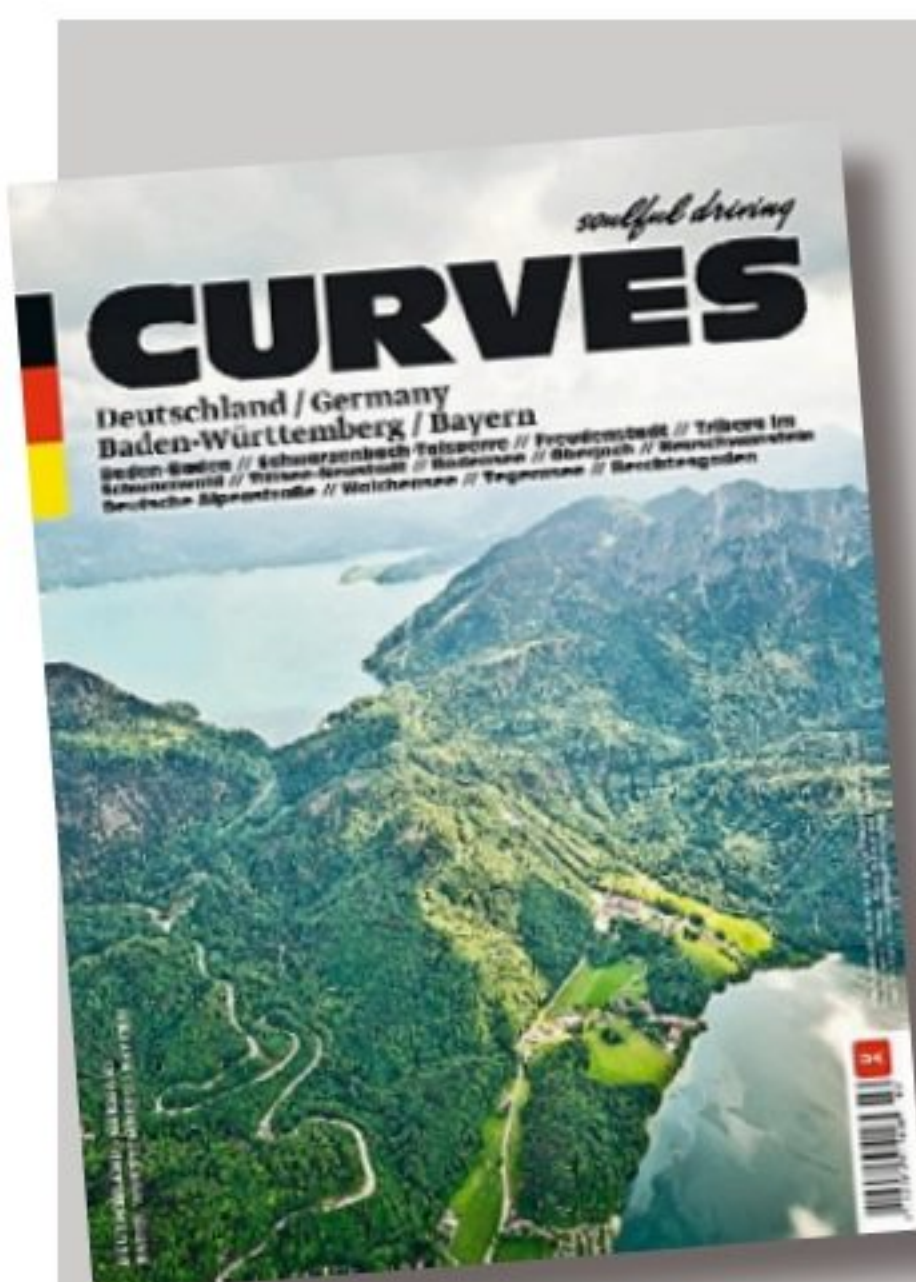
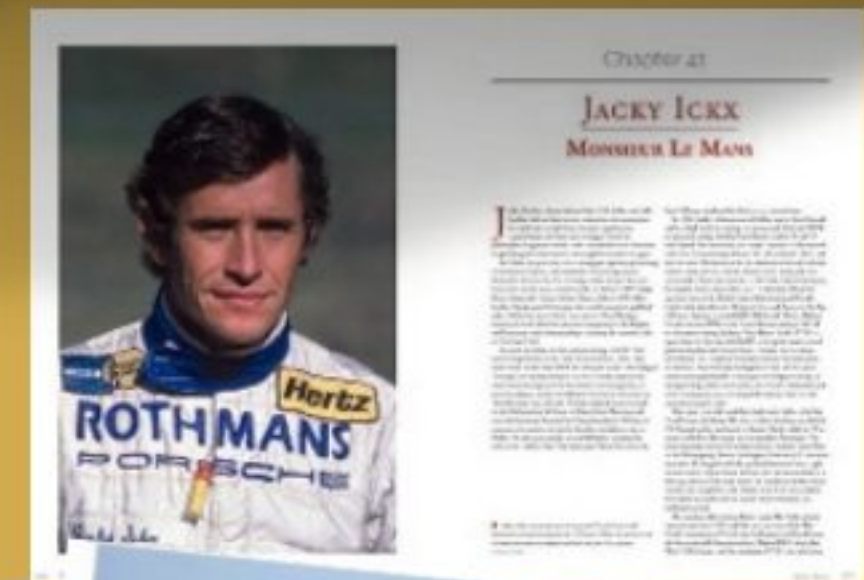
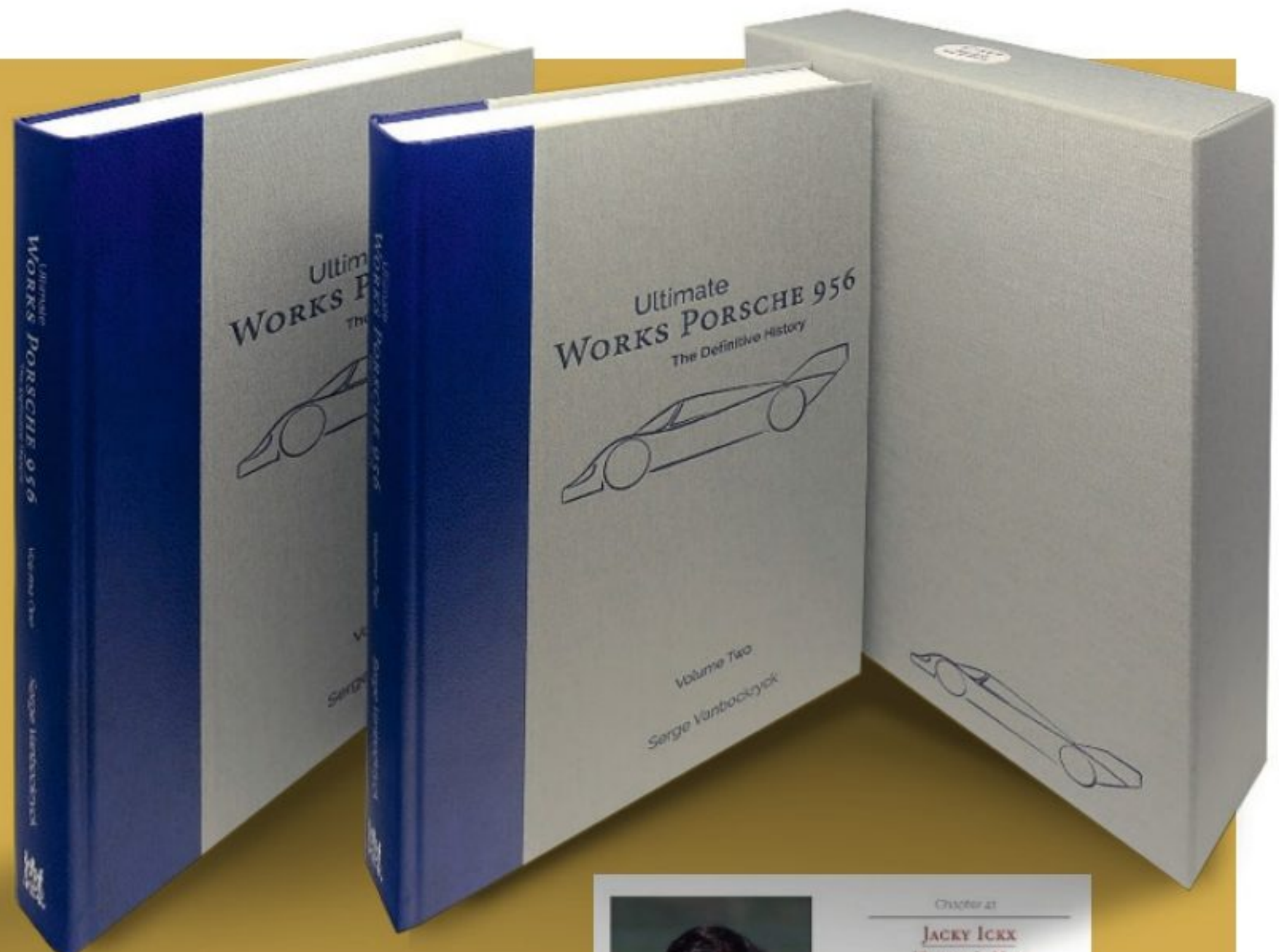


Lichtjahre Light Years

Porsche n'est pas le thème de cet ouvrage, consacré à une décennie entière de sport automobile durant laquelle le risque était à chaque virage, et même entre les deux. Plus précisément, il compile le travail du photographe Horst Baumann durant les sixties, lorsqu'il capturait l'atmosphère des circuits à travers l'optique de son fidèle Leica. En résulte un livre qui donne une large place à l'image dont la dynamique du sujet croise la douceur du grain argentique. Du Mans au Nürburgring, de Zandvoort à Spa, des voitures de sport à la Formule 1, des grid girls aux pilotes stars. Textes d'Étienne Bourguignon, Uli Hack et Hans-Michael Koetzle. En allemand et anglais. 256 pages, format 30x35 cm. Couverture rigide. Delius Klasing. 98 euros. ISBN : 978-3-667118479. www.delius-klasing

Works Porsche 956

Vous aussi avez vécu votre enfance au milieu des années 80, en pleine folie Groupe C ? Alors il y a de fortes chances que la 956 reste votre icône absolue en matière de sport auto. Me tromperai-je ? Vous en rêvez encore, de ces hordes de Porsche lancées à pleine charge, tutoyant les 400 km/h sur des Hunaudières encore rectilignes ?... Alors votre cadeau est arrivé ! Serge Vanboockryck a commencé à couvrir les courses du WEC à la fin des années 80 et il est resté fasciné comme nous par ces machines incroyables, au point qu'il s'est lancé dans l'écriture de ce qui devrait longtemps rester LA référence sur le sujet. Encore que... pour tenir en un volume raisonnable, il s'est concentré sur les seules 956 d'usine, et a laissé de côté (pour un prochain opus ?) la flopée de machines "privées". En revanche, il ne pouvait pas faire l'impasse sur le nécessaire préambule sur les débuts sportifs de Porsche et le tournant de l'ère Piëch, la 917 qui a ouvert les compteurs, l'arrivée du turbo et la création du Groupe C. Seulement alors l'auteur entre dans le vif du sujet par les coulisses de Weissach ! Aucun détail du développement ne lui a échappé, la moindre évolution dans une maquette de soufflerie, le moindre tour des tests menés par Jürgen Barth sur 956-001. Vous comprenez immédiatement pourquoi il va falloir deux tomes pour cerner le sujet, et pourquoi l'ouvrage peut se prévaloir du titre de *Definitive History*. Il sera difficile de faire plus complet. Parce qu'ensuite, c'est un vrai Curriculum vitae, un chapitre par course, qui commence par les 6 Heures de Silverstone, puis le triplé historique aux 24 Heures du Mans 1982 qui a réellement marqué le point de départ du mythe 956. Puis Spa, Fuji, et ça ne s'arrête plus jusqu'à la dernière course officielle d'une 956 d'usine, aux 800 km de Shah Alam en décembre 1985, qui aura permis d'éprouver définitivement un petit bouleversement technologique : la transmission PDK. Évidemment, au fil de l'histoire, on a suivi les évolutions techniques et aérodynamiques, et on a vaguement fait connaissance avec tous les acteurs. Alors c'est le moment de les approcher : treize portraits d'ingénieurs et de pilotes, de Norbert Singer à Jacky Ickx, de Roland Kussmaul à Derek Bell, de Jürgen Barth à Hans Stuck. Puis de s'attarder sur chacun des quinze châssis d'usine avant de clore sur la relation entre Porsche et son sponsor Rothmans. Attention, si vous mettez un œil dedans, vous risquez de ne pas décrocher avant la fin... et c'est long 800 pages !... En anglais. Série limitée à 956 exemplaires numérotés. 850 photos. Format 25,5x36 cm. Couverture et étuis rigides entoilés. Porter Press. 450 GBP. ISBN : 978-1-907085-98-7. www.porterpress.co.uk

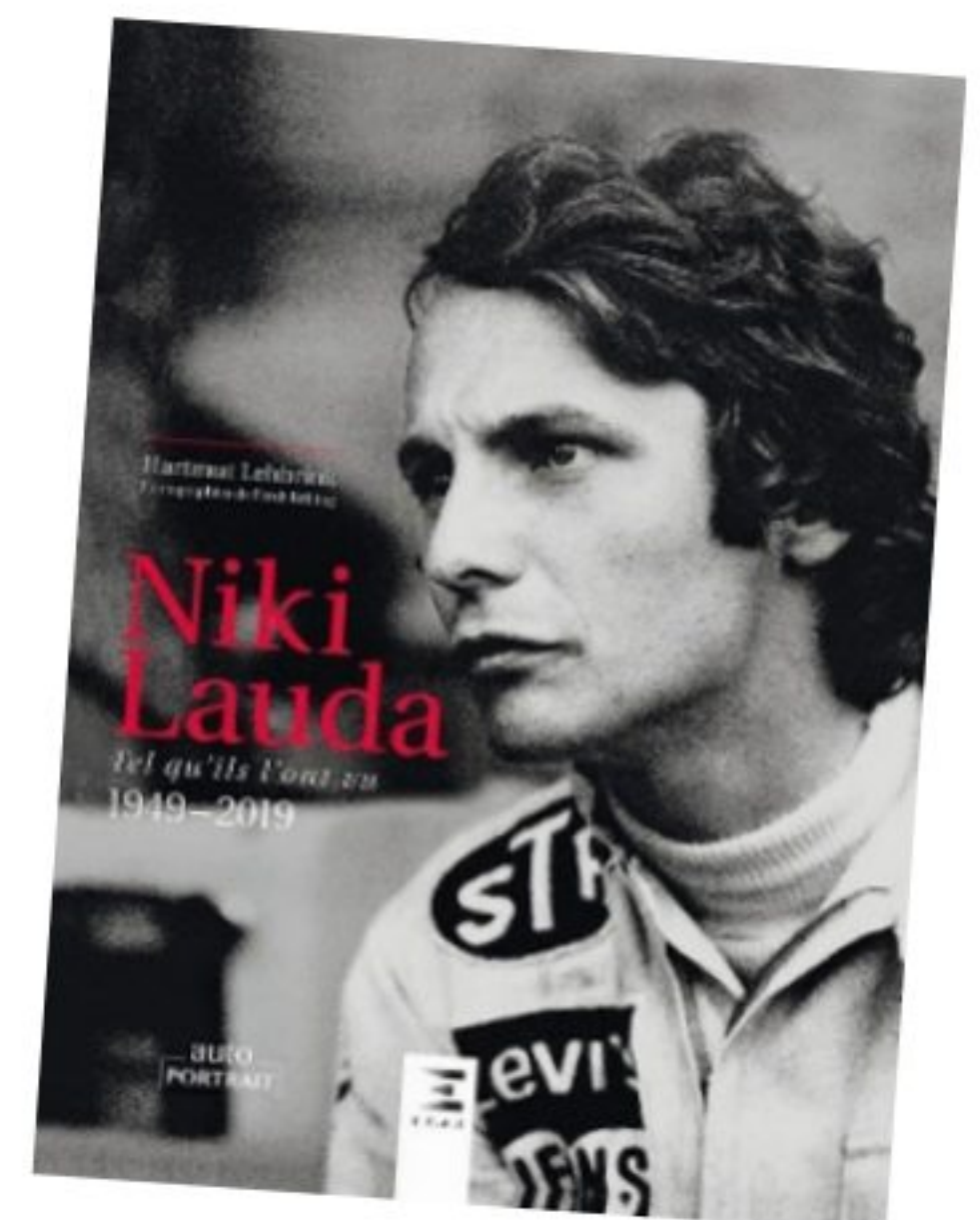


Curves Germany

Stephan Bogner n'en a pas fini avec son tour des plus belles routes du monde, mais pour l'heure, le numéro de rentrée de *Curves*, treizième de nom, est concentré sur le sud de l'Allemagne en traçant sa route entre Baden-Baden et Königssee. Une balade de plus de 500 km dans les lacets de la région, qui passe tout près de Stuttgart, mais vous imaginez bien que ce n'est que pure coïncidence... Au-delà des paysages magnifiques, c'est aussi une virée entre amis (et en Porsche) que nous conte le photographe. En allemand et anglais, 288 pages. Format 21x28 cm. Couverture souple. Delius Klasing. 15 euros. ISBN : 978-3-667-11990-2. www.delius-klasing.de

Niki Lauda

Niki Lauda aura laissé une trace impérissable dans le sport automobile, Hartmut Lehbrink a compilé les témoignages et les interviews d'époque de tous ceux qui l'ont côtoyé d'assez près pour en dresser un portrait complet et sans filtre, depuis ses coéquipiers ou adversaires en piste (Prost, Berger, Hunt, etc.) jusqu'à sa propre épouse Marlène en passant par les patrons d'écurie (Frank Williams ou Enzo lui-même...) des ingénieurs (Hans Mezger, Gordon Murray, entre autres), des journalistes, jusqu'à Ron Howard qui a réalisé le biopic *Rush*. Un bel hommage, sur des photos de Ferdi Kräling. En français. 160 pages. Format 22x28,6 cm. Couverture rigide et jaquette. ETAI. 39 euros. ISBN : 13 9791028304515. www.editions-etai.fr



Richard Mille
RM 11-05

Richard Mille atteint les plus hauts sommets de l'horlogerie avec des matériaux hi-tech dont le Cermet gris, alliage complexe de zircone et de céramique sans nickel ni cobalt. Boîtier 50x42,7 mm en carbone TPT et titane, lunette en Cermet gris, verre saphir antireflet. Couronne titane. Cadran saphir. Compteurs petite seconde, 24h et compte à rebours, affichage GMT. Date et mois automatiques. Mouvement squeletté Calibre RMAC3. Chronographe à fonction Flyback. Réserve de marche 50 heures. Bracelet caoutchouc bleu. Limitée à 140 exemplaires. wPrix sur demande. www.richardmille.com



MeisterSinger
Perigraph

Outre la lecture simplifiée de l'heure par mono-aiguille chère à MeisterSinger, la particularité de la Perigraph est sa fonction date sur disque rotatif ajouré, désormais mise en valeur par un contraste de couleurs relevant la géométrie radiale du cadran. Boîtier 43 mm inox brossé, verre saphir bombé. Étanche à 50 m. Cadran bleu soleillé. Mono-aiguille indiquant heures et minutes sur 144 graduations. Disque de quantième noir mat ou gris sable. Mouvement automatique Sellita SW 200-1. Réserve de marche 38 heures. Bracelet cuir marron clair (quantième noir) ou foncé (quantième gris). 1 850 euros. www.meistersinger.com



TAG Heuer
Carrera Sport

Ainsi nommée par Jack Heuer en hommage à la Carrera Panamericana, cette référence horlogère depuis 1963 se réinvente à chaque saison. Boîtier 44 mm en inox poli et brossé, glace saphir bombé et biseauté traité antireflet, lunette céramique noire, couronne et poussoirs en or rose 18 carats. Étanche à 100 m. Cadran brossé noir. Compteurs 12 heures, 30 mn et petite seconde. Aiguilles et index plaqué or rose traité Super-LumiNova, seconde centrale et logo plaqués or rose. Mouvement Calibre Heuer automatique. Bracelet cuir d'alligator à boucle déployante. 6 200 euros. www.tagheuer.com



Frederique Constant
Flyback Chrono Panda Edition

Pensé pour les pilotes, le Flyback permet de relancer le chronométrage sans perdre de temps à remettre l'aiguille à zéro au passage d'un repère. Pour la première fois chez Frederique Constant, il est décliné en Panda! Boîtier 42 mm inox poli et satiné, verre saphir. Étanche à 50 m. Cadran argenté. Compteurs date, petite seconde et 30 mn. Aiguilles et index argentés, seconde centrale rouge. Mouvement automatique Calibre Manufacture FC-760. Fonction Chronographe Flyback. Réserve de marche 38 heures. Bracelet cuir perforé surpiqué. Limitée à 50 unités. 3 895 euros. www.frederiqueconstant.com



LIV
Rebel-AR

LIV réinterprète son best-seller Rebel-A en y intégrant les codes "Racing" issus du sport automobile. Dans sa version *Le Mans White*, la Rebel-AR s'approprie la livrée historique de Brumos, trois autres déclinaisons s'inspirent subtilement des couleurs Gulf. Boîtier rectangulaire 42x49 mm inox, verre saphir bombé traité antireflet et antirayures. Étanche à 100 m. Cadran multistrates blanc à bandes rouge et bleu. Guichet dateur. Aiguilles et index traités Super-LumiNova. Mouvement automatique Sellita SW 200-1. Réserve de marche 38 heures. Bracelet cuir alligator 23 mm. 590 euros. www.livwatches.com



Driver's Selection
Chronograph Martini Racing

La Martini Racing Team menée par Hans Dieter Dechent a beaucoup œuvré pour les succès sportifs de Porsche dès la fin des années 60, et la marque lui rend hommage par une collection Martini Racing dans la Driver's Selection. Boîtier 42 mm inox satiné, verre saphir traité antireflet. Étanche à 100 m. Cadran métal noir avec livrée graphique Martini Racing Porsche, aiguilles et chiffres traités Super-LumiNova. Compteurs 30 mn, petite seconde et 1/10 de secondes. Couronne et poussoirs vissés et polis. Mouvement suisse ETA. Bracelet métal 22 mm réglable, fermoir inox gravé Porsche. 681 euros. store.porsche.com

Chopard Mille Miglia GTS Azzuro

Partenaire des Mille Miglia depuis 1988, l'horloger suisse réinvente sa collection dédiée, à chaque édition, celle de 2020 parcourra la campagne italienne du 22 au 25 octobre. Boîtier acier 43 mm, étanche à 100 m. Couronne et lunette en or rose 18 carats. Verre saphir antireflet. Cadran à traitement galvanique bleu, appliques et aiguilles dorées traitées Super-LumiNova. Indicateur de réserve et quantième à guichet. Mouvement automatique Chopard 01.08-C. 60 heures de réserve de marche. Bracelet en cuir de veau perforé, surpiqué. Doublure en caoutchouc bleu aux motifs des pneus de course Dunlop des années 60. Boucle acier déployante. 9 640 euros. www.chopard.fr



Porsche Design Targa 4S Heritage Edition

Destinée aux propriétaires de 911 Targa 4S Heritage Edition, ce Chronographe réinterprète les codes esthétiques des années 50. Boîtier 42 mm titane sablé et poli, verre saphir antirayures et antireflet. Étanche à 100 m. Cadran noir à cerclage et marquages vert (compte-tours de 356), aiguilles et index traités Super-LumiNova, compteurs 30 mn et 12 heures, guichet dateur. Mouvement Calibre Porsche Design Werk 01.100. Rotor inspiré de la jante Carrera Exclusive Design. Réserve de marche 48 heures. Bracelet interchangeable en cuir Porsche bordeaux ou noir surpiqué. Boucle déployante. Limitée à 992 exemplaires. 10 950 euros. www.porsche-design.com

A CLASSIC PORSCHE PARTS STORY

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



JOMAPARTS.COM
porsche classic parts

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

Nederlands Français English Deutsch Italiano Português

TRINIANE RACING SINCE 1964

SPECIALISTE PORSCHE

911 930 356 ET AUTRES MODÈLES CLASSIC
CLASSIC-YOUNGTIMER

• ENTRETIEN • REPARATION • PREPARATION •



PIECES DETACHEES
Neuves et Occasions

PREPARATION
VHC (PTH) -VHRS

REVISIONS
Moteur
Boîte à Vitesses
Trains roulants
Pneus et
jantes racing

55 Bis rue Jean Jaures 38420 Domene
Tél : 04.76.77.09.80 • Port : 06.84.45.19.56
www.triniane-racing.com • Info@triniane-racing.com
 triniane_racing @trinianeracing1964



HANS MEZGER

1929 - 2020

Grand nom dans l'histoire de Porsche, Hans Mezger s'est éteint en juin à l'âge de 90 ans. Ingénieur exceptionnel, le concepteur du flat-six y est pour beaucoup dans le succès et la renommée de la maison Porsche.

Jeune homme, Hans Mezger voulait travailler dans l'aviation. Mais évidemment, l'Allemagne sous restriction dans les années 50 n'offrait aucun débouché et c'est dans l'ingénierie mécanique qu'il fit ses études à l'université de Stuttgart. Passionné de voitures et intrigué par les petits sports cars "toujours menés très vite" qu'il voyait aux alentours de Zuffenhausen, ce Souabe d'Ottmarsheim (à 30 km de Stuttgart) rejoint Porsche en octobre 1956. Intégrant d'emblée le service compétition où il passerait la majeure partie de ses presque quatre décennies chez Porsche, Mezger, doué pour les mathématiques, monta rapidement en grade. La sophistication de ses calculs sur la force des ressorts de soupapes attira l'attention du chef Egon Forstner qui le passa à l'élaboration du groupe deux litres "quatre arbres" Carrera 2. Lorsque Porsche décida de s'engager en F1, ce fut Hans Mezger qui élaborait le moteur flat-eight typ. 804. Quand Ferry Porsche jugea qu'il était préférable d'abandonner la F1 pour concentrer toutes les ressources sur l'élaboration du successeur de la 356, ce fut Mezger qu'il choisit pour seconder Ferdinand Piëch pour résoudre les gros problèmes du nouveau flat-six deux litres.



La dream team: Piëch, lui aussi ingénieur brillant, débordant d'idées, avait accès à tout en tant que neveu du patron. Mezger, lui, déjà expérimenté et à l'esprit pratique, sut canaliser l'énergie de Piëch pour créer un nouveau moteur radical, le 901: finies les soupapes en tête et le bloc en fonte: grâce à Piëch, ce groupe aurait un carter en magnésium, le deux litres aurait la possibilité d'évoluer jusqu'à trois litres (il atteindrait finalement 3,8l) et de la marge pour des versions préparées – le 911R de 1967 rendait 210 ch de ses 1991 cm³. Surtout, l'entretien serait beaucoup moins onéreux – la cascade de pignons qu'entraînaient les arbres à cames de la Carrera 2 exigeait un temps fou en atelier. Les arbres à cames en tête de la 901 seraient mus par chaînes, solution simple mais radicale en 1963.

Dès que Piëch s'intéressa sérieusement à la compétition, c'est Mezger qu'il chargea de créer un moteur pour gagner au général plutôt que dans les catégories inférieures, spécialité Porsche depuis les années 50. Le flat-12 de la 917 – deux flat-six accolés, dans la pratique – incarnera toute l'expérience que Mezger avait tirée de l'élaboration du moteur 901. Après leurs dix-sept victoires en 1970-1971, les prototypes Porsche de cinq litres bannis en Europe se



Hans Mezger fut l'un des grands hommes qui ont bâti la renommée de Porsche. Il a œuvré à tous les grands succès sportifs par l'excellence de son ingénierie. On lui doit en partie l'architecture du flat-six de la 911, mais aussi le 12 cylindres de la 917, le V6 TAG Turbo de F1, le V8 Indy et tant d'autres au cours d'une carrière dédiée à Porsche.

tournèrent vers la série CanAm et Porsche devint le maître de la suralimentation, les 917 Turbo remportant le championnat américain en 1972-1973. Par la suite, les Porsche 911 Turbo – 934 et 935 – dominèrent les championships des sports racing cars jusqu'en 1980, et après une courte pause, Porsche revint en force avec les 956-962, toujours mues par le fameux flat-six, qui arboreait bientôt une culasse refroidie par l'eau.

Cependant, ce fut en 1983 avec le retour de Porsche à la Formule 1 que les talents de Hans Mezger seraient mis à contribution. Quand McLaren cherchait un moteur turbo, la firme anglaise se tourna naturellement vers Porsche, le sorcier en suralimentation, et ce fut Mezger qui se chargea à la fois des relations avec Ron Dennis et de la conception du groupe 1,5 litre, le fameux TAG. Une fois de plus il appliqua toute son expérience pour mener à bien ce projet qui glanerait deux titres consécutifs au constructeur. Après le premier en 1984, Mezger reçut une carte manuscrite de l'ancien pilote Porsche Dan Gurney : « Cher Hans, Félicitations! Vous êtes vraiment génial, une légende partout dans le monde maintenant... Ah si on avait pu faire ça en 1962! »



Aussi modeste que son patron, Hans Mezger s'entendait très bien avec Ferry dont il fut toujours admiratif. Focalisé sur ses projets au service compétition, Mezger était longtemps isolé de la politique chez Porsche. Cependant, vers la fin des années 80, l'entreprise commençait à changer. La chute du dollar et des bénéfices créèrent des tensions qu'il ne pouvait éviter. Il n'obtint pas le budget pour poursuivre une quatrième saison avec

McLaren mais devait se concentrer sur un nouveau groupe "Indy" pour la série "F1" américaine. Puis nouveau revirement abrupt pour une nouvelle tentative en F1. Le nouveau management à Zuffenhausen s'attendait à une réédition des succès TAG. Mais la coopération avec Arrows cruellement dépourvue de moyens fut bâclée et destinée inexorablement à un flop à la fois lourd et humiliant.

