



Speedster

CULTURE PORSCHE CLASSIC

NOUVELLE FORMULE

914 1.8 4 cylindres

Porsche ou Volkswagen ?

Le Mans - 100 ans

Le jardin privé de Porsche

Petersen Museum

Une histoire américaine

Transformers

La 964 RS du film



996 Turbo x 911 GT1-98
De la piste à la route

L'héritage du Mans

HEROES
PUBLISHING

L 12106 - 73 - F. 6,90 € - RD



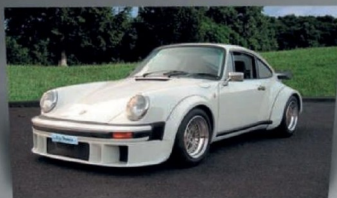


D. MORIS

STYLING

NOSTALGIE ANNÉES 70

KITS 911R - 2,0 S - 2,3 ST - 2,5 ST - 2,4 S - 2,7 RS - 2,8 RSR - 3,0 RS - 3,0 RSR - GR IV - 934
965 LEICHTBAU - 964 3,8 RS - 993 RS - 993 CLUBSPORT - 993 GT2



... EQUIPEMENTS DE CARROSSERIE
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



QU'ON NE NOUS DISE PAS QUE L'AUTOMOBILE EST UN OBJET DÉSUET À NE RÉSUMER DÉSORMAIS QU'À SON USAGE DE MOBILITÉ. À L'HEURE QU'IL EST, CE VENDREDI, L'ENCEINTE DU CIRCUIT ET SES ABORDS SONT NOIRS DE MONDE, COMME JAMAIS ! LA PASSION EST ENCORE BIEN VIVANTE !

© Porsche

À l'heure où vous lirez ces lignes, Le Mans 2023 aura vécu, rendu son verdict et choisi son vainqueur. À l'heure de les écrire, ces lignes, et de rendre notre copie à l'imprimeur dont les rotatives nous attendent de pied ferme, ce vendredi 9 juin, le départ de la course est pour demain. La presse magazine est ainsi faite, de temps, de délais et de patience, mais elle a cette ambition de vous offrir un peu plus de savoir et de fond qu'un contenu digital nourri aux algorithmes et qui ne s'abreuve que de la superficialité des communiqués pompés et repompés (voire pompeux), de photos que l'on fait défiler sans y chercher du sens, sans même savoir aujourd'hui – l'intelligence artificielle fait son œuvre pernicieuse – s'il s'agit bien de photos. La passion s'entretient de savoir, pas seulement de voir. Bref, ce plaidoyer en faveur de la presse et du papier n'est pas le sujet.

Le Mans 2023, disais-je, a choisi son vainqueur. Quel qu'il soit, le titre était particulièrement convoité cette année. Parce que le vainqueur du centenaire restera, à tout jamais, le vainqueur du centenaire. Aussi parce que, nouveau règlement et nouvelles catégories faisant, ces 24 Heures 2023 marqueront l'histoire de l'épreuve, au même titre que 1982 et l'avènement du Groupe C. Depuis combien d'années la catégorie reine n'avait-elle pas été aussi disputée ? Les nouvelles Supercars affluent de tous les continents. De Ferrari à Cadillac, de Toyota à Peugeot, de Vanwall à Glickenhaus. Porsche, qui n'a pas démarré la saison avec le même ascendant qu'il y a quarante ans, aura fort à faire cette année. On souhaite le meilleur au Porsche Penske Motorsport, et aux équipes privées qui ont fait le choix de la 963. Parce que oui, Stuttgart renoue avec sa tradition de

la compétition client au plus haut niveau dans la catégorie d'élite. Une première 963 privée est en lice cette année dans le Hertz team Jota, une seconde devrait la rejoindre plus tard dans le Championnat au sein de l'écurie Proton Racing. Une est engagée aux États-Unis, en IMSA, sous les couleurs du JDC-Miller Motorsports, et d'autres écuries lorgnent aussi du côté de Weissach. C'est une nouvelle ère qui s'ouvre, qui n'est pas sans rappeler les grandes heures de la 962C qui peuplait les plateaux d'Endurance dans les années 80... et envahissait les podiums !

Le Mans, c'est aussi un véritable laboratoire technologique, qui sert les développements industriels des voitures de série. Le premier turbo dans une 911 ? Le 16 juin 1974, une RSR 2.1 Turbo qui termine deuxième au général, un exploit ! Le traitement des cylindres au nikasil qui permettra la naissance de la mythique 911 Carrera RS ? Apparu sur la 917 que l'on découvre le 15 juin 1969 au départ du Mans, et qui fera la carrière que l'on connaît... Le moteur "Mezger" qui animera les GT3 et 911 Turbo durant deux décennies de ce millénaire ? Dérivé de la 911 GT1 qui a remporté l'épreuve en 1998...

Josué Chevrel



© D.R. 12



© Automob 64



96

© cureshunter



70

© Stephane Heiligenstein



22

© D.R.



24

© Benoît Führl



78

© P. Barwaczynski



66

© D.R.



40

© Remi Dangeggen



30

© Stan Loyson



48

© Porsche 4

6 NEWS

L'actu de la Porsche Classic, et pas seulement

10 HOMMAGE

Harald Wagner - 1923-2023

12 STUFF

Une sélection d'objets liés à l'univers Porsche

14 COMPTE-TOURS

Le panorama des nouveautés horlogères

16 LITTÉRATURE

Pour compléter sa bibliothèque de porschiste

18 GALERIE

Les artistes s'inspirent de la Porsche Classic

22 HOMMAGE COLLATÉRAL

Ciné star - The Chase for Carrera

24 EVER GREEN

Classic - 914 1.8

30 LE MANS EN HÉRITAGE

Classic - 996 Turbo

40 CADEAU D'ANNIVERSAIRE

Racing - 911 GT1-98

48 PUISSANCE PORSCHE

24 Heures du Mans - 100 ans

62 LITTÉRATURE

La librairie des 100 ans des 24 Heures

64 DE L'ART OU DU COCHON

Découverte - The pink hour

66 DÉDOUBLEMENT DE PERSONNALITÉ

Cinéma - Transformers : Rise of the Beasts

70 DU SOUS-SOL AUX SOMMETS

Néo-classic - 964 Carrera 2

78 COURANT ARTISTIQUE

Outlaw - 911 SC Targa

84 UNE PETITE HISTOIRE DE PORSCHE...

Expo - We are Porsche

90 DER TESTFAHRER

Portrait - Dieter Röscheisen

94 GRAND CRU

Expo - Iconique Porsche 911

96 DES PAVÉS ET DES ARCHES

Roadbook - Tremola & Susten

102 AUTOPSIE

911 Carrera 3,2

108 ENCHÈRES

Le marché des Porsche Classic

112 MODELS

Les nouveautés du modèle réduit Porsche

107 ABONNEMENT

Ne cherchez plus, recevez *Speedster* chez vous!

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, etc...)
Installez l'application gratuite
"QR Code City" puis photographiez
le tag ci-contre.

5 Rue Marcel Paul - 95870 BEZONS
Tél : 01 41 40 00 00 - Fax : 01 41 40 07 81

WWW.JEANBUSER.COM



**CONSOLE CENTRALE
POUR CHARGEUR MAGSAFE
STUTTGART CLASSICA**

Qui utilise encore l'obsoleète rack à cassettes de la console centrale de sa 911 type G ? Qui ne s'est jamais trouvé encombré par son téléphone en charge sur l'allume-cigare ? Stuttgart Classica apporte une solution à deux problèmes avec cette console centrale prévue pour intégrer un chargeur MagSafe à induction (et aimanté) et recevoir votre iPhone dans une niche de 160x105 mm. Elle se fixe sur les points d'ancrage d'origine, opération totalement réversible. Elle est livrée en gelcoat brut pour être peinte ou habillée de cuir par votre sellier, mais peut aussi être faite de carbone en option. Pour Porsche 911 de 1974 à 1989. Chargeur MagSafe fourni avec adaptateur allume-cigare 12V. 595£ sur www.stuttgart-classica.com

**PORSCHE 963
LEGO SPEED CHAMPIONS**

Sans prétendre qu'elles sont légion, les collaborations entre LEGO et Porsche sont régulières. La dernière en date s'inscrit dans la collection Speed Champions et prend la forme du proto 963 qui défend les couleurs de Porsche dans le Championnat du Monde d'Endurance et en IMSA cette saison. Pilote inclus, ce sont 280 pièces qui composent le modèle à assembler, d'environ 17cm de long. La notice de montage prend la forme ludique de l'application LEGO Builder. www.lego.com



**LA 911 CLASSIC NATIONALE
PORSCHE CLUB 911 CLASSIC**

Après une édition 2022 dans le Luberon, La 911 Classic, meeting national du Porsche Club 911 Classic, s'installe en terres charentaises du 15 au 17 septembre 2023. Programme et formulaire d'inscription sont à consulter directement sur le site web du club, 911classic-porscheclub.fr



935/76 MARTINI 1:20 TAMIYA

Si l'assemblage de maquettes plastique compte parmi vos hobbies, sachez que Tamiya vient de rééditer, sous licence officielle, le kit de la Porsche 935 Martini du Championnat du Monde 1976, avec de nouveaux pneus en gomme. Son échelle particulière de 1:20 (environ 23,5 cm) la place en dehors des standards et donc de toute collection normalisée. Tant pis, sa qualité irréprochable vaut bien ce petit sacrifice... 51,99€. www.tamiya.de

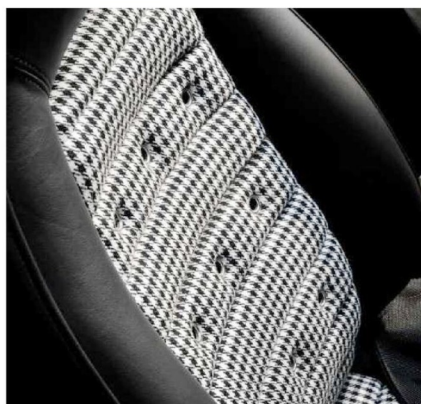
**TROISIÈME COLLABORATION
AIMÉ LEON DORE x PORSCHE**

Après une 964 en 2020 et une 911 SC en 2021, cette 356 de 1960 représente la troisième collaboration entre Porsche et la jeune marque de mode new-yorkaise Aimé Leon Dore, dont le créateur et dirigeant, Teddy Santis, est un inconditionnel des automobiles de Zuffenhausen. Débarassée de ses pare-chocs pour mettre en valeur l'élégance des courbes de sa carrosserie, elle est peinte dans un Midnight blue qui dévoile le ton très sombre de la collection éphémère ALD x Porsche comprenant blouson, cardigan, sweat et T-shirts, casquettes, gants, mais aussi une paire de badges de calandres, précisément ceux qui ornent le capot moteur de cette 356. Un logo unique est peint en doré, à la main, sur l'aile avant gauche. L'auto bénéficie de phares antibrouillard additionnels et de freins à disques empruntés à un modèle plus récent, cachés derrière des jantes en aluminium brossé, elles-mêmes chaussées de pneus à flancs blancs. À l'intérieur, quelques rappels du tissu Tartan utilisé dans la collection accompagnent un cuir bleu nuit et des accessoires aussi raffinés que le volant de 356 Carrera 2. Ainsi présentée, la 356 était la star de la réouverture de la boutique Aimé Leon Dore new-yorkaise le 5 mai dernier. www.aimelondore.com



TAILLEUR MÉCANIQUE

SELLERIE HAUTE COUTURE ET BAGAGERIE SUR MESURE

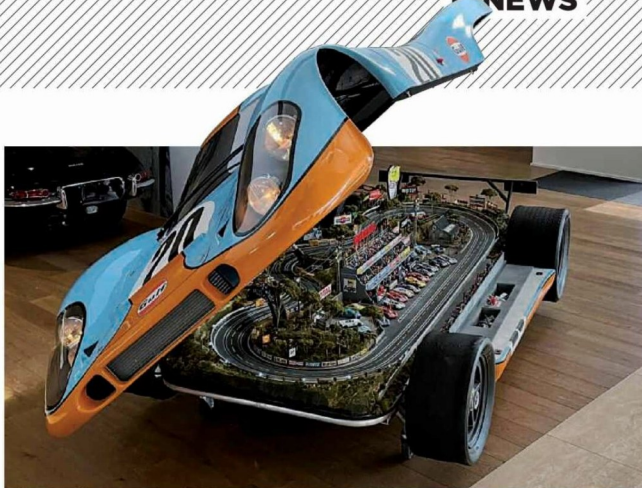


HOUSE OF BEAUTIFUL THINGS

63 RUE DE SÈZE 69006 LYON

TEL +33 (0)4 78 24 45 69 - CONTACT@HOBTH.FR

HOBTH.FR



CIRCUIT SLOT 917 K SUR BRINGATRILER.COM

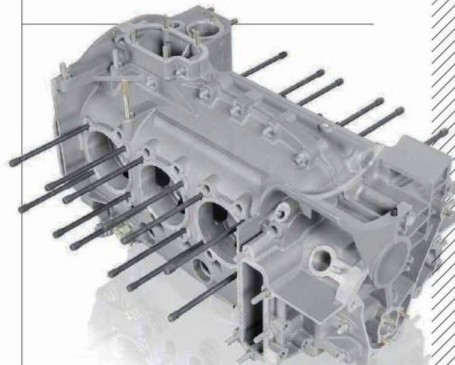
Loin de votre serviteur la propension à généraliser des réalités qui ne concernent que lui... Oh et puis allez, généralisons : l'amateur d'automobile, surtout lorsqu'il a l'âme du collectionneur, est un grand enfant. C'est seulement la taille des jouets – et du coffre – qui change. Et incidemment leur prix... Le nouveau propriétaire de ce joujou qui a changé de main il y a quelques semaines – l'ancien le possédait depuis une dizaine d'années déjà – vient de prendre possession d'une adorable 917 aux couleurs identiques à celle pilotée par Michael Delaney, alias Steve McQueen, dans le film *Le Mans* de 1971. Seulement, si elle en a les dimensions et les proportions exactes, les bonnes roues au pneu rodés, la trappe à essence conforme, les feux et phares fonctionnels, elle n'est que l'écrin d'une pépite plus insolite encore. Grâce à des mécanismes électriques télécommandés, les trois charnières sur le côté droit font basculer toute la carrosserie, qui s'ouvre comme une coquille pour laisser apparaître – les photos ont tué le suspense – un circuit de slot cars à l'échelle 1:32, lui-même hommage au film suscite.

Réalisé par Slot Mods (Detroit, Michigan), le circuit à deux voies serpente sur un plateau de 4 m sur 1,85, dans un décor évoquant Le Mans de 1970, surface traitée à la manière du bitume d'époque, bandes jaunes peintes à la main, ballots de paille, rails à leur place et loupettes singeant l'éclairage de bord de piste. La végétation se veut très sarthoise, mais c'est surtout grâce à la passerelle Dunlop et aux tribunes sur deux niveaux surplombant les stands que le mimétisme est parfait, confirmé par la présence des indispensables sponsors authentiques, y compris l'immense enseigne Marchal et les logos des nombreux pétroliers d'époque. Une foule de figurines anime le décor, spectateurs enthousiastes dans les gradins, mécaniciens et staff technique dans les stands.

Une belle ligne droite au premier plan, des épingles techniques à l'arrière, de quoi lancer dans de folles bagarres les miniatures qui n'attendent que leur tour. Elles sont dix-neuf, mais la configuration ne leur permet de courir que par deux. L'inventaire fait la part belle aux 917 qui représentent presque la moitié du cheptel. La #20 Gulf du film, réplique miniature de ce coffre grandeur nature, mais aussi la #23 "Salzburg" vainqueur en 1970, une série de Martini, des courtes et des longues et, au milieu de tout ça, des GT40, Lola T70, Ferrari 512 et quelques Porsche 911. Bref, de quoi se payer quelques tranches de nostalgie, un petit bonheur qui n'a pas de prix. Ah si, pardon : 205 000 dollars le 4 avril dernier, sur BringATrailer.com, le site d'enchères de voitures anciennes qui cartonne aux États-Unis.

VOLKSWAGEN ID. BUZZ PORSCHE RENNDIENST

Porsche Motorsport renoue avec la tradition ! Dès les Mille Miglia 1954, des VW Combi rouge foncé ont assuré l'assistance des Porsche de course officielles. Jusque dans les années 70, les VW T1 et T2 ont servi d'ateliers mobiles et même de logements d'appoint pour les ingénieurs et mécaniciens de course. Durant presque trois décennies, ils sont devenus un élément incontournable dans l'identité visuelle de l'équipe d'usine Porsche. 50 ans plus tard, en 2023, ce sont deux Volkswagen ID. Buzz que le département compétition de Porsche a choisi pour assurer l'assistance dans les manches de la Carrera Cup Allemagne et de la Porsche Sports Cup Allemagne. L'utilitaire 100% électrique est aménagé, comme ses ancêtres, pour être parfaitement fonctionnel et efficace dans la mission d'assistance qui l'attend cette saison. www.volkswagen-utilitaires.fr



CARTER MOTEUR MAGNÉSIUM PORSCHE CLASSIC

C'était une nouveauté attendue ! Porsche Classic réédite le carter moteur en magnésium destiné aux plus anciennes 911, de la 2.0 de 1965 à la 2.7 de 1976, y compris la mythique Carrera 2.7 RS. En croisant les informations des plans d'époque pas toujours lisibles, les témoignages des anciens ingénieurs et les scans 3D de blocs référence, Porsche a pu développer de nouveaux moules de fonderie. Chaque nouvelle pièce est ensuite usinée, frappée de numéros l'identifiant dûment comme une réédition, et sera la base de toute reconstruction rigoureuse d'un moteur neuf. Disponible auprès de tous les Centre Porsche et Classic Partners. www.porsche.com

B.R.M.
-- Chronographes --

20

YEARS



20 ANS DE CRÉATIONS ET
D'INNOVATIONS POUR DES
MONTRES UNIQUES



brm-chronographes.com



HARALD WAGNER

C'est l'un des derniers représentants de la première génération qui vient de disparaître. Harald Wagner avait dirigé les ventes domestiques durant 34 ans.

1 9 2 3 - 2 0 2 3

Cousin germain de Ferry et dernier représentant de la première garde de Porsche, Harald Wagner est décédé le 20 mars. Il aurait fêté son centenaire en août. Directeur des ventes pendant 34 ans, Wagner a établi et géré le réseau de distribution de Porsche en Allemagne, en créant une relation très personnelle avec ses partenaires : il avait la réputation de connaître par leur prénom les femmes et enfants de chacun de ses distributeurs. Infatigable, cette forte personnalité était toujours en déplacement et son influence, son emprise même sur ses vendeurs était telle qu'il savait contrôler les prix de vente et de revente afin de maintenir un marché toujours profitable pour Porsche. Il disait que son plus grand concurrent était le service Export de Porsche, une bonne moitié de la production de 911 étant toujours destinée aux USA.

Si les sixties furent une période faste à Zuffenhausen, les choses se compliquèrent quelques années après l'arrivée d'Ernst Fuhrmann avec son projet de 928. Une voiture que Wagner qualifiait d'excellente, mais qui n'était pas une Porsche, ni pour ses revendeurs ni pour sa clientèle. Fuhrmann n'était naturellement pas du même avis et Wagner, voix dissidente, s'en est trouvé exilé à Ludwigsburg. Il y serait bientôt rejoint par un Ferry Porsche lui aussi désabusé par son PDG. Les choses se sont tangiblement améliorées sous Peter Schutz, qui redonna un nouvel élan à la 911 condamnée par Fuhrmann et imposa enfin le cabriolet que Wagner avait toujours réclamé. Mais avec Schutz, il y aurait d'autres problèmes : l'Américain cherchait à gonfler les ventes en obligeant les concessionnaires à prendre de

plus grands stocks. Wagner s'est souvent trouvé dans l'inconfortable position de devoir défendre ses distributeurs.