Hans Mezger resta encore trois années chez Porsche où la vieille garde, Bott, Falk, Schäffer et d'autres, était partie. Pour sa part, Mezger toujours fidèle au poste, retardait son départ en retraite pour veiller sur la formation d'une nouvelle génération d'ingénieurs avant de quitter la société en décembre 1993. ■

LOUIS MEZMARIE

1930 - 2020

Sorcier du flat-6... Le titre est un peu galvaudé aujourd'hui pour avoir été collé à toute une génération de préparateurs de Porsche. De sorcier du flat-6, il n'y en a jamais eu qu'un seul, un magicien. Modeste et discret, Louis Mezmarie savait assembler des moteurs dont, même chez Porsche, on ne comprenait pas tous les secrets. Pourtant, ils marchaient souvent plus fort que ceux de Stuttgart...

Tout comme Hans Mezger, malheureusement disparu quelques jours avant lui, Louis Mezmarie venait d'avoir 90 ans. Avec la même passion et la même modestie, l'un et l'autre ont consacré une partie de leur vie aux moteurs Porsche. Hans Mezger avait rejoint Porsche dès ses études d'ingénieur terminées. Quant à Louis, Certificat d'Études en poche, il a d'abord dû gravir les échelons de l'apprentissage sur le tas, en commençant par la réparation de bicyclettes en 1943. Passé ensuite à réparation de moto, quand il n'était pas lui-même pilote motocycliste, il a fait son apprentissage mécanique. Mais il devient aussi gestionnaire d'entreprise à partir de 1953 lorsqu'il se met à son compte. Alors spécialiste des motos NSU, il a élargi son champ aux automobiles de la marque en 1959. Préparateur de l'écurie CEIDA NSU, l'importateur des NSU en France, il préparait les voitures engagées dans diverses épreuves: Tour de France, Rallye de Monte-Carlo, Coupe des Alpes, entre autres. C'est à cette époque qu'il a côtoyé des pilotes renommés dont Marie-Claude Beaumont, Bernard Darniche, Guy Chasseuil, et un certain Gérard Larrousse qui allait le convaincre de le suivre comme préparateur de Porsche dès 1971.

Son activité de préparateur Porsche de compétition va ensuite s'étaler sur douze ans, autant sur des engagements en rallye qu'en piste avec une série de victoire de catégorie aux 24 Heures du Mans, et dans les Championnats de France et d'Europe des Rallyes. Cette activité sportive complétait une activité Porsche plus usuelle, traitant avec la même considération pilotes et clients ordinaires. Son entreprise a été fermée en 2003. Le garage a été vendu au début de l'année 2019.

Sa grande compétence était assurément la préparation des 911 atmosphériques refroidies par air: 2.7RS, 2.8RSR, 3.0RS et RSR. Il avait beaucoup moins d'appétence pour les moteurs turbocompressés, arrivés à l'atelier du

Coudray Monceau dès 1976. Selon lui, leurs performances demandaient moins de talent – « *il suffit de tourner la molette pour avoir des chevaux* » – pour des budgets conséquents. 1976 aura d'ailleurs été son dernier engagement aux 24H du Mans. Même si, sur ses sept participations dans la Sarthe, son meilleur classement restera la onzième place de sa 934RSR Turbo cette année-là, pilotée par Striebig et Vernet. Mais s'il est un résultat dont il n'était pas peu fier, c'est bien celui de 1972: la seule 911 à l'arrivée sur les onze au départ était la 2.5S/T qu'il avait engagée pour Sylvain Garant, Jürgen Barth et Michael Kyser, treizième au général...

Louis Mezmarie était resté assez proche du Porsche Club RS de France, qui l'avait notamment invité aux célébrations des 40 ans de la Carrera 2.7RS en 2012 et au 10^e anniversaire du Club au Mans en 2015. Louis était intarissable, les conversations roulant allègrement sur les limites structurelles du vilebrequin des RSR de 1973 à l'approche des 300 ch, sur les mérites propres aux vilebrequins à course courte et longue des S/T 2.5 et 2.3, etc... Même à 90 ans, il piochait encore des anecdotes croustillantes au fond d'une mémoire d'une précision aussi étonnante que remarquable, qui demandait à être parfois canalisée! Mais il pouvait se refermer comme une huître dès qu'on abordait le sujet de l'historique de ces autos que certains marchands cherchaient à valoriser. Dans le même ordre d'idée, le "flou technique" exprimé par certains l'exaspérait.

Son parcours de vie remarquable, sa modestie, sa grande vitalité étaient une leçon de vie pour tous. Même diminué par sa maladie ces dernières années, il ne manquait pas un départ du Tour Auto, ni une édition des Belles Champenoises d'Époque de Reims où il retrouvait tous ses amis dans les allées, et Dieu sait s'il y en avait. Malgré la fatigue accumulée au cours de la journée, on voyait la vie reprendre le dessus dans ses yeux: « *mieux que du Doliprane* » confiait-il sur le trajet du retour.



24H du Mans 1972
Porsche 911 S/T 2.5
Keyser - Barth - Garant
13^e



24H du Mans 1976
Porsche 934 RSR Turbo
Striebig - Verney - Kirschoffer
11^e



Louis Mezmarie est toujours resté un homme passionné par l'art de la préparation des Porsche. Il pouvait puiser dans une mémoire intacte pour assouvir la curiosité des amateurs avec lesquels il partageait volontiers





MAN IN BLACK

On raconte, nous les premiers, qu'une Porsche n'est pas tant une voiture de sport qu'un mode de vie. Mais peu d'hommes sont une incarnation aussi fidèle du principe que Nikko, gueule de biker mais cœur sensible au beau, à l'authentique et au plaisir... au quotidien!

Texte Josué Chevrel Photos Camille Gabarra

Quel "Classic Porschiste" êtes-vous? Peut-être celui qui n'a pas encore franchi le pas? Alors le cas Nikko pourrait (et devrait) vous inspirer. Ou celui qui, après sa semaine dans son Audi A6 en leasing, se précipite dans sa 356 le week-end venu. Enfin pas tous les week-ends quand même, il ne serait pas raisonnable d'abuser des bonnes choses. Ou bien celui qui, ses week-ends justement, les passe sous la lumière grésillante du néon au sous-sol, à tenter cette semaine-ci de remettre un peu d'ordre dans un faisceau électrique et cette semaine-là de faire du propre dans un jeu de carburateurs endormis depuis trop longtemps. Ou encore celui qui, bien qu'affairé à la réinitialisation hebdomadaire du code de sécurité de son coffre à clés, scrute de l'autre œil l'évolution minute par minute, comme le cours de la Bourse, de la cote de sa 911 "Carrera-RS-Light-État-Concours-avec-option-couvercle-de-boîte-à-gants". Alors lequel?...

Au milieu de tout ça, Nikko est plutôt du genre à ne pas vraiment se soucier du calendrier. Pour ce qui est de savoir quelle voiture il va sortir, s'entend. Sur ce plan-là, week-end ou pas week-end, il ne fait pas vraiment de distinction entre un jeudi ou un dimanche, il roule en Porsche, point barre, à l'exception peut-être des jours où il fait bon sortir la Harley-Davidson qu'il a achetée neuve en 1992, une Fat Boy, « la plus dépouillée, avec les jantes pleines. » Comme par tradition familiale: « Mon père a toujours roulé en Harley, je savais que j'en aurais une. ». Vous savez calculer mieux que moi, ça fait aujourd'hui une bécane de presque trente piges, et juste pour que vous situiez l'univers du garçon, c'est tout ce qu'il a de plus récent dans le garage! Le reste est daté 1957 et 1966... et uniquement made in Zuffenhausen. Il est tombé dans la marmite il y a une vingtaine d'années sans avoir rien prémédité,

1 911 ou 912? Tendez bien l'oreille, vous saurez...

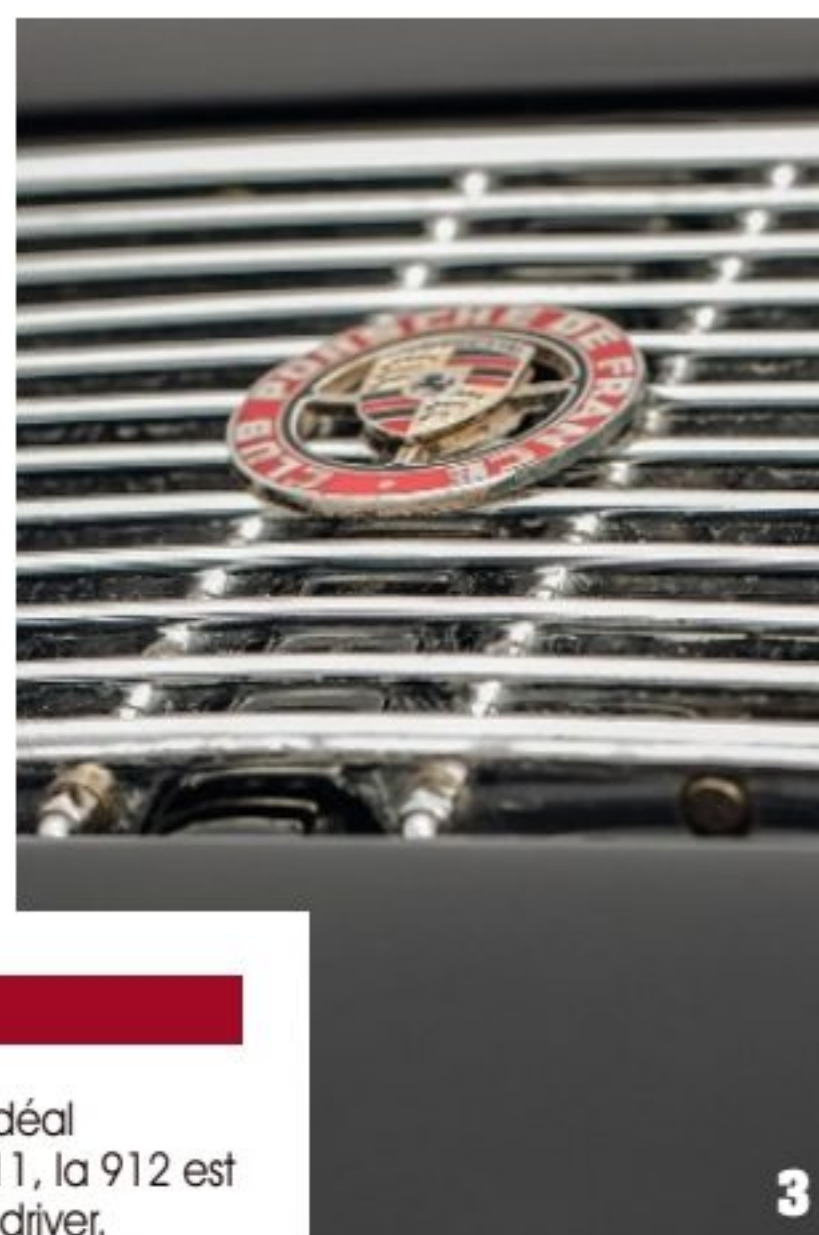
2 Look de biker? Quelle surprise! Lorsqu'il n'est pas au volant de l'une de ses Porsche Nikko est au guidon d'une Fat Boy '92.



Aujourd'hui dans mon garage, la 912 est noire, la 356 est noire, et la Harley est noire...



2



3



4

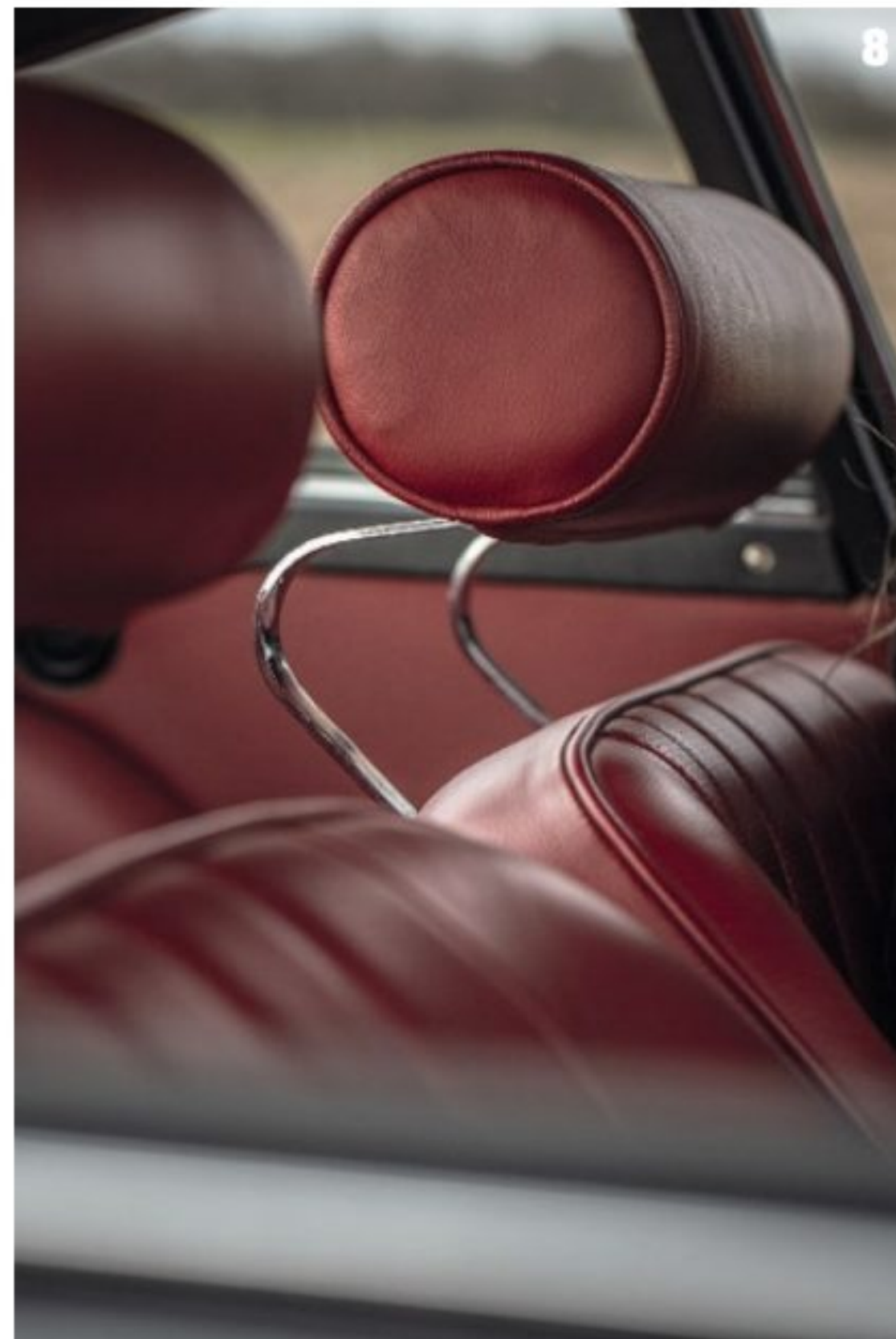
1 Compromis idéal entre 356 et 911, la 912 est le parfait daily driver.
2 Notre homme en est à sa quatrième 356. Mais sa 912, il ne la quittera jamais.
3-6 Nikko est un maniaque, aucun détail ne pêche...



5



6



sans même avoir vu le coup venir : « Tout ça, c'est à cause de mon ami Laurent (Laforêt), qui est un vrai collectionneur. Son père était mécano, il avait un vieux garage. Un jour Laurent m'a dit "tiens, viens faire une sortie avec moi en 356!" Et puis le lendemain j'en ai acheté une. Bon peut-être trois quatre jours après, allez une semaine. Un type dans le club en vendait une. Elle était pour moi. » Une 356B qu'il a restaurée, puis revendue pour acheter une 356A... qu'il a restaurée! Puis une autre qu'il a achetée déjà toute refaite. Il n'y a que récemment qu'il s'est séparé des deux A pour une autre 356, le Graal pour tout amateur du genre, mais ceci est une autre histoire que nous vous raconterons une autre fois...

L'homme et sa machine

Peut-être, sûrement même, Nikko avait-il déjà le profil psychologique, le parcours, la faille par laquelle les sentiments pourraient s'insinuer. Nikko est un sensible. Aux belles matières, au noble, à l'authentique. Il est menuisier ébéniste. Il a toujours été menuisier, peut-être même avant de le savoir. « J'ai un oncle antiquaire dans le Sud-Ouest. Quand j'étais gamin, je passais des vacances avec lui, c'est là que je suis entré en contact avec le métier. Mon grand-père aussi était ébéniste. » Si la science nous assure qu'aucun métier n'est fixé dans l'ADN, les qualités qui font un artisan de valeur se transmettent généralement d'une génération à la suivante, des qualités qui ouvrent aussi les sens

au goût de l'automobile ancienne. « Je suis assez méticuleux, je cherche toujours la perfection. Par exemple, j'ai un client qui avait deux vitrines fin XIX^e en chêne travaillé bien abîmées, et il voulait tout mettre à la benne. Je n'ai pas pu les jeter, je les ai ramenées dans mon atelier, j'ai bossé dessus tous les soirs jusqu'à dix heures, et je les ai rattrapées, je les ai réassemblées. Tu peux pas jeter ça, tu te rends compte, il y a plus de cent ans, il y a un mec qu'a bossé dessus! Je vais lui remettre ça en place tout à l'heure, il sera content. Non, ce n'était pas possible de jeter ça. Si c'est cassé, ça se répare, tant que ce n'est pas enterré, ce n'est pas mort! » Comment imaginez-vous que le même Nikko, après des journées et des expériences comme celle-ci, puisse se résigner à serrer le volant thermoformé d'une voiture insipide (ne me faites pas dire électrique) que l'obsolescence programmée mènera à un terme défini dans une "usine" de recyclage au bord d'une rivière du Bangladesh? L'artisan qui veut sauver le vieux bois qui fait l'âme d'une rue, c'est aussi celui qui va se prendre de passion pour la modeste 356 qui raconte son époque mieux que des mots rien que par ses matériaux, ses assemblages qui en disent long sur les mains qui y ont œuvré,

par sa technologie désuète mais toujours là soixante ans après... Pas étonnant qu'il ait été immédiatement touché par ce petit bout de bagnole... Pas juste effleuré par un effet de mode passager. C'est devenu un mode de vie. « On va se retrouver l'année prochaine au 356 International Meeting comme tous les ans, le prochain est en France. Ça fait quinze ans qu'on le fait, mais pas

7-9 Sellerie rouge. La seule note de couleur dans le garage de Nikko...

10 Quand ce n'est pas en 912, c'est en 356. Mais la scène est la même.

11 Qui a dit qu'on ne mettrait rien dans un coffre de 901?



Je fais tout avec,
je n'ai pas d'autre
voiture que mes
deux Porsche!



comme les Parisiens qui mettent leur voiture sur un camion et prennent l'avion. Comme ça commence toujours le jeudi de l'Ascension, on part le lundi, avec d'autres on se rejoint sur le trajet et puis on fait la route ensemble. On a fait le Danemark, on a fait Estoril au Portugal, Leipzig au fin fond de l'Allemagne. »

Génération 901

Et puis un jour, alors que notre parisien est en vacances autour de chez sa maman niçoise, il passe par Monaco. « J'y allais pour flâner, faire visiter la ville à mon fils, la Grande Place, le Casino, et je vois ça dans une vitrine, à côté des grosses berlines de luxe, elle dénotait. Et puis voilà... Elle n'était pas chère du tout, elle était à un collectionneur italien, galeriste d'art, qui la vendait parce que la restauration n'était pas parfaite pour lui. » Une 912, noire avec un intérieur rouge. Pas très loin de son monde idéal : Le moteur de la 356 qu'il pratique depuis plusieurs années maintenant (pour ne pas dire qu'il le

- 1 Nikko n'a jamais eu d'autre amour automobile que Porsche.
- 2 Premier millésime de 912, tableau de bord à trois compteurs...
- 3 Un peu d'huile et d'essence, un flat-4 ne déçoit jamais...

connaît par cœur) dans la carrosserie de la 901 qu'il adore. « Ça va faire six ans et depuis, je roule et je l'entretiens. Pas de soucis, à part la dynamo qui a lâché l'année dernière. On était à côté de Lyon, c'est un spécialiste local qui a fait la réparation, je suis venu la récupérer en TGV. » Rien d'autre que les joies d'une auto avec laquelle on roule tous les jours sans même hésiter à traverser la France, ni plus ni moins fiable finalement que ces "grosses berlines allemandes" de l'année qui attendent leur dépanneuse sur le bord des autoroutes. « Je l'utilise normalement, je fais tout avec.

Je n'ai pas d'autre voiture, juste ma camionnette, et mes deux Porsche. C'est sûr on me connaît dans le quartier. Quand on voit passer une Porsche noire, on se dit "ah tiens, il travaille pas aujourd'hui!" » Nikko a choisi. La 912 est certainement la Porsche ancienne la plus facile à vivre au quotidien, polyvalente, économique et pas spécialement contrariante. « Je ne la quitte plus, et je ne la quitterai pas! » Et vous, quel Classic Porschiste êtes-vous? ■



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

Vos accessoires
 pour Porsche 356,
 911, 912, 914

Hoffmann
 since 1987 **Speedster**
 Air-cooled parts and more

**Tableau de bord, métal
 Porsche 911/912**

N° de cde: 590-0035-06
 Tableau de bord avec bande de capitonnage. Matériau: métal
 Porsche 911 .65- .68
 Porsche 912 .66- .68

pièce 1362,76 €



**Couverture de tableau de bord
 Porsche 911**

N° de cde: 512-0248-10
 Avec ouverture du haut-parleur mais sans ouverture centrale de la buse. Matériau: avec du simili cuir noir
 Porsche 911 .69- .73

pièce 828,- €



**Verre miroir, électrique/chauffable
 Porsche 928/964/968/993**

N° de cde: 510-9647-01 gauche
 Plan, avec support rond pour miroir chauffable et réglable électriquement.
 Porsche 964 .92- .94
 Porsche 993 .93- .97
 Porsche 928 .92- .95
 Porsche 968 .91- .95

**pièce
 149,80 €**



**Verre miroir, électrique/chauffable
 Porsche 928/964/968/993**

N° de cde: 510-9647-02 droite
 Plan, avec support rond pour miroir chauffable et réglable électriquement.
 Porsche 964 .92- .94
 Porsche 993 .93- .97
 Porsche 928 .92- .95
 Porsche 968 .91- .95

**pièce
 135,40 €**



**Boîte de chauffage, 2.0, paire
 Porsche 914/4**

N° de cde: 600-2022
 Fabricant: SSI
 Boîte de chauffage en inox.
 Porsche 914/4 2.0 8.72-7.76

paire 1413,45 €



**Tubes dans butoir pour pare-chocs
 Porsche 356 B/C (sauf Carrera)**

N° de cde: 510-0230-10
 Fabricant: Dansk
 Inox poli, gauche et droite
 Porsche 356 B .60- .63
 Porsche 356 C .64- .65

**paire
 68,04 €**



**Verre de clignotant, blanc/noir
 Porsche 911**

N° de cde: 580-1821-21 gauche
 N° de cde: 580-1822-22 droite
 Avec bord noir.
 Avec marque de contrôle.
 Porsche 911 .69- .73

**pièce
 45,33 €**



**Réservoir d'essence, Top-Qualité
 Porsche 356 B T6/356 C**

N° de cde: 505-0052-10
 Réservoir de 52 l avec support pour. Le puits de jauge au dessus.
 Porsche 356 B T6 .63- .63
 Porsche 356 C .64- .65

**pièce
 388,94 €**



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

MCG PROPUSSION

**ENTRETIENS ET RÉPARATIONS
 MÉCANIQUE - CARROSSERIE - RESTAURATION**

Rejoignez-nous
 mcgpropulsion



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

Zone d'Activité de l'ALLAN
 Allée de la Communauté d'Agglomération
 25600 VIEUX CHARMONT

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

Speedster

100 % PORSCHE CLASSIC

POUR VOTRE PUBLICITÉ

CONTACTEZ PHILIPPE JANOT

Tél. : 01 84 02 99 40 / Port. : 06 19 03 48 94
 Mail : pjanot@profil-1830.com



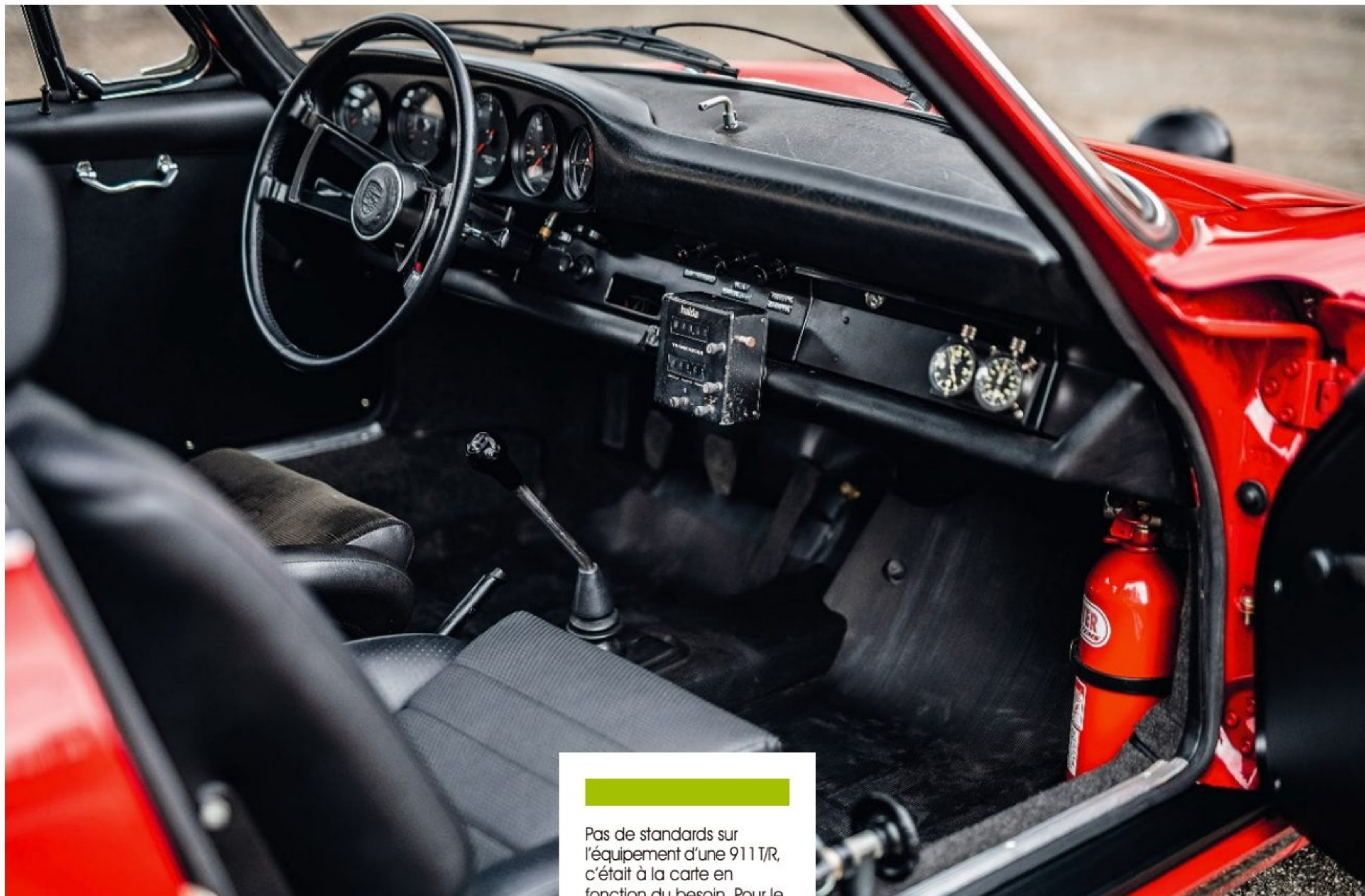
L'ASSAUT

En 1968, la carrière de la 911 en rallye est déjà lancée, et auréolée de coups d'éclat remarquables. La R a un peu faussé la donne avec des performances superlatives certes, mais en dehors du règlement. L'arrivée d'une 911T dans la gamme courante va remettre un peu d'ordre dans tout ça... **Texte** Josué Chevrel **Photos** Rémi Dargegen



Plus légère de plus de 50 kg qu'une 911 S, la 911 T était totalement légitime dans le programme compétition de Porsche, d'autant que le règlement offrait une belle latitude aux développements moteur pour pallier cette lacune originelle.





Pas de standards sur l'équipement d'une 911 T/R, c'était à la carte en fonction du besoin. Pour le Monte-Carlo, un baquet pour le seul pilote, l'autre siège inclinable permettait au copilote de se reposer entre deux spéciales...



Tous les accessoires ainsi que l'étiquetage d'époque font toute la crédibilité et la réussite d'une restauration.



La 911 R a marqué l'histoire. Une machine incroyable, des performances d'une autre catégorie... Pour seul exemple, elle a battu à Monza le record de vitesse moyenne sur 20000 km qu'avait signé l'année précédente une... GT40 ! Et pas de deux ou trois petits kilomètres heure, pour la forme, non : 209 km/h pour la petite allemande contre... 180 pour le gros V8 américain ! Oui, mais la 911 R n'a jamais été homologuée dans aucune catégorie, parce qu'elle n'a jamais été assemblée en quantité suffisante pour être admise en Gr. 3. Même pas dans le Gr. 5 des voitures de tourisme spéciales, puisque, selon l'Annexe J du règlement FIA de 1966, « ni la forme ni les matériaux de la carrosserie de série ne pouvaient être modifiés », et que « le poids minimum devait être celui mentionné sur la fiche d'homologation du modèle de série correspondant. » Alors Porsche l'a parfois engagée dans la catégorie Prototype (Gr. 6) où elle était éligible, en attendant... de se rendre à l'évidence: les 50 exemplaires requis pour le Gr. 4 ne seront jamais construits. Il est temps de redescendre sur terre...

Pendant ce temps-là, en rallye, c'est la S qui représentait la 911 à la régulière, dans le Gr. 3. Mais en août 1967, pour le millésime 1968, le remaniement de la gamme redistribue les cartes. C'est l'année où la 911 de 130 ch devient 911 L sans rien changer à sa fiche technique. Juste un L (Luxe) sur le capot moteur pour la différencier de la S (Sport) de 160 ch et de la petite nouvelle, la T

(Touring). Une modeste 911T de 110 ch qui s'intercale donc à mi-chemin entre ladite L et la 912 dont elle s'approprie l'équipement rudimentaire. Elle est une vraie 911 avec six cylindres, la moins puissante mais aussi la plus light de la gamme. Et ça, c'est généralement un argument qui fait mouche aux oreilles des pilotes, et a priori aussi à celles des ingénieurs censés développer des machines compétitives pour ces mêmes pilotes... Parce que selon la même Annexe J du règlement sportif – et sa mise à jour de 1968 n'y change pas grand-chose – le poids d'homologation s'entend « véhicule prêt à être livré au client, tous réservoirs pleins sauf celui du carburant, roue de secours en place avec son pneu, et tous les accessoires équipant normalement la voiture du type le plus économique de la série », en excluant le matériel de dépannage. Sur cette base, équipée au ras des pâquerettes, la 911 T est homologuée le 1^{er} janvier 1968 par la FIA... à 923 kg, soit 52 de moins que la 911 S ! Mais avec 50 ch de moins, le jeu en vaut-il la bougie! ?...

Au jeu des annexes

Retour à l'annexe J qui sera le fil rouge. Un petit survol des alinéas à l'article 260 définit les contours des évolutions possibles sur le moteur de la T. Sans même aller chercher la faille entre les lignes, on comprend immédiatement le champ des possibles. L'alinéa C encadrant le réalésage est sans intérêt, il ferait sortir la 911 de sa classe de cylindrée, c'est proscrit. Suivant... Alinéa M.:



Le règlement autorisait des développements moteur assez poussés permettant à la 911T des puissances supérieures à celles de la S, et presque équivalentes à la R pour les plus méchantes...

La roue de secours reste obligatoire en Groupe 3...

« Toute liberté est laissée en ce qui concerne les pistons, qui pourront être allégés, changés de forme ou remplacés par d'autres, fournis ou non par le constructeur. Le ou les arbre(s) à cames pourront aussi être modifiés ou remplacés par d'autres, fournis ou non par le constructeur. » Selon l'alinéa J, les ressorts de soupapes, d'embrayage et de suspension peuvent être remplacés pourvu qu'on n'en modifie pas le nombre ni les assises d'origine. Idem pour les carburateurs. Pour tout le reste, l'alinéa P concernant la mise au point stipule que « sous réserve qu'il soit toujours possible d'établir indiscutablement l'origine de la pièce de série, celle-ci pourra être rectifiée, équilibrée, ajustée, réduite ou changée de forme par usinage » en excluant toutefois l'ajout ou l'étirement de matière, et les traitements modifiant la structure moléculaire du matériau. Ça laisse entrevoir une sacrée marge de développement, jusqu'à offrir à son moteur 901/-- toutes les caractéristiques d'un 901/-- de S. Et pourquoi pas même des attributs du Carrera 6 de la 911R?... Attendu que Ferdinand Piëch est aux commandes du Département Compétition, et que les budgets accordés au neveu autorisent encore des plans ambitieux, avant qu'ils ne soient tous concentrés sur la 917. Ainsi, une humble 911T devient T/R pour Renn (parfois interprétée à tort comme un mélange de T et de R), après avoir reçu le kit Rallye II équipant déjà les S de Rallye. La liste exhaustive est un peu longue, mais tant pis, vous l'avez bien méritée, la voilà dans le désordre: on fait l'économie d'antirouille et d'insonorisant aux soubassements, des sièges arrière, de l'allume-cigares et du cendrier, des pare-soleil et de l'éclairage intérieur, des butoirs avant, des baguettes chromées et de leurs caoutchoucs comme ceux des butoirs arrière. On remplace le réservoir à carburant d'origine par un de 100 litres, capacité maxi autorisée dans sa classe, les sièges par des Recaro, les panneaux de portes par de l'allégé, le volant par un cuir, les ampoules par des halogènes, l'embrayage par du renforcé, les barres de torsion par de plus conséquentes (15 mm), les amortisseurs par des Koni, les disques de frein par des Ferodo DS 11 ventilés, les plaquettes par des Textar 1431G, les pneus par des Dunlop SP CP 57 sur des jantes acier non-polies de sept pouces, le radiateur d'huile par un plus efficace et on remplit le bocal de liquide de freins avec



du Girling Amber ou ATE. Puis on ajoute les barres anti-roulis dont la T de série est privée, un lecteur de cartes pour le copilote et quatre projecteurs additionnels pour le pilote, bref, en supprimant des babioles pour rajouter des équipements nécessaires, on rééquilibre la balance aux 923 kg réglementaires. Pas d'arceau, c'était encore un accessoire facultatif et... lourd! En revanche, vous l'avez compris, puisque l'Annexe J est assez souple sur le sujet, le moteur pouvait embarquer arbres à cames et pistons de Carrera 6, leurs bielles en titanes, des bougies Bosch W265 (mais seulement six), une paire de carburateurs 46 IDA 3C, et le rapport volumétrique des chambres passe à 10,4:1. La boîte aux cinq rapports rétagés, type 901/52, est munie d'un différentiel à glissement limité. Porsche dispose alors d'une machine de 180 ch, certes pas aussi radicale que la R, mais plus performante que la S, et réglementaire! Porsche va l'assembler pour son propre engagement en rallye, mais aussi à destination de clients pilotes. Tout confondu, il en sera assemblé trente-cinq. Ne lui reste plus qu'à faire ses preuves...

Sur le terrain

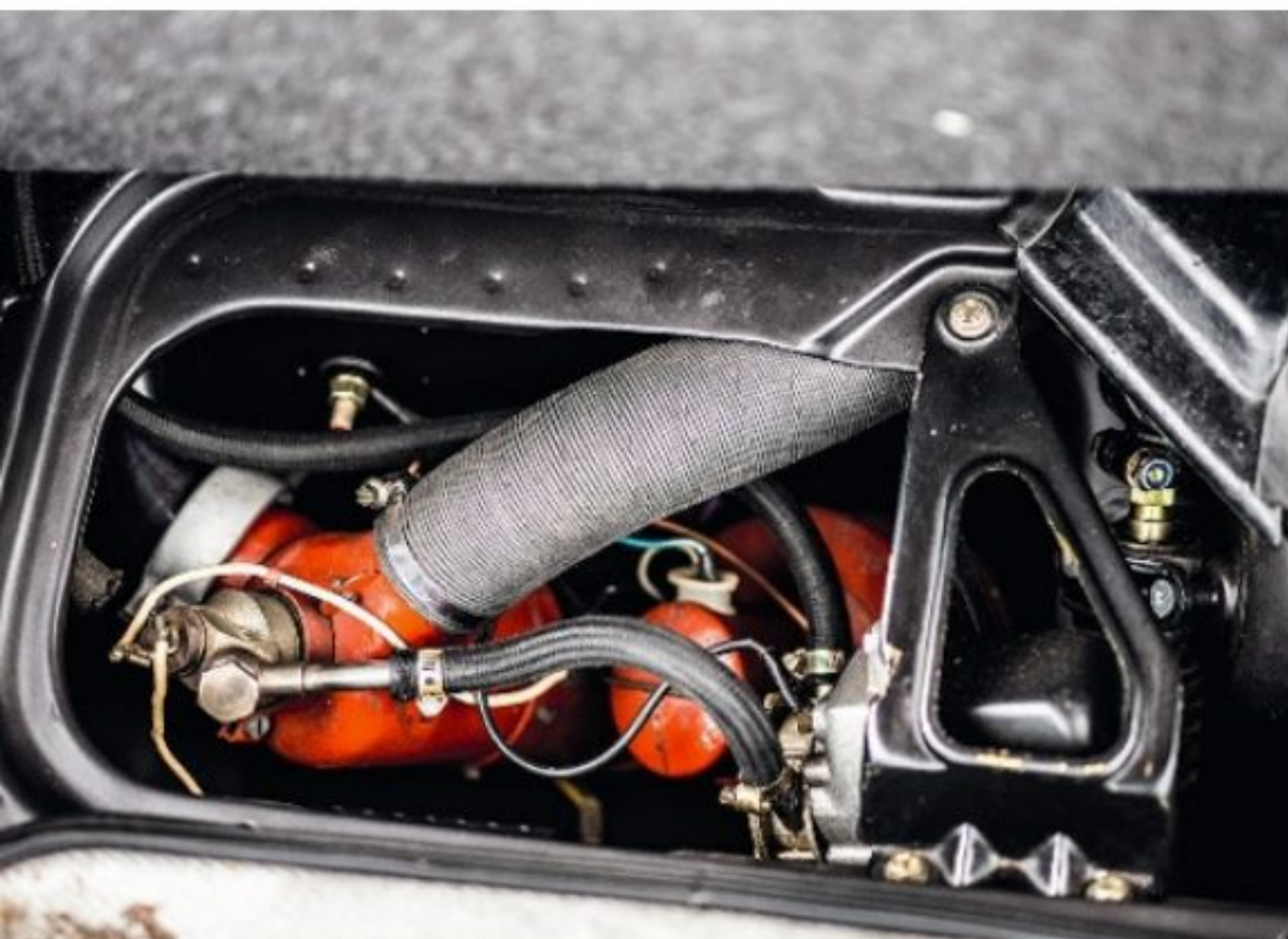
Quelques jours seulement après l'homologation, une première T/R est prête pour le Rallye de Suède le 4 janvier 1968, pilotée par Björn Waldegaard. Mais les vrais débuts dans le Championnat d'Europe des rallyes, ce sera le Monte-Carlo entre le 19 et le 27 janvier. L'usine engage trois T/R, les deux premières confiées à deux Champions d'Europe en titre: Sobieslav Zasada qui a remporté le Gr. 1 avec une 912, et inextinguible Vic Elford titré en Gr. 3 sur 911S, qui gagnera sur tous les terrains cette année-là, y compris les 24 Heures de Daytona dans une 907LH le week-end suivant, la Targa Florio en mai, les 1000 km du Nürburgring... Et puis la troisième de ces 911T/R, précisément celle que vous avez sous les yeux aujourd'hui, sortie de l'atelier le 12 janvier, est mise entre les mains de celui qui aurait pu passer pour le rookie de la bande s'il n'avait pas remporté deux ans plus tôt l'édition à scandale du Monte-Carlo sur une... Citroën DS 21, après la disqualification controversée d'une dizaine de concurrents pour phares non conformes.

Il est temps de jeter les sacs dans le cockpit, et de se soumettre au rituel des

L'année précédente, Vic Elford a convaincu Porsche du potentiel de la 911 en rallye. En 1968, il remporte le prestigieux Monte-Carlo!

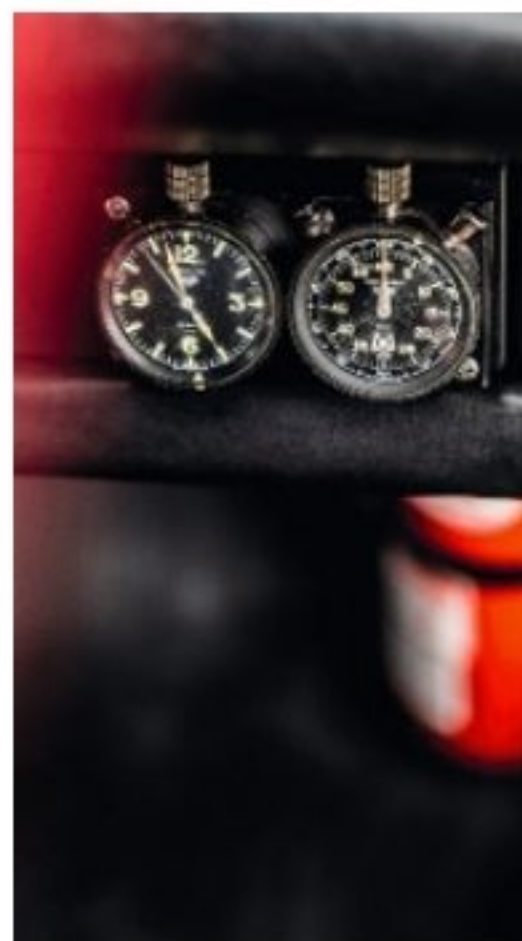


Boules et cercles de phares noirs "anti-éblouissement", chauffage Webasto d'appoint, protections de soubassement, ou rack à casques, les T/R d'usine fournissaient d'accessoires auxquels les clients privés pouvaient aussi accéder via la liste d'équipements.



Retrouvée il y a une vingtaine d'années grimée en 930, la 911T/R de Toivonen au Monte-Carlo '68 a fait l'objet d'une restauration consciencieuse et documentée...





séances photo pour la postérité avant de partir en direction de la Principauté. Le Monte-Carlo se caractérise par son parcours de concentration, sorte de prologue de ralliement depuis diverses villes de départ en Europe, qui fait déjà une première sélection. Sur 200 inscrits, seulement 153 arrivent à Monaco. Elford-Stone et Zasada-Dorbzanski partent de Varsovie, Toivonen-Tiukkanen choisissent Francfort. 2100 km de ralliement par sept villes étapes, avant d'attaquer l'épreuve commune qui additionne pour la première fois vingt et une spéciales sur 346 km, et qui doit dévier de son itinéraire habituel autour de Grenoble pour cause de Jeux Olympiques.

Après trois spéciales de la première étape Monaco – Vals-les-Bains – Monaco, trois Alpine A 110 sont en tête. Arrivées à Monaco, deux sont sur le carreau, mais Gérard Larrousse a collé quatorze secondes à Vic Elford. Durant la nuit, dans le second passage du Turini, Larrousse perd le contrôle de son Alpine en pneus slick sur de la neige jetée là par un public en mal de spectacle, embrasse un parapet et arrache une roue. Elford glisse aussi mais récupère sans heurt et passe l'arrivée en vainqueur, suivi de Pauli Toivonen. C'est la première fois depuis dix ans qu'une propulsion remporte le Monte-Carlo... et la première tout court qu'une Porsche remporte Monte-Carlo! C'est historique.

Alors Porsche choisit de concentrer les efforts de Toivonen exclusivement sur le rallye en lui attribuant deux voitures en alternance pour courir à la fois sur les épreuves comptant au Championnat d'Europe des Pilotes et celles au Championnat d'Europe des Constructeurs, et pouvoir assurer la maintenance. En mars, c'est l'heure du premier Rallye de San Remo (qui s'est déjà couru sept fois sous le nom de Rallye des Fleurs), une épreuve difficile sur 1500 km de pistes brutes tracées durant la Seconde Guerre, que remportent Toivonen et Tiukkanen dans cette T/R #11820455. À la fin de la saison, cette même T/R #11820455 aura donc participé au sacre de Pauli Toivonen. Passée sous pavillon finlandais au sein de l'écurie AAW de Aarnio-Wihuri à la fin de la saison, elle

Toute la difficulté de la restauration a résidé dans la présence et la conformité de chaque accessoire équipant à l'origine cette 911 T/R qui a inauguré l'assaut de la 911 en rallye.

repartira à l'assaut du Monte-Carlo '69 sans grand succès et d'autres épreuves jusqu'en 1971, mais des machines d'une autre carrure avaient pris le relais dans la famille 911. Elles s'appelaient S/T, et bientôt RS ou RSR. Mais la 911 T/R que vous avez sous les yeux est une vraie pièce d'histoire qui a contribué aux premiers véritables assauts de la 911 en rallye, et à un titre européen (parce que le rallye était encore une affaire européenne). Elle a ensuite connu la même vie mouvementée que beaucoup de sportives réformées, passées dans l'anonymat de la vie civile jusqu'à ce que son allure de 930 sur un châssis à empattement court intrigue un

amateur averti qui révèle sa véritable identité au début des années 2000. Plusieurs propriétaires et une longue restauration ont suivi, qui ne s'est achevée qu'il y a quelques mois. Une première étape a été menée principalement sur la mécanique sous la responsabilité de Duel au Pays-Bas, alors que tout le reste a été remis à neuf en Italie par Tiziano Serattini, sous la coordination d'Enrico Rondinelli de la société Gulfbue.it

C'est sur la conformité de détails anodins que se sont concentrés tous les efforts et les recherches historiques sur la base des documents et photos d'époque. Les bavettes en caoutchouc qui étaient obligatoires derrière les roues avec les pneus cloutés, les cerclages de phares et même les coques d'optiques additionnelles peints en noir mat pour ne pas que le chrome éblouisse le pilote, les plaques de protection sous la caisse... À l'intérieur, tous les accessoires chromés ou réfléchissants étaient supprimés ou recouverts d'un adhésif noir, comme le centre des compteurs, et c'est toujours le cas. Les repose-pieds sont en place, comme le bouton de klaxon au pied du passager, le Twinmaster ou la paire de chronomètres au tableau de bord, le support de stylos sur la porte droite ou le lecteur de carte, le rack à casques ou, à la place des sièges arrière, les rangements pour les outils, les bouteilles d'eau ou le road-book... Même le cric et la manivelle sont logés entre le siège et la porte à portée de main du copilote, comme lorsque cette T/R gagnait en rallye... ■



PALMARES

Date	Épreuve	n°	Équipage	Cl	Immat.
19-26.01.68	Monte-Carlo	116	Pauli Toivonen – Martti Tiukkanen	2	428Z2097
6-10.03.68	San Remo	7	Pauli Toivonen – Martti Tiukkanen	1	
16-18.08.68	1000 Lakes	39	Leo Kinnunen – Martti Kolari	Ab.	BYK-90
17-24.01.69	Monte-Carlo	61	Antti Aarnio-Wihuri – Martti Kolari	34	
20-22.02.70	Snow Rally	13	Pauli Toivonen – Martti Tiukkanen	Ab.	
12-14.02.71	Arctic Rally	26	Matti Johansson – Pentti Hanski	6	
20-22.08.71	1000 Lakes	121	Matti Johansson – Reijo Hagström	40	



AU SERVICE DE SA MAJESTÉ MOTORSPORT

En cinquante ans de carrière, Gerd Schmid n'a travaillé que pour le Département Compétition de Porsche. Cinquante ans durant lesquels il a accompagné la 911 sur les circuits et les spéciales, et s'est mis en quatre pour les écuries privées qui faisaient courir les monstres sacrés de Zuffenhausen, de la 917 à la GT1. Passionné et passionnant, Gerd Schmid se livre à *Speedster*.

Texte Kieron Fennelly Photos et archives Porsche AG

«**P**ouvez-vous imaginer ça? », interroge Gerd Schmid. «*J'ai rejoint Porsche en 1962 et travaillé presque cinquante ans sur des voitures de course et de rallye. Vous ne pourriez plus suivre une carrière comme celle-là aujourd'hui!* », déclare l'homme qui passerait plusieurs périodes aux États-Unis et en Extrême-Orient pour y implanter Porsche Motorsport. Pourtant, lorsque le jeune Gerd Schmid de 18 ans a débuté à Zuffenhausen, c'est surtout la réputation de Porsche comme employeur loyal qui l'avait attiré. Les gens en parlaient comme d'une grande famille, le fait qu'elle soit située à seulement quatre arrêts sur le S-Bahn de sa ville de Ditzingen n'était que la cerise sur le gâteau.

«*J'étais déjà un mécanicien auto diplômé et je suis entré directement à la Reparaturwerkstatt, à la Werk 1* »,

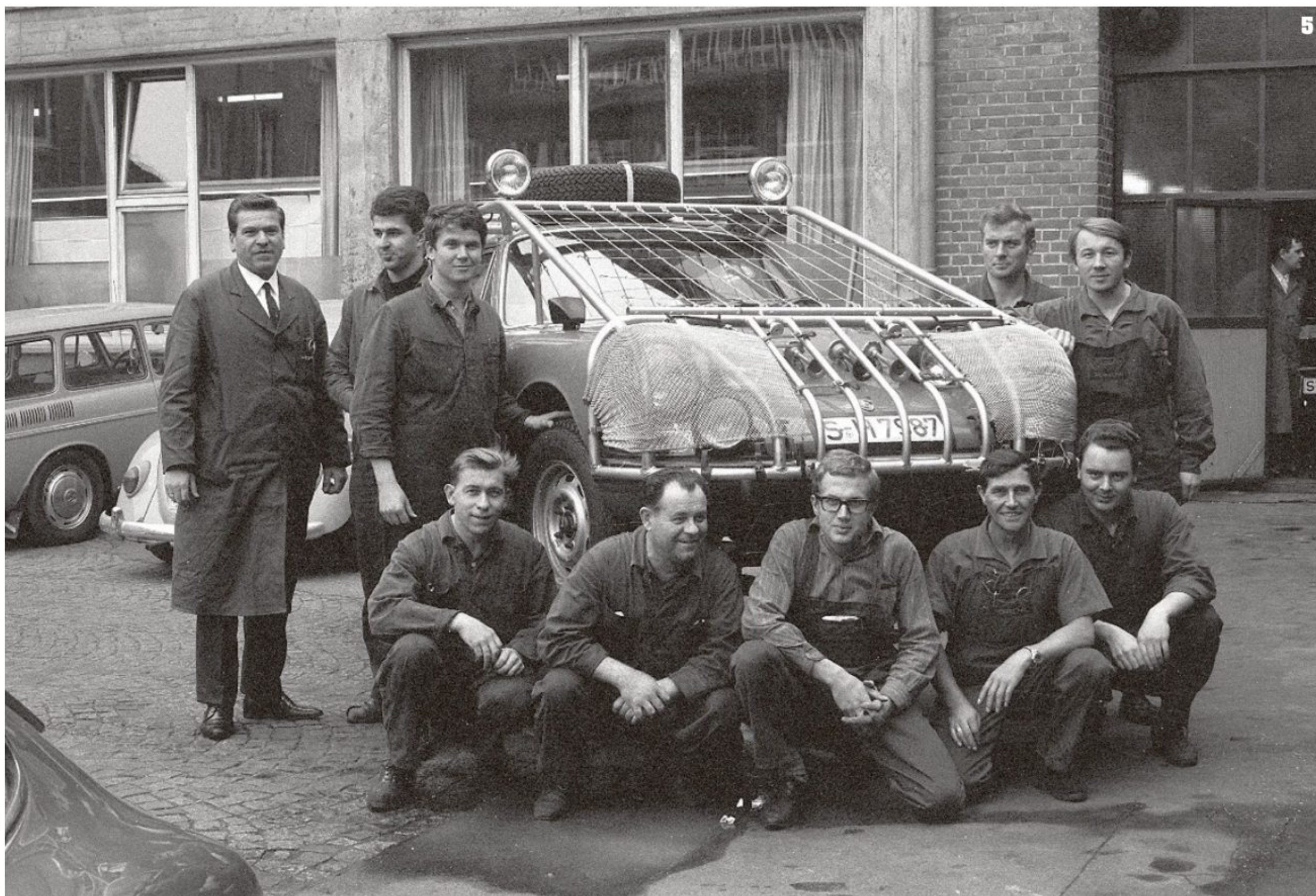
raconte cet homme jovial de 75 ans dont l'énergie et l'enthousiasme seraient encore impressionnants s'il en avait même vingt de moins. Il était clairement un mécanicien compétent – il a été chargé d'épauler le pilote néerlandais et fidèle Porschiste Carel Gaudin de Beaufort dans l'engagement de sa 718 obsolète au Grand Prix de Solitude 1964. En 1965, il était promu au département Rally & Racing sous l'autorité de Huschke von Hanstein. C'était le début de cette période de six ans durant laquelle la 911 a commencé par prendre une sixième place au Rallye de Monte-Carlo avant de le remporter à deux reprises et de dominer la scène européenne du rallye. La première mission de mécanicien itinérant de Schmid fut sur la 911 de Elford et Toivonen dans la Coupe des Alpes 1967. L'année suivante, en plus de son soutien en rallye, il a été envoyé au Mans pour

assister les 907 et 910 engagées par des écuries privées. Cette même année, Gerd fut l'un des trois mécaniciens qui ont accompagné l'engagement de Porsche dans le London-Sydney Marathon. «*Nous devons prendre l'avion entre chaque étape pour retrouver les voitures d'usine et les réviser. Après qu'elles aient quitté l'Europe, les choses sont devenues plus compliquées. Lorsque nous avons atteint l'outback australien, se déplacer et réussir à localiser les voitures était extrêmement compliqué. La plupart du temps, nous ne savions absolument pas où nous étions. Ce n'est pas comme s'il y avait eu des gens à qui demander!* » Le marathon avait été une entreprise onéreuse pour Porsche. Schmid se souvient: «*J'avais dû aller voir Ferry pour qu'il valide personnellement le budget de mon déplacement. Je crois que ça tournait autour de 6500 deutsche marks!* »

1 Ici à côté d'un Jürgen Barth encravaté, Gerd Schmid a longtemps dirigé nombre de programmes Compétition Client de Weissach. D'abord le programme SC-RS, puis ici le Gr. C et sa lourde logistique, plus tard le GT1.

2 Aux 24 Heures de Daytona 1970, Steve McQueen réalise une admirable performance pour ce qui restera sa dernière course. Il termine deuxième dans la 908/2 de Solar Production. Gerd Schmid est là en soutien technique.

3 Jürgen Barth, Gerd Schmid et Reiner Gohl en pleine conversation dans les paddocks en '92.





1970 l'a d'abord conduit aux 12 Heures de Sebring comme mécanicien sur la 908/2 de Revson et McQueen. Le duo a terminé à une honorable deuxième place, et ça resterait la dernière course de McQueen. Par la suite, Gerd a soutenu les efforts de Gérard Larrousse dans le Tour de France. En 1972-1973, il a travaillé sur les 917 d'écuries privées et fut alors impliqué dans le Championnat IROC, idée inspirée par Roger Penske d'une série monotype "super-stars" qui, sur recommandation de Mark Donohue, utilisait des 911RSR. L'expérience américaine grandissante de Schmid aidant, il s'est installé à plein temps aux États-Unis pour établir Porsche Motorsport dans le New Jersey, autant dans le rôle de Directeur Commercial et Marketing que, les mains dans le cambouis, de mécanicien de course. De retour en Allemagne, il a assisté les écuries privées qui faisaient courir des 934, des 935 et un peu plus tard des 924 GTR et GTS, des écuries de l'acabit de Brun Motorsport, Richard Lloyd Racing ou John Fitzpatrick. Schmid a aussi gardé un pied dans le monde du rallye. Le Directeur Sportif Peter Falk l'a nommé responsable du Service Client pour la 911SC-RS, qui incluait les Rothmans à succès du team Prodrive de David Richards.

L'entrée de Porsche dans le Groupe C a occupé une grande partie de son temps dans les années 80. En tant que Directeur de Projet pour les 956 et 962 d'écuries privées, il a supervisé la construction des dix-huit 956 et des soixante-seize 962 de clients et leur maintenance, ainsi que celle des voitures d'usine. « Nous fabriquons les monocoques à partir d'un acier de qualité aéronautique que nous achetons

aux USA. » Même une fois que Porsche ne les a plus faites, plusieurs entreprises ont continué d'assembler des monocoques de 962. « D'après ce que j'ai pu voir, Fabcon était le plus professionnel d'entre tous, observe-t-il. Nous avons examiné leurs monocoques, et elles étaient exactement aux standards Porsche. Il y a aussi Kremer qui a fait quatre ou cinq 962 Spyder, mais à ce moment-là, la 962 était déjà obsolète. » La période 956 lui a aussi donné un premier aperçu du Japon en 1983, ce qui serait le premier de plus d'une centaine d'allers-retours au Pays du Soleil Levant en support d'écuries privées durant la période GT2-GT3 et jusqu'à la fin de sa carrière.

La décision de Wiedeking d'abandonner le programme GT1, dont Schmid était aussi le Directeur de Projet, fut une déception plus importante encore pour lui que pour ses collègues. Il reconnaît cependant que Porsche était loin d'avoir une voiture aussi supérieure que l'avaient été les 956 et 962. « Nous avons assemblé six GT1 client, mais à ce moment-là, le 3.2 à refroidissement liquide n'était plus assez puissant. »

Cependant, une option Motorsport moins coûteuse a rapidement émergé, et Gerd était une nouvelle fois au cœur des opérations: « Après le programme GT1, je suis devenu Chef de Projet GT3R et RS. J'ai fait le même travail que lorsque nous faisons rouler les GT2 client, mais avec la GT3 nous sommes allés plus loin en organisant les Championnats de Carrera Cup dans six pays, et des séries dans le monde entier. J'étais à Hong Kong pour établir le premier Porsche Club en Asie, et c'est devenu un tremplin pour Porsche Motorsport en Chine. »

Le département Motorsport a été installé à l'extrémité sud de la piste de Weissach par Peter Falk en 1981, et depuis 2003 il produit environ 200 à 300 GT3R par an. « Les GT3 de série et les Cup sont assemblées à Zuffenhausen », explique Schmid qui a toujours été un fan de la GT3. « La GT3 de 1999 était une extraordinaire 911. Aux 24 Heures de Daytona en février 2000, sur quatre-vingts engagés, pas moins de dix étaient des GT3R! » La mieux classée était huitième. En incluant les 993 GT2, les Porsche 911 constituaient presque la moitié de la grille. À entendre Gerd Schmid, on mesure non seulement tout son engagement, mais aussi son sentiment de fierté. Comme ses collègues ingénieurs chez Porsche, Peter Falk, Roland Kussmaul ou Norbert Singer pour n'en citer que trois, la question n'était pas seulement de faire son boulot, mais de le faire correctement. Il a pris sa retraite en 2009 à 65 ans et, comme Kussmaul, est resté disponible en tant que consultant, incapable d'abandonner les écuries qu'il a accompagnées si longtemps. Finalement, Gerd Schmid s'est judicieusement retiré en 2012 lors de la célébration annuelle des succès de Porsche Motorsport à Weissach, où son demi-siècle de bons et loyaux services a été célébré comme il se doit. Comme la plupart de ces hommes qui ont fait de Porsche le compétiteur qu'il est, il habite toujours à huit ou dix kilomètres de là, toujours ravi de retourner au Museum et dans ses archives, aujourd'hui plaque tournante de l'héritage de la marque, pour apporter son aide dans des recherches historiques ou, comme aujourd'hui, pour nous raconter son histoire. ■

4 Champagne!

On célèbre un jubilé le 9 avril 1992 à Weissach: la 956/962 a tout juste 10 ans et n'est pas encore à la retraite... Flûtes à la main, de gauche à droite: Fritz Spingler, Valentin Schäffer, Peter Falk, Gerd Schmid, Helmut Schmid, Hans Mezger, Norbert Singer, Horst Reitter et Eugen Kolb.