En 1988, à 65 ans, il a pris sa retraite mais il est resté dans le quartier de Zuffenhausen, ambassadeur passionné de Porsche. Sa mère était la sœur d'Aloisia Porsche (mère de Ferry) mais Harald Wagner niait que sa parenté ait eut une quelconque influence sur son embauche. Il a toujours été fier d'avoir été choisi par Porsche et non le contraire. Fier aussi d'avoir lui-même proposé l'appellation de son modèle préféré : la Targa. Fier des amitiés nouées avec des personnalités telles que Justus Frantz, pianiste et élève de Herbert von Karajan, lui-même client multirécidiviste qu'il connaissait bien.

À 18 ans, en 1941, il avait dû rejoindre la Wehrmacht et il estime qu'il a eu une chance énorme de ne perdre qu'une partie de son index gauche en quatre ans de guerre. Après la chute de l'Allemagne il put finalement retrouver son Heilbronn natal où il devint gérant de trois stations-service et, par la suite, distributeur automobile. En 1952, l'associé de Ferry Porsche, Albert Prinzing, qui avait planifié tout le financement des ventes des nouvelles Porsche, cherchait un directeur et proposa donc cette fonction au jeune Souabe de 29 ans qui jouissait déjà d'une solide réputation. Ainsi Wagner est entré chez Porsche, non sans quelques discussions sur son salaire : Porsche aurait bien voulu le payer moins que ce qu'il gagnait déjà à Heilbronn, se rappelait-il.

Son frère cadet, Norbert Wagner (1936-2019), avait lui aussi brièvement travaillé chez Porsche avant de devenir PDG de Sonauto pendant vingt ans jusqu'à la mutation de la société en 1996. ■

The Six⁶

RACING CARS AUCTION

VENTE DE 6 PORSCHE DE LÉGENDE

29 juin 2023



1971
Porsche 911 2.3L ST Le Mans



1967
Porsche 907 K modifiée LH



1966
Porsche 906 K



1968
Porsche 908 LH



1973
Porsche 911 Carrera 2.8L RSR



1974
Porsche 911 Carrera 3.0L RSR

Dès 20 h

Espace de ventes Balsan enchères

VENTE AUX ENCHÈRES SPÉCIALE AGRASC

Maître Balsan, commissaire de Justice

EN LIVE

Interencheres.com
et Drouot.com

EN SALLE

789, rue du Coutier
72400 Cherré-Au - France



Contact

+33 (0)2 43 71 12 12 – balsanencheres@balsanencheres.com



1



2



3



4

LE SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT DE LA 992 GT3, RÉFÉRENCE DE L'ACOUSTIQUE AUTOMOBILE, DEVIENT LE CORPS DE LA SOUNDBAR PORSCHE DESIGN.



5

1
**PORTE-DOCUMENTS
PORSCHE CLASSIC**

Cette pochette contient un compartiment calibré pour les manuels du conducteur et autre carnet d'entretien, un pour les cartes de visite et un bloc de 45 feuilles de notes au format A5. Évidemment, ses finitions en font l'accessoire idéal pour les boîtes à gants de 911 ou 912 classic.

En cuir et tissu Pepita, logo Porsche embossé. Fermeture par bouton aimanté. 126 €. www.porsche.com/classic

2
**356 ROADSTER
PUMA x PORSCHE**

Puma, qui fête comme Porsche ses 75 ans cette année, rend hommage à la toute première voiture de la marque, le Roadster 356/1 de 1948, avec une version spécifique de sa chaussure Slipstream à la couleur vintage et naturelle joliment relevée de scripts Porsche.

Tige en matériau synthétique, semelles caoutchouc. Renforts d'œillets TPU. Dispo en Puma Black ou Dusty Tan, du 39 au 48. eu.puma.com

3
**TURBO LEGACY
PUMA x PORSCHE**

La collection printemps-été Puma Porsche Legacy fait encore une belle place à la thématique Turbo. Ce sweat à capuche arbore un large marquage Porsche dans le dos, un plus discret Turbo sur la poitrine, dans un contraste noir-jaune plein d'énergie.

Jersey 97 % coton, 3 % élasthanne. Doublure 66 % coton, 34 % polyester. Fermeture zippée. Poches avant à rabat et bouton pression. Tailles XS à XL. 129,95 €. eu.puma.com

4
**SAC PEPITA
HANTRITT x PLACEK**

Fruit d'une collaboration entre la maroquinerie Hantritt et le sellier Justin Placek spécialisé dans les Porsche, ce sac n'est fait que des matériaux les plus raffinés, dont les tissus Porsche de votre choix, comme ce Pepita des anciennes 911.

Tissu Pepita 100 % laine. Doublure Alcantara. Anses cuir gainé. Fermeture zippée. Poches intérieure. Dimensions 52 x 18 x 26 cm. Fabriqué en Allemagne. 1800 €. www.hantritt.com

5
**VESTE LÉGÈRE
PORSCHE DESIGN**

Issue de la collection Sport développée par Puma, cette veste légère et compressible peut être compactée dans sa poche filet pour le transport. Le poignet avec élastique intérieur offre un design pratique et élégant.

100 % polyester recyclé 70 g/m² déperlant, rembourrage en fibres UNIFI. Capuche escamotable. Fermeture et poches latérales zippées. Poches filet de transport, poche poitrine intérieure. Trois couleurs disponibles. Tailles XS à XXL. 325 €. www.porsche-design.com



6



7

**JOUER
SUBTIL
ENTRE
MATIÈRES
HIGH-TECH
ET CLINS
D'ŒIL À
L'HISTOIRE.**

6
**911 SOUNDBAR 2.0
PORSCHE DESIGN**

La nouvelle génération de barre de son de Porsche Design est développée à partir du silencieux de la 992 GT3, qui fait référence en terme d'acoustique. Produite en Allemagne à seulement 500 exemplaires, elle peut être fixée au mur ou sur le socle avec lequel elle est livrée.

212 Virtual Sound System, 300 W. Connexions HDMI 4K, Dolby Atmos, DTS-HD, Streaming multicanal, Bluetooth 5.0. Dimensions 150 x 46 x 50 cm. Poids 65 kg, 8 990 €. www.porsche-design.com

7
**BOMBER MAGOR
BOSS x PORSCHE**

Avec ses lignes évoquant le caractère des voitures de sport de Zuffenhausen, ce bomber à la coupe élégante est fabriqué avec des cuirs écoresponsables issus de l'industrie alimentaire et tannés avec un agent 100% naturel à base de feuilles d'olivier, apportant profondeur à la couleur.

100% cuir d'agneau, doublure polyamide. Passepoils en relief et logo Porsche x Boss embossés sur la manche. Ceinture et poignets élastiques. Fermeture et poches latérales zippées. Tailles 46 à 58. 1100 €. www.hugoboss.com



le nouveau nom de

**Rétro
ASSURANCES**

**Qualité
ASSURANCES**

**Nous assurons
ce qui compte le +
pour vous**



Désormais regroupés sous la marque **Rétro+**, nous optimisons le coût de vos assurances avec des contrats personnalisés tant pour les véhicules de loisirs que pour les véhicules de tous les jours, votre habitation et votre santé. Grâce à nos innovations et les nouvelles technologies, bénéficiez d'un des meilleurs rapports service/prix du marché.



www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS, société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350894846. N°ORIAS : n°07001702 (www.orias.fr)

L'HORLOGERIE
REPREND DES
COULEURS POUR
LA SAISON 2023.
LES CADRANS
N'ONT JAMAIS
AUSSI BIEN
ASSUMÉ LES
TEINTES VIVES!



1 MILLE MIGLIA 2023
CHOPARD

Le Classic Chronograph de la collection Mille Miglia 2023, présenté ici en Verde Chiaro, est aussi disponible en Rosso Amarena, Grigio Blue ou Nero Corsa. Son boîtier est en Lucent Steel, matériau chirurgical 50% plus résistant que l'acier.

Boîtier 40,5mm en Lucent Steel, glace saphir antireflet. Étanche à 50m. Cadran zaponné. Aiguilles et chiffres Super-LumiNova. Compteurs 12h, 30 min et petite seconde. Mouvement chrono automatique. 54h de réserve. Bracelet cuir de veau à boucle ardillon Lucent Steel. De 9580 à 11600€. www.chopard.com

2 ZMI MONOCHROM
LEICA

Référence mondiale dans l'optique et la photo, Leica investit l'horlogerie depuis 2022 avec la même rigueur allemande et décline dans ses montres les codes de sobriété esthétique propres à la marque. Une version ZM2, tout aussi noire, y ajoute la fonction GMT.

Boîtier 41mm inox traité PVD noir, glace saphir bombé antireflet et anti-rayures. Étanche à 50m. Cadran aluminium fraisé, index rhodiés, aiguilles laquées noir. Compteur petite seconde. Mouvement calibre Leica ZM manuel. 60h de réserve. Bracelet cuir, boucle Leica Tang inox PVD. 11550€. www.leica-camera.com

3 CARRERA DATE
TAG HEUER

À l'approche de son 60^e anniversaire, la Carrera se renouvelle et fait son grand retour dans une version Date (sans chrono), avec une silhouette affinée, de nouvelles mécaniques et une palette de couleurs terriblement audacieuse.

Boîtier acier 36mm, glace saphir bombé antireflet. Étanche à 100m. Cadran soleilé argent, bleu, vert pastel ou azuré rose. Index, aiguilles et logo plaqués or rose 18 carats (sauf version rose). Mouvement Calibre 7 automatique. 56h de réserve. Bracelet inox à boucle déployante. 3200€. www.tagheuer.com

4 LEGEND 60S
DEPANCEL

Jusqu'en 1969, les chronos étaient tous à remontage manuel. Pour perpétuer la tradition, Depanceul a basé son chrono Legend 60s sur la légendaire mécanique manuelle Seagull ST1901, dérivée de la Venus 175 originale des années 60.

Boîtier 39mm inox poli brossé, glace saphir antireflet. Étanche à 50m. Cadrans panda et reverse panda. Compteurs 30 min et petite seconde. Mouvement mécanique manuel Seagull ST19, 45h de réserve. Bracelet cuir à boucle ardillon, bracelet métal à boucle déployante également disponible. 695€. www.depanceul.com

5 COSMO DAYTONA
ROLEX

Pour ses 60 ans, la Daytona s'offre quelques évolutions techniques et se refait une beauté. Boîtier redessiné, nouveau cadran aux index et compteurs remaniés, mais aussi et surtout une mécanique profondément remise à jour en 2023.

Boîtier platine 40mm et lunette céramique, glace saphir anti-rayures. Étanche à 100m. Cadran bleu glacier, affichage Chromalight. Compteurs 12h, 30 min et petite seconde. Mouvement calibre automatique Rolex 4131. 72h de réserve. Bracelet platine à boucle déployante. Prix sur demande. www.rolex.com

ENTRETIEN · VENTE · PROJET SUR MESURE

Mécanique / Tôlerie / Peinture / Électricité / Châssis / Sellerie

○
Spécialiste
PORSCHE
DEPUIS 1984



○
50 rue Robert Schuman
86170 Neuville-de-Poitou - France
tél. 05 49 53 25 08 · contact@ateliergobin.com
www.ateliergobin.com

Finition polie et noire

Finition noire



DISTRIBUTEUR
POUR LA FRANCE



17, 18 et 19"

Jantes Fuchs

© ELATION WERBUNG

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

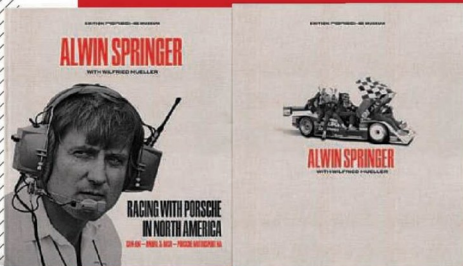


ROSE PASSION

Tél. **03 82 468 911** - Fax 03 82 468 930
ROSE PASSION - BP 40075 - 54703 PONT A MOUSSON CEDEX

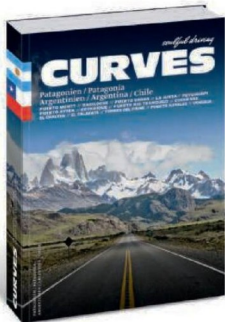
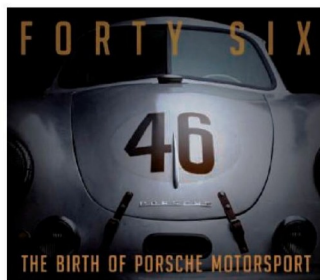
ROSEPASSION.com

1



ALWIN SPRINGER EST UN DE CEUX QUI ONT DONNÉ TOUTE SA FORCE ET SA DIMENSION À PORSCHE DANS LA COMPÉTITION AUX ÉTATS-UNIS. UNE LÉGENDE...

2



1
ALWIN SPRINGER
NORTH AMERICA

Impliqué dans l'aventure Porsche en Can Am dès les années 70 avec Vasek Polak, Alwin Springer a été l'un des fondateurs de ANDIAL et pilier de Porsche Motorsport en Amérique du Nord durant toute sa carrière.

Sachant que chaque nouveau livre édité par Sportfahrer fait référence sur son sujet, celui-ci est déjà un incontournable!

En anglais. Par Wilfried Müller. 468 pages. Format 27,5 x 30 cm. Couverture rigide et étui entoilés. 963 exemplaires numérotés.

Sportfahrer, 225 €. ISBN: 978-3945390177.
www.sportfahrer.com

2
FORTY SIX
THE BIRTH...

... of Porsche Motorsport. Le sous-titre de ce livre en éclaire le thème: il sera question de 356/2SL, du châssis #63 qui a ouvert le palmarès de Porsche par une victoire de catégorie au Mans 1951. Documents inédits à l'appui, il suit la vie de cet exemplaire unique et couvre en détail sa récente restauration par Emory Motorsport.

En anglais. Collectif d'auteurs. 336 pages. Format 29,5 x 26 cm. Couverture rigide et jaquette. Dalton Watson, 150 \$. (Collector's Edition avec étui, 356 pages, 275 \$). ISBN: 978-1-956309-01-0.

www.daltonwatson.com

3
CURVES
PATAGONIE

Une fois n'est pas coutume, le photographe Stefan Bogner nous envoie loin du Vieux Continent pour ce nouvel opus de Curves. Ce sont les routes de l'extrême sud de l'Amérique, la Patagonie, qu'il a choisi de nous faire découvrir en Porsche Cayenne 957, entre les forêts denses et la roche pelée des montagnes jusqu'à Ushuaïa. Immersif et époustouflant!

En allemand et anglais. 288 pages. Format 21x28 cm. Couverture souple. Delius-Klasing, 19,90 €. ISBN: 978-3-667-12497-5.

www.delius-klasing.de

4
PORSCHE 356
75TH ANNIVERSARY

Gordon Maltby est un spécialiste reconnu, fondateur du 356 Registry et auteur de nombreuses revues techniques et guides d'achat de Porsche.

Les 75 ans de la marque étant aussi naturellement ceux de la 356, l'occasion était idéale pour lui de partager son savoir sur le sujet, après une préface de Grant Larson, designer des Boxster et Carrera GT...

En anglais. 256 pages. Format 25 x 30,5 cm. Couverture rigide et jaquette. Motorbooks, 60 €. ISBN: 978-0760377376.

www.quartoknows.com

5
THE ESSENTIAL
LOVE AFFAIR

Sept ans que Bart Kuykens parcourt le monde avec son appareil photo argentine pour raconter en noir et blanc, avec un peu de grain et beaucoup de poésie, le lien qui unit à leur Porsche des hommes et des femmes célèbres ou anonymes, pour sa série en sept tomes *A Flat 6 Love Affair*. Le livre *The Essential Love Affair* en est le "best of", comme un point final et définitif.

En anglais. 272 pages. Format 22,5 x 28,5 cm. Couverture rigide. 175 € exclusivement sur

www.bartkuykens.com

 *Depancel*



Depancel Legend 60s

www.depancel.com



1

LE ROADSTER 356 EST UNE ICÔNE INCONTESTÉE DES SIXTIES. UNE ŒUVRE D'ART...



2



3

1
60 SPORT CABRIO
ATELIER CIRCUORT

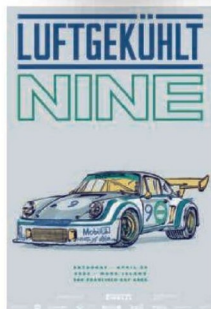
Dévoilées à Rétromobile au début de l'année, les nouveautés de l'Atelier Circuit mettent les Porsche à l'honneur, en témoignant ce découvrable évoquant un Roadster 356 B, à une échelle avoisinant le 1/10°. Les 911 SC et ST arrivent très bientôt au catalogue.

Usiné en hêtre massif, finitions à la main. Peinture et vernis multicouches. Couleur au choix. Roues aluminium massif, pneus anodés noirs. Environ 50 cm et 5kg. 50 exemplaires numérotés. À partir de 1500€ selon finition.
www.atelier-circuit.fr

2
LE MANS 100TH
AUTOMOBILIST

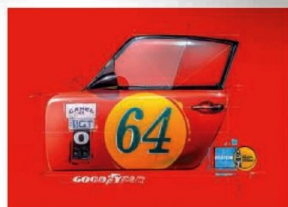
Le collectif tchèque de Automobilist a créé une collection entière dédiée au centenaire du Mans, qui sera complétée au fil de la saison. Vous imaginez bien que la thématique Porsche y est omniprésente. Les deux 917K vainqueurs, 962 et 911 GT1 et beaucoup d'autres à venir...

Impression offset sur papier 175g. Trois formats. Mini: 30x21cm. 19€. Classic: 40x50cm. 29€. Édition limitée à 200 exemplaires numérotés: 50x70cm. 69€.
www.automobilist.com



3
TRIPPIN
S. DUFOUR

Lorsqu'il ne sculpte pas, Stéphane Dufour peint des toiles minimalistes sur son thème de prédilection: les Porsche. Et les plus anciennes de préférence, comme ce Spyder 550! Puis il en décline une série limitée de sérigraphies réalisées à la main selon les méthodes traditionnelles. Sérigraphie deux couleurs sur papier Stonehenge blanc 250g, format 68x91cm. Édition limitée à 70 exemplaires numérotés et signés. 235,95€.
www.sdufour.com



4 5

4
LUFT NINE
LUFTGEKÜHLT

Il est désormais de coutume que le talentueux Brian Kesling signe les affiches sérigraphiées de chaque nouvelle édition de Luftgekühlt. La neuvième, qui se tenait fin avril dans la baie de San Francisco, ne fait pas exception. Elle met en avant la 911 qui a révolutionné la compétition GT en 1974 par l'adoption du révolutionnaire... Turbo!

Dimensions 33x48cm. Impression offset sur papier mat. 69\$. www.luftgekuehlt.com



5
JDR DOOR STUDY
S. SELZLER

C'est durant Luftgekühlt Nine, à Mare Island le 29 avril dernier, que l'artiste et designer Stephen Selzler a peint ces deux œuvres, s'inspirant de la livrée "Jimmy Dean Restaurants" d'une 911 qui a couru en IMSA GT en période, et de la vitre de custode, couverte de stickers d'époque, d'une 911 classic. Trois dimensions: 25x30, 46x60, 60x90cm. Sur papier archive 192g. De 65\$ à 249\$. + Édition limitée à 45 exemplaires en 90x122cm enrichie à la main de peinture et vernis. 1100\$.
www.stephenselzler.com

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

ROSEPASSION.com



Encore plus de pièces...