5 Dans la cour de la Werk 1 en 1968, Gerd Schmid, au centre (avec ses lunettes), est agenouillé devant la 911 2.0 préparée par le département des réparations pour être engagée dans le Marathon London-Sydney. Schmid fera partie du voyage, dans l'équipe d'assistance.



ACCOTE

Neuf jours que nos deux Alex ont quitté Munich pour un tour d'Europe, road-book en main. Leur dernier "crochet" les ayant détournés vers Le Mans, leur 911 qui a filé nord-ouest se retrouve exposée aux vents bretons, sur les Côtes-d'Armor. Dans trois jours, il faut être sur la côte hollandaise...





Après le circuit du Mans,
mythique, un crochet par la Bretagne,
mystique, avant de traverser la Normandie
en direction de la Champagne.

Texte Josué Chevrel
Photos Alex Babic

Raccrocher l'itinéraire a-t-il encore un sens? Au point où ils en sont, nos deux Alexander ont-ils encore un intérêt à reprendre la route imposée sur le papier? Pour résumer la situation, ils sont partis de Munich pour quatre jours d'une traversée des Alpes qu'ils ont menée consciencieusement jusqu'à Monaco. Là, l'escale ravitaillement s'est transformée en une pleine journée de pèlerinage sur le circuit de Formule 1. Ils ont traversé la Provence pour Bilbao... non sans un détour par le Ventoux, théâtre de courses de côtes restées dans l'histoire! Ne restait que l'option autoroute pour rallier l'Espagne dans les délais. Puis reprendre le road-book pour longer la côte Atlantique vers la Normandie... sans résister à l'attraction du premier panneau "Le Mans" venu. À trois jours de l'arrivée, ils en sont là, bien éloignés du parcours officiel. Autre paramètre à intégrer: à partir du Mans, le duo devient solo, Alex Babic poursuit seul son périple jusqu'à Amsterdam. Attendu que le règlement de l'European 5000 Rally interdit l'usage du GPS et que le road-book sur les genoux n'est guère une alternative recommandable, vu que l'European 5000 n'était qu'un prétexte, disons même la trame d'un road movie photographique, alors le calcul est rapide: notre Alex quitte Le Mans en jetant le road-book sur la plage arrière, et préfère déplier sur le siège passager une bonne vieille carte Michelin, pour y tracer sa route... jusqu'en Bretagne! Direction Saint-Malo via la Baie du Mont-St-Michel pour longer la Côte d'Emeraude, la Côte de Goëlo, la Côte de Granit Rose, la Ceinture Dorée, finalement presque toute la côte nord de la péninsule armoricaine: Cap Fréhel, Sables d'Or les Pins, Trégastel, Lannion, une boucle vers Roscoff et St-Pol de Léon avant de revenir sur ses pas, Alex a pu remplir sa boîte des images grandioses du littoral breton, qui vont constituer le chapitre "Ocean Drive" de son livre *Explore Europe* (édité par IGEPA pour promouvoir ses papiers pour l'imprimerie). Toutes les occasions sont bonnes pour s'approcher au plus près de l'eau, une roue dans le sable ou devant une plage rocailleuse, parfois les quatre sur une jetée, mais toujours tournés vers la grande bleue. N'y voyez aucun cliché, le ciel souvent chargé renforce la dramaturgie des scènes. La Bretagne dans tout ce qu'elle a de plus mystique, des paysages de bout du monde, des bâtisses posées sur des rochers au milieu de rien comme sur la Plage du Guesclin, des falaises de granit qui s'enfoncent de tout leur poids dans une immensité bleu-vert et ricochent en récifs quelques centaines de mètres plus au large... Un silence de début d'automne à peine relevé des lointaines plaintes des mouettes. Un contraste étonnant entre la richesse de la végétation et la rugosité de la roche à laquelle elle s'accroche. Et ces carcasses de bateaux dont plus personne ne semble se soucier, échouées là au milieu des marécages... Un décor fantastique au sens cinématographique. « J'adore les paysages bruts et les plages aux eaux d'un bleu profond. Je suis revenu un peu plus tard avec mon T3 Camper pour profiter plus longtemps de l'endroit. » Mais le chrono tourne, et une journée magique en Bretagne est une journée à rattraper, d'autant que Alexander a prévu une autre halte sur le reste du parcours, un nouveau "petit" détour... « Je voulais absolu-





Le circuit de Reims-Gueux, Fangio y a débuté sa carrière internationale, y a pris sa retraite et, entre les deux, y fut le premier à atteindre 200 km/h de moyenne.

ment passer par le circuit de Reims-Gueux parce qu'il s'intégrait parfaitement à l'histoire et qu'y règne une magnifique atmosphère historique. » Alors autoroute A84 jusqu'à Caen puis Le Havre, et la côte Normande pour un passage incontournable sur les Falaises d'Étretat. Depuis là, objectif Reims en évitant la capitale. Le trajet le plus direct sur le papier passe par Beauvais, ce que n'aurait peut-être pas confirmé le GPS... Quatre heures et demie plus tard, Alex retrouve cette atmosphère: « Je m'étais arrêté là l'année précédente sur ma route pour les 24 Heures du Mans avec ma Porsche 924S. J'avais aimé l'atmosphère chargée d'histoire, et comme le Racing faisait partie des thèmes de ce road trip, ça avait du sens après Monaco et Le Mans. » Chargée d'Histoire et d'histoires... Depuis 1926 qu'il est dessiné sur les routes de Champagne, il en a vécu quelques-unes, et couronné de grands noms! Ce fut le terrain de jeu des Bugatti durant une pleine décennie avant que leur suprématie ne soit contestée par les Mercedes puis les Maserati, Alfa Romeo, Ferrari, et bientôt... des Porsche, dans leurs catégories. Y ont posé leurs semelles des Chiron, Nuvolari, Fangio, Behra, Moss, Herrmann, Bonnier, Brabham, McLaren, Clark, Hulme, Hill, Stewart, Rodriguez, Rindt, Pescarolo ou Larrousse... pour n'en citer que deux lignes, sur plus de 45 ans de courses au plus haut niveau, le circuit ayant accueilli le Grand Prix de l'ACF dès 1938, et la Formule 1 depuis les origines en 1950 jusqu'en 1966. Au tableau des palmarès, seul Jean Behra y a placé une Porsche sur la plus haute marche du podium, en l'occurrence une RSK d'usine lors de la 2^e Coupe Internationale de Vitesse en F2 un jour de juillet 1958. Mais sur de nombreuses épreuves, les Porsche ont signé là d'innombrables records du tour et des victoires de classe, notamment dans les 12 Heures Internationales de Reims. Inexploité depuis sa dernière course en 1972 pour d'insurmontables raisons économiques, il est aujourd'hui restauré et entretenu par une amicale qui fait vivre l'âme de ce monument du patrimoine sportif français. Les longues ailes des tribunes résonnent encore du son des mécaniques et font vibrer tous les sens de notre photographe allemand... qui doit reprendre la route! Sans traîner, pour être demain à Amsterdam. « Comme "Night Drive" et "Gas Stations" étaient aussi au sommaire, je voulais passer par la station-service Gulf de Martelange qui était le décor parfait, et j'ai traversé la Belgique de nuit pour prendre des photos des autoroutes illuminées. Je suis arrivé au petit matin, je suis couché à 6h et j'ai dormi deux ou trois heures. » Encore un peu tôt pour passer la ligne d'arrivée, Alors Alex explore brièvement Amsterdam, traverse les ponts qui enjambent ses canaux et longe ces bras d'eaux dans la cité hollandaise. « Puis je suis allé couper la ligne d'arrivée, j'étais le premier! » Pas mécontent d'en avoir terminé, mais « je retiendrai longtemps cette sensation de simplement rouler et s'en délecter, sans savoir ce qui se cache derrière le prochain virage. » Et cette vaillante 911 SC? « Elle a fonctionné comme on l'attend d'une Porsche, sans problème! Bon, l'échappement a rendu l'âme et les amortisseurs arrière sont fatigués, mais pour le reste, de l'huile, de l'essence, et ça roule!... »





Graffeur de renommée internationale, Nilko peint des façades d'immeubles entières. Il est aussi Directeur Artistique, dessinateur dans le domaine de la bande dessinée. La 911 n'était qu'un support nouveau, mais rien d'impressionnant pour notre homme...



Ne vous fiez pas à la batte de baseball, le seul vrai méchant dans cette image est invisible, c'est le moteur 3.0 de cette 911 Carrera RSR engagée depuis plusieurs saisons en compétition historique, mais qui a revêtu une nouvelle robe pour 2020. Elle arbore une oeuvre signée Nilko White sur le thème du gorille rouge, qui est à la fois la mascotte de l'écurie Brigand & Co, et un des surnoms de Nilko...



REDNECK GORILLA

Gare au gorille! Cette Porsche 3.0RSR préparée par Crubilé Sport et pilotée de main de maître par Emmanuel Brigand s'apprête à affoler les chronos et les paddocks grâce à son immense gorille peint à la bombe par le street artist Nilko. Lumière sur une Art Car prête à rugir. Texte Étienne Reynaud Photos Fabecollage





Dès qu'elle prend la piste, une Art Car devient potentiellement œuvre éphémère, et c'est une des dimensions qui constituent le sens de la démarche : le risque de tout voir disparaître en un malheureux coup de volant. Nilko l'artiste, Sébastien Crubilé le préparateur autant qu'Emmanuel Brigand le propriétaire et pilote en sont conscients. L'impact de la Redneck Gorilla est international puisque des Indonésiens l'ont déjà reproduite au 1/64...



C'est un duo de choc qui se cache derrière cette Art Car unique, célébrant à la fois la vitesse, le street art mais aussi un hommage au cinéma. D'un côté, Emmanuel Brigand entrepreneur spécialisé en agencement de restaurants et d'hôtels mais aussi fan de pilotage d'automobiles historiques. Venu de la Formule Renault, Emmanuel a vite jeté son dévolu sur des Porsche historiques qu'il aime piloter dans différents trophées, l'Historic Tour, le VdeV où il a été champion VHC 2018 mais aussi le Classic Endurance Racing de Peter Auto dont il a été vice-champion l'an passé avec Sébastien Crubilé, le préparateur de sa 3.0 RSR avec qui il aime partager le volant.

Pilote habitué aux podiums, Emmanuel est aussi amateur d'art contemporain, il possède d'ailleurs la Porsche 993 GT2 EVO 1998 décorée par Peter Klasen et victorieuse du championnat de France GT 1999 avec François Lafon & Jean-Pierre Jarier : « J'aime les autos qui racontent une histoire et j'apprécie ainsi de voir la patte d'un artiste sur une auto. » C'est dans le cadre de ses activités professionnelles qu'Emmanuel Brigand a rencontré le Street Artist français Nilko, célébré dans le monde entier, aussi doué en graff qu'en bande dessinée et habitué aux collaborations avec de grandes marques comme Benetton. Nilko est aussi un amoureux des automobiles de sport : « mon père était pilote essayeur, nous avons toujours roulé en voitures sportives, notamment des BMW. »

C'est en confiant à Nilko la réalisation d'une fresque géante pour un fast-food mais aussi des graffs pour la nouvelle enseigne du Groupe Accor destinée aux millenials, Jo & Joe, qu'Emmanuel Brigand a décidé de sauter le pas en lui confiant la transformation de sa Porsche 3.0 RSR en véritable Art Car.

Le thème du gorille s'est vite imposé comme le rappelle Nilko : « c'est à la fois l'emblème du team de courses d'Emmanuel mais aussi mon surnom en rapport à ma carrure. On m'appelait le redneck gorilla car j'aime travailler torse nu et j'ai souvent attrapé des coups de soleil mémorables. »

Pour cette auto, le duo a souhaité réaliser une vraie œuvre d'art, ce que Sébastien Crubilé confirme volontiers : « Nulle intention de réaliser un simple wrapping qu'on décollerait la saison de course passée, nous souhaitons tous voir rouler une véritable œuvre d'art dans la tradition des Art Cars d'Hervé Poulain. Or seule une voiture peinte mérite ce statut. »

La véritable performance est que Nilko a souhaité réaliser l'ensemble de la voiture à la bombe quand les automobiles sont généralement peintes à l'aérographe ou affinées au pinceau. Comme il nous le dit, « Ce processus a été très minutieux. La voiture a d'abord été photographiée au 10/22, un format grand angle qui permet de disposer de vues précises des dimensions et proportions. Puis la maquette a été crayonnée sur Photoshop de façon à caler très précisément le gorille : ainsi les deux côtés de l'auto sont parfaitement symétriques et les arcades du gorille sont calées sur les poignées de porte. »

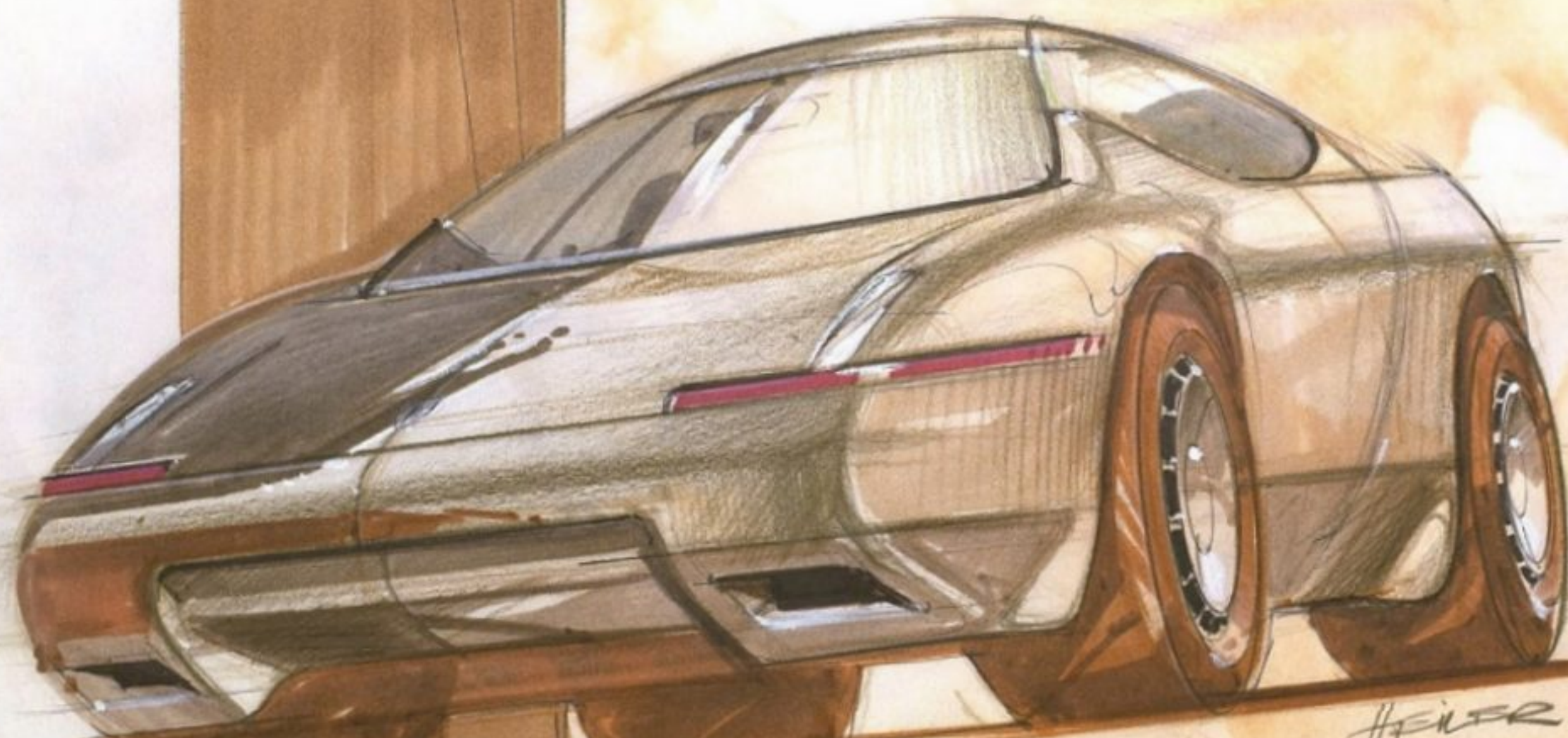


Peinte en blanc, la voiture a d'abord été totalement poncée dans l'atelier de peinture de Crubilé Sport de façon à ce que Nilko puisse peindre en live. Et Nilko de préciser : « La bombe représente un défi supplémentaire à l'utilisation de l'aérographe car on ne peut peindre qu'à la verticale. Il a donc fallu "coucher" à la verticale la voiture sur laquelle a été projetée au vidéoprojecteur l'œuvre initialement réalisée sur Photoshop. Puis les capots et les ailes que nous avons préalablement crayonnés ont été démontés à la verticale pour les peindre. »

Une fois terminée, la voiture a alors été vernie par les équipes de Crubilé Sport. Touche finale, le nom du pilote a été peint au filet par une artiste dénommée Kallico Kagia, plus habituée à dessiner les filets sur les Rolls-Royce ou voitures de collection restaurées par la carrosserie Lecoq.

De multiples détails sont intéressants à contempler quand la voiture est à l'arrêt. Emmanuel Brigand nous précise ainsi « Nous souhaitons rendre un hommage au final de La planète des singes avec la présence de la statue de la liberté sur le côté droit de la voiture. » De même Nilko précise « Nous avons rendu un hommage à Akira. Ainsi, le drapeau américain des avions américains F14 Tom Cat que l'on retrouve sur les montants arrière de la voiture provient de la moto Kaneda rouge d'Akira. De même, nous avons aussi souhaité retrouver les sponsors de la moto sur la voiture. » Et d'ajouter « Nous avons aussi anticipé la vie mouvementée d'une voiture de course en faisant en sorte que les zones qui vont taper puissent être repeintes facilement. Les pilules façon Akira que l'on retrouve beaucoup à l'avant de la voiture sont des stickers pré-imprimés. Nous saurons les remettre très facilement. »

À peine terminée et tout juste dévoilée sur les réseaux sociaux, la voiture suscite un réel engouement jusqu'en Indonésie où Nilko fait l'objet d'un véritable culte : « la voiture est déjà sortie en jouet, il faut dire que les Indonésiens sont aussi fans de Hot Wheels. J'ai d'ailleurs déjà commandé dix de ces jouets ! » Prévue pour une sortie officielle lors du Tour Auto 2020 dont le départ sera donné au Grand Palais le 1^{er} septembre, la RSR devrait aussi être au départ du Mans Classic en 2021, une très jolie façon de perpétuer la tradition initiée par Maître Hervé Poulain qui a longtemps engagé ses Art Cars au départ de l'épreuve mancelle.



I

STYLE PORSCHE

Texte Kieron Fennelly Archives Porsche

Son soixantième anniversaire approchant, Ferry Porsche commençait à considérer l'avenir de son entreprise et sa succession, qui aurait logiquement dû impliquer son fils aîné Butzi, qui avait hérité d'Erwin Komenda la charge du design au Konstruktionbüro. Mais il sentait déjà que le design Porsche avait besoin d'aide, sentiment confirmé après sa visite du centre de design de la General Motors à Dudenhofen en périphérie de Francfort. C'était donc ainsi que les grands constructeurs concevaient leurs produits ! Accompagné d'une petite délégation de Zuffenhausen, il avait répondu à l'invitation du Directeur du Design Opel, Anatole (dit Tony) Lapine.

Ferry connaissait Lapine depuis le milieu des années 50, lorsqu'il avait visité la General Motors à Detroit. Lapine travaillait sous l'autorité du chef du design Bill Mitchell, et on lui avait demandé d'assister à la rencontre avec Ferry parce qu'il parlait allemand. Il avait été impressionné par le fondateur de Porsche, et il semble que le sentiment était réciproque. En 1965, lorsque Mitchell a envoyé Lapine en Allemagne pour animer le Style Opel, invité par l'ingénieur en chef de Chevrolet Zora Arkus Duntov, il renouait alors des relations avec Ferry. Après trois ans et plusieurs rencontres, Ferry proposait à Lapine la tête du design chez Porsche. L'homme qui, en 1959, s'était offert une 356 Carrera qu'il avait ensuite ramenée en Allemagne, avait aussitôt accepté et pris ses fonctions en avril 1969. Lapine avait dit plus tard qu'il avait toujours su que son

Entre 1970 et 1990, la production de Porsche a quadruplé grâce au développement de trois gammes distinctes, et le style Porsche a éclos dans une flamboyance qui a participé à sa nouvelle notoriété. C'était dans l'air du temps. Plus tard à la toute fin du siècle, la combinaison des contraintes industrielles, du contrôle de l'image, et les règles de sécurité mettraient définitivement fin à cette ère de liberté dans le design.

destin était de travailler chez Porsche. Étant donné que Butzi, qui avait déjà fondé son studio Porsche Design en Autriche, s'était effacé, une nouvelle ère a été inaugurée au Style Porsche, qui s'est rapidement installé au sous-sol du Sechskant, le bâtiment hexagonal de Weissach.

Tony Lapine avait amené avec lui plusieurs de ses collègues de Dudenhofen : son directeur de studio Wolfgang Möbius qu'il connaissait depuis Detroit à la fin des années 50, le modelleur autrichien Peter Reisinger, et le designer américain Richard Soderberg, tous chez Opel depuis 1963. Lapine lui-même, né en Lettonie en 1930, rapatrié dans le Nebraska en 1951 comme réfugié de la Seconde Guerre mondiale, était entré à la General Motors via Fisher Bodies. Dans les années 60, il avait travaillé avec son compatriote réfugié Larry Shinoda sur la nouvelle Corvette Stingray, et dirigeait le studio secret de Bill Mitchell, façonnant des Chevrolet de course pour une GM qui refusait officiellement le sport automobile. Sa promotion chez Opel reflétait l'anticonformisme de Lapine autant que son énergie et son imagination. Tony Lapine et ses trois lieutenants présideront le design Porsche jusqu'en 1988.

Les années 70 furent une importante décennie de développement pour Porsche. Sa notoriété était largement renforcée par sa domination sportive (une première victoire au Mans en 1970, une seconde l'année suivante), et le contrôle familial de l'entreprise a laissé place à une gestion professionnelle. Le moment crucial serait la nomination de l'ancien ingénieur Ernst Fuhrmann :



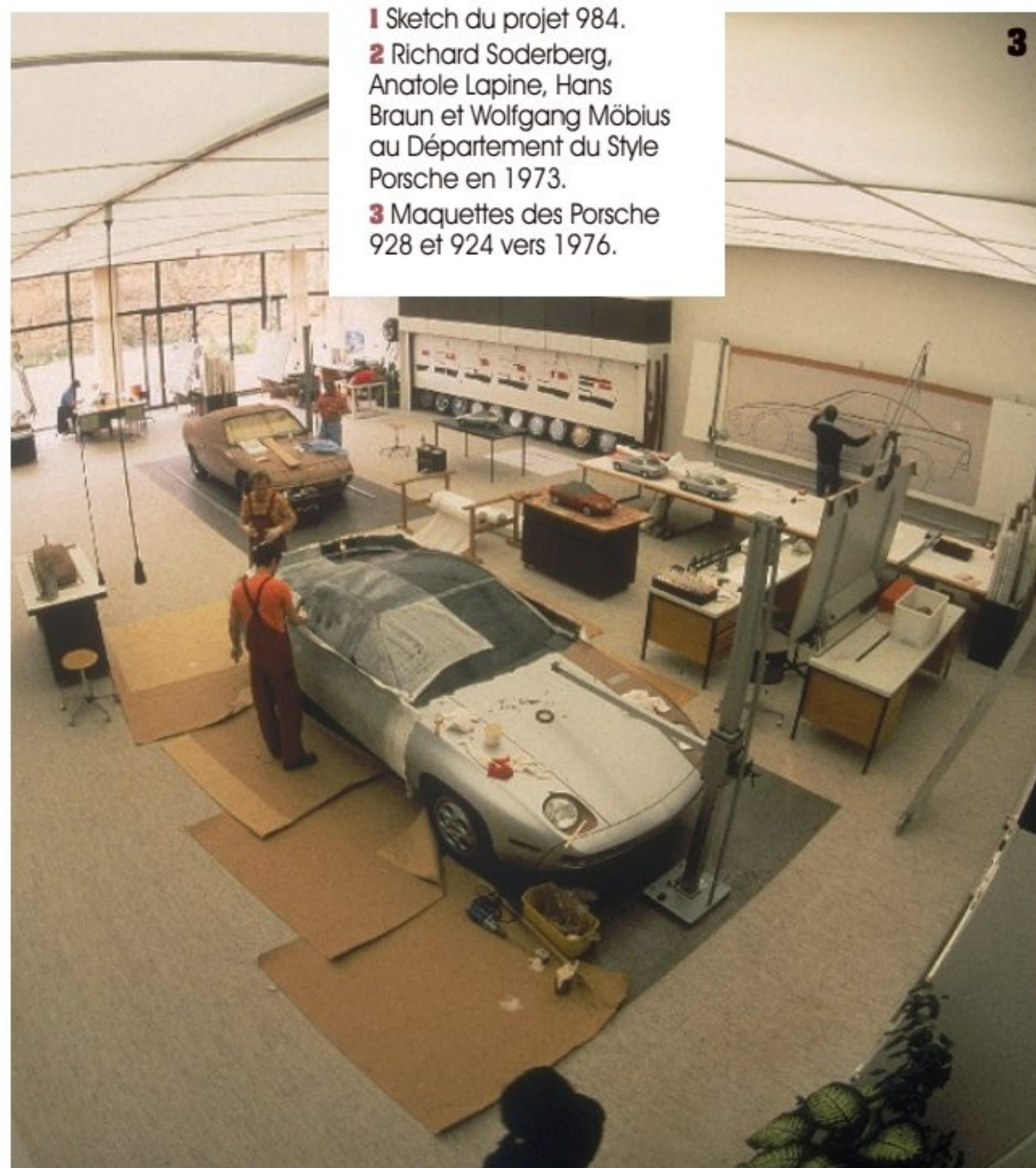
son influence a été décisive dans la stratégie de Porsche d'élargir la gamme à des voitures à moteur avant plutôt qu'arrière. En 1976, la 914 laissait sa place à la 924, une voiture de sport plus traditionnelle qui utilisait à nouveau un quatre cylindres VW retravaillé, à refroidissement liquide cette fois, et d'autres organes du Groupe VW. Pour dessiner cette Porsche d'entrée de gamme, Lapine est allé chercher plus loin que sa coterie d'anciens collègues GM, et a choisi un designer autodidacte de 25 ans, encore stagiaire chez Ghia à Turin : Harm Lagaaij. Les propositions de style du jeune Néerlandais pour la 924 seraient radicales, la réussite résidait dans ce qu'elle suggérerait une voiture plus chère qu'elle ne l'était réellement, sans pourtant empiéter sur l'aura de l'importante 928 à venir. Inévitablement, la version de production serait légèrement atténuée, tâche confiée au plus expérimenté Richard Soderberg, sans dénaturer les contours de la 924 de Lagaaij, ni sa face avant sans calandre caractéristique des Porsche à moteur arrière. Pendant trois ou quatre ans, la 924 fournirait des volumes conséquents chez Porsche, même si les concessionnaires seraient finalement les seuls à en tirer quelques profits. Lagaaij contribuerait lui aussi à la 911, travaillant sous Möbius sur les pare-chocs à soufflets et les 911 de course dont la RSR, avant de passer chez Ford puis BMW. Plus tard, en 1988, il reviendrait chez Porsche pour remplacer Lapine. Quelques années plus tard, ses propos concernant son ancien chef du design étaient révélateurs : « Tony Lapine était un personnage particulier, presque irrépensible. Il savait reconnaître le talent, quel que soit votre parcours, bien qu'il n'ait jamais été un styliste dans le sens où je l'étais. Il est issu d'une génération où le style était toujours issu de l'ingénierie, mais il a toujours aidé les stylistes à réaliser leur vision. Il avait bénéficié d'une excellente formation chez GM à Detroit, et l'une de ses forces était de savoir modifier ou même changer un ensemble de style. C'était une personne remarquable, qui pouvait aussi être cynique et difficile. »

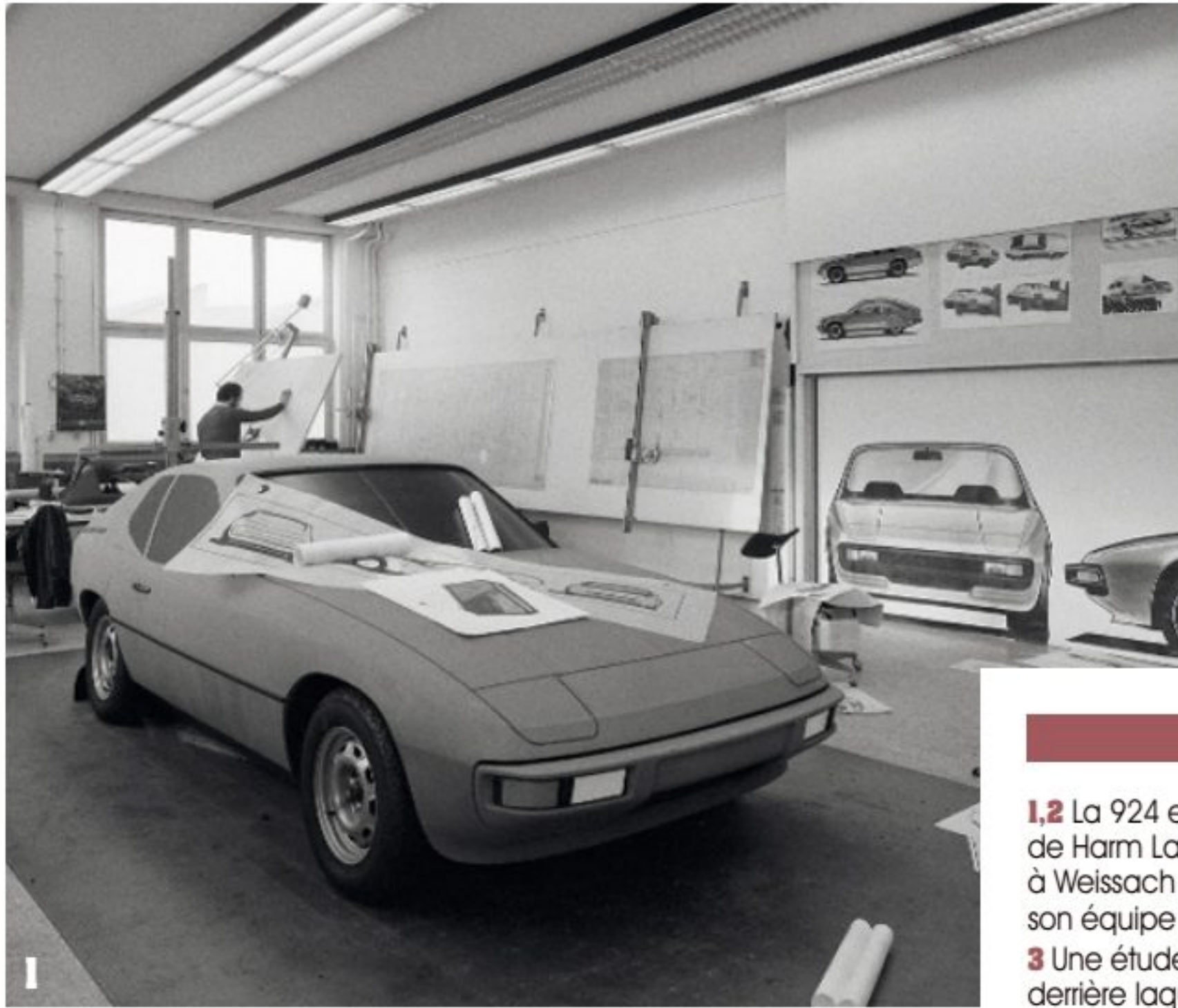
Lapine pouvait être difficile, mais dans les premières années, sous l'autorité de Fuhrmann avec lequel il était l'un des rares chez Porsche à s'entendre, il a gardé le contrôle. À sa prise de fonctions, son premier coup d'éclat fut une 2.7RS brillamment efficace. Au cours du processus de développement, les ingénieurs ont découvert qu'un becquet abrupt monté sur le capot moteur avait une incidence notable sur la tenue de route et la stabilité de la 911. Bien qu'ayant naturellement en aversion ce genre d'appendices, Lapine a demandé à Möbius de redessiner ce spoiler brut qui est devenu la queue de canard, rapidement transformé en queue de baleine. Contrariant comme il était, Lapine n'aimait pas beaucoup la 911, estimant qu'« elle n'avait pas de poésie. » La 928 était plus proche de sa sensibilité.

1 Sketch du projet 984.

2 Richard Soderberg, Anatole Lapine, Hans Braun et Wolfgang Möbius au Département du Style Porsche en 1973.

3 Maquettes des Porsche 928 et 924 vers 1976.

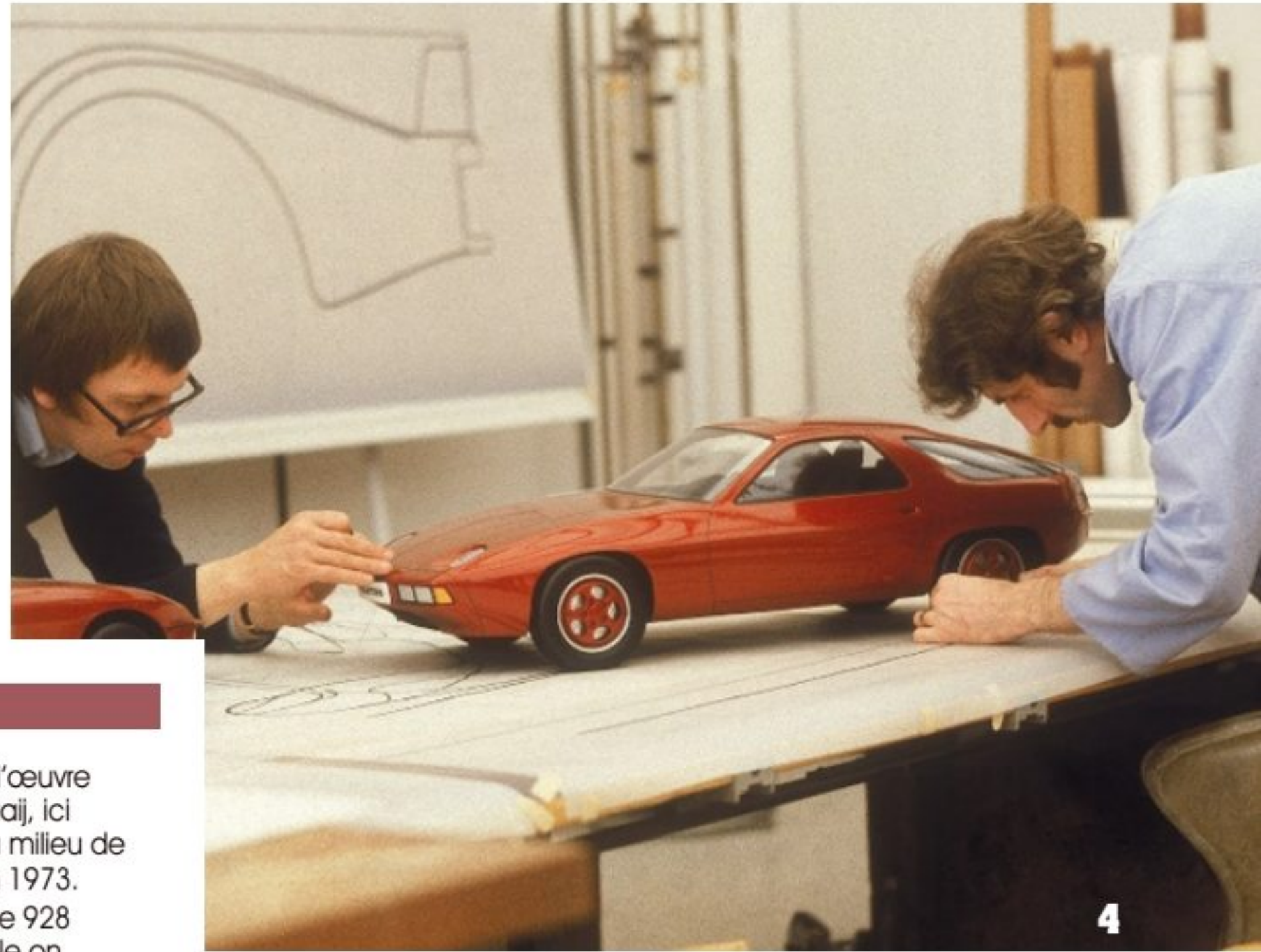




1,2 La 924 est l'œuvre de Harm Lagaij, ici à Weissach au milieu de son équipe en 1973.

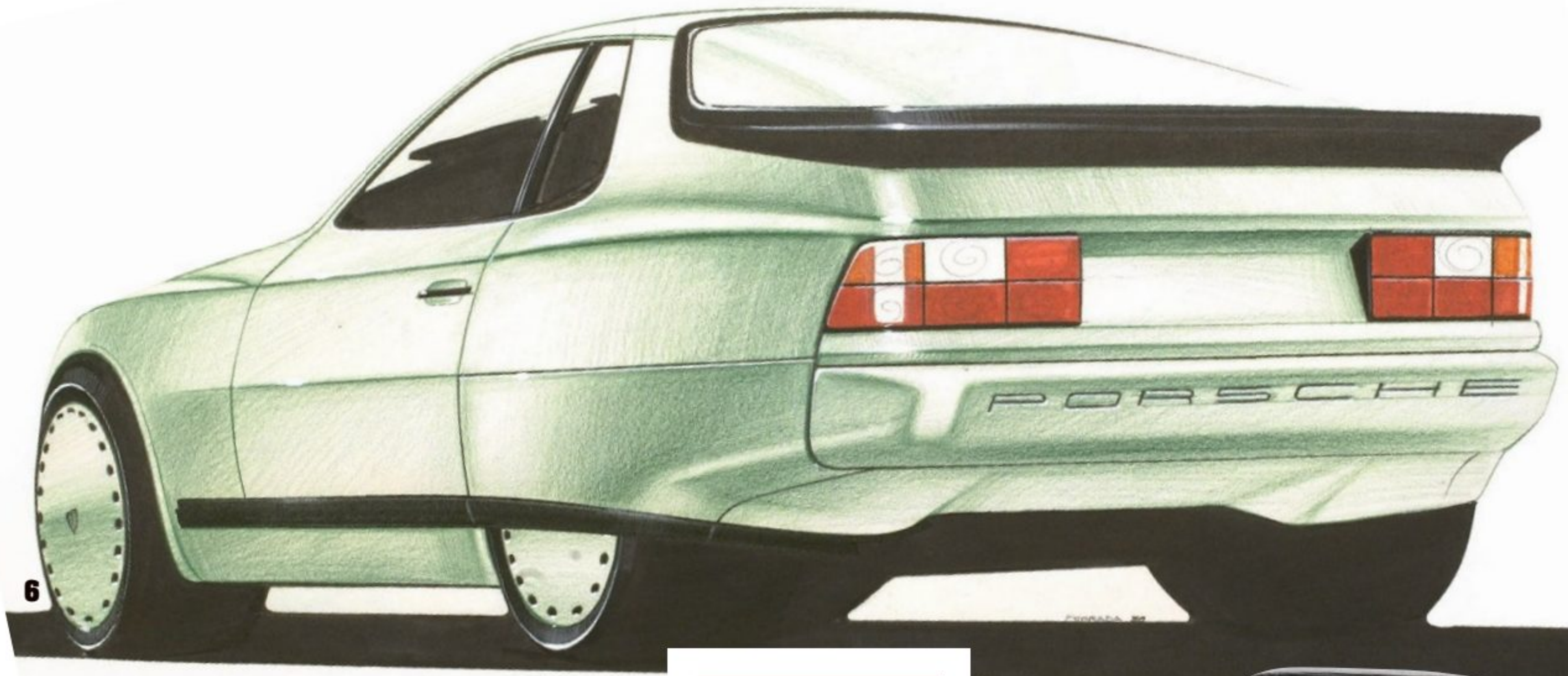
3 Une étude de 928 derrière laquelle on reconnaît Lapine, Möbius, Schulz ou Reisinger...

4,5 Maquettes de la 928. Richard Soderberg et James-Francis Howell, et un sketch daté 1981.



La 911 potentiellement menacée par la législation américaine en termes de sécurité, le Directoire de Porsche a commencé à envisager une remplaçante, surtout au goût des Américains, et s'est donc tourné vers les hommes qui avaient une expérience directe de ce marché, Wolfgang Möbius et Tony Lapine. De la planche à dessin de Möbius allait émerger l'extraordinaire 928, un coupé GT 2+2 à moteur avant qui, selon certains observateurs, tenait une influence de la Corvette dix ans plus ancienne. Sauf que cette Porsche avec son V8 en alliage et sa transmission à boîte-pont serait clairement un produit de Weissach, et non de Detroit, bastion des blocs en acier et des trains arrière rigides... La carrosserie lisse de la 928 avait aussi des années-lumière d'avance, la nouvelle GT jouissait d'une apparence futuriste même si la courbe de son capot et la chute de toit en faisaient clairement une Porsche. Ça deviendrait plus évident lorsque la 911 elle-même adopterait les phares inclinés vers la fin de la longue carrière de la 928. À tous égards, c'était une voiture de pointe depuis sa mécanique techniquement impressionnante jusqu'à ses boucliers à mémoire de forme grâce à leur structure innovante en polyuréthane. « *Les Américains se garent à l'oreille* » avait observé Lapine avec ironie.

Alors que la 928 agaçait la concurrence et deviendrait la seule voiture de sport à remporter le titre convoité de Voiture de l'Année, elle semait une profonde discorde chez Porsche où les ingénieurs (en supériorité numérique de presque dix pour un styliste) estimaient à la quasi-unanimité qu'elle était trop éloignée de la tradition sacrée de la marque. Une tradition représentée par la 911 qui, dix ans après son lancement, allait devoir s'adapter aux lois américaines: le fameux décret du choc à 5 mph, celui dont ont résulté les Volvo 240 avec ce qui ressemblait à des poutres en caoutchouc à l'avant et à l'arrière, les MG avec leurs vilains butoirs noirs au désarroi des passionnés, ou même la disparition pure et simple de la Jaguar Type E. En comparaison, les nouveaux pare-chocs dessinés par Wolfgang Möbius pour la 911 passaient pour des œuvres d'art. Les premières réserves oubliées, ils sont devenus totalement naturels. Le Département du Style est aussi venu à la rescousse des voitures de course. Parfois, l'humour irrévérencieux de Lapine y transpirait. Chez Opel, il s'était déjà fait remarquer avec son "taxi". Passionné par le sport automobile, il avait obtenu du Département Compétition d'Opel qu'il transforme une humble Rekord en une machine capable d'affronter et de battre les meilleurs du cham-



6 Sketch de la 944 signé Ferrada, et daté 1980...

7 Fin des 80s, le Style Porsche planche sur un petit roadster propulsion à moteur avant, le Type 984. Sans suite...



pionnat DTM. En pleine bataille contre les BMW, les sourcils se sont levés et les rires ont fusé lorsque la Rekord noire d'usine est passée par les stands pour en ressortir avec un panneau Taxi avant de remporter la course. Pour une marque populaire comme Opel, battre BMW était extraordinaire. L'emblème Taxi qui a commencé à apparaître lorsque l'Opel menait en course tournait le couteau dans la plaie des Bavarois...

Lapine a profité de plus de liberté encore chez Porsche, où son contrat l'autorisait à construire sa voiture de course personnelle à Weissach. Étant l'un des rares à croire en la 928, il a conservé de bonnes relations avec Fuhrmann. Le style de Lapine était très personnel. Il savait généralement ce qu'il voulait et, comme l'a relevé son successeur Lagaij, son talent était d'amener ses collaborateurs à le produire. Il pouvait alterner entre une charmante douceur jusqu'à une cajolerie à la limite oppressante, et le feu des sarcasmes et la dureté des mots qui pouvaient réduire les jeunes designers aux larmes. D'autres jours, l'ambiance était au champagne. Il savait maintenir ses hommes, et maintenant plusieurs femmes aussi, sur leurs gardes, sinon en entretenant une compétition interne, au moins en leur rappelant le fameux: « *Si les gens du Marketing viennent et disent qu'ils aiment, ignorez-les. Si les ingénieurs aiment quelque chose, alors recommencez!* » La méthode Lapine se reflétait dans Peter Reisinger: l'acérbe chef modelleur, dont la mission consistait à transformer en volumes de clay les idées des stylistes, s'évertuait à en étouffer la fantaisie, ses seules "corrections" auraient à elles seules entraîné leur lot de modifications, même mineures, tout au long de sa carrière.

Lapine a démontré son irrévérence lorsque la 917/20 a été décrite comme ressemblant à un cochon. Au Mans 1971, Porsche a aligné cette 917 rose sur laquelle l'équipe de Lapine avait peint les noms de plusieurs morceaux de porc. Le journaliste sportif Denis Jenkinson avait interpellé Lapine sur le fait qu'une telle légèreté n'engendrerait que moqueries sur leur sport. Le bon goût vestimentaire de Jenkinson étant reconnu comme encore moins fin que la plupart de ses compatriotes, Lapine regarda le Britannique avec dédain avant de lui répondre qu'il n'avait de conseils à donner à personne en matière de style.

Ernst Fuhrmann, dont la sagesse et l'énergie avaient pourtant été déterminantes dans la turbo-compression de la 911 au début des années 70, avait prévu que la 928 remplacerait à court terme la 911, dont les développements avaient été stoppés dès 1978. Ça a été une frustration pour le Style Porsche, même si l'équipe était engagée dans le projet 944 utilisant un 2.5 Porsche, en fait une moitié du V8 de la 928. Au Salon de Francfort 1979, Porsche exposait un concept, manifestement une 924, mais sa caisse élargie par des ailes hypertrophiées et son becquet suggéraient une voiture beaucoup plus puissante. Sous le nom Carrera, elle portait un message clair: si la 911 n'était plus développée pour la compétition, la 924 le serait, sous la forme d'une voiture de course turbo de 320 ch. Trois ont été engagées au Mans, et le designer Ginger Ostle a intelligemment conçu trois schémas de peintures différents pour différencier les équipages, américain, allemand et britannique. Comme la Pink Pig une décennie plus tôt, ça a contribué à générer de la publicité, et il est devenu

clair que la 924 serait bientôt épaulée par une grande sœur plus performante. Quatre cents 924 Carrera GT ont été produites pour homologuer la voiture de course, et la 944 présentée peu après au Salon de Francfort 1981 était en apparence assez proche de cette version d'homologation de la 924.

Bien que le départ de Fuhrmann, remplacé par Peter Schutz, ait entraîné le déblocage urgent de nouveaux projets pour la 911, mis à part une version Cabriolet et une étude de Speedster restée à l'état de prototype jusqu'en 1987, il n'y avait pas énormément à faire au Style Porsche. Lapine a réussi à intercepter deux contrats qui auraient naturellement été du domaine de Porsche Design à Salzburg. Ils consistaient à redessiner les chariots élévateurs pour Linde, et le cockpit des Airbus A300 avec un poste de pilotage pour deux membres d'équipage au lieu de trois précédemment. Le designer de Weissach Stephen Ferrada remarquait avec aigreur qu'il lui semblait alors qu'ils ne dessineraient plus de voitures...

Conçu en 1982, le plus gros projet interne à Weissach serait la Gruppe B, qui deviendrait la 959, destinée à surclasser en rallye les Audi Quattro Turbo qui, selon les souhaits de Piëch, générerait une publicité incroyable pour le "petit" constructeur d'Ingolstadt. Les règles d'homologation imposaient une série d'au moins deux cents voitures, et les stylistes de Porsche ont été mis à contribution. Le projet était très axé sur la technologie, ce qui laissait un champ d'action et un temps limités à l'équipe de Lapine, en fait seulement trois mois pour produire un concept-car pour le Salon de Francfort 1983. Néanmoins, la magistrale interprétation de Richard Soderberg malgré la contrainte de conserver le pavillon, les portières et l'aspect frontal de la 911, donnerait le ton à de nombreux kits carrosserie pour Porsche dans les années suivantes. À la découverte du concept 959, Michael Cotton écrivait dans *Motorsport* qu'« avec sa carrosserie évasée mais fluide, et son aileron arrière en pleine largeur, elle ressemble à un exercice de style futuriste malgré ses vingt ans d'ascendance. »

Peter Birtwhistle fut le styliste impliqué sur l'habitacle de la 959 et sur la déclinaison circuit, la 961. À 33 ans, il arrivait de chez Audi en 1984, attiré comme tant de jeunes designers par l'idée de dessiner la prochaine 911. La désillusion arriverait vite. Peu après sa nomination, le directoire a donné son feu vert à la nouvelle 911, Typ.964. Mais le cahier des charges était si restrictif (imposant qu'il n'y ait aucune modification visuelle au-dessus de l'axe



1



2

- 1 Étude de l'habitacle de la Porsche 928.
- 2 Harm Lagaij (rouge) et Peter Reisinger (blouse) étudient le tableau de bord de la 928 en 1976.
- 3 Conception de la 959 sous le regard d'Helmuth Bott vers 1983.
- 4 Du début des 70s à 2014, le Style Porsche est installé au sous-sol du Sechskant, le bâtiment hexagonal de Weissach (ici en 1991).



3



4

des roues) qu'il n'offrait que peu à faire aux stylistes. Richard Soderberg est largement responsable du lissage des boucliers dans la carrosserie de la 964, utilisant le même polyuréthane que sur la 928. L'aileron fixe que Lapine détestait tant a été remplacé par un ingénieux système à commande électrique qui se relevait pour prendre toute son efficacité au-delà de 120 km/h, mais restait plaqué au capot en deçà. La plus belle contribution du Style Porsche à la 964 reste certainement son Cx de seulement 0,32 là où la Carrera 3.2 se caractérisait par un piètre 0,39. Résultat obtenu en étroite collaboration avec Norbert Singer : la 964 devait être une quatre roues motrices, ce qui avait obligé à réétudier tout le soubassement pour y intégrer les jambes de force et supprimer les archaïques barres de torsion. Les travaux de Singer sur la redirection des flux d'air et le caissonnage du plancher ont été des éléments majeurs pour réduire la traînée de la 964.

Après avoir travaillé chez Audi puis Vauxhall, Birtwhistle estimera que trois designers impliqués sur la 959, y compris lui sur l'habitacle, ça relevait du sureffectif. Au fil des mois, il a réalisé que tous les projets sur lesquels il était impliqué n'étaient que parcellaires, et lui aspirait à dessiner l'extérieur des voitures. En 1987, Lapine l'a enfin promu pour rejoindre le groupe de Möbius sur le design extérieur, et il a été nommé pour travailler sur le projet Typ.984, une petite propulsion à moteur avant (préfigurant le succès de la Mazda MX5), qui n'a finalement jamais dépassé le stade du prototype. Birtwhistle observe : « La 984 était tout à fait dans le style de Möbius, soft dans ses lignes générales, avec des touches de 928 dans le traitement de la face avant. » Et il reste un admirateur assumé de son ancien boss : « La 928 est un chef-d'œuvre. Le véritable talent de Möbius, c'était sa faculté à créer une interaction de formes d'où découlait une élégance, une tension et une beauté comme celles des muscles d'un athlète. L'aile avant de la 928 en est un exemple : bien éclairée, les ombres et les reflets forment une ligne qui ressemble à un S étiré, qu'on appelle le "S-highlight" dans le langage stylistique de Porsche, et qui est encore aujourd'hui un des fondamentaux du design de la marque. C'est une sophistication dans les lignes et dans le métal qui distingue Porsche du reste du monde automobile. »

Cependant, il n'était pas simple de travailler avec le morne Est-Allemand Möbius. Dans son livre *A British Car Designer Abroad*, Birtwhistle le décrit assis à son bureau pendant des heures dans la fumée de cigarette à dessiner le

même S, une discipline qui semblait avoir une signification presque religieuse. Ça faisait de lui un chef peu aidant et inaccessible, et Birtwhistle a senti sa motivation sévèrement mise à l'épreuve par la froideur détachée de son patron. Pendant ce temps, le projet 984 était au point mort, et Birtwhistle a jugé qu'il devrait utiliser ses talents ailleurs. Rétrospectivement, il considère que le Style Porsche était à l'image de toute l'entreprise en 1987 : stagnant. L'année suivante, lui et huit de ses collègues du design ont démissionné pour rejoindre le nouveau centre de Style que Mazda avait ouvert en banlieue de Francfort. Ça a été un coup dur pour Porsche : que le quart de ses designers quitte l'entreprise a fait la une de la presse spécialisée. D'autant qu'ils n'ont pas été les seuls à partir : l'effondrement du cours du dollar a largement entamé la rentabilité de Porsche et ébranlé l'entreprise. Après un candide aveu aux journalistes qu'il n'avait pas de plan B, le PDG Schutz démissionnait. Pendant ce temps-là, Lapine (qui n'était pas en odeur de sainteté auprès de la famille Porsche depuis que, fidèle à son esprit de contradiction, il avait laissé entendre dans une interview que c'était Fuhrmann – avec le turbo – et pas Butzi qui avait "fait" la 911) a subi son deuxième revers : il ne retournerait jamais au Style Porsche. Il y eut d'autres démissions, aucune plus retentissante que celle du fidèle lieutenant de l'entreprise et pilier de l'ingénierie Helmuth Bott, bouc émissaire du développement dispendieux de la 959.

Porsche vivait un tournant. Le successeur de Bott comme membre du Directoire à l'ingénierie fut Ulrich Bez, débauché chez BMW. Il a ramené avec lui Harm Lagaij, qui parlerait plus tard de cartons à dessins vides à son retour chez Porsche. Lagaij a recruté une nouvelle génération de designers parmi lesquels Grant Larson et Pinky Lai qui, avec d'autres, dessineraient la future 911 et les nouveaux modèles qui mèneraient Porsche à sa renaissance du XXI^e siècle. ■

Finition polie et noire

Finition noire



DISTRIBUTEUR
POUR LA FRANCE

 17, 18 et 19"

Jantes Fuchs

CREATION WEINBERG

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

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



LA CONQUÊTE DE L'ESPACE

Ernst et Fritz Beutler gagnent correctement leur vie grâce aux carrosseries spéciales qu'ils assemblaient sur des châssis Volkswagen et Porsche. Et finalement Porsche, qui nourrissait ses propres ambitions d'un coupé 2+2, s'est intéressé de près à ce que faisaient les deux frères suisses... Texte Karl Ludvigsen Archives Porsche et Ludvigsen Partners

1 Pour adopter un maximum de pièces Porsche dans son coupé 2+2, Beutler utilise finalement la plateforme (rallongée) de la 356 B et de nombreux accessoires Porsche.

2 À droite sur l'image, la version Cabriolet que les frères Beutler assemblaient dans leur atelier suisse à partir de la toute nouvelle Porsche 356 encore produite à Gmünd.

Dans l'histoire de Porsche, les frères Beutler sont entrés en scène dès le début du premier acte, lorsque des 356 assemblées à Gmünd ont été envoyées en Suisse, certaines sous forme de coupés, d'autres comme châssis. L'importateur Bernhard Blank s'est organisé pour que les châssis deviennent des cabriolets sous le tas et le marteau de Fritz Beutler, selon les dessins de son frère Ernst, dans leur atelier de la Gwattstrasse, à Dürrenast au sud de Thoun, sur les bords du lac. Bien qu'ils aient accompli un beau travail en 1948-1949 sur une demi-douzaine de cabriolets 356 pour des clients suisses, les Beutler ont alors quitté la scène Porsche, préférant se consacrer à la carrosserie sur mesure pour des clients privés plutôt qu'à la production de série, si petite fut-elle. Assez vite cependant, ils ont repris une activité qui les amènerait à rejouer un rôle dans l'histoire des développements

Porsche. « Nous avons fait plus de voitures à quatre places qu'à deux places », déclarait plus tard Ernst Beutler à Randy Leffingwell. « Nos clients nous demandaient toujours : un coupé, de belles lignes, quatre places ! » À mesure que Volkswagen a grandi en popularité dans les années 50, c'est devenu un incontournable pour Beutler. Les carrosseries étaient habilement conçues par les Suisses pour offrir une configuration 2+2 confortable sur les 240 cm d'empattement d'un châssis VW standard. Le masque s'articulait autour d'un élément ornemental ovale sur le nez qui passait à première vue pour une calandre. Dès 1953, une VW avait été carrossée par Beutler comme un élégant coupé préfigurant étrangement les proportions du Karmann-Ghia qui n'arriverait que deux ans plus tard. En 1954, Beutler avait décliné un format pour quatre passagers qu'il a exploité plusieurs années sous forme de coupé et de cabriolet. Attrayant, presque sportif, son style

communiquait une certaine discrétion qui séduisait naturellement la clientèle suisse.

Le pavillon en courbe du coupé avait des vitres de custode en C alors que la carrosserie arborait ou non des hanches marquées au-dessus des passages de roues arrière. Les carrosseries Beutler se prêtaient bien à une deuxième couleur en partie haute, et elles arboraient un semblant de calandre qui pourrait autant servir d'entrée d'air pour un châssis à moteur avant que d'élément décoratif pour cette voiture à moteur arrière. Lorsqu'elle était montée sur une plateforme de Coccinelle, il en résultait une voiture très distinguée par rapport à une banale VW, même s'il en coûtait 14950 CHF, presque le triple des 5555 CHF d'une Cox standard. L'habitacle était luxueux avec ses sièges en cuir, un volant et une instrumentation améliorés. En dépit de problèmes d'approvisionnement en plateformes chez VW, qui voulait protéger sa Karmann-Ghia, Beutler a assemblé douze voitures de ce genre sur base VW entre 1953 et 1956.

Pour que les performances correspondent aux apparences, un moteur Porsche 1600 Super était disponible en option contre 3600 CHF offrant une vitesse de pointe de 165 km/h. Le système de freinage de 356 A était une autre option à 1200 CHF. On avait alors l'équivalent d'une Porsche à quatre places pour un total de 19750 CHF, soit environ 6170 dollars de l'époque. Avec sa double grille de capot arrière, son instrumentation et ses badges, l'humble VW devenait une Porsche avec tout le prestige implicite.