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

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

**NOUVEAU
SITE
INTERNET**

A screenshot of the ROSE PASSION website. The header features the logo and navigation links: 'Recherche par mot-clé', 'Saisie par référence', 'Choix du véhicule', 'Mes comptes', and 'Mon panier'. The main content area is titled 'Toutes les pièces pour tous les véhicules !' and lists various Porsche models. Below this, there are three images showing car parts: a headlight, a wheel, and a steering wheel. A section titled 'Sélectionner votre véhicule' shows five car models: 911, 911 Turbo, 996, 996 GT3, and 996 Turbo. At the bottom, there are search filters for 'Nouveau', 'Modèle', 'Cylindrée', and 'Prix', along with a 'Recommander' button. A hand cursor icon is pointing at the bottom right of the screenshot.

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

OLIVIER MARISSIER - ACTUPOURVILLE - Mars 2011



Tél. 03 82 468 911 - Fax 03 82 468 930 - Mail contact@rosepassion.fr
ROSE PASSION - BP 40075 54703 PONT A MOUSSON Cedex

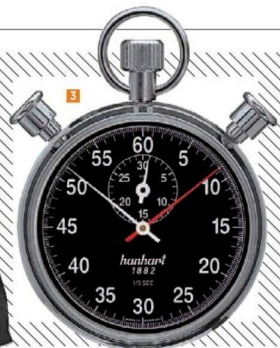




1



2



3



4



5

HEROES & WINGS
THE SKATE BIRD

Fruit d'une collaboration à quatre mains entre The Skate Bird pour la planche, Mama Custom qui en signe le graphisme, et le festival Wheels & Waves où elle sera présentée sur le stand Moto Heroes, cette planche de skate exclusive est le reflet de l'énergie et des talents qui animent The Moto Heroes Band.

Dimensions 83x22cm. 199€.

BLOUSON JACKY
CLASSIC LEGEND M.

Ce blouson ne porte pas seulement le nom prestigieux et la signature de Jacky Ickx : le légendaire pilote belge s'est personnellement impliqué dans sa conception, le choix de la coupe, de la couleur et des finitions, y compris de la photo originale qui orne la doublure.

Cuir de mouton souple, bleu marine. Du S au 4XL. 485€.

CLASSICTIMER
HANHART 1882

Inventeur du chronographe à main abordable en 1924, Hanhart 1882 en a favorisé la démocratisation. Il est même devenu premier fabricant européen dans les années 70 ! La version Flyback y ajoute la mesure des temps intermédiaires, et le "retour en vol" via le poussoir de droite.

Boîtier 55mm laiton chromé poli. Mouvement manufacture Hanhart. 10 heures de réserve, remontage par couronne centrale. Compteur 30 min. 747€.

SAC JACKY NAVY
CLASSIC LEGEND M.

Deux dimensions pour ce sac de la collection Jacky Ickx, selon que vous voyagez 48 ou 72 heures. Il est toujours réalisé, sous licence 24H du Mans, dans les plus beaux cuirs de mouton, et dispose de tous les petits détails qui en font un produit exclusif, comme les tirettes de zip évoquant un volant d'époque.

Dimensions 48x35x18 et 54x47x24cm. 455€ et 475€.

HEROES PUFF
HEROES MOTORS

Basique donc essentiel... Ce T-shirt est fabriqué à Los Angeles même à partir d'un coton doux cultivé en Amérique, prélavé selon une technique unique. Il est orné du logo Heroes Motors original, imprimé en relief avec une encre gaufrée spéciale.

100% coton. Du M au XL. 49€.

Tous les produits de cette sélection sont disponibles sur www.heroesshop.fr.

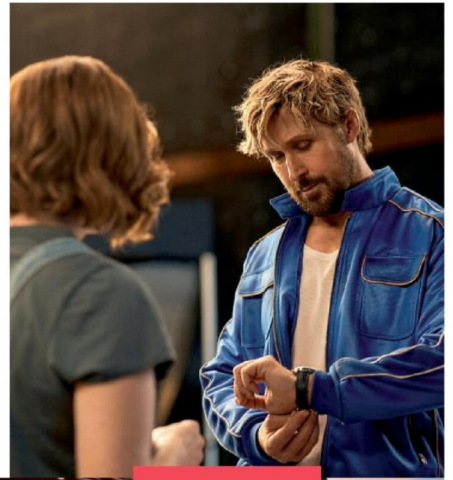
La collection
LE MANS CLASSIC
PAUL MARIUS



PAUL MARIUS



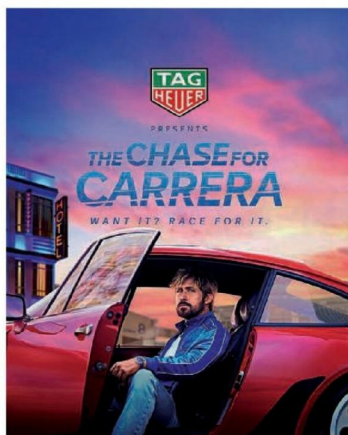
www.paulmarius.fr



**SIMPLE
ACCESSOIRE
DE CINÉMA,
LA TAG HEUER
CARRERA ?
VISIBLEMENT PAS
DE L'AVIS DE RYAN
GOSLING QUI REFUSE
DE LA RENDRE À
LA FIN DE SA PRISE.
S'EN SUIT ALORS
UNE POURSUITE
DÉJANTÉE EN 911...
CARRERA TURBO!
UNE SPÉCIFICITÉ
AMÉRICAINNE.**

La 911 Carrera Turbo qui partage la vedette de ce court-métrage avec Ryan Gosling est une prépa Ruf. Pour certaines scènes, elle est doublée par une simple Carrera. Visionnez le film en flashant le QR Code.





CINÉ STAR ♥ THE CHASE FOR CARRERA

HOMMAGE COLLATÉRAL

Afin de fêter dignement les soixante ans de la Carrera, le chronographe conçu par Heuer, l'horloger s'est offert les services d'une star, Ryan Gosling, et d'une Porsche 911... Carrera !

Texte Jean-François Rivière Photos TAG Heuer

En 1963, Jack Heuer baptisa son chronographe du nom de Carrera en l'honneur de la mythique et éprouvante Carrera Panamericana, qui se courait au Mexique entre 1950 et 1954 et dont Porsche remporta la victoire dans sa catégorie en 1954 avec une 550 Spyder. En 2023, pour le sixantième anniversaire de la Carrera, c'est au poignet de l'acteur Ryan Gosling que sa nouvelle version, la TAG Heuer Carrera Chronograph, prend la vedette d'un petit bijou de film publicitaire réalisé par David Leitch, à qui l'on doit des films tels que *Bullet Train*, *Fast & Furious : Hobbs & Shaw* et *John Wick*. « TAG Heuer a toujours entretenu des liens étroits avec Hollywood, explique Frédéric Arnault, PDG de TAG Heuer, nos montres ayant été portées au poignet de légendes du grand écran depuis des décennies, de Steve McQueen à Ryan Gosling. Et la Carrera a toujours été plus qu'un simple garde-temps – inspirée par un circuit de course, elle est une déclaration d'audace et d'aventure autant que l'incarnation de l'élégance. Je ne vois pas de meilleure façon de célébrer ses 60 ans qu'avec cette première mondiale : un mini-blockbuster hollywoodien en collaboration avec le meilleur réalisateur de films d'action au monde. » C'est alors qu'il travaille sur le tournage d'un remake de la série télévisée des 80s, *L'Homme qui tombe à pic*, avec Ryan Gosling, que David Leitch va être contacté par TAG. Il en parle à la star, qui accepte de participer au projet et devient au passage ambassadeur officiel de la manufacture horlogère. « S'associer avec eux a été une décision facile, raconte Gosling, et le temps, en général, est un sujet auquel je pense souvent. Mes enfants grandissent vite, alors je n'ai jamais autant gardé un œil sur la montre. » Dans *The Chase for*

Carrera, Gosling joue son propre rôle sur un tournage de film. Refusant de rendre à l'accessoiriste (Vanessa Bayer) la TAG Heuer Carrera qu'on lui a confiée et dont il s'est amouraché, l'acteur prend la fuite au volant d'une rutilante Porsche 911 Carrera Turbo de 1981 (sur laquelle l'œil averti aura repéré une préparation Ruf). S'ensuit une course-poursuite à travers les studios puis dans Los Angeles jusqu'à ce que l'on prenne conscience que tout cela n'était qu'un film... à l'issue duquel Gosling s'enfuit de nouveau plutôt que de rendre la montre ! Plus que jamais en phase avec l'ADN de la Carrera, le film est truffé de références à son histoire et à celle de Porsche, rendant un double hommage aux deux marques. Se glissent ainsi, parfois très discrètement, outre la présence de la 911 Carrera et des affiches vintage de la Panamericana dans le décor, les apparitions furtives d'un tout jeune Jack Heuer ainsi que de la comédienne Jacqueline Evans qui participa à la course Carrera Panamericana en 1953 au volant d'une Porsche 356.

De son propre aveu, Ryan Gosling n'était pas particulièrement féroce d'automobile lorsqu'il endossa le rôle principal du film *Drive* en 2011, dans lequel il est mécanicien dans un garage et cascadeur pour le cinéma le jour, et "driver" au service de malfrats la nuit. Ainsi, pour mieux se familiariser avec le personnage, il va entreprendre lui-même la restauration de la Chevrolet Malibu 1973 qu'il a choisie pour son rôle et rachetée 2000 dollars. « J'ai tout refait sur la voiture excepté la transmission » racontait-il à la presse en 2011. L'engouement pour la conduite sportive est-il né sur ce tournage ? En tout cas, Gosling n'en a pas fini avec les cascades puisqu'il incarnera Colt Seavers dans *L'Homme qui tombe à pic (The Fall Guy)*, sortie prévue en 2024. ♥



A vintage yellow-green convertible is driving on a paved road that curves through a dense forest of tall, thin trees. The car is in the lower-left foreground, moving towards the right. The road has a white dashed line down the center and a solid white line on the left edge. The background is filled with green foliage and a clear blue sky. The overall scene is bright and sunny.

CLASSIC ■ 914 1:8

EVER GREEN

La recherche d'une voiture ancienne est souvent semée d'embûches. La rouille, les affres du temps, les historiques flous, les propriétaires multiples plus ou moins scrupuleux, sont autant d'obstacles qui jalonnent le parcours, surtout lorsque le modèle convoité avoisine les cinquante ans. Quelquefois, les exceptions existent pour qui a la volonté de chercher sans se décourager. C'est le cas de Bruno, qui a déniché une 914 parfaitement conservée à l'historique limpide.

Texte Hilaire Photos Benoît Filin

LA 914 EST UNE AUTO PÉTRIE DE QUALITÉS. SON SEUL TORT : TROP VOLKSWAGEN POUR ÊTRE UNE PORSCHE. OU LE CONTRAIRE...



1

1 De l'avis général, si la 914 avait été dotée de moteurs plus puissants, elle aurait surpassé la 911 en performances. Sur les routes sinueuses, son équilibre dynamique fait des merveilles!

2 Si le siège conducteur est réglable, la 914 reste assez inadaptée aux trop grands conducteurs.

3 Comme un Boxster, la 914 dispose de deux coffres à bagages. Encore un avantage sur la 911 ! Ce qui ressemble à un répétiteur sur les ailes avant est en fait une veilleuse qui signale la 914, phares fermés.

4 La 914 de Volkswagen partage son habitacle avec celle de Porsche, tableau de bord compris. À un détail près : la clé de démarreur est à droite du volant sur la VW, alors qu'elle est à gauche dans la Porsche... comme dans toutes les Porsche!

4





Lorsque Bruno s'est mis en quête d'une 914 en 2022, pour l'anniversaire de son épouse, il n'était pas néophyte en la matière, le flat-four n'ayant pas beaucoup de secrets pour lui. Grand amateur de VW qui en a fait son métier par le passé, il en a possédé plusieurs, et encore aujourd'hui une Coccinelle 1200 Jeans "Tunis Gelb" et un magnifique Buggy, tous deux de 1974, avec lesquels il sillonne sa magnifique région du bassin d'Arcachon. En 1996, il avait déjà offert à son épouse, dans le même contexte, une 914 1.7, revendue depuis. La nouvelle est une 1.8, un millésime 1974 – c'est une constante – qui a passé la grande majorité de son existence en Californie, sa contrée d'origine, en témoignage des signes distinctifs comme les feux ronds sur les ailes avant, qui ne sont pas des répéteurs, mais des veilleuses qui signalent la 914 lorsque les phares rétractables sont fermés.

Importée en France par Bernard Jubin avec 48000 miles au compteur en 2008, elle n'en totalisait que 51000 lorsque Bruno l'a achetée en 2022. Parfaitement conservée par le climat californien, elle n'a jamais été restaurée au-delà d'un voile de peinture extérieure dans son Rav Green d'origine, couleur inscrite au catalogue Porsche ces années-là. Séduit par la qualité de cette 914 et ne se fiant qu'à son œil expérimenté, Bruno n'a pas hésité une seconde ! Et ce n'est que sur le chemin du retour qu'il a découvert dans la boîte à gants le carnet d'entretien dûment tamponné attestant de la véracité de son kilométrage. Une chance incroyable, un "plus" qu'on n'attend généralement pas d'autos de cinquante ans dont la faible valeur jusqu'à peu leur a très souvent valu d'être négligées, malmenées, bricolées et mal entretenues par une pléiade de propriétaires désargentés. Pas elle !

Entre deux eaux

Porche et Volkswagen étaient encore intimement liés à la fin des années 60. C'est naturellement qu'à Wolfsburg, lorsqu'on décida de remplacer le coupé Karmann Ghia en fin de carrière, on en a confié l'étude au cousin Porsche. Cela tombait bien, Porsche cherchait à draguer une nouvelle clientèle avec un modèle d'entrée de gamme pour qui la 911 était inaccessible, sorte de Boxster avant l'heure. Alors il fut décidé de développer une voiture commune dont les caisses seraient produites chez Karmann. Contrairement à la 914/6 qui recevait chez Porsche le six cylindres 2.0 et les trains roulants de la 911T, la 914/4 était un pur produit VW motorisée par le quatre cylindres 1.7 à injection électronique Bosch de la Volkswagen 411E, dont puissance et couple étaient portés à 80ch (à 4900tr/min) et 13,3m/kg (à 2700tr/min). Par la suite la cylindrée sera portée à 1.8 (85ch) puis 2.0 (100ch). Ses cylindres sont en fonte et pourvus d'ailettes de refroidissement, mais les culasses sont en alliage léger. Le refroidissement est assuré par une turbine radiale placée directement au-dessus du vilebrequin qui tourne sur quatre paliers. La boîte de vitesses Porsche à grille inversée est à cinq rapports.

En Europe, les Volkswagen 914 étaient naturellement distribuées par le réseau Volkswagen. Aux USA en revanche, elles étaient siglées Porsche et accessibles via les concessions Porsche+Audi. L'importateur Volkswagen USA en a refusé la distribution pour conserver une image populaire. Si la Porsche 914/6 a connu un succès très relatif à cause d'un tarif trop proche de celui de la 911T, la VW 914, elle, a connu un franc succès, notamment aux États-Unis où, pour le coup, elle était une Porsche, avec une production de 115000 exemplaires de 1969 à 1976.

1-2 Le moteur 1.8 est un dérivé du 1.7 Volkswagen dit "type 4". Dans la 914, il évoluera jusqu'en un 2.0 de 100 ch pour palier la disparition de la 914/6 du catalogue Porsche. Placé au centre du châssis, derrière les sièges, il confère d'admirables qualités dynamiques à la Volkswagen-Porsche!

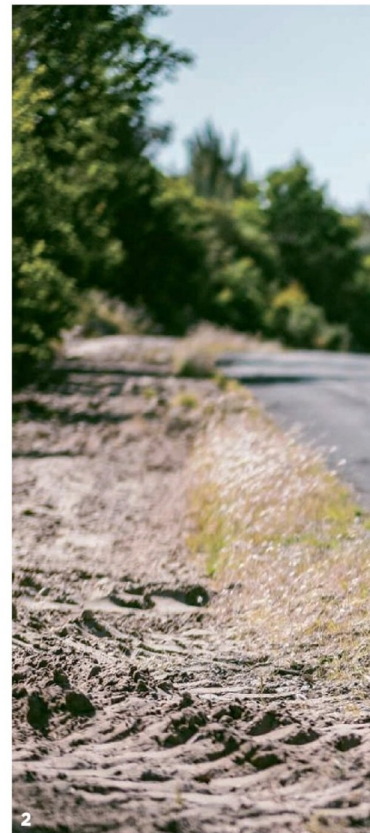
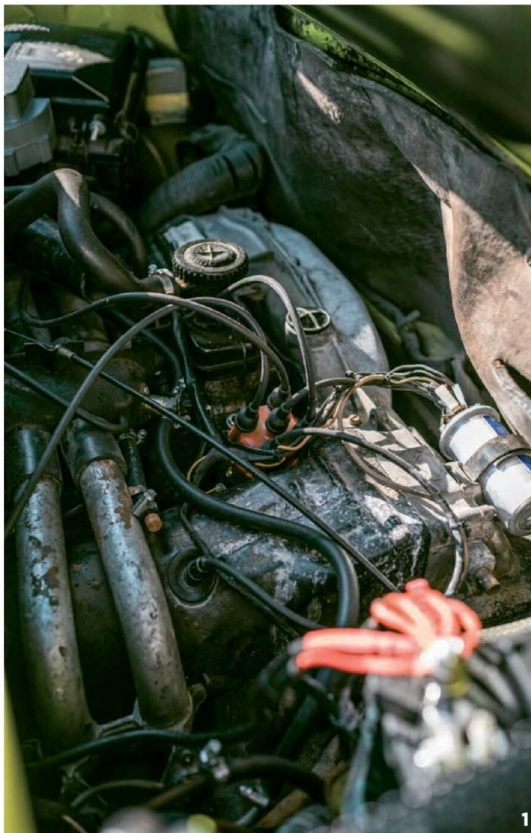
3 La 914 1.8 avait beau être une Volkswagen, elle a été développée par Porsche, ce qui s'est traduit par une qualité de matériaux typique de Zuffenhausen.

4 Surprise! Le carnet d'entretien est à jour et confirme le kilométrage...

5 Les phares escamotables étaient la grande tendance des années 70 dans le clan des voitures de sport.

6 Les 914 étaient bien "made in Germany", mais fabriquées pour Volkswagen par Karmann à Osnabrück. Comme les versions Porsche...

7 Derrière le moteur, le volume de coffre est très confortable. Voiture décapotée, il accueille aussi le toit rigide amovible.



LA 914 1.8 DE BRUNO N'A QU'UN PEU PLUS DE 50 000 MILES AUJOURD'HUI, ELLE N'A JAMAIS ÉTÉ NI RESTAURÉE NI ACCIDENTÉE, CE QUI EN FAIT UNE PIÈCE DE RÉFÉRENCE.



La 914 était particulièrement bien conçue. Fort de son expérience en compétition, Porsche a développé une voiture à moteur central, ce qui permettait d'améliorer le comportement routier et d'obtenir une excellente maniabilité. La voiture est constituée d'une coque en acier autoporteuse rigidifiée par quatre cloisons transversales, d'un arceau fixe et d'un toit amovible en fibre de verre habillé de vinyle, qui se range en suspension dans le coffre arrière, au-dessus d'un éventuel chargement.

Le train avant comprend des jambes de force à double effet dont le sommet prend appui sur la coque. Les triangles s'articulent autour de barres de torsion longitudinales et sont reliés par une barre de torsion de 17,9 mm. Le guidage des roues arrière est assuré par des triangles obliques, dont la cinétique a été calculée de manière que les variations de carrossage et de pincement induites par les appuis favorisent la tenue de route. La suspension du train arrière s'affranchit de barres de torsion au profit des combinés amortisseurs - ressorts hélicoïdaux. Le freinage est assuré par quatre freins à disque. Le réservoir de 62 litres ainsi que la roue de secours trouvent leur place dans le coffre avant.