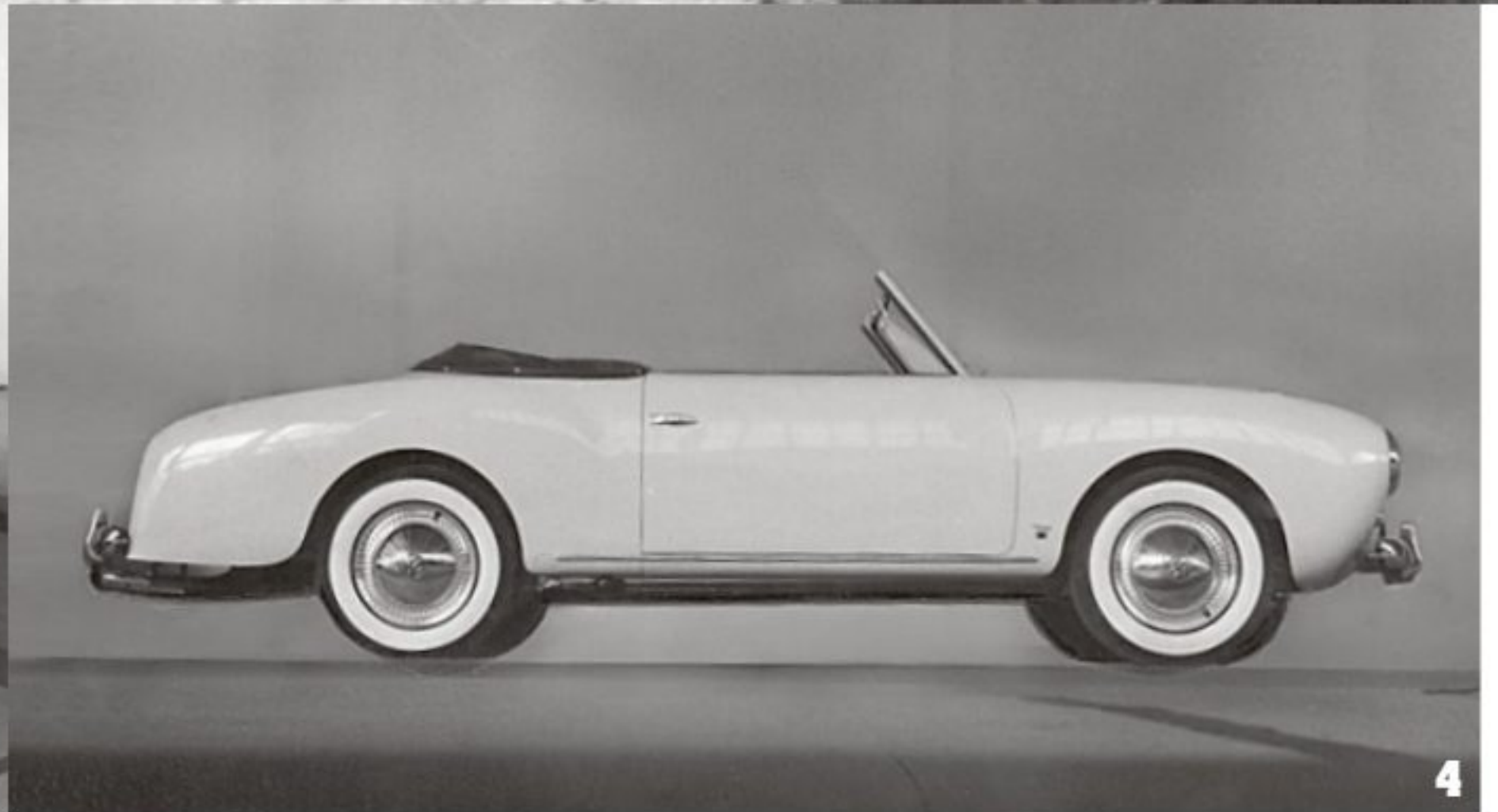
Un facelift de la Beutler-Porsche a fait ses débuts au Salon de Genève en mars 1957. « Beutler a atteint un nouveau



2



3



4

sommet », rapportait l'Automobil Revue. « La version de cette année donne une impression de longueur par de subterfuges simples, à savoir l'augmentation des portes-à-faux avant et arrière, aussi horizontalement que possible. Dans cette carrosserie, dont les formes ont gagné en pureté par l'amélioration de multiples détails, on note des montants de pare-brise très fins et une importante surface vitrée. » Lorsqu'elles sont motorisées par Porsche, poursuivait l'article, « ces voitures offrent un mélange de vivacité et d'espace. » Les artisans Beutler martelaient les tôles contre une cinquantaine de matrices partielles pour les former, les soudant ensuite bout à bout pour constituer une carrosserie. Ils utilisaient de l'Aluman, un alliage d'aluminium complété de 1,1 % de manganèse pour en améliorer la rigidité. Ils ont constaté que le processus de mise en forme rendait la peau encore plus rigide. Les feuilles d'Aluman mesuraient 1,2 mm d'épaisseur, à l'exception des portes, des

flancs et des bas de caisse de 1,5 mm. Les structures tubulaires en acier qui les supportaient contribuaient aussi à la mise en forme de la carrosserie. En règle générale, après les deux mois nécessaires à la construction d'une carrosserie, elle passait dans l'atelier de peinture voisin de Lothar Lauenstein. De cette nouvelle version introduite en 1957 au prix de 20390 CHF, cinq exemplaires ont vu le jour.

Une nouvelle plateforme intéressante pour Beutler a été introduite en 1958: l'Auto Union 1000, version améliorée de la DKW deux temps construite à Ingolstadt. À Genève en mars 1959, les frères lancent une nouvelle carrosserie pour ce modèle, conservant le pavillon, mais en rupture avec les rondeurs d'origine au profit d'un avant plus tendu et des amorces d'ailerons avec des feux arrière verticaux.

Alors qu'il l'a vu à Thoune pendant sa création, ce design Beutler plus moderne a fortement impressionné un grand et

jeune Stuttgartois de 22 ans du nom de Carl, Duc de Württemberg. En 1975, il prendra la tête de la Haus Württemberg – qui fait officiellement partie depuis 1952 du Land unifié de Baden-Württemberg, fief de Porsche – quand son frère aîné renoncera à son droit de succession. L'intérêt du Duc pour une version cabriolet de ce design coïncide avec l'implication de Zuffenhausen dans les activités de Beutler. Depuis leurs premières activités conjointes en 1948-1949, Ferry Porsche et Erwin Komenda étaient restés en contact avec les Suisses. Maintenant, une décennie plus tard, ils pensaient qu'il était temps de voir si ces modèles à quatre places méritaient de rejoindre la gamme Porsche. Durant une visite à Thoune en décembre 1958, ils ont convenu d'allonger de 25 cm le châssis standard de la 356A, portant l'empattement à 235 cm.

Début 1959, raconte Randy Leffingwell, « Erwin Komenda est retourné à Thoune. Il a amené avec lui des longerons Porsche,

3 Pour répondre à la demande de clients, Beutler introduisait cette plus spacieuse deux portes sur châssis VW en 1954. Il était standardisé pour la production d'une petite série de coupé.

4 En 1954, Beutler qui avait déjà fabriqué de magnifiques versions cabriolet sur les Porsche Gmünd originales, produisait alors ce rare découvrable à partir de son 2+2 Volkswagen.



1 Les montants de pavillon de cette Beutler-VW de 1959 sont particulièrement fins. Mais ce design n'a pas convaincu Erwin Komenda, qui souhaitait qu'elle ressemble plus à une Porsche.

2 Immatriculé en 1960, ce cabriolet basé sur un châssis Porsche allongé était une pure création Beutler avec ses feux verticaux et son porte-bagages sur le capot.

3 Malgré des phares verticaux, moins sportifs mais plus statutaires, les Beutler-Porsche adoptent en 1959 le style des 356 cher à Komenda, et l'accastillage fourni par Zuffenhausen.

une extension pour la tringlerie de boîte de vitesses et du câblage modifié. Chez Beutler, les ouvriers ont fabriqué un marbre pour y fixer solidement la voiture en place avec des pompes hydrauliques, pour la rallonger avec précision. » Ils ont commencé à travailler sur deux châssis complets envoyés de Zuffenhausen avec moteur, suspension, direction et instrumentation. Ces deux premiers châssis allongés ont été habillés de carrosseries avec ce nouveau design. Un homme d'affaires suisse avait hâte de prendre possession de son coupé, qui était prêt début 1959. Pour sa part, Carl de Württemberg a fourni aux frères suisses une 356A 1600 qu'il s'était procurée chez un revendeur de Reutlingen, pour en faire un cabriolet. Pendant la construction, racontait Ernst Beutler, « le Duc est venu s'asseoir dans la voiture pour vérifier qu'il y tienne, parce qu'il était très grand. » En fait, des modifications de la ligne du toit ont été nécessaires. Les travaux sont allés assez rapidement. Un billet de 26000 CHF plus tard, en mai 1959, le Duc Carl avait son cabriolet, bleu métal avec une capote et un intérieur beiges. Comme le coupé jumeau, il avait des feux arrière verticaux dans des ailerons rappelant ceux des Sunbeam Alpine britanniques. Toutes

deux avaient les double grilles type Carrera sur le capot moteur.

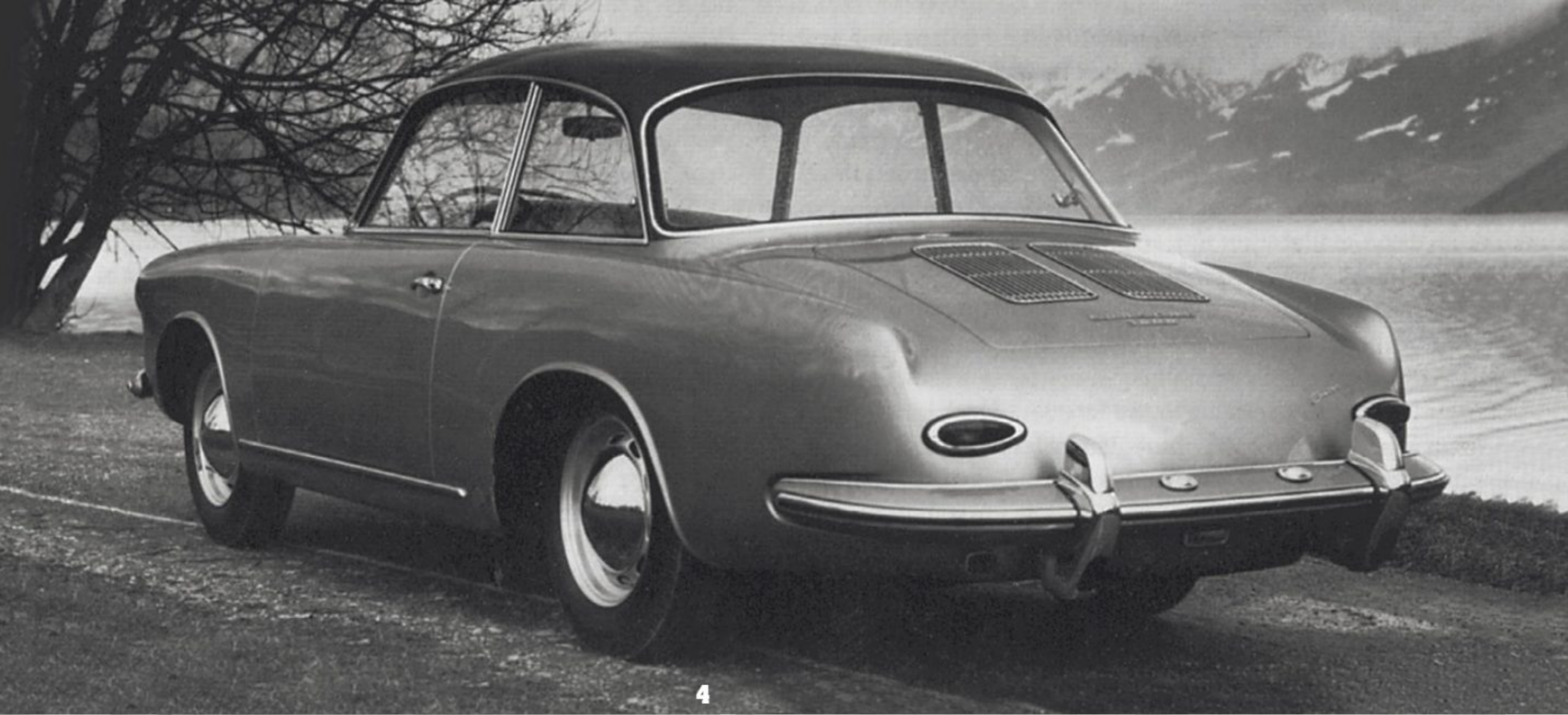
Sous le titre « Une Porsche quatre places », elles furent toutes deux publiées dans l'*Automobil Revue* du 27 août 1959. Rappelant la coopération renouvelée entre Porsche et Beutler, le papier décrivait l'empattement allongé et l'équipement luxueux. À l'avant, notait-il, la capacité des bagages était accrue par un coffre plus avancé et la forme revue du réservoir. Le poids, selon eux, était de 940 kg. Bien que ce soit 90 de plus qu'une Porsche standard à cause d'une conception plus complexe, sa peau en aluminium lui permettait de tenir sans rougir la comparaison avec le propre projet quatre places de Porsche, le Type 530.

Un seul nuage assombrissait l'horizon de cette relation renouvelée entre Porsche et Beutler : Komenda n'aimait pas le style. Après l'accueil favorable qu'avait reçu ce nouveau design, c'était une déception. Mais les gens de Porsche n'avaient autorisé que leurs châssis soient utilisés que sous des carrosseries de style 1959, parce que les deux voitures étaient déjà presque terminées. « Nous avons discuté de l'avant, des pare-chocs, du style », se rappelle Ernst Beutler. « Ils ont dit que je devais

changer la bouche, pour avoir un autre avant, et aussi l'arrière pour intégrer plus de pièces Porsche. » Avec ces changements, expliquaient les hommes de Porsche, Beutler pouvait conserver la garantie d'usine, et être certain de disposer de tous les composants nécessaires à la construction des voitures. L'offre était présentée de telle sorte que les Suisses ne pouvaient pas refuser s'ils voulaient continuer à construire des "Porsche". La possibilité a été envisagée de vendre des quatre places via le réseau Porsche.

Une opportunité qui n'a pas été refusée à Wendler, le carrossier de Reutlingen qui fournissait déjà à Porsche les Spyder 550... Rapidement, sa propre interprétation roulait dans la cour de la Werk 1. Wendler restait très proche de la 356A, réutilisant la face avant et le pare-brise. En allongeant le châssis de quelque 300 mm devant les roues arrière, il fabriquait un pavillon de notchback avec des custodes plus anguleuses. Les feux arrière verticaux de Mercedes Benz coiffaient les ailes étirées du prototype qui serait produit en l'état.

Les dessins du nouveau design Beutler influencé par Komenda ont été montrés aux clients en mars 1959 au Salon de Genève. Basées sur des châssis de 356B,



4



5 6



les deux premières Beutler "look Porsche" ont quitté Thoune en novembre 1959 pour Jacksonville en Floride, où elles avaient été commandées par un distributeur fraîchement estampillé Porsche pour le sud-est. Le style et l'habitabilité de ce nouveau modèle avaient séduit l'épouse d'Hubert Brundage, fondateur de la concession VW Brundage Motors et, à compter de septembre 1959, de Brumos en tant que distributeur Porsche. Madame en a gardé une, l'autre a été vendue.

Cette Beutler a fait ses débuts officiels à Genève en mars 1960. « *Les rumeurs d'un développement par Porsche d'une voiture d'une catégorie de cylindrée supérieure, disait l'Automobil Revue, ont été surclassées par celles d'une version allongée à quatre places développée par les frères Beutler à Thoune.* » Annoncée par Beutler comme "une véritable quatre places sur le rapide châssis Porsche", le nouveau modèle ressemblait effectivement à une version rallongée de la nouvelle Porsche 356B. Bien que le pavillon soit typiquement Beutler, avec de fins montants et une généreuse surface vitrée, ça restait une carrosserie Beutler "Porschifiée". À l'arrière, les feux de Porsche jouxtaient des mini-ailerons prolongeant les ailes alors que le nez, visuellement plus long que l'original, se terminait en une interprétation suisse de la

356B avec des feux latéraux et des prises d'air intégrées. Les phares étaient verticaux plutôt que de s'incliner dans le style Porsche. Alors que les pare-chocs à butoirs semblaient assez naturels à l'arrière, l'effet à l'avant ne pouvait être décrit autrement que comme discordant, protubérants tellement ils dépassaient en avant de la carrosserie. Le prix aussi a été un choc, la version Normale coûtant 25900CHF et la Super 26900CHF, une hausse notable par rapport aux précédentes Beutler à mécaniques Porsche. « *Que ces versions VW et Porsche aient les mêmes caractéristiques de conduite qu'une Porsche originale reste une question ouverte.* », déclarait l'Automobil Revue. Bien que célèbre pour ses essais routiers, le magazine n'en a jamais testé aucune. Plus très élégante et pas vraiment sportive, la Beutler "look Porsche" a été assemblée à deux reprises supplémentaires en mai et novembre 1960, puis une dernière a quitté Thoune en novembre 1961, pour mener à cinq le nombre total d'exemplaires. La dernière, fabriquée sur une plateforme de préproduction de la T-6 était la vedette du stand Beutler à Genève en mars 1962. « *Leur nez est différent* », affirme Henry Walker Jr, propriétaire

d'une Beutler-Porsche. « *Le coupé avait un nez plus haut et moins saillant, Beutler ayant visiblement essayé d'augmenter la capacité du coffre à bagages, désormais plus bas, comme celui d'une 356. Les deux dernières avaient un pli perceptible sous les phares jusqu'aux passages de roues avant.* »

La demande a finalement été très faible pour ces Beutler "Porschifiées". L'idée de les vendre à travers le réseau Porsche s'est révélée irréaliste, la méthode de vente en direct de Beutler ne laissant aucune marge aux intermédiaires. Les méthodes de fabrication de Thoune n'étaient pas non plus adaptées aux rythmes de production nécessaires à satisfaire même une infime partie du marché global de Porsche. Comme beaucoup d'autres carrossiers, Beutler a souffert de l'arrivée des voitures à monocoques signant la fin des châssis séparés sur lesquels ils avaient assemblé tant de carrosseries. Bien qu'elle ait poursuivi ses activités, la société n'a jamais renoué avec la cote qu'elle avait atteinte avec ses créations sur base VW. Elle est restée dans le business jusqu'en 1987, date à laquelle Beutler a fermé ses portes. Bien que Beutler n'ait joué qu'un second rôle, il a été important dans l'histoire de Porsche. ■

4 D'abord présentées en deux exemplaires en mars 1960 à Genève, les Beutler sous influence Porsche sur châssis de 356B arboraient une livrée bicolore qui leur allait à ravir.

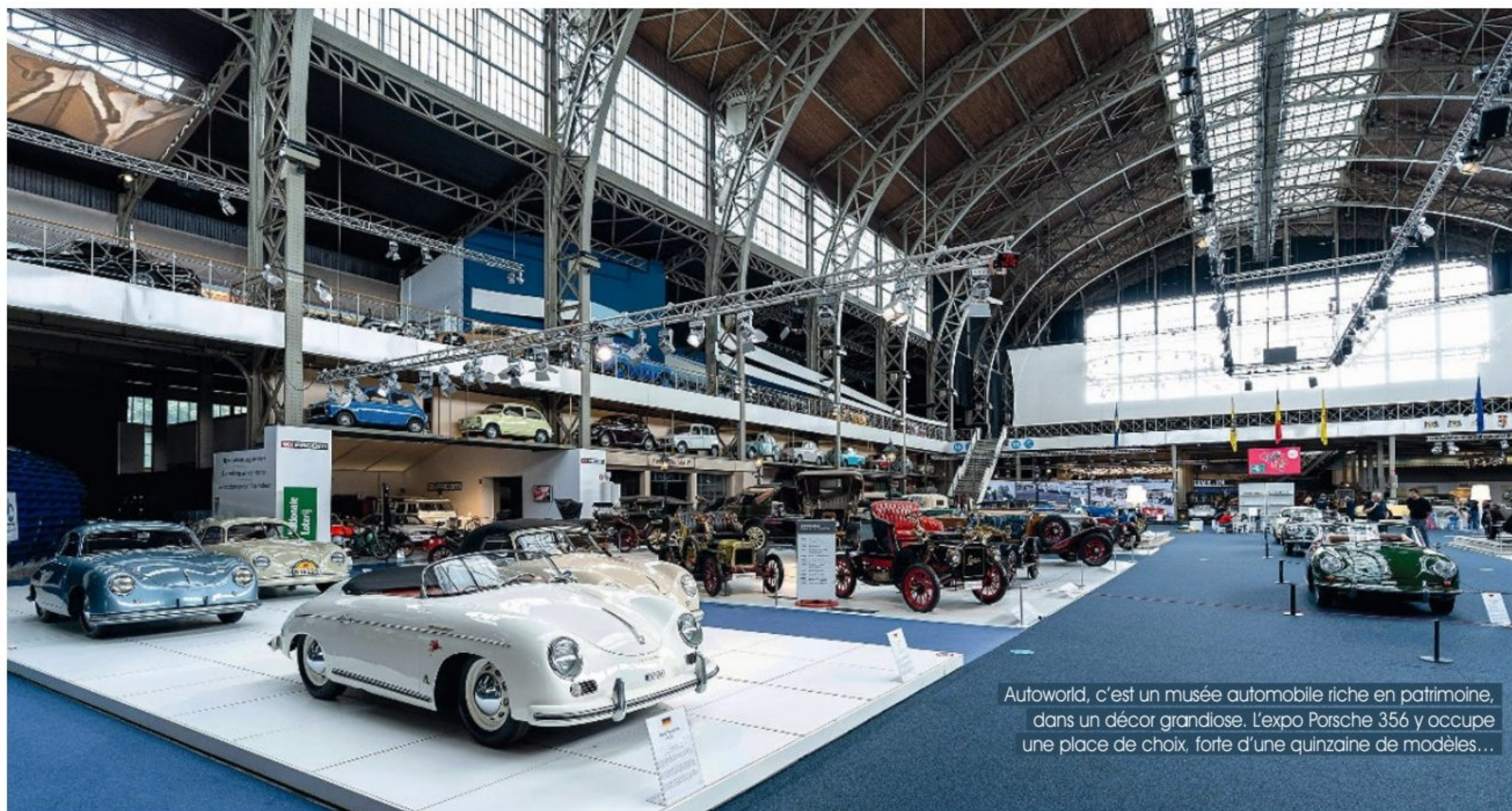
5 Exposée à Genève en 1962, une des dernières Beutler était construite sur un châssis allongé de 356. Elle mettait le point final à une série de sept voitures sur base Porsche.

6 A priori pour accroître le volume du coffre avant, le nez des deux derniers exemplaires était marqué d'un pli sous le phare, jusqu'au passage de roue.



Durant tout l'été, Autoworld a rendu hommage à l'une des pièces les plus importantes du patrimoine automobile mondial : la Porsche 356...

LE JUBILE DE L



Autoworld, c'est un musée automobile riche en patrimoine, dans un décor grandiose. L'expo Porsche 356 y occupe une place de choix, forte d'une quinzaine de modèles...



A REINE-MÈRE

En plein cœur de Bruxelles, Autoworld honore l'automobile dans un cadre exceptionnel et, régulièrement, célèbre les anniversaires d'hommes ou de dates pivot de l'histoire de grandes marques. Porsche est certainement l'une des plus appréciées en Belgique, ne serait-ce que par ses liens avec un grand nom local, D'Ieteren. Et puisque la 356 "de série" fête ses 70 ans cette année, il n'était pas question de faire l'impasse sur l'événement, quel que soit le contexte. **Texte** Josué Chevrel **Photos** Yves Noël

Une fois de plus, Autoworld a organisé une expo temporaire à la hauteur de ce que méritait son sujet, en l'occurrence la 356. La hauteur, c'est dans le concept même du musée automobile bruxellois installé dans la halle sud-est du Parc du Cinquantenaire. Dès que vous en passez les portes, vous êtes saisis par la démesure de l'architecture typique de la fin du XIX^e siècle. D'immenses voûtes métalliques qui renvoient le plafond à plusieurs mètres, une intense lumière traversant les verrières. Moquette bleue, le décor est posé.

Il y a soixante-dix ans, Porsche, qui avait dû migrer en Autriche durant la guerre et y avait posé les bases de la 356, peut récupérer ses infrastructures à Zuffenhausen jusqu'alors confisquées par les forces alliées. On peut toujours dater le début de l'histoire de Porsche à la création du bureau d'études en 1931, ou à l'immatricu-

lation de la 356/1 en juin 1948, le fait est que la véritable naissance de Porsche en tant que constructeur d'envergure industrielle est datée 1950. Finis les assemblages artisanaux d'autos pas franchement standards dans les cabanons de Gmünd, la 356 devient un produit. Carrosseries embouties, chaînes de montages, et enfin des volumes de production qui commencent à avoir du sens. La première 356 "de série" a été assemblée à Stuttgart en mars 1950, et c'était le début d'une histoire qui ne s'arrêterait plus. C'est ce point pivot dans l'histoire de la marque, le véritable début de production de la 356 qu'a voulu célébrer le staff d'Autoworld. Et il s'est évertué à rassembler un panel non seulement représentatif de quinze ans de production, mais aussi exceptionnel par la rareté de certaines pièces, généralement peu accessibles au public, et parfois même des exemplaires "hors-série". Pour ne pas dire uniques.

De Gmünd à Bruxelles

Même concentré sur les 356 de série, l'éventail n'aurait pas été complet sans une représentante de "l'ère pré-indus"... Sur le plateau réunissant quatre 356 dites "pré-A" (appellation qui n'a rien d'officiel puisqu'avant la 356A de 1956, une 356 était juste une 356...), la doyenne était l'une de ces cinquante-deux Porsche martelées dans l'aluminium, motorisées par ce qui ressemblait encore beaucoup à des mécaniques de Coccinelle, et assemblées à Gmünd autour de 1949. Devant, c'est l'un des tout premiers cabriolets 356 de l'histoire, de 1950, avec son typique pare-brise "split" et ses jantes pleines, tandis que le coupé bleu à leur côté est une de ces rares exemplaires "transitoires" de l'été 1952, portant encore les pare-chocs sous la caisse, mais déjà le pare-brise cintré des millésimes 1953. Il suit de près un Speedster blanc de 1954 qui marque l'apparition du nom légendaire.

Il y a un lien affectif très fort entre Bruxelles et la Porsche 356, un lien qui passe par D'Ieteren, qui n'est pas seulement le distributeur Porsche dans le Royaume, mais aussi le carrossier qui a assemblé les derniers Roadsters jusqu'au millésime 1962...

Il fait face à un imposant podium garni de représentantes de cet autre nom mythique : Carrera! Du cabriolet Carrera 2GS à un bout, au coupé Carrera 2 de VHC à l'autre extrémité, vous parcourez une saga de trois générations à grands coups de GT, de GS et même de GTL puis qu'un coupé Abarth est bien là, de tout son aluminium... Et un Speedster Carrera GT au passage. Du très, très lourd!

Et au beau milieu de l'allée centrale, un joli trio représente la fin de la frise chronologique. Mais pas de la visite, qu'on se rassure. C'est juste histoire de vous guider jusqu'à l'îlot suivant. Mais patience, admirez seulement... Coupé C, cabriolets C et SC. Peut-être pas les plus belles 356 de l'histoire, mais indéniablement les plus abouties, performantes, faciles à conduire, polyvalentes et sûres. Largement assez d'arguments pour vous accommoder de ses yeux trop hauts...

Maintenant que vous êtes bien avancé dans la halle, vous avez sous les yeux, à votre droite sur son podium dédié, ce qui fait le lien entre la Belgique et l'histoire de Porsche. La carrosserie D'Ieteren a assemblé sept cent vingt-quatre 356 B Roadsters.

Et le dernier plateau est consacré aux "anecdotes" de l'histoire de la 356. Des modèles rares comme le coupé 2+2 Beutler, ou un des six cabriolets T6 de la Polizei allemande. Ou cette 356 Spyder Storez "continuation" par Zagato, ou cette unique création Denzel pour la compétition... Réellement, l'équipe d'Autoworld a mis les petits plats dans les grands pour une expo qui, bien que close depuis le 30 août, restera dans les mémoires!

En 1950, avec la réimplantation de sa fabrication à Zuffenhausen, la 356 installe définitivement Porsche au rang de constructeur automobile...

Sur le plateau dédié aux pré-A trônait une magnifique "Gmünd" (au fond à droite), la grand-mère autrichienne qui était encore fabriquée de manière artisanale, elle est entourée d'un coupé de transition 1952-1953 au pare-brise cintré mais pare-chocs sous la carrosserie, d'un cabriolet antérieur, et d'un Speedster de 1954.



Où avez-vous eu l'occasion pour la dernière fois d'admirer un tel échantillon de 356 Carrera en un seul endroit ? En avez-vous eu seulement un jour l'occasion ?



La principale raison de l'amour des Belges pour Porsche : le Roadster, par D'Ieteren



Difficile pour le profane de reconnaître au premier abord une Porsche sous ce design très latin signé Abarth.



Génération C, les dernières de la famille, reconnaissables à leurs doubles grilles sur le capot moteur, comme les Carrera...



Vous êtes désormais familier avec le coupé quatre places 356 Beutler. Derrière, un roadster Denzel Porsche.



GROUPE B

Que peut-il bien y avoir de "Groupe B" dans ce qui ressemble à une banale 930, sinon peut-être cette petite molette cachée entre deux sièges ?

Texte Josué Chevrel Photos Rémi Dargegen



Le Groupe B a laissé une trace indélébile dans l'histoire du rallye, et ce n'est pas qu'une question de nostalgie. Il n'y avait jamais eu de bêtes plus féroces que les machines fendant le public, lancées à pleine puissance sur les spéciales, dans les Championnats de 1982 à 1986. Des puissances qui n'avaient jamais été aussi démentes, et qui ne seront plus jamais du même ordre. Les Audi Quattro, les 205 Turbo16, Delta S4 et autres Ford RS200 font toujours frissonner rien qu'à l'appel de leur nom, qui font remonter à la mémoire des chiffres effrayants. 400, 500... jusqu'à 600 chevaux ! De peu, Porsche a loupé le coche. La *Gruppe B Studie* présentée au Salon de Francfort 1983 était toujours en développement lorsque la FIA a pris la décision en mai 1986 de bannir du rallye ces armes destructrices. Elle est finalement devenue 959 dans le civil, n'en déplaise à leurs géniteurs. Alors les 911 SCRS auront été les seules machines de Weissach à se battre dans la catégorie, notamment chez Prodrive sous les couleurs Rothmans. Mais...

En dehors des "champs de bataille", Le *Groupe B* est aussi apparu entre les lignes du catalogue de la gamme Porsche. Pas visible de tout un chacun je vous l'accorde, plutôt bien caché dans la liste officielle des possibilités ouvertes à l'acquéreur d'une 911 Turbo, dans certains Centre Porsche sélectionnés. Le *Groupe B Package* était un kit performance, installé a posteriori soit directement à Stuttgart avant la livraison, soit à l'arrivée dans le Centre Porsche. Une complexité et un surcoût non négligeable qui expliquent certainement qu'au final, probablement pas plus d'une trentaine de ces montages ont vu le jour. Peu, mais considérons que la décennie 80 était celle des préparateurs de tout crin, et parfois compétents, qui savait en faire autant pour la moitié du prix...