Dedans, ce n'est pas un Cayenne, mais c'est spacieux. Le siège conducteur avance et recule sur 16 cm et s'incline sur trois positions. Le siège passager reste fixe, c'est en ajustant le cale-pied qu'on trouve sa position idéale.

Kart à plat !

Par son faible poids idéalement réparti (47/53) et un centre de gravité très bas (elle ne mesure que 1,20 m au toit), la 914 1.8 est aussi dynamique que facile à piloter sur les petites routes sinueuses. Aidée d'un excellent Cx malgré des lignes anguleuses, sa puissance relativement modeste lui permettait tout de même une vitesse de pointe de l'ordre de 180 km/h, des performances tout à fait

honorables remises dans le contexte de l'époque. La direction est précise et légère, le toit Targa rend la voiture très ludique et les deux coffres, d'une contenance totale de 370 litres, permettent des escapades à deux dans des conditions plus qu'honorables. L'habitacle spacieux et lumineux est même pourvu d'un petit coussin supplémentaire à placer entre les deux sièges pour un éventuel troisième (tout petit) passager.

La 914 de Bruno est toujours équipée de ses jantes Fuchs optionnelles. Pas les Fuchs telles qu'on les connaît sur les 911, mais ce modèle spécifique, conçu pour les moyeux VW à quatre trous. Elle possède toujours son injection Bosch, qui a la réputation d'être un peu capricieuse, mais que Bruno a tenu à conserver. Il est tellement plus simple de les remplacer par une paire de carburateurs... Un peu moins de trouver la bonne adresse pour la réparation et les réglages ; le concernant, elle est au bout de la rue, c'est chez Classic Garage.

Pendant de longues années après l'arrêt de leur fabrication, les 914 sont tombées dans l'oubli. La rouille à laquelle elles étaient sujettes ne les ayant pas épargnées, elles avaient disparu du paysage et servaient couramment de banque d'organes dans les milieux VW très dynamiques dans les années 90-2000. Ni vraiment Porsche ni vraiment conforme aux standards Volkswagen, elles ont eu du mal à trouver leur place. Depuis quelques années, avec l'envolée de la cote des 911 classic, elles suscitent un nouvel intérêt. À ce point que même les versions quatre cylindres sont les bienvenues dans nombre de manifestations Porsche et respectées comme telles. Ce n'est qu'un juste retour des choses pour cette automobile sympathique et réussie qui aurait pu connaître, notamment équipée du moteur Porsche, une brillante carrière sportive. En témoigne le palmarès édifiant des douze 914/6 GT construites pour les circuits et les rallyes. Malgré ce potentiel prometteur, le développement sera abandonné au profit de la 911 Carrera 2.7 et de ses dérivés. ●





CLASSIC ■ 996 TURBO

LE MANS EN HERITAGE

La génération 996 marque une vraie rupture dans la généalogie de la 911. Pourtant, au plus profond d'elle-même, elle perpétue fidèlement l'ADN de la marque. Et probablement la Turbo plus que toutes les autres versions, héritière de plusieurs décennies de développements et de recherches pour remporter... Le Mans !

Texte Josué Chevrel Photos Sian Loyson



**LE MOTEUR DE LA 996
TURBO N'EST PAS CELUI
D'UNE CARRERA AUQUEL
ON AURAIT GREFFÉ DEUX
TURBOCOMPRESSEURS.
NON, IL EST DIRECTEMENT
DÉRIVÉ DU 3.2 DE LA 911
GT1 QUI A REMPORTÉ LES
24 HEURES DU MANS, PASSÉ
À 3.6 ET PASSABLEMENT
REMANIÉ POUR LA ROUTE.**





3

Ce n'était arrivé qu'une fois auparavant dans l'histoire de la Turbo. Presque dix ans plus tôt, la 930 avait tiré sa révérence sans succession immédiate. Pendant un an et demi, le trône occupé depuis quinze ans était resté vacant. Ce n'est pas qu'à Weissach on s'était tourné les pouces, mais on s'était beaucoup dispersé dans des projets aussi chronophages et dispendieux qu'irréalistes. On avait imaginé la super 911 de demain comme une mini-959 avec un V6 turbo ou même un V8 d'Indycar... avant de reprendre ses esprits et de bricoler dans l'urgence une 964 Turbo avec les ailes et le moteur de la précédente 930 à peine revisités. Il faudrait encore attendre deux millésimes pour découvrir la "vraie" 964 Turbo, avec son 3.6 dérivé du bloc M64.

Si l'histoire semble bégayer en 1999, le contexte est bien différent. Ce n'est pas un chapitre que Porsche clôt à la fin de la 993, c'est littéralement un tome qu'il a refermé, et tout restait à écrire dans celui qui s'ouvrait. Le baroud d'honneur de la 993 Turbo avait pris la forme d'une série spéciale Turbo S assemblée à 345 exemplaires par le département Exclusive. 450 chevaux extraits d'un moteur à refroidissement à air... vous connaissez l'adage : « *personne ne nous a prévenus que c'était impossible, alors on l'a fait !* » Puis est arrivée la disruptive 996 Carrera en avril 1998, et la 993 s'est progressivement éclipsee en cours de millésime. Initialement, le service marketing a estimé que la nouvelle 911 n'avait pas besoin d'une version Turbo. Mais Fritz Bezner, chef de projet 911, a harcelé le conseil pour enfin le convaincre d'inclure une Turbo au catalogue. Du temps perdu. D'autant que la 996 était nouvelle d'un bout à l'autre, jusqu'au

moteur dont elle partageait l'architecture avec le Boxster d'un an son aîné. Il intégrait enfin le refroidissement liquide qui favoriserait la réduction des émissions polluantes, il était plus économique à produire en grande série, mais voilà... lorsqu'on parle turbo ou compétition, ce ne sont pas des arguments qui se conjuguent naturellement à la performance. Quoi qu'en aient pensé les puristes à l'époque, le refroidissement liquide était un vrai progrès. Preuve

en est que les machines les plus pointues de la marque, les dernières 962 et les 911 GT1 en l'occurrence, l'avaient déjà intégré à l'architecture du flat-six traditionnel. En revanche, l'idée de réduire les coûts de production en sacrifiant le carter sec condamnait implicitement la 911 à n'être plus qu'une voiture de route. C'est une histoire que nous avons déjà écrite récemment concernant la GT3 avec laquelle la Turbo partage sa base mécanique. On la refait courte, pour ceux qui étaient aux toilettes...

Produit dérivé

Par nature, un moteur M96/01 de 996 Carrera ne sera jamais à l'aise sur un circuit, soumis à des accélérations latérales auxquelles il n'est pas supposé être confronté sur route. C'est son carter moteur qui fait office de réservoir d'huile, dans lequel barbotte la pompe. Avec le grip des slicks, force centrifuge aidant, l'huile s'appuie sur la paroi de droite dans les virages à gauche et vice versa, vers l'arrière en accélération et l'avant au freinage. Pas mieux que vous, cramponné au volant. La pompe, au milieu de tout ça, n'aspire d'huile que celle qui veut rester bien à sa hauteur. Et une micro-rupture dans le circuit de lubrification n'est jamais anodine. Certes, rares sont les 911 Turbo

1 À sa sortie fin 1997, la 996 est décriée pour sa finition. La Turbo qui arrive deux ans et demi après a corrigé le tir.

2 Il n'y a rien de plus à voir sous le capot d'une 996 Turbo que sous celui de ses aïeules. Même les échangeurs ont migré dans les boucliers !

3 La 996 Turbo affirme son tempérament de grande routière. Son aileron reste discret, mais suffisamment efficace avec son deuxième plan.

LE PRIX MOYEN D'UNE 996 TURBO DÉPEND DE PARAMÈTRES TRÈS VARIABLES SUR UNE VOITURE DE 25 ANS. TABLEZ ENTRE 55 ET 80 000 EUROS. CELLE-CI, SOUS SON GRIS ARCTIQUE, N'AFFICHE QUE 17 000 KM, CE QUI JUSTIFIE UNE LÉGÈRE PLUS-VALUE...





à ce point sollicitées, mais la question s'est frontalement posée à l'ingénieur Herbert Ampferer dans le développement de la 996 Cup et de sa déclinaison civile qui s'appellerait bientôt GT3. Lorsqu'il a soumis l'idée au chef de projet Horst Marchart d'utiliser la base de la GT1, la première réaction concerna le coût. Puis est venue la réflexion que de la Turbo devrait être dérivée une GT2 avec les mêmes contraintes sportives et que généraliser ce bloc aux 996 Turbo de série à la diffusion assurée permettrait d'en amortir les coûts.

Comme la GT3, la 996 Turbo est donc bénéficiaire au sens le plus strict de l'héritage de Porsche aux 24 Heures du Mans. Ce n'est pas juste un effet d'accroche en couverture, à d'autres ces subterfuges. Elle est mue par la même base mécanique que la GT1 vainqueur en 1998 ! Elle aussi gavée par deux turbos, à peine plus sages. Les KKK K17 soufflent chacun à travers son échangeur, chacun dans son banc de cylindres, chacun régulé par sa propre soupape de décharge intégrée.

Intrinsèquement proche du bloc de 964 et 993 sur lequel avait été développé le GT1, le M96/70 de la Turbo, développé sous l'autorité de Peter Zickwolf, embarque la technologie indispensable de son époque, dont les quatre soupapes par cylindres que lui permet enfin le refroidissement liquide. Des soupapes actionnées par une distribution hydraulique variable inédite baptisée VarioCam Plus, dont le fonctionnement vaudrait un chapitre entier, mais dont on retiendra surtout que, en modifiant l'attaque des cames et la levée des soupapes selon le régime, il lissait la courbe de couple à 540 Nm entre 2700 tr/min et 4600 tr/min, pour une puissance maxi de 420 ch à 6000 tr/min.

Il avait été déterminé depuis longtemps déjà chez Porsche qu'une 911 ne pourrait raisonnablement dépasser 400 ch sans une

transmission intégrale, palier franchi avec la 993. La 996 Turbo n'y déroge pas et la configuration répond parfaitement à la philosophie de la machine, privilégiant le confort et la sécurité aux grosses sensations (apanage de la GT2). Ajouté à cela, le PSM (Porsche Stability Management) est une petite révolution électronique qui

maintient la Porsche sur son cap en presque toutes circonstances. En fonction des informations enregistrées par une batterie de capteurs, il peut agir sur le couple moteur, le blocage de différentiel, et surtout sur les freins de manière isolée, étrier par étrier, pour corriger une trajectoire. Freins qu'elle partage avec la GT3 et qui pourront recevoir l'option céramique dès décembre 2000.

Et mon Turbo-Look, alors ?

Qu'on se le dise, il est bien loin l'esprit de l'"homologation spécial" de 1974, de la 911 Turbo dont les ailes étirées et l'aileron ne servaient d'autre cause que de justifier les 934 et 935 en course. Au fil des générations, elle est devenue pure GT. Au caractère bien trempé, certes, mais de mieux en mieux éduquée. La 993 avait réinterprété le concept du

Turbo-Look en étirant les ailes un peu plus subtilement, toujours 60 mm plus large qu'une Carrera.

La 996 Carrera, en soi, marquait déjà une rupture stylistique conséquente. Une ligne sans aspérité, des galbes effacés, elle cherchait manifestement à draguer une nouvelle clientèle, ce qu'elle a très bien fait d'ailleurs. Les fidèles l'ont beaucoup critiquée pour son insipidité caractérisée, et son regard dépité. Les départements du marketing et du style ont abordé le design de la Turbo à la lumière de ces critiques. Quitte à emboutir de nouvelles ailes pour élargir la caisse de 65 mm et mouler de nouveaux parechocs idoines, ils ont

1 Si le profil de la 996 s'est assagi par rapport à celui de sa devancière, la Turbo gonfle les muscles et perce ses ailes arrière.

2 Les autoradios lisaient encore des cassettes... mais l'équipement comprenait tout de même la climatisation bizona.

3 Le coffre à bagages cube 120 litres.

4 Oui, l'odomètre affiche bien 17259 km !

5 Les contre-portes sont un symbole du design "organique" des 996...



1 2
3 4



SI, PAR "SUPERCAR", VOUS ENTEDEZ UNE VOITURE QUI DÉPASSE LES 300 KM/H ET COÛTE DEUX FOIS LE PRIX D'UNE PORSCHE 911, ALORS LA 996 TURBO COCHE TOUTES LES CASES.



6

remusclé le design des phares, d'abord spécifiques au modèle à sa sortie, avant de s'étendre à toute la gamme 996 pour son restyling de 2002.

Laissez passer ! Sans être aussi Bad Boy qu'une 964 Turbo, une 996 Turbo fait naturellement sa place dans le trafic, à la simple vue de son faciès dans un rétroviseur. Les immenses ouvertures latérales dans le bouclier avant, dévolues aux radiateurs de refroidissement, donnent cette terrifiante impression que l'ogre va vous aspirer. Sa largeur accrue, à peine perceptible à l'œil nu, était rendue nécessaire par la largeur des jantes alu de 18" aux branches creuses et du caoutchouc qui les entoure. Si les ailes arrière sont percées de larges écopes, c'est pour canaliser l'air frais jusqu'aux échangeurs placés horizontalement derrière chaque roue, et que l'air chaud poursuit ainsi son chemin jusqu'aux grilles latérales de la jupe arrière. La "calandre" du capot moteur écope alors l'air d'admission et participe à la ventilation générale du compartiment. L'aileton se fait nettement plus discret qu'avant, signe que la philosophie du porte-étendard était désormais plus empreinte de force tranquille que de puissance brut(al)e. Il n'en était pas moins efficace, puisqu'en se dédoublant, il générait l'appui nécessaire sans grever le Cx plutôt intéressant de la 996 (0,30 pour la Carrera, 0,31 pour la Turbo). La suspension plus ferme et 10mm plus basse, sans compromettre le confort, renforçait carrure et dynamisme.

Sans surprise, l'habitacle de la Turbo correspond à ce qui existe

1 Les ailes le permettent, les feux arrière sont plus gros que sur une Carrera.

2 Turbo ou pas, les places arrière sont toujours aussi symboliques...

3 Comme sur les 993 Turbo, les branches des jantes de 18" sont creuses.

4 Les baquets plus enveloppants que ceux de la Carrera n'offrent toutefois pas le maintien d'une GT3. Il n'ont pas la même vocation non-plus.

5-6 Par pure conscience professionnelle, nous avons tenté : non, la 996 Turbo n'est pas à son aise sur ces routes étroites et trop sinueuses.

de mieux équipé dans la gamme 996. Puisqu'elle arrive courant 2000, elle profite de plastiques au toucher plus doux introduits pour ce millésime et dispose de micro-éclairages nocturnes à diodes qui permettent de ne pas chercher ses commandes dans le noir. Les sièges offrent un maintien latéral supplémentaire bienvenu, même si c'est surtout au fond du dossier que vous risquez d'imprimer votre silhouette.

Supercar à prix d'ami

Gris arctique, intérieur noir. Mille excuses, l'exemple que nous a confié Wouter Van den Avont, de FunCars en Belgique, est trop beau pour illustrer ce qu'est une 996 Turbo en 2023. Il n'affiche que 17000km, et de ce simple fait il dépasse légitimement le prix moyen du marché. Il est presque aussi neuf que lorsqu'il a été livré à l'été 2000 à Modène. Pas un pli sur le cuir, pas la moindre griffure sur aucune jante. Cette Turbo a été traitée avec le même respect qu'une Supercar. Ce qu'elle est, à vrai dire, selon les critères

de l'époque : elle pointe à 305 km/h en franchissant les 100 en 4"2. Elle valait cher, très cher, presque le double d'une Carrera pour peu que vous y colliez une ou deux bonnes options. Celle de Wouter est équipée du toit ouvrant. L'habitacle respire cette odeur unique des Porsche neuves, marquée par les tanins d'un cuir qui semble de meilleure qualité que celui des Carrera. Bonne nouvelle, les trois pédales et le levier confirment que nous allons pouvoir jouer de la boîte... ou pas tant, finalement !

L'habitacle n'est certes pas celui d'un Cayenne, mais l'habitué aux 911 classic s'étonnera toujours de la sensation d'espace proposée par la 996. Au démarrage, la Turbo étonne par son silence. 120 chevaux de plus qu'une Carrera, et pas un hennissement plus haut que l'autre. Les turbos finissent de museler une sonorité déjà atténuée par son architecture à refroidissement liquide. La pédale d'embrayage n'oppose aucune résistance. Parfait, mais peu importe vu le peu qu'elle sert. Une 996 Turbo n'a plus rien à voir avec les premières 930, inertes en dessous de leur plage de suralimentation. Quel que soit le régime, la 996 est d'une insolente souplesse. Pas tellement plus creuse qu'une Carrera en-deçà de 2500 tr/min, affolante dès qu'elle entre dans sa plage de couple à 2700, quel que soit le rapport, et infatigable jusqu'à 6500. Waouh ! Il lui faut juste la place pour exprimer son talent, et catapulte sa tonne et demie.

Parce qu'elle a beau atteindre un niveau de performance impressionnant, la 996 Turbo n'est pas la voiture de sport que peut être une GT3. À rythme forcé dans du sinueux trop marqué, elle souffre du poids qu'il serait malhonnête d'imputer à deux turbos et leurs échangeurs. Il faut assumer 200kg de confort et d'équipement. Alors certes, ce qu'elle perd en dynamisme, elle tente de le compenser par des relances tonitruantes, mais la stratégie ne paie pas sur la distance. Sur circuit, les freins marquent le pas et le PSM s'emmêle dans le lot d'informations à traiter. Clairement c'est un exercice qu'elle laisse volontiers à la GT2, l'autre Turbo, qui a été taillée pour ça.

C'est une grande routière, son truc reste les routes larges, aux longues courbes qu'elle enroule de ses quatre roues motrices. C'est là qu'elle excelle. Là aussi que sa consommation reste dans les limites du raisonnable, autour de 10l/100km sur de longues distances à rythme serein, plutôt 14 au quotidien. Un paramètre non négligeable lorsque le réservoir se limite à 64 litres, ce qui ne permet pas vraiment d'espérer plus de 400 km entre deux ravitaillements. Et si vraiment vous voulez encore limer du circuit... tablez sur 30 litres !

À la différence d'une GT3 à l'usage très exclusif, la 996 Turbo est une Porsche du quotidien, qui réclame un entretien aussi rigoureux qu'une Carrera, un peu plus onéreux – tablons sur un ratio d'une fois et demie – mais qui n'a jamais souffert des mêmes défauts de fiabilité. Si l'exemplaire du jour en est le contre-exemple, les gros kilométrages sont fréquents. La 911 Turbo est une force de la nature, quelle que soit sa génération ! Un géant dans l'espèce automobile. Et la 996 a réussi à perpétuer le mythe de la Turbo. Il y a bientôt 25 ans, elle a su le faire passer dans le XXI^e siècle et capitaliser sur l'héritage des 24 Heures du Mans à travers la noblesse de sa mécanique !

LA PORSCHE 996 TURBO EST ÉVOQUÉE EN MAI 1999, CONFIRMÉE EN JUILLET, DÉVOILÉE AU PUBLIC AU SALON DE FRANCFORT EN SEPTEMBRE, CONFIEE À LA PRESSE EN FÉVRIER 2000 AVANT D'ARRIVER EN CONCESSIONS AU PRINTEMPS. L'ATTENTE AURA ÉTÉ LONGUE, UN AN ET DEMI SANS LA MOINDRE 911 TURBO AU CATALOGUE. MAIS QUELLE MACHINE !