Ne boudons pas le plaisir, ça donne aujourd'hui des autos rares. Bon, si par *Groupe B Package* vous entendiez les 485 chevaux d'une 934, vous n'y êtes pas tout à fait. Mais la 930 n'était plus tout à fait la même. Sous les codes option SOW20 et SOW22, le kit comprenait un radiateur d'huile, un échangeur et un turbocompresseur surdimensionnés, des culasses dont le rapport volumétrique était abaissé pour encaisser une pression de suralimentation majorée, qui pouvait être calibrée via une molette de 935 au tableau de bord. Résultat : entre 330 et 360 chevaux selon votre bon plaisir...

Cet exemplaire-ci a été livré en Suède le 15 janvier 1988 via le Centre Porsche de Stockholm et n'accuse pas plus de 42000 km aujourd'hui. Il cache bien son jeu sous son Guards Red. Mais à bien y regarder, comme une Turbo S ou tout autre 930 "officiellement" optimisée, il est trahi par son bouclier avant, seule manière esthétique d'intégrer le radiateur d'huile frontal du kit.



La pudeur naturelle de la 930 étant ce qu'elle est, il est toujours délicat d'aller voir au-delà de son échangeur, et c'est pourtant bien là que ça se passe... Lui-même est plus conséquent, et cache un turbocompresseur surdimensionné. Entre autres modifications. Mais son bouclier avant spécifique aux gros radiateurs d'huile est un autre indice. Pour le reste, c'est une 930 comme une autre... jusqu'à ce qu'elle ne souffle ses 360 ch!



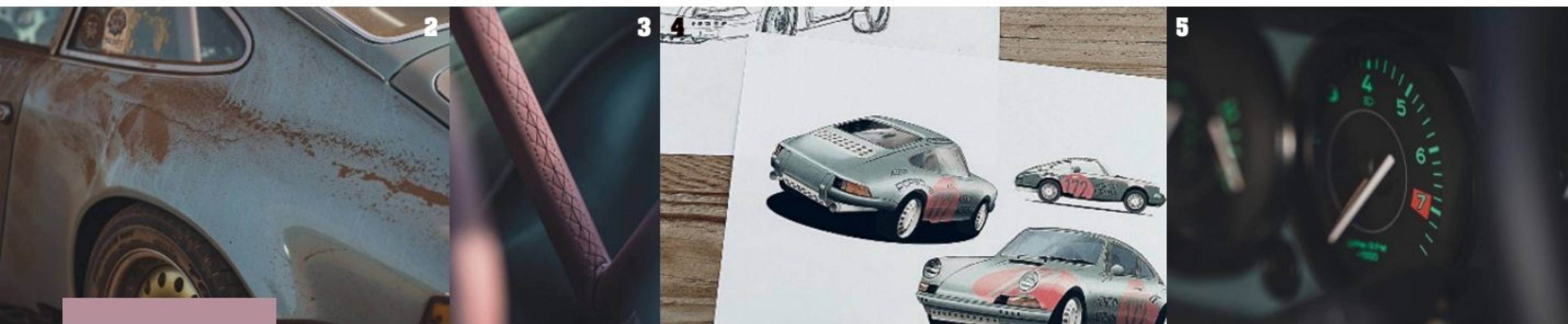
PREY



PEYOTL

Prononcez Peyote. C'est le nom de baptême de MR19, dix-neuvième création des ateliers lyonnais de Machine Revival. C'est aussi celui d'un petit cactus vert-de-gris dont les fleurs rose pâle éclosent au bout de trente ans. Autre particularité, outre ses propriétés hallucinogènes : à l'état naturel, il vit au Mexique, sur les terres de la Carrera Panamericana... Texte Josué Chevrel Photos Thomas Cortesi

On a une quatre roues motrices, il est hors de question de ne pas en tirer parti! Mais on ne voulait pas le cliché téléphoné des Baja ou des Safari, on voulait garder un côté racé mais sobre.



1,2 Le Radium Green des 356 n'aurait-il pas été conçu pour se coordonner à la poussière des pistes!?

3 Le cuir rose renvoie à la fleur du Peyotl qui éclôt au bout de trente ans, soit l'âge de la 964...

4 Des premiers dessins à la réalité, le projet s'affine et s'allège, mais garde le cap... sur le Mexique!

5 Compteurs vieilliss, aux marquages verts...

C'est une constante: chaque projet Machine Revival se dessine au fil d'un story-board plutôt que d'un cahier des charges. Il raconte une histoire plus qu'une fiche technique. Mais parfois, une particularité technique trace un scénario évident. « Toutes les étoiles se sont alignées », nous raconte Nicolas Quilès, le chef d'orchestre d'une équipe Machine Revival qui s'est bien étoffée depuis les premiers chantiers. « On avait bien envie de faire un projet un peu plus baroudeur que d'habitude, et on a eu l'opportunité de trouver une Carrera 4. À la base, on n'est pas très portés sur les quatre roues motrices, mais s'il y a, il faut que ce soit au service de quelque chose,

alors on a concrétisé notre idée d'une voiture un peu moins pistarde que d'habitude, plus baroudeuse. Après, on ne voulait pas non plus tomber dans l'esprit Baja ou Safari comme on voit partout... »

Il n'en fallait pas plus pour que fusent des idées plus concrètes qui allaient finalement diriger le scénario sur les terres rouges du Mexique, que foulait il y a 70 ans la horde de concurrents un peu déjantés de la Carrera Panamericana. De 1950 à 1954, *el Espinazo del Diablo* fut le théâtre de scènes aussi épiques que poussiéreuses, de drames aussi. Presque 3500 km sur une des routes les plus dangereuses de la planète. Mais la Carrera Panamericana, ce sont aussi des voitures toutes plus folles les unes que les autres. Avant que Ferrari, puis Mercedes,

Porsche, Lancia et consorts n'y envoient leurs machines d'usine, c'était un tout petit peu plus extravagant... « Les mecs traversaient le Mexique dans des caisses pas possibles, sur des routes complètement défoncées, et les voitures avec leurs lettrages au pinceau, elles avaient trop de gueule! Y'avait le côté rock'n'roll, un peu barré de cette course qu'on aimait. C'était le point de départ, on aimait bien cette atmosphère. Et puis tu te documentes sur les voitures, et tu vois des trucs complètement dingues... Et des pilotes un peu barrés qui prenaient un verre de champagne et un jaune d'œuf pour tenir la course. Ça nous parlait plus que le Dakar, les safaris ou des choses comme ça qui ne sont que typées hors-piste. Là, c'était juste typé "Grand n'importe quoi"! »



6



7

Hallucinations...

Voilà qui donne une direction "artistique", mais pas encore de choix fermes et précis. « À ce moment-là on était au Mexique. Tu roules sur les pistes, et tu commences à regarder un peu les cactus. Et on s'est souvenu du Peyotl, le fameux cactus hallucinogène. Le cactus est sympa, les couleurs sont belles, il est un peu vert d'eau, et la fleur est rose. On a épluché un peu ce qui se faisait, et on a trouvé le Radium Green des 356 de l'époque. On a fait la plaquette et on a dit "c'est celle-là!" et puis "s'il y a un Radium Green à l'extérieur, on est obligés de poser un rose à l'intérieur, ça nous va très bien, ça va en faire râler plus d'un!" Et puis on a lu que ce cactus avait la particularité de fleurir au bout de trente ans. On était en 2019 et la

voiture est de '89. Elle a trente ans, et c'est maintenant qu'elle éclôt! En fait, y'avait beaucoup trop de signes pour ne pas qu'on le fasse... Alors on s'est dit "On fait l'intérieur rose! On ne va jamais réussir à la vendre, mais tant pis!" » Parce qu'à la différence de beaucoup de projets antérieurs, Peyotl n'est pas une commande de client, c'est un chantier sur lequel l'équipe prend le risque d'imposer ses goûts et une démarche originale pour ne le proposer à la vente qu'une fois terminé. « On a nos projets client, qui sont initiés et menés avec le client, et on a les véhicules finis. C'est le cas de Peyotl et c'était le cas de Nemesis, des projets qu'on réalise de A à Z et qu'on propose à la vente finis. Et entre les deux, on propose une alternative qu'on a appelée Concepts, qui sont des projets pas encore réalisés, mais qui existent déjà sur le papier. Il faut que le client ait le coup de cœur, et il est intégré dans la boucle. On a des projets sur 308 GTB, et une 911SC sur laquelle on va s'énerver un peu... » Dans tous les cas, le cheminement reste focalisé sur l'histoire et commence par des matières, des idées sur papier qui vont progressivement s'affiner. À ce stade sont généralement impliqués Nicolas, Baptiste et un designer « complètement déconnecté du monde de l'automobile, et c'est intéressant parce qu'il a une approche qui n'est pas technique, purement créative. » Suivent les étapes de la construction dans laquelle toute



8

l'équipe s'implique, chacun avec ses compétences, d'abord pour s'imprégner du sujet, dresser l'état initial de la base et un plan d'attaque cohérent et synchronisé. Chez Machine Revival, ça signifie que chacun est spécialisé dans son métier et se concentre sur sa partie, mais que tout le monde avance en commun vers un montage à blanc de l'ensemble de l'auto, qui va révéler les contraintes de chacun en fonction des choix esthétiques ou techniques, figer des solutions, définir des cotes, avant le démontage général. Le carrossier sait alors ce qu'il a à faire, comme le peintre, l'électricien, le sellier ou le motoriste.

Il fallait alors jouer finement pour trouver la subtile nuance, placer le curseur au niveau "baroudeur", pouvoir s'aventurer en terrain hostile tout en restant efficace

6 Épurer l'habitacle dans un esprit Classic, sans pour autant renier l'origine (ni le confort) de la 964. Par quelques subterfuges, Peyotl s'approprie des matériaux bruts qui rapprochent son conducteur de l'essentiel.

7 À nouveaux soubassements, nouvel échappement.

8 Avec des réglages plus "polyvalents", la suspension réglable procure une tout autre expérience de conduite, même sur l'asphalte.

Le plus important c'est l'histoire. Là, ça tournait autour de la Carrera Panamericana, autour du cactus, du Mexique... Avant de parler technique et voiture, on se plonge dans un univers.



2

1 Il faut croire que le Radium Green de 356 avait été conçu pour la poussière rouge des pistes sud-américaines!

2 On a rarement vu une "Machine Revival" avec une telle garde au sol. Les jantes, en revanche, sont une signature, déclinée en anodisé or à petits trous...

3 Peyotl est un peu plus haute et plus souple qu'une 964 Carrera 4, mais Nicolas ne voulait pas sombrer dans la caricature Baja ou Safari.

et performant sur chaussée favorable. Tout sauf un 4x4 de franchissement. « On ne voulait pas qu'elle soit trop rehaussée, avec des pneus à tétines. Tu peux la malmener un peu dans les chemins sans l'abîmer, mais pour autant elle n'est pas perchée à vingt centimètres de haut. Elle est typée, sans pour autant les grosses connotations. L'idée était de partir d'une voiture de piste ou de course mais de la rendre un peu plus baroudeuse, et pas de partir d'un 4x4 pour le rendre typé route. C'est vraiment le chemin inverse. » Tout l'esprit d'une machine de la Carrera Panamericana originelle, et des choix techniques en conséquence: les soubassements protégés par des sabots en aluminium ont obligé à développer les échappements d'une manière un peu différente, l'insonorisation est réfléchi autrement, comme les suspensions à base de combinés filetés réglables sur une plage de plus ou moins cinq centimètres... « Ce n'est pas réglable en appuyant sur un bouton dans l'habitacle, hein, mais tu peux ajuster le setup en fonction du type de route et de ton utilisation. On a voulu conserver une certaine tolérance au châssis. Comparée à une Nemesis par exemple, tu as une voiture un peu plus souple sur la route pour être tolérante sur des terrains plus accidentés. Du coup, les quatre roues motrices plus un châssis plus tolérant, ça en fait une voiture ultra-confortable sur une route moyenne, silencieuse et agréable, mais dès que tu commences à rouler sur des routes



propres, des petits virages en montagne, c'est marrant t'as l'impression que la voiture s'enfonce dans la route, et là t'enroules les virages, c'est parfait. »

La mécanique y apporte aussi sa touche de rondeur... Une boîte de vitesses d'origine, un bas moteur sans trop de modifications, mais le motoriste intégré à l'équipe a jeté son dévolu sur le haut moteur autant pour aller grappiller quelques chevaux (arbres à cames, etc.) que pour le paramétrer Flexfuel, compatible au bioéthanol, ce qui nécessite de revoir tout le circuit d'alimentation du réservoir à la chambre de combustion, parce que l'alcool de ce carburant modifie à long terme les propriétés des caoutchoucs. Ça signifie notamment durits, pompe à essence, régulateur, injecteurs et cartographie spécifiques. « En théorie, tu

as un bilan carbone neutre. C'est rarement la motivation, mais ça commence à compter. Les trois préparations qui suivent sont sur le même moule. Et puis même si c'est pas "la" solution, on ne trouve pas qu'elle soit moins bonne que l'électrique, donc on avance là-dessus. Et puis ça fait un peu de technique, ça nous amuse de chercher d'autres trucs! » Et s'il est spécifiquement étudié, même s'il accuse une légère surconsommation, un moteur "au E85" développe finalement plus de puissance que son homologue essence. Au banc, Peyotl annonce 300ch à 6500 tr/mn et 370Nm à 5100 tr/mn.

Écllosion

Qu'en est-il de notre cactus, dans tout ça? Il a bien tourné au Radium Green, comme prévu, sur une carrosserie préalablement



4 Un gros travail sur le haut moteur vise à adapter le flat-six au bioéthanol.

5,6 Le but de l'exercice ? Que Peyotl soit aussi à l'aise sur l'asphalte que sur des terrains moins conventionnels...

7 Une fois modifiés, les baquets Tillet prennent une autre dimension. Presque un air de cobra, non ?

6 7

8 9

10

“backdatée”. Un néologisme bien disgracieux pour désigner une 911 vieillie d'une ou deux générations par la magie d'un assortiment de capots, pare-chocs et accastillages divers. Mais le but de l'exercice n'était surtout pas de faire du Classic. Peyotl a son identité propre, ne serait-ce que lumineuse, « ni vintage ni rien du tout, qui est juste la sienne. Le tout, c'est d'apporter la technologie là où elle est utile, pas juste une figure de style. Ce sont des blocs LED relativement puissants qui permettent de s'affranchir de douze longues portées. Comparés à des phares de 911 d'origine, ben la nuit, tu y vois, quoi! »

Les jantes en sont une autre, de signature. « On les fait fabriquer pour nous. On adore le design des jantes Dunlop Type-D qu'il y avait aussi sur les Jaguar Type-E Lightweight. Ça fait quelques voi-

tures maintenant qu'on décline le même modèle avec des trous ronds, des carrés, de l'anodisation, du chrome, du polissage. C'est un design qu'on n'a pas inventé mais qu'on a adapté et qu'on fait évoluer. Parce qu'on aime vraiment ce look de jante tôle alors que c'est de la roue aluminium trois parties. » Le voile anodisé doré s'affranchit de toute justification botanique. Seulement, un gris basique sous une caisse vert-de-gris avec des sabots alu, ça manquait juste un peu de peps... Le rose est finalement très sage, même s'il recouvre intégralement la surface assise des baquets Tillet en carbone, mélange de charisme et de finesse, que le staff a accommodé à la sauce cactus (piquante...). Une fois oubliés les passages de harnais, ils prennent une autre dimension, et ne dépareillent pas dans cet habitacle aux accents Classic qui ne renie

pas pour autant sa vraie nature 964. « On ne voulait pas s'affranchir de la climatisation et ce genre d'équipements, mais on voulait une évocation des tableaux de bord de Classics et surtout vraiment épurer le cockpit. » Ce qu'avoue Nicolas à demi-mot, c'est qu'il voulait surtout se débarrasser des plastiques des années 90! Alors diverses commandes migrent sur une console centrale redessinée en aluminium, en rappel du look des sabots extérieurs, et qui se prolonge sous le frein à main. « Le retrofit des compteurs, le rappel de la peinture sur la planche de bord, le moyeu de volant ajouré, toutes ces choses-là contribuent à un aspect plus proche des matériaux. » Un esprit brut, au contact des éléments, et qui suit à la lettre le scénario original. Une machine à soulever la terre rouge et à tracer sa route au milieu des cactus...

8 Adaptés aux globes de la 911, les optiques LED signent le regard de Peyotl.

9 L'arceau limite l'accès aux places arrière. Ça tombe bien, elles n'existent plus. Peyotl a été envisagée comme une voiture de piste rehaussée.

10 Il y a un peu de l'esprit Carrera Panamericana dans cette 911... en à peine plus soft!

L'automobile est certainement l'invention humaine la plus intéressante d'un point de vue comportemental et culturel. Elle accompagne des histoires de vie et les photos de famille, et elle en raconte aussi long sur la personnalité de son propriétaire que son animal de compagnie. C'est ce lien entre l'homme et la machine que veut transcrire Stephen Selzler...





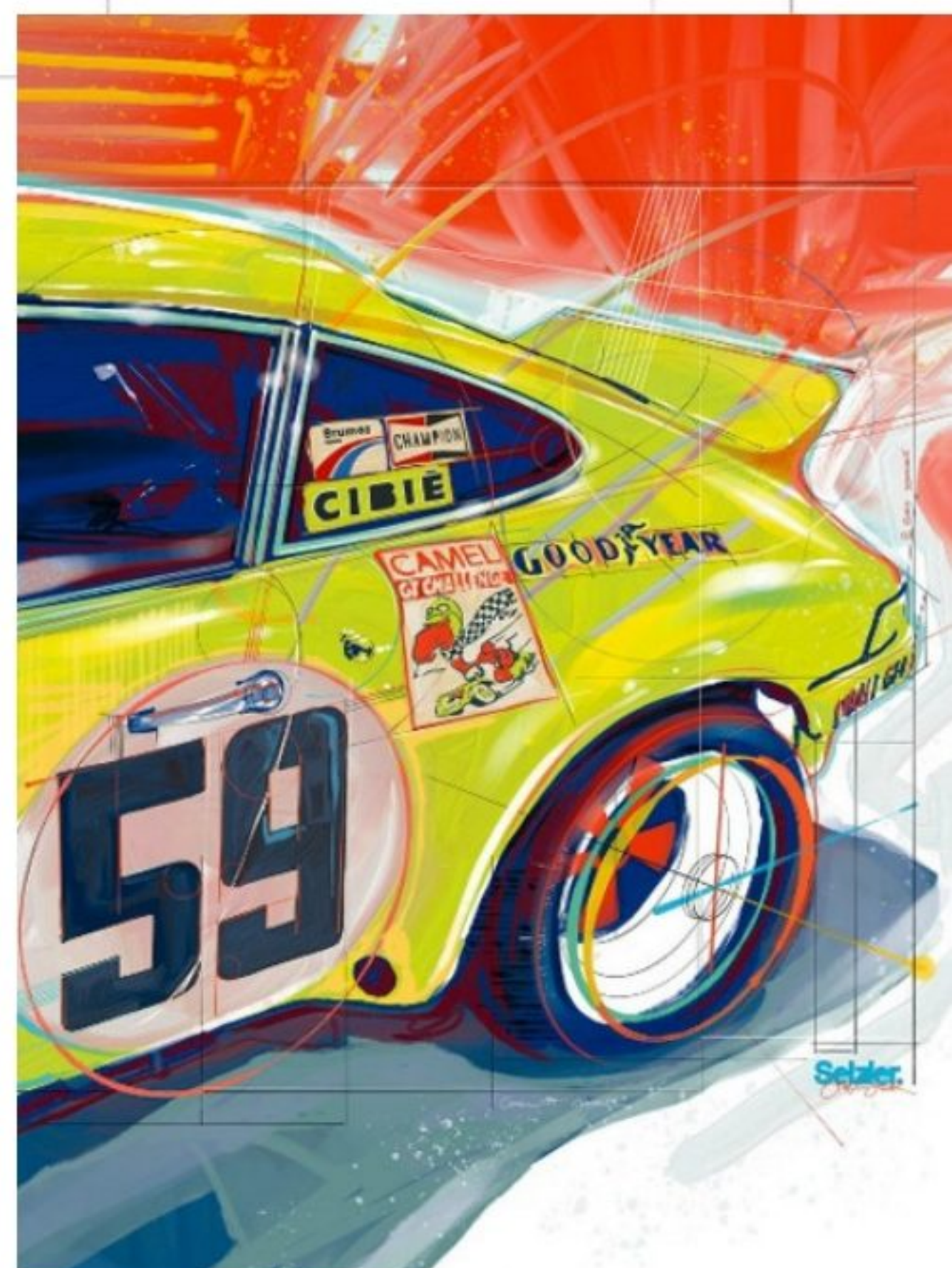
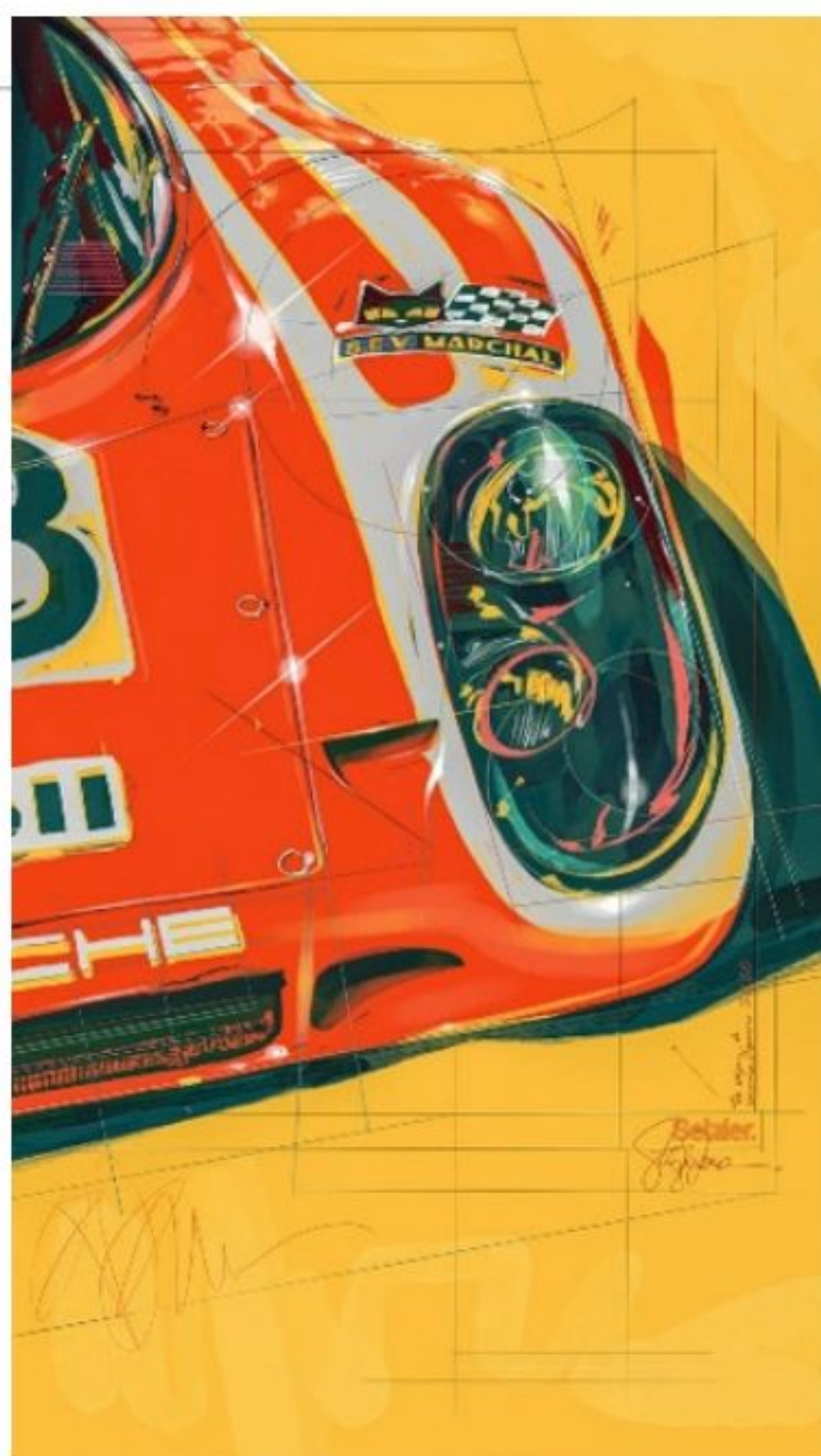
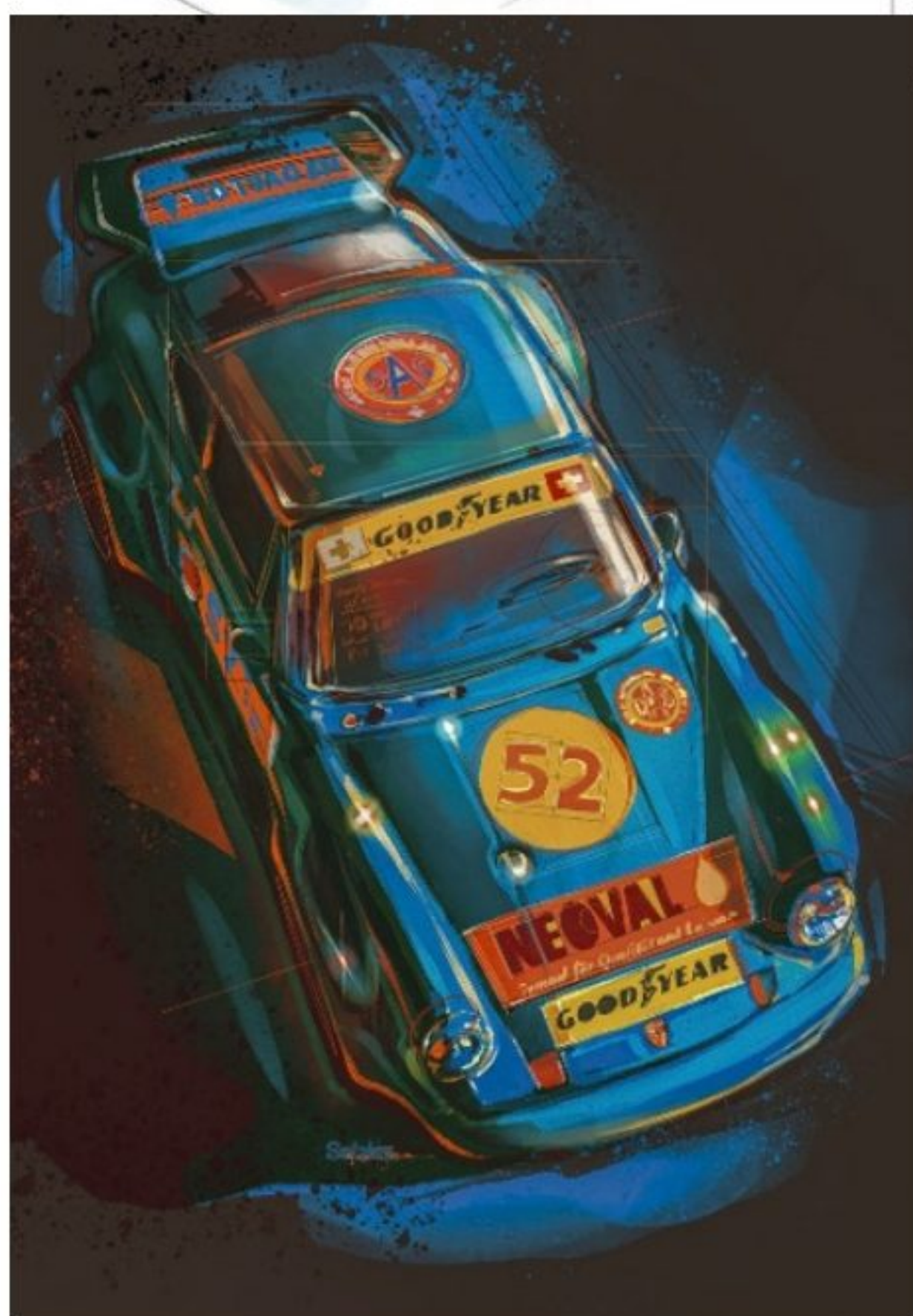
GOOD VIBRATIONS

Au moment de figer le titre, Vibrations était encore en compétition avec Saturation. Le style unique de Stephen Selzler tient autant à son histoire de designer graphique qu'au lien tout personnel qu'il entretient avec son sujet automobile. Un lien presque philosophique qui le rapproche tout naturellement de l'univers Porsche... **Texte** Josué Chevrel **Photos** Stephen Selzler

Allez savoir comment, le petit Stephen qui aspirait à devenir un jour designer automobile, qui a reçu une bourse pour intégrer le College for Creative Studies à Detroit dans une des filières menant au Graal, s'est retrouvé à étudier le design graphique à l'université. « Aujourd'hui encore, je ne sais pas expliquer pourquoi j'ai pris cette décision. Je ne savais pas encore que la crise financière de 2008 toucherait l'industrie automobile, et aurait certainement mis au chômage immédiat le designer frais émoulu que j'étais. Appelez ça comme vous voulez, de la chance, une protection suprahumaine... » C'est donc dans des agences de pub comme graphiste, stratège de marques et Directeur de Création au service de grandes marques, que Stephen a taillé sa route. Mais il n'a jamais pu se détacher de son premier amour, l'automobile. Alors il y a cinq ans, il a commencé à investiguer des voies plus artistiques au carrefour de son talent et de sa passion... et finalement à peindre.