	996 TURBO
Millésimes	2000 - 2005
Production	11248
Prix Allemagne (DM) 2000	234900
Type moteur	M94/70
Architecture moteur	6 cylindres à plat longitudinal arrière, refroidissement liquide
Cylindrée	3600
Alésage x course (mm)	100x76,4
Rapport volumétrique	9,4:1
Distribution	4 soupapes par cylindre
Alimentation	Injection Bosch, Motronic M78
Suralimentation	2 turbos KKK K17 2 échangeurs
Puissance maxi (ch DIN)	420 à 6000tr/min
Couple maxi (Nm)	560 à 2700tr/min
Rendement (ch/litre)	116,7
Type boîte	G96/50 (6 rapports)
Transmission	Aux quatre roues
Structure	Coupé 2 portes, 2+2 places. Monocoque acier. Boucliers polyuréthane.
Suspension avant	Indépendante type McPherson, triangles en alliage léger. Ressorts hélicoïdaux, amortisseurs bitubes à gaz et barre antiroulis
Suspension arrière	Indépendante type LSA, multibras en alliage léger. Ressorts hélicoïdaux, amortisseurs monotubes à gaz et barre antiroulis
Freins avant	Étriers rouges aluminium 4 pistons. Disques ventilés, perforés 330x34 mm. ABS Bosch 5.7
Freins arrière	Étriers rouges aluminium 4 pistons. Disques ventilés, perforés 330x28 mm. ABS Bosch 5.7
Roues avant	Jantes 8x18 pouces Pneus 225/40 ZR
Roues arrière	Jantes 11x18 pouces Pneus 295/30 ZR
Long. x larg. x haut. (mm)	4435 x 1830 x 1295
Empattement (mm)	2350
Voies av./ar. (mm)	1465 x 1522
Poids à vide (kg)	1540
Poids/puissance (kg/ch)	3,66
Vitesse maxi (km/h)	305
0 à 100 km/h (sec.)	4,2





restauration - entretien - achat-vente

Mécanique, carrosserie, peinture, sellerie, châssis, carburation, allumage, restauration de jantes

Toutes ces activités sont réalisées dans notre atelier de Holtzheim

par une équipe d'artisans chevronnés

www.art-restoration.eu
patrick.pugin@art-restoration.eu
Tél. +33 (0) 388 281 992



SPECIALISTE PORSCHE 356 911 914 996 997 986 987 981 991 924 944 968 928



DUNLOP
#PassionDunlop

PORSCHE
Mobil
H&R
MICHELIN
26
HEINZ DU MANS
24
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024



RACING 🏆 911 GT1-98

CADEAU D'ANNIVERSAIRE

Le 7 juin 1998, ces deux 911 GT1 franchissaient en tête la ligne d'arrivée des 24 Heures du Mans. Le lendemain, le PDG Wendelin Wiedeking réunissait ses troupes à Stuttgart pour célébrer cette victoire, cinquante ans jour pour jour après la création de la marque. C'était il y a 25 ans. Le compte est bon !

Texte Josué Chevrel Photos Rémi Dargegen

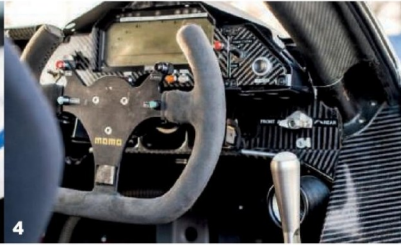
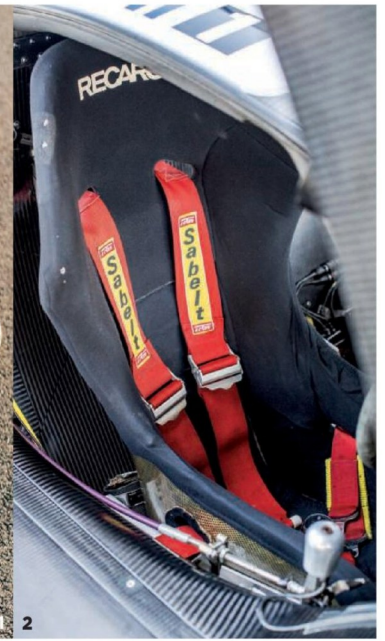
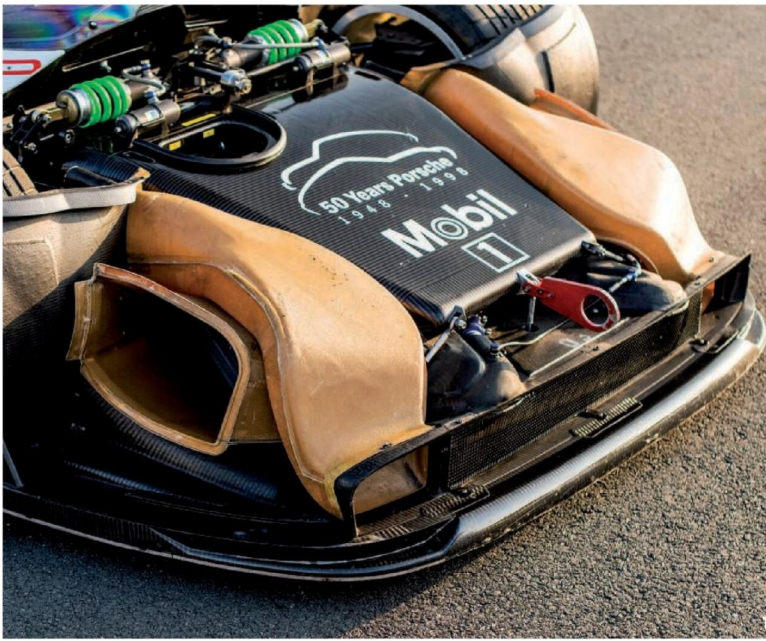
C'était très exactement le 8 juin 1948 selon les registres : un petit roadster identifié 356/1 était dûment homologué par les autorités autrichiennes sous la marque Porsche, ce qui scellait très officiellement la naissance d'un constructeur de voitures de sport, notion encore toute subjective pour un bolide de 35 ch dérivé de la Coccinelle. Cinquante ans plus tard, Porsche remportait sa seizième victoire aux 24 Heures du Mans, la seule course qui compte vraiment pour les hommes de Zuffenhausen.

Je ne vous ferai pas l'affront de poser les calculs. Porsche vient de célébrer ses 75 ans. La victoire de la 911 GT1 au Mans, pour le jubilé de la marque, nous ramène précisément 25 ans en arrière. Un anniversaire que Porsche a voulu célébrer en envoyant pour vous les deux machines qui ont signé ce doublé, sur le terrain même où elles ont livré cette âpre bataille avec les Mercedes et Toyota favorites. Nous étions conviés quelques jours avant la course centenaire

sur un circuit Bugatti en pleins préparatifs. Détailler un de ces monstres mythiques sous les spots du Porsche Museum est une chose, mesurer leur charisme sous la lumière sarthoise en est une autre. Proportions, design, appendices aérodynamiques, si elles portent encore le nom de 911, il est évident au premier regard qu'elles n'ont plus grand-chose en commun avec la 993 ni même les premières 996 que l'on croisait sur les routes à cette époque-là. La GT1, c'était clairement la super-911 d'un monde parallèle. Celui de la compétition.

GT hors-normes

La 911 GT1-98 est l'aboutissement d'un concept né pour la saison 1996 du Championnat BPR. Norbert Singer avait bien remarqué l'engouement pour cette série et le plateau relevé qui y courait. Singer a vu l'intérêt de développer une GT1 pour ne pas laisser les lauriers à McLaren et ses F1 V12. Le règlement imposait que la



voiture de base, au moins le moteur, aient déjà été produits à plus de cinq mille exemplaires et limitait le prix de vente de la voiture, aussi bien dans sa version course que route, ce qui n'autorisait pas de développements trop onéreux. Parce que oui, il fallait en homologuer un exemplaire routier, c'est le principe du GT... Pour s'épargner un nouveau crash-test, la GT1-96 se basait donc sur une coque de 993, coupée derrière les sièges, accolée à un berceau arrière inspiré de la 962, portant une mécanique centrale extrapolée du bloc biturbo de la GT2, réduit à 3164cc pour rester dans la bonne catégorie, muni de cylindres inédits à refroidissement liquide, de culasses à quatre soupapes et de deux turbo KKK K27.2 munis des brides réglementaires de 35,7 mm limitant la puissance à 600ch. Une carrosserie dessinée par Tony Hatter recouvrait cet ensemble à l'empattement allongé à 2500 mm. Quelques années plus tard, en 2011, Jürgen Barth déclarait que « la période de mise au point avait été complètement folle, de seulement 234 jours entre l'approbation du projet et le départ des 24 Heures du Mans, le 16 juin 1996. Et les deux GT1 ont remporté leur catégorie ! »

Pour la saison 1997, la FIA a absorbé le BPR pour en faire son Championnat GT et en a redéfini les règles : 25 exemplaires correspondant à la fiche d'homologation devaient être produits. Ils l'ont été (dont 21 en version route), avec une carrosserie redessinée pour correspondre aux nouveaux codes esthétiques inaugurés avec le Boxster et préfigurant la 996 qui arriverait à la rentrée. Et accessoirement pour affiner l'aérodynamique.

Les 911 GT1-97 n'ont jamais vraiment tenu le rythme d'une concurrence féroce : Gordon Murray avait encore amélioré sa F1 GTR, Mercedes avait lancé un CLK GTR au V12 de 600ch... Pour

exister dans le Championnat 1998, Porsche devait revoir sa copie et scruter le règlement qui changeait encore : Un seul exemplaire routier suffisait à homologuer une GT1, sans autre contrainte de production. Singer imaginait déjà un pur proto GT définitivement affranchi de toute contrainte liée aux voitures de série, dans l'esprit des Dauer 962, avec une monocoque carbone et des trains spéciaux.

Encore fallait-il convaincre la direction. Ce fut la mission de Herbert Amptferer, directeur de la compétition, auprès de Horst Marschart, membre du conseil en charge du R&D. Le conseil a validé, mais il imposait que la nouvelle GT1 soit clairement identifiable comme une 911 au grand désarroi de Singer. Le travail a commencé dès le retour du Mans 1997. C'est Horst Reitter qui a conçu la cellule carbone dont Singer supervisait l'aéro. Il était évident que le cockpit devait être plus étroit que sur la 911 de série. Sur d'autres évidences en revanche, Singer n'a pas eu les mains totalement libres. Il avait commencé à plancher sur la voiture telle qu'il l'entendait. Mais il avoue dans son livre *Une Vie de passion avec Porsche* : « Tony Hatter est vite venu nous dire : "Mon patron Harm Lagaaij dit que le nez doit ressembler à celui d'une 911". » Mais le travail commun a fini par porter ses fruits. « Hatter était un collègue fort sympathique, se souvient-il, et une bonne conversation s'en est suivie. J'ai rappelé à Tony que ça faisait deux saisons qu'on vivait avec cet avant de 911 et qu'il était temps de se rapprocher des prototypes. Revenir en arrière nous aurait fait mal. On s'est battus pied à pied, jour après jour, pour chaque centième de seconde. On n'allait pas renier tout ça ! Entre nous d'un côté, Tony et son patron de l'autre, on a finalement trouvé un compromis en utilisant les vitres de phares de la 996, ce qui nécessitait déjà une grosse modification du nez. »

- 1 La GT1-98 n'est plus basée sur une cellule de 993, mais sur une coque carbone inédite, qui lui permet enfin d'embarquer une vraie suspension de prototype de course.
- 2 Pilote à droite, levier de vitesse à sa droite.
- 3 Norbert Singer a particulièrement travaillé l'aérodynamique.
- 4 Et dire qu'un modèle équivalent a bien été homologué pour la route!
- 5 Poids et puissance de freinage étaient un des atouts de la 911 GT1-98.
- 6 Moment unique que cette rencontre avec les deux 911 qui ont signé le doublé au Mans en 1998.

POUR LA SAISON 1998, LE BUDGET ALLOUÉ AU PROGRAMME GT1 OBLIGEAIT À CHOISIR ENTRE UN NOUVEAU MOTEUR ET UNE NOUVELLE VOITURE. POUR NORBERT SINGER, S'AFFRANCHIR DE LA MONOCOQUE DE SÉRIE ÉTAIT UNE NÉCESSITÉ ABSOLUE.





1
2

**AVEC LA GT1, C'EST LA
TOUTE PREMIÈRE FOIS
QUE PORSCHE CONÇOIT
UN CHÂSSIS CARBONE.
C'EST DÉSORMAIS UN
STANDARD DANS LES
CATÉGORIES REINES
DE L'ENDURANCE.**



1 Réglementairement, le cockpit doit accueillir deux places. Il est si étroit que celle du passager est très symbolique.

2 Invisible sous les périphériques d'admission, le flat-6 dérive d'un bloc de 993 biturbo, par eau, pour 600 chevaux...

3 Un exemplaire a beau avoir été homologué pour la route en tant que 911, cette GT1 n'a plus grand-chose en commun avec ce que l'on connaît de la 911... L'ouverture des portières, par exemple...



Le 27 août, une maquette au quart était prête à passer en soufflerie, progressivement modifiée avec des feuilles de métal et de la pâte à modeler pour affiner à tâtons les courbes et les rayons. C'est sur le train avant qu'a porté la majeure partie du travail aéro pour équilibrer la déportance avec celle, conséquente, générée par l'aileron arrière. En novembre, le premier crash-test de la structure de sécurité était effectué. Bob Wollek a conduit la nouvelle GT1 à Weissach en février, puis les essais se sont enchaînés, dès le 27 sur le circuit du Val de Vienne et quelques autres pistes françaises dont Pau-Arnos, le Paul Ricard et Dijon.

Objectif Le Mans

Aux essais préliminaires du Mans le 3 mai, Porsche descendait du camion deux TWR-WSC engagées en LMP1, et les deux GT1-98 faisaient leur première apparition publique, une pour le trio Uwe Alzen, Jörg Müller et Bob Wollek, la seconde pour Allan McNish, Laurent Aiello et Stéphane Ortelli. Il était manifeste que le niveau de toutes les GT1 avait fait un bond depuis l'édition précédente. Dans sa 911, Allan McNish était six secondes plus rapide que l'année dernière. Toyota avait conçu sa GT-One spécifiquement pour le tracé sarthois, Mercedes disposait d'un CLK LM au V8 plus fiable et extrêmement performant. Si bien qu'en juin aux qualifications, Mercedes établissait le meilleur temps, suivi des Toyota. Mais Norbert Singer explique que « en course, le meilleur tour des Toyota était 1"2 plus rapide que le nôtre mais en moyenne, arrêts au stand compris, nous étions plus rapides. » Ce ne fut pas une course tranquille pour autant. « Dimanche matin, chacune de nos deux voitures a perdu une demi-heure dans les stands. Jörg Müller a abîmé le plancher en traversant une chicane, et une Durit d'eau s'est rompue sur la voiture d'Allan McNish. Si Müller n'avait pas eu cette mésaventure, il aurait gagné assez facilement et Bob Wollek aurait décroché la

victoire qu'il attendait depuis si longtemps. » Dimanche matin, dans sa Toyota, Thierry Boutsen avait déjà changé deux fois de boîte de vitesses, mais restait 4'20" devant la première Porsche. La tête changeait au gré des ravitaillements, et Singer cherchait dans ses calculs la bonne stratégie pour venir à bout des Japonais. « J'ai vu sur les écrans une Toyota se ranger sur le bord de la piste, et quand j'ai vu que c'était Boutsen qui en sortait, j'ai arrêté de calculer. Nos 911 GT1-98 ont terminé première et deuxième et j'en étais très fier. » Selon lui, 1998 a été une édition typique des 24 Heures du Mans : « Il s'est passé plein de choses et la meilleure équipe a gagné. Il faut être au bon endroit au bon moment. Le bon endroit c'est le peloton de tête, le bon moment c'est 14h le dimanche. La course dure 24 heures, pas une de moins, et c'est rarement une question de chance, toujours une question de préparation. » Cette victoire était un joli cadeau d'anniversaire que l'écurie officielle ramenait à l'usine. Norbert Singer se souvient que, comme Ferry Porsche était décédé quelques semaines plus tôt, le 27 mars, cette course portait une charge émotionnelle supplémentaire. Lorsqu'on l'a poussé à rejoindre ses équipages sur le podium, il a décliné. « J'ai pensé qu'il était plus important d'y voir le Dr Wolfgang Porsche. Il a d'abord refusé, puis il a accepté d'y aller en mémoire de son père, ce qui m'allait très bien. »

Le lendemain, anniversaire de Porsche, lorsque Wiedeking félicitait son équipe sportive devant l'assemblée des employés, il annonçait aussi qu'il suspendait temporairement le programme de compétition officielle pour transférer budgets et ressources humaines à un nouveau défi : le développement du SUV que serait le Cayenne. Pause longue, Porsche n'est retourné au plus haut niveau de l'Endurance qu'en 2014 avec le programme 919 Hybrid. Mais dans l'intervalle, la 911 GT1-98 aura laissé une empreinte durable dans l'histoire industrielle de l'entreprise, à travers les moteurs "Mezger" des 911 GT3 et Turbo durant presque 20 ans. ■

1 Le 911 GT1-98 a débuté au retour des 24 Heures du Mans 1997, après une deuxième déconvenue dans la Sarthe. Moteur excepté, le département compétition a créé une nouvelle voiture à partir de zéro.



SI LA 911 GT1-98 #003 A REMPORTÉ LES 24 HEURES DU MANS, C'EST SA VOITURE SŒUR #002 QUI S'EST LE MIEUX PLACÉE AU CHAMPIONNAT DU MONDE FIA GT EN 1998 : DEUXIÈME DERRIÈRE LES INTOUCHABLES MERCEDES CLK LM...

1998 • 911 GT1-98 ■ CHÂSSIS 002

DATE	ÉPREUVE	N°	ÉQUIPAGE	CLAS.
12/04	Oschersleben 500km	8	Uwe Alzen / Jörg Müller	20
03/05	Le Mans préqualif.	25	P-H Raphanel / Uwe Alzen / Jörg Müller	4
17/05	Silverstone 500km	8	Uwe Alzen / Jörg Müller	2
07/06	24 Heures du Mans	25	Bob Wollek / Uwe Alzen / Jörg Müller	2
28/06	Hockenheim 500km	8	Uwe Alzen / Jörg Müller	10
12/07	Dijon 500km	8	Uwe Alzen / Jörg Müller	Ab. 25
19/07	Hungaroring 500km	8	Uwe Alzen / Jörg Müller	4
23/08	Suzuka 1000km	8	Bob Wollek / Uwe Alzen / Jörg Müller	Ab.
06/09	Donington 500km	8	Uwe Alzen / Jörg Müller	4
20/09	A1-Ring 500 km	8	Uwe Alzen / Jörg Müller	11
18/10	Homestead 500km	8	Uwe Alzen / Jörg Müller	2
25/10	Laguna Seca 500 km	8	Uwe Alzen / Jörg Müller	3

1998 • 911 GT1-98 ■ CHÂSSIS 003

DATE	ÉPREUVE	N°	ÉQUIPAGE	CLAS.
12/04	Oschersleben 500 km	7	Allan McNish / Yannick Dalmas	15
03/05	Le Mans préqualif.	26	Allan McNish / Yannick Dalmas / Stéphane Ortelli	1
17/05	Silverstone 500km	7	Allan McNish / Bob Wollek	Ab.
07/06	24 Heures du Mans	26	Allan McNish / Laurent Aiello / Stéphane Ortelli	1
28/06	Hockenheim 500km	7	Allan McNish / Yannick Dalmas	6
12/07	Dijon 500km	7	Allan McNish / Yannick Dalmas	2
19/07	Hungaroring 500km	7	Allan McNish / Yannick Dalmas	3
23/08	Suzuka 1000km	7	Allan McNish / Yannick Dalmas / Stéphane Ortelli	3
06/09	Donington 500 km	7	Allan McNish / Yannick Dalmas	3
20/09	A1-Ring 500 km	7	Allan McNish / Yannick Dalmas	3
18/10	Homestead 500 km	7	Allan McNish / Yannick Dalmas	3
25/10	Laguna Seca 500 km	7	Allan McNish / Yannick Dalmas	Ab.



by JP Group Automotive

...is a lot more than the well-known stainless steel heat exchangers for Porsche 911 & 914! Combine them with the SSI standard or sport exhaust and heat control boxes.