Son approche de l'automobile dépasse la simple esthétique ou la mythologie de la performance. Elle est plus humaniste : « Je crois que nous ressemblons beaucoup à nos voitures, un peu comme les animaux de compagnie reflètent la personnalité de leur maître. Elles disent beaucoup du genre de personne que nous sommes, de celle que nous voulons devenir. L'automobile est certainement la seule invention humaine qui renvoie la personnalité de chaque homme, chaque femme, chaque enfant avec autant de précision. Beaucoup de mon travail consiste à capturer cette relation entre l'humain et la machine. » Et parfois, Stephen amène des éléments typographiques en surface, quelques mots, « une morale, des convictions ou des leçons de vie qui me paraissent pertinentes







sur le moment. Je pense que la culture automobile nous enseigne une certaine sagesse, que nous en soyons conscients ou non. Le respect, l'humilité, le travail, l'importance du repos, l'empathie, le pardon, le destin et l'héritage, j'ai pris l'habitude d'aborder ces thèmes dans mon travail, même si c'est de manière abstraite, pour participer à transmettre des leçons de vie importantes. » Une philosophie qui imprègne énormément le travail de Stephen, au moins autant que ses influences artistiques très ancrées chez les designers et artistes américains des mouvements Pop et Postmoderne, mais aussi par le temps qu'il a passé dans l'industrie de la pub.

Saturation

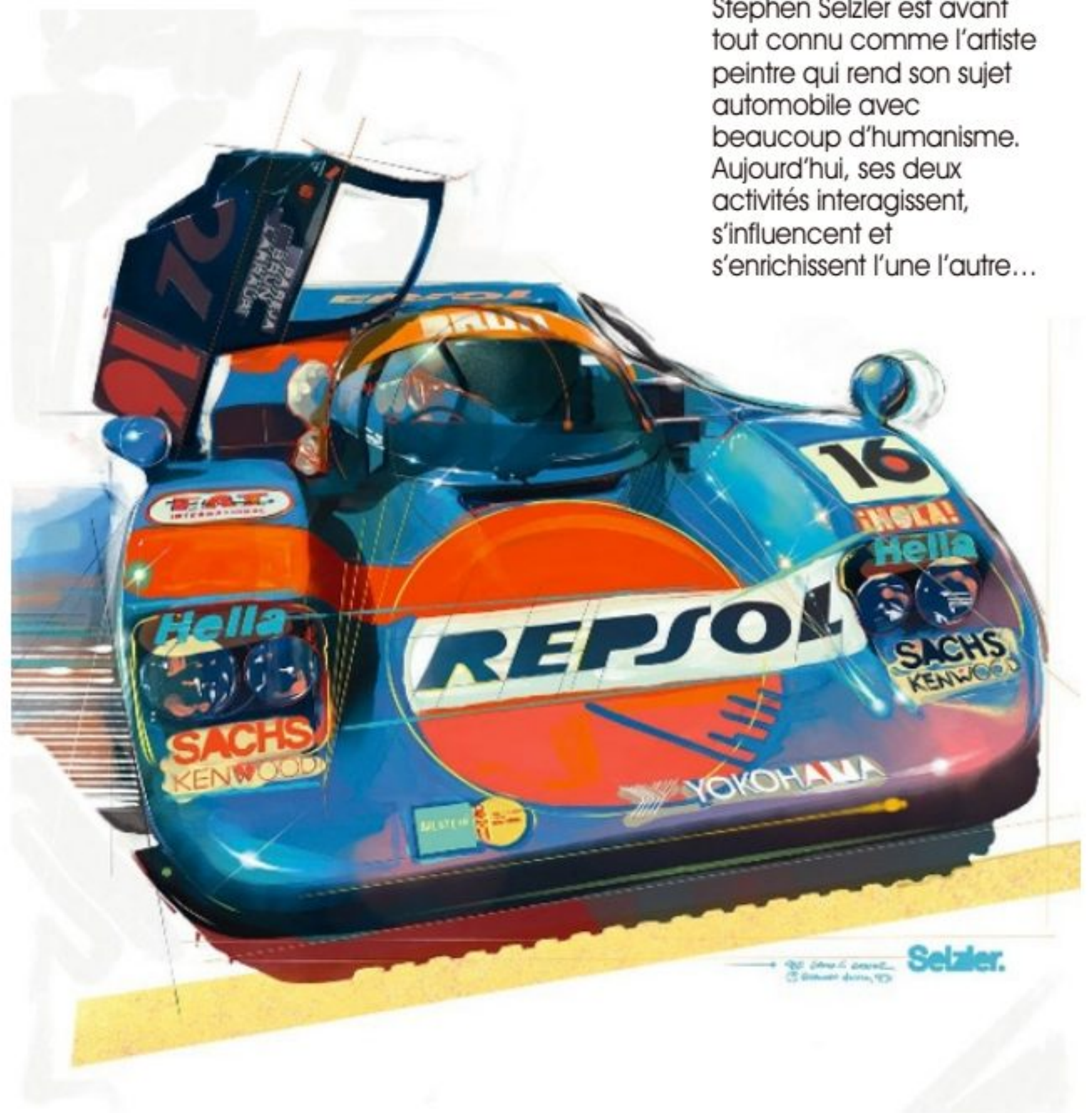
Le résultat de toutes ces influences ? Un vibrant mélange d'impressionnisme, de réalisme et de surréalisme, voire d'abstractionnisme... « Je suis naturellement attiré par les textures, les forts contrastes et les couleurs saturées, ce qui peut vite dégénérer en une esthétique sophomorique. Alors je travaille continuellement à atténuer l'énergie de mon travail sans pour autant diluer l'alacrité liée au sujet automobile, qui profite d'une palette énergique et optimiste. Je m'appuie autant que possible sur cet atout, mais je l'équilibre avec une touche délicate. Souvent j'essaie d'inclure des personnages qui interagissent avec les voitures ou l'environnement. Ça correspond à mon envie de capturer la communion entre l'homme et la voiture. »

Stephen Selzler entame généralement son processus créatif en collectant des photos pour créer un prototype numérique qui va l'aider à structurer une composition équilibrée. Une "déformation" de son cursus de designer graphique, dans lequel fluidité et flexibilité priment. Ça lui permet aussi de soumettre des propositions, de les modifier rapidement, de figer les détails importants. Mais ce n'est qu'un brouillon. « Pour la production de l'œuvre définitive, j'utilise une variété de techniques traditionnelles, la peinture à l'huile ou acrylique, les pastels, le fusain, le graphite, l'encre et de multiples matières à texture. Je préfère construire mes toiles pour les surdimensionner en surface et en épaisseur. Si on devait disséquer les étapes, je commence généralement par une première couche assez grossière et colorée qui va produire les textures, les lignes et les ombres portées, et relever la beauté subjective dans les imperfections. Au fur et à mesure que je crée de nouvelles couches, que j'ajoute des détails, j'ai tendance à me focaliser sur la lumière et les reflets, à ajouter des ombres et des lignes de contours, pour définir les formes tout en conservant leur imprécision. Le résultat final, ponctué de traits fins et de détails a priori arbitraires en certains endroits, tend à planer dans une zone grise entre les paysages de Dali et le schéma technique : coloré, émotionnel, onirique, et en même temps axé sur l'importance de l'ordre, du contrôle et de l'intention. » Quant à expliquer pourquoi l'œuvre de Stephen Selzler déborde de Porsche... « Ah vous avez remarqué ! ? Je suis assez agnostique quand il s'agit de favoriser certaines marques dans mon travail, il y a une histoire unique derrière chaque constructeur, chacune avec des traits fantastiques qui méritent d'être traités. Mais j'aime Porsche, la marque, ses produits, son histoire. En stratégie marketing et en positionnement de marque, Porsche est ce qu'on appelle un Maximizer, qui ne réinvente pas systématiquement ce qui fonctionne, mais l'améliore plutôt en permanence pour le rendre excellent. Certains voient ça comme de l'entêtement, d'autres comme une force inhérente à l'excellence.

Je suis moi-même un Maximizer assumé et – certainement – parfois à mon désavantage, têtu, pointilleux, et attiré par les personnes qui avancent avec la même conviction et la même confiance. Je ne pleure pas sur ce qui me manque, je préfère capitaliser sur les dons que j'ai reçus. Ce mode de vie, à mon sens, est plus productif, plus gratifiant – bien que plus exigeant – et finalement plus enthousiasmant. Je pense que c'est une philosophie sous-jacente de Porsche dans leur propre quête d'excellence, et qui m'attire naturellement en tant qu'artiste en quête d'une matière noble. »



Toujours actif dans le secteur de la publicité et de la stratégie de marque, Stephen Selzler est avant tout connu comme l'artiste peintre qui rend son sujet automobile avec beaucoup d'humanisme. Aujourd'hui, ses deux activités interagissent, s'influencent et s'enrichissent l'une l'autre...



1 964 Carrera RS 3.8 Solido

Au début des années 90, Porsche reprend significativement le chemin des circuits avec une machine destinée au Championnat BPR, et attaque la catégorie GT2 avec une évolution "brutale" de sa Carrera RS 3.6. Caisse et trains larges de Turbo, et évolution à 300 ch du six à plat. Solido s'approprie ce classique en le réduisant au 1/18 avec des portières fonctionnelles. Réf. : S1803401. www.solido.com

2 934/5 IMSA GT TopSpeed

La 934/5 était une sorte d'hybride entre la 934 et la 935 destinée à faire courir des 934 en Gr. 5 dès 1976. Elles ont particulièrement brillé dans le Championnat IMSA GT américain. Par exemple, Jim Busby et Peter Gregg sont montés sur la troisième marche des 12H de Sebring dans la Brumos #61. Un mois et demi plus tard, Danny Ongais remportait les 100 Miles de Laguna Seca dans l'Interscope#00. Réf. : TS0300 & TS0301. www.topspeed-models.com



3 964 Prior Design GT Spirit

Principalement concentré sur les traitements "esthétiques" (!), Prior Design est un inconnu dans le petit monde des préparateurs Porsche. GT Spirit a pourtant jeté son dévolu sur cette version très typée tuning qui, si elle risque de ne pas marquer les annales pour son style, reste remarquable pour ses finitions. Réf. : GT277. www.gts-models.com

4 936 Le Mans Spark

Engagée en Gr. 6 dans l'offensive Turbo menée par Porsche à partir de 1976, la 936 n'est pas un simple chaînon entre la 917 dont elle reprenait nombre d'éléments de châssis et la 956 dont elle préfigurait la configuration mécanique. Non, la 936 fut une vraie machine à gagner, notamment les 24 Heures du Mans qu'elle a remportées à trois reprises, en 1976, 1977 et 1981. Spark reproduit ainsi les deux dernières victorieuses (#4 et #11), ainsi que celles arrivées 2° et 3° (#6 et #7) au Mans 1978. Réf. : 18LM77/18LM81/18S519/18S520. www.sparkmodel.com

5 356 Carrera Panamericana 1953

Seulement cinq éditions au début des années 50 ont suffi à faire de la Carrera Panamericana une légende, course folle traversant le Mexique du sud au nord, des pilotes qui ne l'étaient pas moins, et des voitures phénoménales par leur allure et leurs performances. Rayon Porsche, outre les 550 Spyder et coupé d'usine, la 356 pré-A de Manfred Lippmann en 1953 reste une des plus emblématiques de l'épreuve. Réf. : S1802803. www.solido.com

6 917K Sebring '71 Norev

Norev choisit consciencieusement les livrées dans lesquelles est déclinée sa 917K au 1/12, et rend ici un bel hommage à Gérard Larrousse qui remportait en 1971 les 12 Heures de Sebring avec son ami Vic Elford, face à des Alfa T33/3 et autres Ferrari 512M. Et une flotte d'autres 917 évidemment... Réf. : 127503. www.norev.com



6 1/12

7 964 RS ClubSport GT Spirit

Comme souvent chez Porsche, un modèle civil haute performance n'est que le prétexte à homologuer une pure voiture de course. Ce fut le cas de la 911 Carrera RS en 1972, de la Turbo en 1974, et à nouveau de la 964 Carrera RS dont la déclinaison ClubSport était la seule véritable raison d'être, pour défendre les couleurs de Zuffenhausen dans la catégorie N/GT, quelle que soit la discipline. Réf. : GT060. www.gts-models.com



7 1/18



8 1/18



9 1/18

8 356 America Roadster Cult

Né d'une concertation entre Porsche, von Neumann et Hoffman, l'America n'était pas encore radical pour gagner parce qu'encore développé sur la base d'une 356 civile. Mais il a ouvert la voie au Spyder 550, créé à partir d'une feuille blanche pour entamer l'incomparable palmarès sportif de Porsche jusqu'à aujourd'hui... Cult Models le réduit admirablement au 1/18 et en deux déclinaisons de couleurs. Réf. : CML044. www.cultmodels.com

9 964 Turbo 3.6 Solido

Qu'y a-t-il de plus ressemblant à une 964RS 3.6 qu'une 964 Turbo 3.6? Solido a la bonne idée de nous offrir les deux. Aileron, lame avant et panneaux de portes ont nécessité des moules spécifiques (étonnant d'ailleurs que les sièges n'aient pas eu droit au même traitement). Voilà qui fera une belle pièce dans votre vitrine, pour un tarif à la Solido, des plus mesurés. Réf. : S1803402. www.solido.com



917K #3, Sebring '71
Réf. : 43SE71 - Spark



930 SE Flatnose Cabrio
Réf. : 60045 - Avenue 43



356 Zagato Coupe
Réf. : MX51607 - Matrix



935 #30, Mid-Ohio '80
Réf. : US100 - Spark



936 Le Mans '79
Réf. : S4147 & S4148 - Spark



911 Singer SNQNON
Réf. : VM203 - Make Up



718 RS60 Targa Florio '61
Réf. : S4149 - Spark



935 M16 #47, Daytona '83
Réf. : US093 - Spark

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

AOÛT

31-5/09 29^e Tour Auto Optic2000

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

SEPTEMBRE

10-12 Coupe des Alpes

contact@rallystory.com 01 42 12 07 08
www.rallystory.com

12-13 Destination Automobile

Mulhouse et la Cité de l'Automobile (67)
Parade, activités et spectacles
03 89 33 79 79
www.mulhouse-alsace.fr

18-20 Monza Historic

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

22 Ardèche Supercar

Roulage sur route fermée,
au profit des Pupilles des Pompiers
www.gtfream.fr

22-26 Rallye des Légendes

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

25 Ventoux Supercar

Roulage sur route fermée,
au profit des Pupilles des Pompiers
www.gtfream.fr

26-27 Charade Heroes

Circuit de Charade (63)
event@pha-michy.com 04 73 91 85 75
www.charade-heroes.com

OCTOBRE

18 Supercar Experience

Baptêmes sur route fermée,
au profit des Pupilles des Pompiers
www.gtfream.fr

23-25 Salon Auto-Moto Classic

Parc des Expositions Strasbourg (67)
www.automoto-classic.com

NOVEMBRE

6-8 Époqu'Auto

Eurexpo Lyon (69)
www.epochsauto.com

18-20 Estoril Classics

Circuit d'Estoril (P)
Info@peter.fr 01 42 59 73 40
www.peterauto.peter.fr

2021

JANVIER

30-3/02 Monte-Carlo Historique

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

FÉVRIER

3-7 Rétromobile

Parc des Expositions de Paris,
Porte de Versailles (75)
www.retromobile.fr

14-17 Rallye Neige & Glace

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

MARS

6 L.A Lit & Toy Show

LAX Hilton Hotel, Los Angeles (USA)
Précédé de la Porsche Week
(portes ouvertes d'ateliers spécialisés).
lalitandtoyshow.com

26-28 Dix Mille Tours

Circuit Paul Ricard, Le Castellet (83)
01 42 59 73 40 info@peter.fr
www.peterauto.peter.fr

AVRIL

7-11 Techno-Classica Essen

Messe Essen (D)
www.siha.de

19-24 Tour Auto Optic2000

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

MAI

14-16 Spa Classic

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

29-3/06 Rallye des Princesses

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

JUIN

4-6 Grand Prix de l'Âge d'Or

Circuit de Dijon-Prenois (21)
01 42 59 73 40 info@peter.fr
www.peterauto.peter.fr

JUILLET

1-4 Le Mans Classic

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

SEPTEMBRE

17-19 Monza Historic

Autodromo di Monza (I)
01 42 59 73 40 info@peter.fr
www.peterauto.peter.fr

21-25 Rallye des Légendes

Rallye touristique
01 42 59 73 40 info@peter.fr
www.peterauto.peter.fr

OCTOBRE

6-10 Estoril Classic

Circuit Estoril (E)
01 42 59 73 40 info@peter.fr
www.peterauto.peter.fr

En raison du grand nombre d'annulations et de reports liés à l'épidémie de Covid-19, le calendrier ne peut être tenu à jour de manière fiable. Nous vous recommandons de vérifier la validité des événements et des dates sur les sites Internet de chaque organisateur



Abonnez-vous à Speedster

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

Retrouvez toutes nos offres sur
hommell-magazines.com



© Drew Phillips

Speedster BULLETIN D'ABONNEMENT

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

SPEEPP20



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

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)

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 l 190 ch de 1987, boîte 5 manuelle, seulement 29 325 km, état exceptionnel d'origine. Tél. : 06 69 52 95 42, art-restoration.eu (dépt. 67).



Carrera 2,7 l de 1974, 210 ch, Matching mot., boîte 5 manuelle Matching, Matching blanc Grand Prix réf.: 908, int. bleu/noir, sièges sport, clim., VT. Tél. : 06 69 52 95 42, art-restoration.eu (dépt. 67).



993 Targa 3,6 l de 1998, 285 ch, boîte 6 manuelle, Matching bleu océan métallique 3AZ, int. cuir noir, gros dossiers d'entretien et de suivi. Tél. : 06 69 52 95 42, art-restoration.eu (dépt. 67).



911 Carrera 3,2 l coupé de 1986, 231 ch, noir, int. noir, boîte manuelle, clim., VE, SE, RE, jantes Fuchs 16". Tél. : 06 69 52 95 42, art-restoration.eu (dépt. 67).



914 2,0 l, 4 cyl., 100 ch, Matching moteur, vert Ravene, boîte 5 manuelle, int. noir, toutes options, jantes Baby Fuchs d'origine. Tél. : 06 69 52 95 42, art-restoration.eu (dépt. 67).



911 2,7 l de 1974, moteur 930/02 3,0 l Carrera, boîte courte, autobloquant, arceau, échappements spaghetti. Tél. : 06 69 52 95 42, art-restoration.eu (dépt. 67).



911 2,2 LT, 125 ch, boîte 5 manuelle, ivoire clair, carte grise française de collection, Fuchs 15". Tél. : 06 69 52 95 42, art-restoration.eu (dépt. 67).



911 Carrera 3,0 l de 1977, 200 ch, Matching mot., BV5M, Matching Z2 argent métallique, int. cuir noir, orig. Sonauto, clim., Fuchs 16", carnet, fact. Tél. : 06 69 52 95 42, art-restoration.eu (dépt. 67).



Préparation VHC Groupe 3 Groupe 4, club, circuit, projet à la carte, mécanique, prépa. moteur, kit carrosserie. Tél.: 03 84 90 10 70, www.mcg-propulsion.com (dépt. 25).



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 (dépt. 25).



964 C4 de 1992, 243 000 km, moteur neuf MCG, rouge indien, int. cuir noir, SE, jantes Cup 17", garantie 1 an. Prix : 59 800 €. Tél.: 03 84 90 10 70, www.mcg-propulsion.com (dépt. 25).



993 C2 Look RS de 1994, 143 830 km, int. RS, châssis sport origine, embrayage, amortisseurs neufs, bte révisée, dossier fact. complet. Prix : 78 000 €. Tél.: 03 84 90 10 70, www.mcg-propulsion.com (dépt. 25).

Professionnels,
pour vos publicités ou petites annonces dans votre magazine Speedster
contactez Philippe Janot



Tél.: 01 84 02 99 43 ou 06 19 03 48 94

pjanot@profil-1830.com

Groupe Hommell / Profil 18/30

«Les Écluses» • 28 quai Gallieni • 92150 Suresnes



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 :

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

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)

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

SPEEDVPCAN

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)

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 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 Pré A cabriolet, 1954, rouge cuir beige, entièrement restaurée. Tél. : 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting.



Porsche 356 A Speedster, 1957, gris cuir beige, entièrement restaurée, préparation GT. Tél. : 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting.



356 A GT, 1959, gris graphite cuir beige, nombreux accessoires GT, idéal pour rallyes. Tél. : 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting.



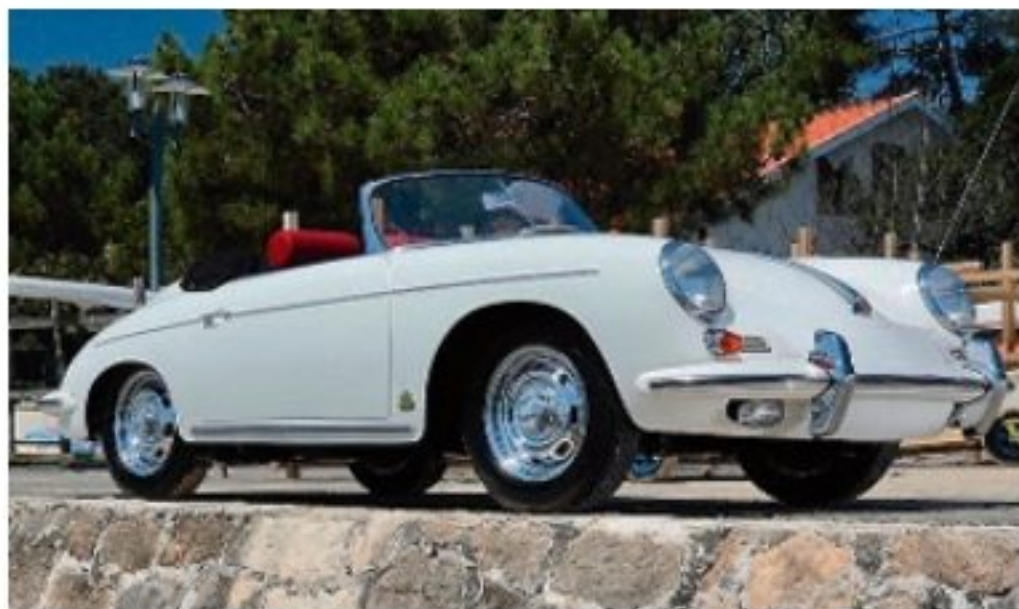
356 A Convertible D, 1959, gris graphite cuir beige, restaurée à neuf, préparation GT. Tél. : 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting.



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



356 A Convertible D, 1959, gris cuir havane, entièrement restaurée, préparation GT. Tél. : 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting.



356 Roadster Super 90, 1960, entièrement restaurée, rare Super 90. Tél. : 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting.



356 BT5 cabriolet Super 90, 1960, aquamarine cuir beige, entièrement restaurée. Tél. : 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting.



C Coupé, 1964, gris ardoise cuir rouge, restaurée. Tél. : 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting.



356 SC cabriolet, 1965, blanche cuir noir, entièrement restauré, très rare ex-voiture de police allemande. Tél. : 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting.



356 SC cabriolet, 1963, gris cuir marron, entièrement restaurée. Tél. : 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting.



911 S, juillet 1966, une des toutes premières, restaurée à neuf. Tél. : 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting.



911 S, 1966, Slate grey cuir rouge, restaurée à neuf. Tél. : 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting.



911 2.0 I E coupé, 1969, Slate grey cuir brun, état concours. Tél. : 05 56 03 09 47, Serge Heitz Automobile Consulting.



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



Serge Heitz

AUTOMOBILE CONSULTING

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

UN AUTRE REGARD POUR ACHETER UNE PORSCHE

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

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

TRÈS RARE 356 Speedster GT | 1957 - Grigio Ferro avec Hard top - Jantes magnesium - Second moteur préparé etc...
356 SPEEDSTER | 1956 - Entièrement restauré - Vous pouvez encore choisir vos couleurs et options - Livraison Mai
Rare 356 CONVERTIBLE D | 1959 - Gris graphite cuir beige - Entièrement restauré
356 ROADSTER SUPER 90 | 1961 - Ivoire cuir bordeaux - Restauration de haut niveau
Rare 356 PRÉ A CABRIOLET | 1953 - Rouge intérieur havane - Concours
356 ROADSTER BT5 | 1960 - Slate Grey cuir gris - Nombreuses options - Concours
356 A GT | 1959 - Gris graphite cuir chamois - Échappement sport - Jantes alu - sièges baquet...
356 SC CABRIOLET - 95 CV | 1965- Gris cuir marron - Etat concours
356 SC CABRIOLET - 95CV | Blanc cuir noir - État superbe
356 A CABRIOLET | 1958 - Gris graphite cuir beige - Châssis complètement d'origine en **ETAT RARE** - Tout le reste est restauré à neuf
356 C COUPE | 1964 - Gris ardoise cuir rouge - **TRÈS RARE** tôlerie d'origine - Restauré
ULTRA RARE 911 2.7RS LIGHT | Jaune - Première main avec carte grise d'origine
911 2,4 S TARGA | Tangerine intérieur récaro noir - Restauré
911 2.0S | 1967 - Rouge intérieur noir - Restauré

911 S TARGA SOFT WINDOW | 1967 - Ivoire cuir rouge - Restauré
ULTRA RARE 911S | 1966- Slate grey cuir rouge - Une des premières - Concours Fantastique **PROTO 911S de Juin 1966** | Agablue cuir beige - Restauration à neuf
911 2.0 COUPE | 1965 - Ivoire cuir rouge - Origine française - Concours
911 2.0 COUPE | 1966 - Agablue interieur beige - Origine française - Restauré à neuf
911 3.2 CABRIOLET | 1988 - Noir cuir noir - 89000 kms - **ETAT RARE**
911 3.2 TARGA | 1987 - Bleu cuir bleu - 95 000kms
964 CABRIOLET | 1993 - Noir cuir noir - 98000 kms
964 TURBO 3.6 | Bleu cuir noir - Seulement 69000 kms
964 TARGA | 1991 - Blanc cuir bleu - 130000 kms - Première main - Documentation et facture d'achat d'époque
RARE 9934S X51 | Gris cuir gris - 81000kms
993 CABRIOLET | Bleu marine cuir bleu - 83500kms
993 TARGA | 1997 - Gris cuir gris - 54000 kms
993 2S | 1998 - Noir cuir noir - 90000kms - Superbe état
 Plusieurs autres 911 de 1985 à 1998 disponible en état collection

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

RESTITUES PAR MONOCES

Speedster



2.7 I Carrera du 11/1973, restaurée à neuf, bleu Golf, intérieur RS allégée, dossier d'expertise. Descriptif et prix sur demande. Tél. : 06 22 24 33 83, (dépt. 38).



993 C2 286 ch de 1996, 157 734km., noir int. cuir gris, nbres options usines, X51 équivalent à une RS sans le look. Descriptif des options et prix sur demande. Tél. : 06 22 24 33 83, (dépt. 38).



911 SC RS reconstruction à neuve, blanche PTH FIA validée, prête à courir. Tél. : 06 84 45 19 56, info@triniane-racing.com (dépt. 38)



968 cabriolet de 1992, 112 900 km, bon état, intérieur cuir, capote, très bon état. Prix : 27 000 € à débattre. Tél. : 06 80 82 24 03, (dépt. 31).



911 2.4 I S 1972, parfait état. Tél. : 06 76 74 46 24.

ABONNEZ-VOUS EN LIGNE

www.hommell-magazines.com



Carters de distribution D et G plus couvercles et cache culbuteurs h et b 1965/1966. Tél. : 06 76 74 46 24.



Pompe injection Porsche 2.0i 1969 N : 04.08 126.001. Tél. : 06 76 74 46 24.



Carters moteur 2.0i (901 101 101 01) et (901 101 102 01) 1965/1966. Tél. : 06 76 74 46 24.



Pompe injection, Porsche 2.0i S 1969. Tél. : 06 76 74 46 24.



911 Classic, réfection Weber triples corps tous types. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).



911 Classic, boîtiers papillons, 2 I S, 2,2 I S réfection complète, état neuf. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

Particuliers, 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 OCTOBRE**
 à : Groupe Hommell / Speedster • Service Petites Annonces • Les Écluses • 28 quai Gallieni • 92150 Suresnes
 ou les déposer directement en ligne : **www.speedster-magazine.com**

Pour votre publicité dans le prochain Speedster
Merci de Contacter : Philippe JANOT - Tél. : 01 84 02 99 43, pjanot@profil-1830.com

Speedster est édité par la société SFEP située au 28 quai Gallieni à Suresnes (92150). SFEP est responsable du traitement et collecte des données aux fins de publication de votre annonce dans le magazine. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, SFEP ne pourra pas procéder à la diffusion de votre annonce. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne souhaitez pas que vos données soient communiquées à ces destinataires, cochez cette case : Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse mail du délégué à la protection des données : dpo@hommell.com ou à l'adresse postale (Groupe Hommell - Délégué CNIL, 28 quai Gallieni, 92150 Suresnes) en justifiant de votre identité.

Depuis 35 ans, nous accompagnons votre Passion.



Entretien / Vente de Pièces / Restauration / Performances

Gulf
Classic



By **AUTOPASSION**



234 RN 86 - 42410 CHAVANAY - 0474870541



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.



MINIATURES PORSCHE

**PORSCHE 911 CARRERA RSR
TARGA FLORIO 1973**
Solido - 1/18

49⁹⁵ €



**PORSCHE 935
BASE GT2 RS**
Spark - 1/43

64⁹⁵ €



**PORSCHE 911 S
MONTE CARLO
RALLYE 1966**
Spark - 1/43

64⁹⁵ €



COLLECTION PORSCHE HERITAGE

PORTE
CLÉS :
19⁹⁵ €



T-SHIRT
MIXTE :
49⁹⁵ €



POLO
HOMME :
79⁹⁵ €



POLO
FEMME :
79⁹⁵ €



VESTE
HOMME :
399⁹⁵ €



VESTE
FEMME :
399⁹⁵ €



LUNETTES
DE SOLAIL :
219⁹⁵ €



SAC DE
VOYAGE :
479⁹⁵ €

HOUSSES PREMIUM POUR PORSCHE

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



A PARTIR DE :
179⁹⁵ €

PORSCHE 992	PORSCHE 991	PORSCHE 997	PORSCHE 996
PORSCHE 993	PORSCHE 964	PORSCHE CAYENNE	PORSCHE MACAN
PORSCHE 981	PORSCHE 987	PORSCHE 986	PORSCHE 718

WWW.SELECTIONRS.COM