91.410SSI
(JP no.1620612400)

Rear exhaust. With dual center outlet pipes, "GT3" style, Ø63 mm

Stainless steel



Fits:

Porsche 911 (2.0-2.4) 63-73
Porsche 914/6 (2.0) 69-73

91.911SSI
(JP no. 1623104910)

Heat exchanger set, left/right.



Fits:

Porsche 911(2.0-2.7) 63-78
(& later conversions)

91.911SSI41
(JP no. 1623105610)
Heat exchanger set, left/right, oversize Ø41 mm O.D. inlet tubing

www.jprouclassic.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

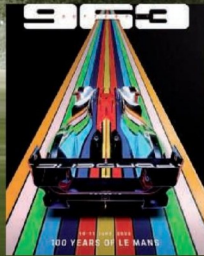
www.jacques-assurances.com

- * 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





24 HEURES DU MANS ■ 100 ANS

24 HEURES DU MANS PUISSANCE PORSCHÉ

OU COMMENT PORSCHÉ A FAIT DU MANS SON JARDIN

Considérées, avec l'Indy 500, comme la plus grande course automobile de la planète, les 24 Heures du Mans fêtent cette année leurs 100 ans d'existence. Une épreuve qui a permis à Porsche de forger sa légende.

Texte **Thibaut Villemant** Archives **Porsche**

Guerre mondiale, chocs pétroliers, grève de l'industrie automobile ou encore Covid, les 24 Heures du Mans ont été maintes fois secouées tout au long de leur histoire. Leur circuit a même été détruit par les bombardements, mais un siècle plus tard, ce monument est toujours debout, ancré plus que jamais dans le patrimoine hexagonal.

L'*Obéissante* qui allait rallier la préfecture sarthoise à Paris en 1875 ou encore le succès d'une épreuve de kilomètre lancé organisée par Georges Durand font du Mans la capitale française du sport auto. À tel point qu'en 1906 est organisé le Grand Prix de l'Automobile Club de France, sur un circuit d'une longueur exceptionnelle de 103 km. L'organisation de l'édition 1921 scelle l'union entre une ville, un département et les sports mécaniques.

Alors secrétaire général de l'Automobile Club de l'Ouest, Georges Durand profite de la présence des constructeurs à Paris, à l'occasion du Salon Automobile, pour évoquer l'organisation d'une course annuelle. Sous la verrière du Grand Palais, il rencontre Charles Faroux – journaliste polytechnicien – et l'industriel Émile Coquelle, représentant français de la société britannique Rudge-Whitworth. Quand la possibilité d'organiser une course de nuit est évoquée,

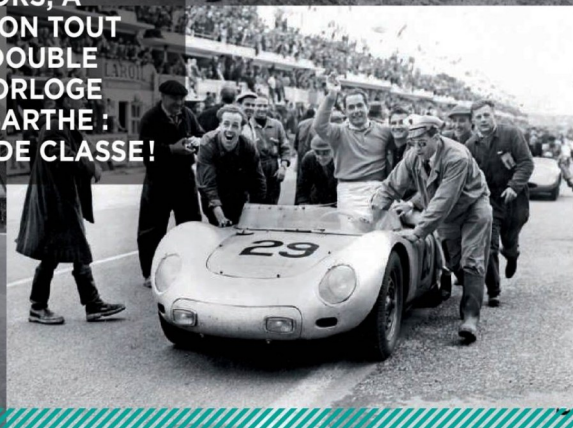
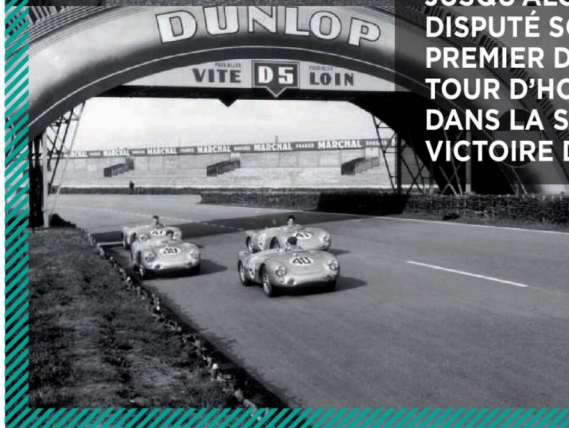
Durand rétorque : « *Et pourquoi pas une course de 24 heures ?* »

Les trois hommes mettent alors sur pied le Grand Prix d'Endurance de 24 heures - Coupe Rudge-Whitworth, une épreuve qui se déroulera avant l'été 1923, au moment de l'année où les nuits sont les plus courtes... Un siècle plus tard, nous les en remercions encore.

Nous, mais plus encore les constructeurs qui ont utilisé cette épreuve hors du commun comme laboratoire technique pour tester bon nombre de trouvailles avant de les intégrer à leurs voitures de série. Si Chenard & Walcker l'emporte en 1923, la première décennie est marquée par la domination de Bentley, qui s'adjuge quatre victoires consécutives entre 1927 et 1930, preuve que l'épreuve s'est très rapidement internationalisée. Alfa Romeo marque de son empreinte les années 30, avant que Jaguar puis Ferrari deviennent les firmes à battre. Bentley puis Ferrari demeurent longtemps les deux constructeurs les plus mythiques de l'histoire de l'épreuve car les plus titrés. Mais en 1951, un petit constructeur venu d'outre-Rhin débarque en toute discrétion, en engageant des autos légères et dotées de moteurs de petite cylindrée. Mais qui aurait pu imaginer à l'époque que cet anonyme Porsche marquerait plus qu'aucun autre l'histoire de cette course de légende ?



■ C'EST EN 1951 QUE PORSCHE, INCONNU JUSQU'ALORS, A DISPUTÉ SON TOUT PREMIER DOUBLE TOUR D'HORLOGE DANS LA SARTHE : VICTOIRE DE CLASSE!



1951-1965 UN NOUVEAU CONSTRUCTEUR DÉBARQUE AU MANS.

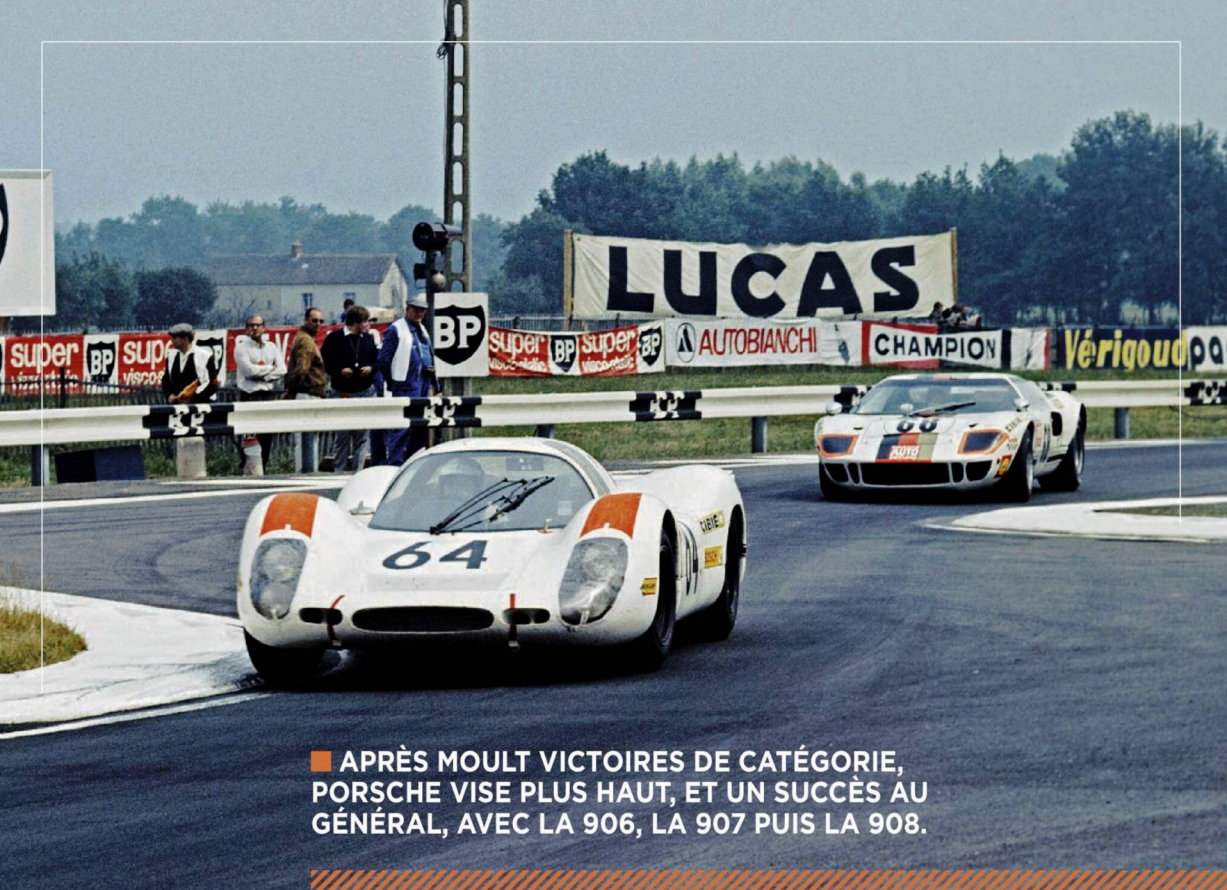
À partir de 1948, Porsche construit 44 coupés 356/2 à Gmünd, dans la région autrichienne de la Carinthie. Pourquoi parlons-nous d'elle ? Simplement car il s'agit de la toute première Porsche à avoir pris part aux 24 Heures du Mans. Une voiture qui a fait l'aller-retour depuis Zuffenhausen par la route, comme cela se faisait souvent à l'époque. « Imaginez une voiture de moins de 49 ch parcourant 2840,65 km au Mans à une vitesse moyenne de 118,36 km/h », rigolait-il y a quelques temps Fritz Enzinger, ex-vice-président de Porsche Motorsport. Les chiffres avancés par l'Autrichien sont tout simplement ceux de la n°46 confiée à l'importateur français Auguste Veuillet et à son compatriote Edmond Mouche, lauréate de la catégorie des moins de 1100 cc et seule rescapée des trois 356 engagées cette année-là. C'est justement Veuillet qui, épaulé par le directeur de course des 24 Heures du Mans Charles Faroux, avait réussi à convaincre Ferdinand et Ferry Porsche de participer à l'épreuve, lors d'une rencontre au Salon de l'Automobile de Paris l'année précédente. Côté allemand, on ne demande qu'à redorer son image au sortir d'une Seconde Guerre mondiale qui est encore dans tous les esprits.

La voiture en question est une 356SL. SL signifie Super Leicht : grâce à sa carrosserie en aluminium, le coupé ne pèse que 680 kg, soit près de 120 de moins que les 356 Coupé à carrosserie en acier. Celle qui est surnommée "la cannette en aluminium" triomphe donc d'entrée et permet à Porsche de réussir ses débuts dans la Sarthe. Personne ne le sait encore, mais une fidélité incroyable vient de s'instaurer entre la marque allemande et la classique mancelle.

Depuis, pas une édition ne s'est passée sans une Porsche au départ.

La marque allemande a attrapé le virus de la course et, après un second succès du duo Veuillet-Mouche en 1952, Porsche décide de concevoir sa première voiture de course digne de ce nom : la 550. Basée sur un châssis en aluminium et un 4 cylindres Boxer de 110 ch, elle ne pèse que 590 kg ! Le constructeur germanique persévère avec ses moteurs de petite cylindrée qui ne peuvent lui permettre de viser plus qu'une victoire de catégorie. Inscrite dans la classe 1101-1500 cc, la 550 s'impose grâce à un certain Paul Frère, épaulé par Richard von Frankenberg. Les éditions se suivent, les succès de classe s'enchaînent et la Porsche profite de ses évolutions pour gagner chaque année des places au classement général. Quinzième en 1953, douzième l'année suivante, elle finit au pied du podium en 1955. Mais le poids des ans commence à se faire sentir. Finalement, il faudra attendre 1958 pour voir une Porsche sur le podium au scratch, en l'occurrence une 718 RSK, qui est au final une évolution de la 550.

Petites dimensions, châssis tubulaire et petit moteur, la recette est toujours la même. Sa première apparition dans la Sarthe se solde par un double abandon. En 1958, l'une des trois autos – la n°29 de Jean Behra et Hans Herrmann – reçoit un moteur de 1587 cc et passe en classe 2 litres. C'est cette dernière qui offrira à Porsche son premier podium au général. La mythique 356 s'impose également dès sa première tentative en 1960. L'appétit vient en mangeant et tous ces succès de catégorie donnent à Porsche l'envie de viser plus haut encore. La 904, voiture fermée plus racée encore que ses devancières et qui emprunte à la 718 son 4 cylindres Carrera, finit septième et première GT 2.0 en 1964, et quatrième en 1965. Un an plus tard, Porsche débarque en Prototype avec la 906...



■ APRÈS MOULT VICTOIRES DE CATÉGORIE, PORSCHE VISE PLUS HAUT, ET UN SUCCÈS AU GÉNÉRAL, AVEC LA 906, LA 907 PUIS LA 908.

1966-1969 L'ÈRE PIËCH, LA MONTÉE EN PUISSANCE.

En 1965, la 904 a offert à Porsche une nouvelle victoire de catégorie. Mais cela ne suffit plus à rassasier Ferdinand Piëch, responsable de la compétition. Il planche alors sur une version plus racée à même d'offrir à la marque une première victoire au général, à savoir la 906. Comme l'exige la réglementation Gr. 4, 50 exemplaires sont produits.

À cette époque, le rythme de développement est totalement insensé, avec quasiment une nouvelle voiture par an. En 1965 sort donc la 906, qui reprend bon nombre de pièces de la 904. Mais le but des ingénieurs est d'abord d'alléger au maximum l'auto pour gagner en performance. Ils arriveront à faire baisser sa surcharge pondérale de plus de 100kg, ce qui n'est pas une mince affaire. Victorieux des deux catégories Prototype 3.0 puis GT 3.0 aux 24 Heures du Mans, tout en s'immiscant dans le quinté de tête général avec deux autos, voilà ce qu'on appelle des débuts probants. Toujours pas satisfaisant pour le petit-fils de Ferdinand Porsche... C'est d'ailleurs lui qui décide fin 1966 de passer le poste de pilotage de gauche à droite, ce qui est un avantage pour les circuits sur lesquels les autos tournent dans le sens des aiguilles d'une montre.

La 907 - c'est son nom - conserve le flat 6 de 2.0 litres, mais adopte une longue queue qui lui permet de gagner grandement en vitesse de pointe. Si elle n'inquiètera jamais les Ford GT40 et autres Ferrari 330 P4, Porsche place quatre de ses montures dans le top 10, où se mêlent 907, 910 et 906.

Une 910, mais qu'est-ce donc ? Sommairelement une 906 dotée de jantes et de pneus de 13 pouces, avec un écrou central et non plus cinq écrous, ce qui la rend non éligible à une utilisation routière.

En 1968, le changement réglementaire mettant au placard les grosses cylindrées promet à Porsche une saison tranquille. Pour parvenir à ses fins, le constructeur sort des ateliers la 908, une auto dotée d'un 8 cylindres à plat de 2996 cc, de quoi corriger ce qui était le défaut principal de son aïeule.

Le niveau de puissance du moteur avoisine les 350 chevaux. En fait, cette voiture est l'évolution ultime de la 906. Alors non, malgré un titre en Championnat du monde d'Endurance, elle n'atteindra pas le palmarès qui lui était promis, mais elle posera un nouveau jalon dans l'histoire de la marque comme étant la première Porsche réellement en mesure de jouer la gagne au classement général. Après un début de saison tumultueux arrive au Mans, en septembre, une 908LH (Lang Heck ou longue queue) avec, à l'extrémité arrière, des ailerons articulés. Clairement, de profil, la future 917 ne pourra nier son lien de parenté avec la 908. Tout est travaillé pour la vitesse de pointe, facteur primordial aux 24 Heures du Mans. Le résultat est prometteur, puisqu'en qualifications, les trois 908 s'octroient les trois premières places de la grille. Mais empêtrées dans divers soucis mécaniques, deux des trois Allemandes devront renoncer. Et la meilleure Porsche à l'arrivée est finalement une... 907. Mais ce n'est rien à côté de ce qu'il se passera quelques mois plus tard.

Lors de l'édition 1969 des 24 Heures du Mans, la 908 endosse le rôle de la... 907, et sauve l'honneur du constructeur allemand. Suite à la débâcle des redoutables 917, la 908 de Hans Herrmann et Gérard Larrousse lutte pour la gagne. Mais les deux hommes ne peuvent rien face à la toute-puissance de la Ford GT40 et ratent finalement le coche pour 120 mètres seulement, pour l'une des arrivées les plus serrées de l'histoire. Si dans le clan germanique on fait la moue, on espère que la victoire n'est plus très loin...



■ ÉLUE VOITURE DU SIÈCLE AUX 24 HEURES DU MANS, LA 917 A OFFERT SES PREMIÈRES VICTOIRES À PORSCHE DANS LA SARTHE, ET BIEN PLUS...

1970-1971 LA CONSÉCRATION

À qui doit-on le fameux flat-6 type 901 implanté dans la 911 ? À Hans Mezger, qui nous a quittés le 10 juin 2020. Mais la plus grande fierté de cet ingénieur légendaire a pour nom 917. Pour la saison 1968, le nouveau règlement de la Commission Sportive Internationale prévoit une cylindrée maximale de trois litres pour les prototypes tels que la 908, et de cinq litres pour la catégorie Groupe 4. Une limite qui s'accompagne d'une exigence de fabrication minimale de 25 véhicules. Ferdinand Piëch confie la mission à Mezger, qui conçoit notamment un 12 cylindres en V ouvert à 180° qui brise alors les codes de l'époque de la marque allemande. L'avantage ? Une longueur totale plus courte et une réduction des frottements grâce à un nombre réduit de paliers du vilebrequin principal. En utilisant des composants du moteur 908 de 3 litres (pistons, cylindres, soupapes), Mezger développe un 12 cylindres de 4494 cc. Comme tous les moteurs Porsche de l'époque, il est refroidi par air. La désignation du moteur, 912, provient de la nomenclature des voitures de course Porsche, dans laquelle le nombre de cylindres du moteur de la voiture en question est également inclus, c'est-à-dire 904, 906 et 908. Mais la voiture prendra finalement l'appellation 917.

Pour le reste, cette dernière tire beaucoup de son inspiration de la 908. Elle est ainsi dotée d'un châssis tubulaire léger en aluminium de 45 kg seulement, alors que l'empattement de 2300 mm de la 908 est maintenu grâce au déplacement du poste de pilotage vers l'avant. Le 12 mars 1969 à 15h, l'auto est dévoilée au Salon de Genève.

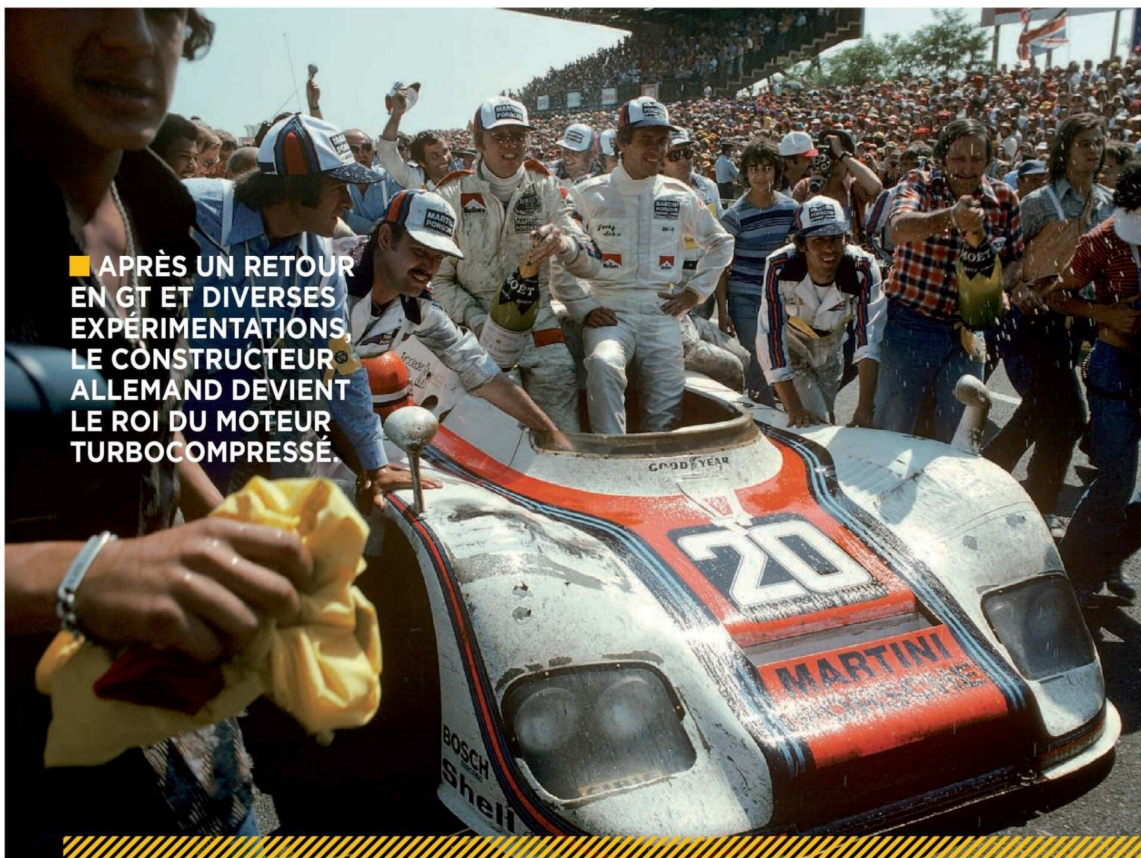
Une auto qui, dès sa première apparition aux 24 Heures du Mans en 1969, frappe un grand coup. « Nous étions, de loin, beaucoup plus rapides que le reste de la grille, et le moteur fonctionnait comme une

horloge, se remémorait Mezger y a quelques années. Si la boîte de vitesses n'avait pas craqué, la victoire aurait été au bout. » Certes, mais l'auto est également perfectible. À tel point que Vic Elford déclarera : « La ligne droite des Hunaudières n'était pas assez large pour la faire rouler droit ! » Sans parler du décès du gentleman driver John Woolfe en 917 dès le premier tour de course, certains pilotes professionnels avaient d'ailleurs clairement émis le souhait de ne pas en prendre le volant en course cette année-là, à l'instar de Jo Siffert qui préféra être engagé sur un Spyder 908/2.

Celui qui parviendra à la dompter a pour nom John Horsman. Le directeur technique du John Wyer Automotive, qui reste sur deux victoires aux 24 Heures du Mans, découvre la voiture lors d'une séance d'essais menée fin 1969 à Zeltweg, en Autriche. « J'ai remarqué qu'il n'y avait pratiquement pas de mouchérons morts sur les becquets arrière, a-t-il écrit dans sa biographie *Racing in the Rain*. J'ai tout de suite compris qu'il nous fallait hausser la partie arrière de l'auto et ajouter au bord de fuite de petits becquets réglables. Il était évident, au vu de l'écoulement de l'air sur la partie arrière, qu'elle était en mesure d'offrir un appui conséquent. » Sur place l'Américain avait alors utilisé des tôles d'aluminium découpées à l'aide de cisailles, qu'il avait martelées contre les barrières de sécurité. Dès le premier roulage, Brian Redman affirmera : « Ça c'est une voiture de course ! »

Une voiture qui ramera par deux fois la mise dans la Sarthe, en 1970 grâce à Richard Attwood et Hans Herrmann, puis en 1971 grâce à Helmut Marko et Gijs van Lennep. Ces derniers qui, en parcourant 5335,313 km, garderont jusqu'à 2010 le record de distance. Un simple chiffre qui permet de mieux comprendre pourquoi Mezger l'aimait tant.

■ APRÈS UN RETOUR EN GT ET DIVERSES EXPÉRIMENTATIONS, LE CONSTRUCTEUR ALLEMAND DEVIENT LE ROI DU MOTEUR TURBOCOMPRESSÉ.



1972-1981 PORSCHE MET LE TURBO.

Les Sport 5.0 bannies fin 1971, l'ACO n'a guère d'autre choix que de trouver la nouvelle bonne formule. Porsche, qui n'a pas l'intention de quitter la discipline pour autant, regarde Matra ferrailer avec Alfa Romeo ou Ferrari, tout en préparant son futur et en utilisant la course comme laboratoire technologique.

Le constructeur allemand laisse ses clients accumuler les victoires de classe, tout en travaillant sur le downsizing (diminution de la cylindrée) et en étudiant les possibilités d'améliorer le rendement de son flat-6. Déjà ? Il ne faut pas oublier que le monde est alors en plein choc pétrolier. Ainsi, en 1974 une Carrera RSR dotée d'un flat-six de 2,1 litres devient la toute première auto possédant un moteur turbocompressé à prendre le départ des 24 Heures du Mans. Et ce avec un seul énorme turbocompresseur KKK.

De quoi voir son niveau de puissance dépasser les 500 ch ! D'où la présence d'élargisseurs d'ailes destinés à accueillir des roues démesurées et d'un aileron arrière dantesque surmontant une large prise d'air destinée à l'échangeur. Curieusement, elle n'est pas engagée en GT mais dans la catégorie des Protos, notamment parce qu'à l'époque, aucun modèle de la gamme ne dispose d'une telle technologie. Même si elle a pour base la fameuse 3.0RSR, dévoilée en 1973.

Si la n°21 de Helmuth Koinigg et Manfred Schurti est contrainte à l'abandon sur problème d'embrayage durant la huitième heure, la n°22 crée la surprise, volant presque la vedette aux Matra. Et pour cause, Gijs van Lennep et Herbert Müller terminent deuxième du classement général entre deux protos français. Las, ils ont dû composer avec un souci de boîte de vitesses... dont sera également victime la MS670 victorieuse. Et pour l'anecdote, cette dernière

utilisait une boîte made in Weissach. Ce sont donc des ingénieurs Porsche qui ont résolu le souci rencontré par la Française... et qui lui ont donc permis de rafler une troisième fois la mise au détriment de leur propre 911 Turbo. Fair-play ! La performance de la Porsche face à des Matra lui ayant collé fort logiquement 16"6 en qualifications n'en demeure pas moins remarquable, plus encore pour une voiture expérimentale. Et quand on connaît la suite de la saga, il est peu dire qu'elle a marqué un tournant dans l'histoire.

La première Porsche à s'imposer avec un turbo sera donc finalement la 936 en 1976, avec ce même Gijs van Lennep, accompagné cette fois par Jacky Ickx. Une auto qui s'imposera à nouveau en 1977 et en 1981 mais qui n'était pas réellement prévue dans les plans de départ. Cependant, notamment pour aller chercher Alpine, il fallait au géant germanique une barquette répondant au règlement du Groupe 6. La 935, qui aurait dû être la grande vedette de la fin de cette décennie, n'y suffisait pas, même si l'évolution K3 des frères Kremer a emporté l'épreuve en 1979, face à des 936 préparées en toute hâte à la demande d'Essex. Et qui, hélas, capituleront. D'un point de vue technique, la 936, bien que devenue mythique, n'était finalement que le résultat d'une combinaison de pièces de 911 Carrera RSR, de 908 ainsi que de 917. Pour l'anecdote, les trois châssis engagés par l'usine ont triomphé dans la Sarthe. Le 002 et le 001 en 1976 et 1977 avec le flat-6 de la Carrera RSR 2.1 Turbo, le 003 en 1981 avec une version de 2.6 dérivé de celui de la 935 et qui était initialement dévolu à l'IndyCar.

Une période notable direz-vous ? Eh oui, la Carrera RSR 2.1 Turbo a ouvert la voie. Depuis, toutes les autos made in Zuffenhausen qui ont inscrit leur nom au palmarès de la classique sarthoise l'ont fait avec un moteur turbocompressé.



1982-1991 L'ÂGE D'OR DU GROUPE C.

Rares sont les records qui ne soient pas détenus par Porsche aux 24 Heures du Mans. Si la 956 n'avait pas été rebaptisée 962 lorsqu'elle a évolué pour répondre aux règles de l'IMSA, alors le proto allemand serait aujourd'hui la voiture la plus prolifique de l'histoire. Les livres retiendront que la 956 s'est imposée à quatre reprises entre 1982 et 1985 avant que ne lui succède la 962 en 1986 et 1987. Sur le papier, l'Audi R8 a donc fait mieux en inscrivant par cinq fois son nom au palmarès (2000-2002 puis 2004-2005). Mais ce n'est qu'un détail. D'autant que le palmarès de Porsche en Groupe C est tout bonnement démentiel : cinq titres Constructeur / Équipe, autant de sacres Pilote et quarante-trois victoires en Championnat du monde d'Endurance. Succès auxquels il faut ajouter sept victoires aux 24 Heures du Mans (de 1982 à 1987 avec les 956 et 962, puis en 1994 avec la 962 Dauer Le Mans GT), ainsi que ses quatre titres IMSA, série l'ayant vue glaner pas moins de cinquante-deux victoires dont cinq aux 24 Heures de Daytona. C'est une pure merveille qu'a conçue Norbert Singer.

Un concentré d'innovations

La 956 a été la première Porsche de course conçue par le département compétition, créé pour l'occasion. « Il s'agissait principalement d'apprendre sur le tas, se souvient Singer. Nous n'avions aucune idée de la manière de concevoir des monocoques et nous avons sollicité l'aide de Dornier (entreprise allemande d'aéronautique, NDLR). Nous avons construit différentes boîtes et, à la fin, nous avons obtenu une vraie monocoque. Pour l'anecdote, en 1982, nous avons commencé à songer à une monocoque en carbone. Les matériaux composites

venaient d'apparaître en Formule 1. Mais notre équipe était trop petite pour développer en même temps une monocoque en aluminium et une autre en carbone. » D'autant que pour la première fois, le constructeur allemand avait recours à l'effet de sol.

Quintuple vainqueur des 24 Heures du Mans, Derek Bell se souvient également de la première fois que Porsche lui a parlé de sa nouvelle Groupe C. « Jacky (Ickx, NDLR) et moi venions de remporter les 24 Heures du Mans sur une 936, raconte le Britannique de 81 ans. Par la suite, j'ai été invité à l'usine pour parler de l'avenir. "L'année prochaine, nous allons débiter en groupe C" m'avait-on glissé.





■ EST-ELLE LA PLUS MYTHIQUE ? LA QUESTION MÉRITE D'ÊTRE POSÉE. LA PLUS PROLIFIQUE ? SANS NUL DOUTE. MAIS QUEL ÉTAIT DONC LE SECRET DE LA PORSCHE 956/962 ?

Je n'avais aucune idée de ce que c'était. "La voiture aura un châssis monocoque, avaient-ils poursuivi. Nous n'avons jamais rien fait de tel auparavant. Et nous allons utiliser l'effet de sol. Nous n'avons jamais fait ça avant non plus". » Perplexe, Derek ne saura quoi répondre quand son interlocuteur lui lâchera : « *Nous ne nous sommes jamais trompés* ». Reste que la suite lui donnera raison...

Pour propulser sa machine, Singer a opté pour le boxer six cylindres de la Porsche 935/76 optimisé en terme de consommation de carburant. La version finale du règlement du Groupe C n'est publiée qu'en octobre 1981 et le timing est excessivement serré. Mais fort heureusement, dès ses premiers tours de roues, la 956 s'est avérée redoutable.

« *La voiture était parfaite, lâche Derek Bell, qui l'a découverte en janvier 1982, au Castellet. Elle était incroyablement rapide dans les virages et très stable.* » Également présent pour l'occasion, Jochen Mass se souvient avoir été bluffé lui aussi par le potentiel de la 956. « *Elle générerait tellement plus d'appui et était efficace dans tous les compartiments du jeu, assure-t-il. Avec la 956, de nombreux virages n'existaient tout simplement plus. La voiture était si bonne qu'il était désormais possible de les négocier à fond. Elle était également très confortable à conduire, notamment sur les longs relais.* »

Membre du conseil d'administration chargé du développement, Helmuth Bott faisait partie des rares sceptiques. Comment une auto de 620 chevaux pouvait-elle être plus rapide qu'une 917/10 qui disposait de 1000 chevaux ? Ce dernier avait poussé le vice tellement loin que, pour s'assurer que Norbert Singer ne lui cache rien, il avait lui-même choisi son pilote pour un test comparatif. Son dévoué s'était porté sur Bell. « *La 956 était deux secondes plus rapide* », se souvient non sans fierté Singer.

Invincible 956

Deux des trois voitures d'usine ne sont terminées que deux semaines avant les 24 Heures du Mans, la troisième quelques jours avant. Malgré sa jeunesse, la 956 s'impose d'entrée dans la Sarthe, grâce à Jacky Ickx et Derek Bell, qui emmènent un triplé.

Un exploit, d'autant qu'à l'époque, les ingénieurs devaient composer avec une autre contrainte. « *Pour la première fois avait fait son apparition au règlement un article concernant la consommation, explique Singer. Vous pouviez embarquer un maximum de 100 litres. Un maximum de 2600 litres était autorisé pour toute la durée de la course.* »

« *Nous devions coller un morceau de papier d'environ cinq centimètres sur sept au centre du volant, renchérit Derek Bell. Sur le côté, il y avait les chiffres 1 à 13. Sur le tableau de bord, il y avait un indicateur de la quantité de carburant que nous avons utilisée à un moment donné. À chaque fois, nous partions pour 11, 12 ou 13 tours. Si on en bouclait 11, c'est que nous avons été très rapides. Mais cela signifiait aussi effectuer plus de passages à la pompe, synonyme d'une perte de trois à quatre minutes. Nous pouvions faire 13 tours – en étant très économes – mais c'était alors très ennuyeux. Nous roulions à 360km/h sur la ligne droite des Hunaudières, tout en devant regarder ce petit bout de papier et calculer le nombre de tours que nous avions prévu de faire. Croyez-moi, nous n'avions pas la tâche facile...* » La télémetrie n'était pas ce qu'elle est aujourd'hui. Mais là encore, Porsche avait un temps d'avance sur la concurrence.

« *Peter Falk nous avait appris comment économiser du carburant au Mans, notamment sur la zone de freinage au bout des Hunaudières, poursuit Hans-Joachim Stuck, qui a intégré l'équipe Porsche en 1985. Normalement, on freinait 200 mètres avant. Là, nous*



■ DOUZE ANS SÉPARENT LA PREMIÈRE ET LA DERNIÈRE VICTOIRE DE LA 956/962 AU MANS. PREUVE S'IL EN FALLAIT QU'ELLE ÉTAIT BIEN NÉE!

relâchions l'accélérateur 400 mètres en amont et laissons la voiture rouler. Nous procédions de la sorte à tous les virages. La distance parcourue avec l'accélérateur au plancher était ainsi considérablement réduite. C'est comme ça que nous les avons tous battus. » Hormis en cette année 1985 justement, où le sorcier Joest Racing a fait chuter l'équipe officielle grâce, notamment, à une gestion de la consommation poussée à l'extrême sur sa vieillissante 956. Une histoire que nous vous avons racontée dans un précédent numéro.

Autre innovation apportée par Porsche en ce temps : la transmission à double embrayage (PDK), utilisée pour la première fois en 1984. « Si les chronos étaient initialement un peu plus lents en raison du surplus de poids, il s'est vite avéré qu'il s'agissait d'un atout de taille, se remémore Stuck. Il n'était plus nécessaire de relâcher l'accélérateur lors du passage à la vitesse supérieure, il suffisait de maintenir le pied au plancher. Au début, nous devions changer de rapport avec un levier classique, que l'on poussait ou tirait. Rapidement, il y eut deux boutons sur le volant : en haut pour passer à la vitesse supérieure, en bas pour rétrograder. Vous pouviez donc même garder vos mains sur le volant dans les virages. La conduite sans direction assistée restait cependant épuisante. À un moment donné a été émise l'idée d'installer une aide à la direction. Mais Bott a finalement rétorqué que c'était à nous d'entraîner davantage nos bras. » Décidément pas facile, ce Bott...

Puis la 962...

La 962, nous y voilà. Pourquoi a-t-elle été créée alors que la 956 écrasait tout sur son passage ? En premier lieu en raison d'un changement de règlement IMSA, le Championnat d'Endurance nord-américain en 1984. « La 962 offrait plus d'espace pour les

jambes du conducteur, ce qui permettait de protéger un peu mieux ses membres en cas d'accident » explique Mass. Et Norbert Singer de poursuivre : « Sur la 962, nous avons avancé l'essieu avant de 12 cm. La disposition était la même, seul le porte-à-faux avant était plus court. Mais générer autant d'appui à l'avant a nécessité pas mal de travail. » Défaite donc en 1985 par la 956 du Joest Racing, la 962C triomphera les deux années suivantes avant de plier en 1988 face aux plus modernes Jaguar XJR-12, pour leur dernière apparition aux mains de l'usine. La fin d'une histoire incroyable qui fera dire à Timo Bernhard, double vainqueur des 24 Heures du Mans en 2017 et 2020, que « la 956 est la voiture de course la plus réussie de l'histoire de Porsche. En plus de dominer tout le monde, elle a trusté des victoires pendant douze ans. » Une success-story sans précédent... qui n'est en fait pas terminée!



LES TRIOMPHES DES 956 ET 962 AUX 24 HEURES DU MANS

DATE	#CHÂSSIS	N°	ÉQUIPAGE	V. MOY.
1982	956 #002	1	Derek Bell / Jacky Ickx	204,128
1983	956 #003	3	Vern Schuppan / Al Holbert / Hurley Haywood	210,331
1984	956B #117	7	Klaus Ludwig / Henri Pescarolo	204,178
1985	956B #117	7	Klaus Ludwig / Paulo Barilla / "John Winter"	212,021
1986	962C #003	1	Hans-Johachim Stuck / Derek Bell / Al Holbert	207,197
1987	962C #006	17	Hans-Johachim Stuck / Derek Bell / Al Holbert	199,661



■ AVEC DES PROJETS ORIGINAUX ET FRUITS DE MALICE, PORSCHE VA, DANS LES ANNÉES 90, ENCORE ÉTENDRE SON RECORD DE VICTOIRES EN TERRE SARTHOISE.



1992-1998 ESPRIT GT, ES-TU [ENCORE] LÀ ?

L'avènement du Sport 3.5 sonnera le glas des espoirs de victoire des Porsche 962... et son bannissement, leur retour ! De 1989 à 1993, diverses 962C sont engagées par des écuries privées (à l'instar du Joest Racing qui trusterait trois nouveaux podiums) avant de renouer avec la première marche en 1994, un peu à la surprise générale.

Cette année-là, les GT, autos dérivées d'un modèle homologué pour la route, sont remises sur le devant de la scène au détriment du Groupe C. La solution, Porsche la trouvera suite à une visite dans ses locaux d'un certain Jochen Dauer. « À l'époque, Jochen possédait plusieurs 962 de course, mais il n'était plus en mesure de les utiliser, se remémore Norbert Singer. Il a sollicité notre aide pour obtenir une licence routière pour la 962. Porsche a d'abord refusé, mais lorsque McLaren a proposé la F1 munie d'une technologie de Formule 1, trois sièges, un compartiment à bagages et une homologation routière, ils ont transformé une 962 en voiture de route avec une carrosserie de Dauer, voiture qui n'a pu participer aux 24 Heures du Mans qu'une seule fois, en 1994, mais avec une victoire à la clé. »

Deux exemplaires sont alignés dans la Sarthe. Après une âpre triangulaire avec sa voiture sœur et la Toyota 94C-V notamment emmenée par Eddie Irvine, la Dauer 962 LM alignée sous la bannière Le Mans Porsche Team l'emporte grâce au trio Yannick Dalmas / Hurley Haywood / Mauro Baldi. « Norbert est un génie. Via un des tours de magie dont il a le secret, il a supprimé l'effet de sol à la 962 (interdit par le règlement de 1994. NDLR), se souvient Haywood. La voiture se comportait finalement comme une 936, pour mon plus grand plaisir. Nous nous sommes bien battus avec la Toyota, mais

celle-ci a connu un souci de transmission (dans l'avant-dernière heure. NDLR). Ce fut une super course, nous avons compté jusqu'à un tour de retard mais avons réussi à le rattraper. »

Conçue plus encore pour contrer la McLaren F1 GTR lauréate en 1995, Porsche débarque en 1996 avec la 911 GT1, qui n'a de 911 que le nom... et la cellule centrale. Elle n'est même pas dotée du fameux moteur en porte-à-faux arrière mais bien d'un flat 6 en position centrale arrière, dans le but d'optimiser la répartition des masses. Deuxième et troisième à l'arrivée, elle humilie ensuite la concurrence en BPR. L'EvO 97 dominera de la tête et des épaules la 65^e édition du double tour d'horloge sarthois. Las, dans un excès de précipitation, Bob Wollek partira à la faute avec la n°25 au petit matin, quelques heures avant que la n°26 ne prenne feu dans les Hunaudières. Par deux fois, la victoire revient à la TWR WSC-95 qui offre – de par l'origine de son moteur – une 15^e et une 16^e victoires à Porsche. Des succès contestés par les puristes, le châssis ayant été conçu initialement par le Tom Walkinshaw Racing pour la Jaguar XJR-14. Raison pour laquelle nous ne nous attardons pas dessus.

Nissan, Mercedes, BMW et Toyota pointant le bout de leurs nez, Norbert Singer et ses équipes se remettent au travail à Weissach et sortent, en 1998, la 911 GT1-98. À la différence de ses deux aïeules, elle dispose d'un monocoque carbone, un grand première dans la maison. L'auto, par ses proportions et ses formes, est considérée par certains comme l'une des plus belles voitures de l'histoire de ce sport. Légèrement dominée en vitesse pure, l'Allemande se montrera la plus fiable et bénéficiera – à nouveau – de la défaillance mécanique d'une Toyota à quelques encablures de l'arrivée. La victoire reviendra finalement aux jeunes Laurent Aiello / Allan McNish / Stéphane Ortelli. Une victoire qui fera date, avant 15 ans d'abstinence...

**■ PEU ENCLIN
À CONTINUER
L'AVENTURE AU
PLUS HAUT NIVEAU,
PORSCHÉ DÉCIDE
DE SE CONCENTRER
À NOUVEAU SUR
CE QUI A FAIT
SON SUCCÈS À
SES DÉBUTS : LE
GRAND TOURISME.**



1999-2013 **LE GT PREND LE RELAIS.**

La victoire de 1998 en poche avec la 911 GT1, Porsche sait qu'à l'avenir, l'Endurance fera la part belle aux prototypes. Décision est dès lors prise de faire l'impasse sur l'édition 1999, pour se concentrer sur le développement de celle qu'on appellera LMP 2000. Allan McNish et Bob Wollek en prendront le volant en essais, mais le projet sera finalement remis au placard. La raison invoquée : le lancement du Cayenne mobilise toutes les ressources.

Hors de question cependant pour Porsche de désertier, d'autant que depuis sa première apparition en 1951, jamais une édition des 24 Heures du Mans ne s'est déroulée sans le constructeur allemand. D'où un record, au moment où nous écrivions ces lignes, de 72 participations consécutives. Dès 1999, Porsche profite de l'arrivée d'une nouvelle catégorie – dénommée LM GT – pour faire débiter sa 911 GT3R. Pour dire vrai, le constructeur de Weissach n'a aucun adversaire. Mais comme à son habitude, il a flairé le bon filon. Cette catégorie va en effet connaître un succès sans précédent, elle qui sera rebaptisée GT2 en 2005 puis GTE en 2011. Il faudra ainsi attendre 2006 pour qu'une autre marque que Porsche ne rafle la mise dans la Sarthe.

Ferrari, Panoz, TVR, Spyker... Au fil des ans, la catégorie se garnit et les voitures se musclent. Si elle n'oppose officiellement que des écuries privées, certaines sont couvées de très près par l'usine. Porsche s'impose ainsi en GT2 en 2007 grâce à IMSA Performance Matmut et au trio associant Raymond Narac à deux pilotes officiels de la marque allemande : Richard Lietz et Patrick Long.

En 2008 et 2009, la 911 GT3 RSR est dominée coup sur coup par Ferrari et Corvette, avant de se reprendre en 2010 avec Felbermayr

Proton et un équipage n'associant que des pilotes maison, Lietz étant cette fois-ci associé à Marc Lieb et Wolf Henzler.

En 2011, le déclin du GT1 pousse l'ACO à se réinventer et scinder la catégorie en deux avec le GTE Pro – où la formation des équipages est libre – et le GTE Am, où les équipes doivent obligatoirement avoir recours à au moins deux pilotes dits "amateurs". C'est cette même année que Porsche annonce son retour dans la catégorie reine à l'horizon 2014. Et, intelligemment, elle va sévir dès 2013 en GTE Pro de manière officielle, pour préparer ses troupes à ce nouveau défi. En résulte une victoire pour la 911 RSR de Lietz / Lieb / Romain Dumas, complétée par le triomphe de la 911 GT3RSR de IMSA Performance en GTE Am.

Mais malgré les succès rencontrés en LMP1, la firme allemande continuera à s'engager officiellement en GTE Pro, car c'est là qu'elle peut se confronter – en piste – à ses adversaires sur le marché de la voiture de série. Chaque année, le niveau augmente, si bien qu'en 2018 et 2019, elle oppose pas moins de dix-sept voitures et six constructeurs officiellement impliqués, à savoir Porsche, Ferrari, Ford, Chevrolet (Corvette), Aston Martin et BMW ! D'où la fierté de la marque allemande d'avoir remporté l'édition 2018 avec une 911 RSR revêtue de la mythique livrée Cochon Rose, la première victoire depuis cinq ans.

Mais le renouveau de la catégorie reine, avec l'émergence de l'Hypercar, a totalement rebattu les cartes, au point que le GTE Pro a disparu au terme de la campagne 2022 après avoir – comme un symbole – couronné une dernière fois Porsche en terre mancelle pour porter à 109 son record de victoires de catégories sur cette course hors norme. Charge dorénavant aux GTE Am cette année puis aux GT3 dès 2024 d'entretenir le mythe, mais uniquement avec des écuries privées cette fois-ci...

■ PROFITANT
D'UNE NOUVELLE
RÉGLEMENTATION
FAISANT LA PART
BELLE À
L'HYBRIDATION,
LA MARQUE
ALLEMANDE
PORTE À 19
SON RECORD
DE VICTOIRES
AUX 24 HEURES
DE MANS.



2014-2022 LA TECHNOLOGIE AU SERVICE DE LA PERFORMANCE.

L'insolente domination exercée par Audi sur la discipline au début des années 2000, avec treize victoires en quinze ans, fait trembler le faux cousin du Groupe Volkswagen, qui voit son record de seize succès menacé. Conjugué à l'apparition, en 2012, d'une réglementation faisant la part belle à l'hybridation et la faible consommation énergétique, Porsche annonce le 30 juin 2011 son retour dans la catégorie reine de l'Endurance à l'horizon 2014. « *Après la fin de notre programme en American Le Mans Series, nous nous sommes tenus au courant des dernières avancées technologiques, s'était justifié Hartmut Kristen, alors directeur de Porsche Motorsport. Nous allons maintenant entamer des recherches approfondies afin d'évaluer les différents concepts possibles pour notre nouvelle voiture. Ces règlements sont intéressants pour nous de par l'intégration de la technologie hybride.* » Une technologie que Porsche a été l'un des premiers à étreindre en course, dans sa 911 GT3R Hybrid.

Directeur de la branche Recherche & Développement, dont dépend le Motorsport, Wolfgang Hatz confie le programme à Fritz Enzinger, qu'il a connu chez BMW. C'est lui qui monte de toutes pièces l'équipe amenée à gérer le projet, et qui confie respectivement à Alex Hitzinger et Andreas Seidl les fonctions de directeur technique et de team principal. La première réunion, organisée dans un bungalow en attendant qu'un bâtiment dédié soit érigé à Weissach, ne compte que les quatre individus cités précédemment. Mais ce sont eux qui feront de ce programme un succès.

Porsche défraie la chronique avant même son entrée en scène, grâce à des options techniques pour le moins osées. Contrairement à Audi et Toyota, le constructeur germanique opte pour une batterie

lithium-ion comme unité de stockage d'énergie, un choix jugé prématuré par bon nombre de spécialistes en la matière. Mais plus étonnant encore, lui sont adjoints un ERS-K et un ERS-H ainsi qu'un tout petit V4 turbo de 2.0 de cylindrée ! Dès le premier roulage, le 12 juillet 2013, de fortes vibrations se font sentir. Mais le souci est résolu en quelques mois et ce groupe motopropulseur deviendra indéniablement le point fort de la 919 Hybrid, que certains pilotes qualifieront de dragster.

Dès sa première saison, en 2014, l'Allemande termine deuxième des 24 Heures du Mans avant de s'offrir sa première victoire aux 6 Heures de São Paulo, manche de clôture du WEC. La suite ne sera que domination, avec trois victoires de rang dans la Sarthe – avec les trios Earl Bamber / Nick Tandy / Nico Hülkenberg, Romain Dumas / Neel Jani / Marc Lieb et Earl Bamber / Timo Bernhard / Brendon Hartley respectivement en 2015, 2016 et 2017 – mais aussi vingt pole positions, dix-sept succès et treize meilleurs tours en course en WEC, sans oublier six titres mondiaux, Pilote et Constructeur confondus. Autre victoire, dès 2016, Toyota et Audi emboîtent le pas à leur rival et troquent leur super condensateur et leur volant à inertie contre une batterie, ce qui fera dire non sans fierté à Hitzinger : « *Nos choix étaient courageux, mais ils étaient les bons.* »

Il y a quelques mois, après avoir repris le volant de la bête, Timo Bernhard lâchera en sortant du baquet : « *La 919 Hybrid est la voiture de course la plus complexe et la plus innovante que Porsche ait jamais construite. En tant que pilote, être impliqué dès le début était quelque chose de très spécial. Une telle opportunité ne se présente qu'une fois dans la vie.* » L'édition 2017 des 24 Heures du Mans sera d'ailleurs la seule course de sa carrière à l'issue de laquelle il ne pourra retenir ses larmes, lui qui avait fait de cette victoire dans la Sarthe avec sa marque de cœur l'objectif d'une vie.



■ CINQ MOIS
APRÈS SES DÉBUTS
EN COMPÉTITION,
L'ALLEMANDE QUI
S'AFFICHE COMME
L'HÉRITIÈRE DE LA 962
VA TENTER D'OFFRIR
À PORSCHE UNE
20^E VICTOIRE AUX
24 HEURES DU MANS.

2023...

LA 963 REINE DU CENTENAIRE ?

Quand on demande aux protagonistes de l'édition du centenaire des 24 Heures du Mans s'il est important pour eux d'inscrire leur nom au palmarès cette année, beaucoup nous répondent par la négative. Quasiment tous, sauf un. « Cette année, nous célébrons les 75 ans de Porsche, avoue Detlev von Platen, membre du Comité exécutif chargé des ventes et du marketing. *Le sport auto, et en particulier l'Endurance, sont des éléments essentiels de l'ADN de Porsche. C'est pourquoi le 100^e anniversaire des 24 Heures du Mans revêt une importance particulière pour la marque.* »

Mais pourquoi ce soudain retour, cinq ans après avoir déserté sur fond de dieselgate ? « La baisse drastique des coûts, la possibilité de jouer la gagne au général en WEC et en IMSA avec la même auto, et le fait de pouvoir vendre celle-ci à des écuries privées » répond Thomas Laudenbach, vice-président de Porsche Motorsport.

Deux de ces trois éléments ont influencé l'appellation de l'auto. Porsche assure en effet que « le design de la 963 s'inspire des 956 et 962 victorieuses dans les années 1980. » Or, la 962 est le dernier prototype Porsche pouvant viser la victoire au général à avoir été réellement mis à disposition d'écuries-clientes et à être éligible tant dans le Championnat d'Endurance américain (aujourd'hui dénommé IMSA SportsCar Championship) qu'en Championnat du Monde d'Endurance, et donc aux 24 Heures du Mans.

Pour mener à bien ce projet, Porsche a opté pour le règlement technique LMDh, qui permet aux constructeurs de s'appuyer sur l'un des quatre châssis éligibles en LMP2 et sur un package système hybride / batterie / boîte de vitesses commun à toutes les LMDh, œuvre de Williams Engineering / Bosch / Xtrac. Sur la monocoque,

conçue par Multimatic, a été greffée une itération du V8 de la 918 Spyder... lui-même dérivé du bloc qui équipait la RS-Spyder il y a une quinzaine d'années. Pour l'exploitation, décision a été prise de s'associer au surpuissant Team Penske. « L'unique équipe de course que Porsche considèrerait capable d'opérer à haut niveau sur les deux continents » selon Laudenbach. À chaque fois que les deux entités ont collaboré, ça a fait des ravages outre-Atlantique, tant avec la 917 CanAm dans les années 70 qu'avec la RS-Spyder il y a quinze ans.

Dans la Sarthe, il y aura quatre 963 au départ, l'exemplaire aligné par Team Jota (écurie tenante du titre en LMP2 et première formation privée à bénéficier d'une auto) s'ajoutant aux trois officiels inscrits par Porche Penske Motorsport : les deux alignées en WEC pour les trios André Lotterer / Laurens Vanthoor / Kévin Estre et Frédéric Makowiecki / Michael Christensen / Dane Cameron, et une troisième – arborant le numéro... 75 ! – pour Mathieu Jaminet / Felipe Nasr / Nick Tandy. Trois 963 qui arboreront une livrée spéciale, avec un liseré dont chaque couleur est censée rappeler les robes les plus mythiques de l'histoire de la marque en Endurance. Cochon rose, psychédélique... saurez-vous toutes les retrouver ?

Reste que pour le moment, la 963 n'est pas au niveau des Toyota, Ferrari et autres Cadillac. En proie à des problèmes récurrents de fiabilité, elle s'avère aussi capricieuse à piloter, notamment sur les phases de freinage. « Quand on roule pour Porsche, la seule chose qui nous intéresse, c'est la victoire, avoue Lotterer. Mais voilà, c'est plus dur que prévu, il y a encore beaucoup de travail... »

Mais il se souviendra qu'en 2017, malgré 2'4 concédées à la Toyota TS050 en qualifications, la 919 Hybrid avait offert à la marque un 19^e succès en terre sarthoise. Alors tous les espoirs sont permis pour fêter comme il se doit ce double anniversaire. ■



1 530-0598
 Radiateur d'huile, avant
 Matériau: aluminium
 Porsche 911 .80-.89

2 512-0508-01 gauche
 512-0508-02 droite
 Jeu de capuchons,
 ceinture de sécurité
 Porsche 911 .69-.73
 Porsche 912 .69-.69
 Porsche 914 .69-.76

3 510-9606-01 gauche
 510-9606-02 droite
 Rétroviseur, 911 RS, .72-.73, chromé
 Reproduction, boîte de rétroviseur anguleuse
 (Longueur: 145mm x Hauteur: 85mm)
 Porsche 911 RS .72-.73

4 580-1295-08
 Faisceau de câbles, phare, .70,
 gauche/droite
 avec connecteur rond pour le faisceau
 de câbles, pour gauche et droite
 Porsche 911 .70-.70

5 580-0492-20
 Caches de haut-parleurs, porte
 gauche ou droite,
 Matière: plastique, couleur: noir
 Taille: 114x114mm
 Porsche 911 .83-.87

6 530-2215-14
 Vase d'expansion,
 réservoir d'essence, USA
 Plastique: blanc
 Porsche 911 .69-.73

7 522-1214-11
 Étrier, avant, 83-89, gauche
 Étrier fixe sans plaquettes de frein
 Porsche 911 .83-.89 (sauf Turbo)

Hoffmann Speedster
 Teile Vertriebs GmbH
 Gerberstr. 138-142
 DE-41748 Viersen



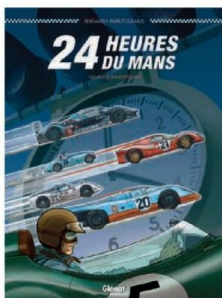
www.new-team.fr



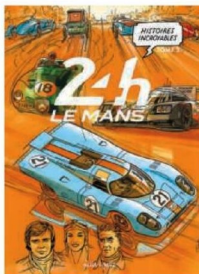
**Entretien, réparation,
 carrosserie et peinture**

Contact :
 01 64 05 20 00
 info@newteam.fr
 New team 3.0
 310 rue des Roses
 77170 Servon

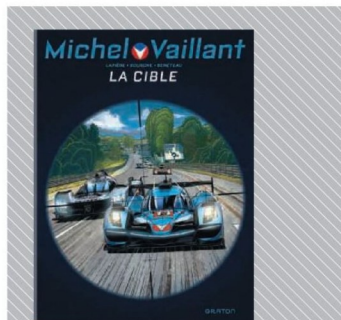
Du lundi au vendredi
 de 9h30 à 12h00 et de 14h00 à 18h30



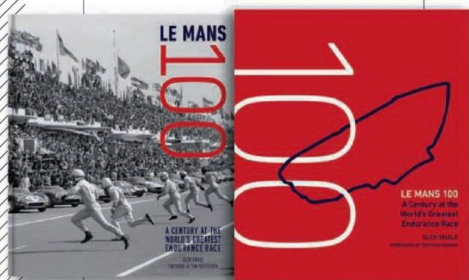
1



2



4



3

**PORSCHE
ENTRETIENT
UNE RELATION
UNIQUE AVEC
LE MANS.
AUCUN LIVRE
ANNIVERSAIRE
NE PEUT FAIRE
L'IMPASSE...**



4

1 24 HEURES DU MANS
100 ANS D'INNOVATIONS

Vouloir résumer en 54 planches de bande dessinée 100 ans de la plus belle course du monde était un défi, les auteurs l'ont relevé avec brio. Bien sûr, il a fallu synthétiser et extraire des thèmes majeurs pour accorder à chacun la place qu'il mérite. Un des vingt-deux chapitres est consacré à toutes les formes de 911 qui ont foulé les Hunaudières, un autre au Porsche de Sport-Proto. Mais évidemment, les machines de Zuffenhausen figurent un peu partout ailleurs dans cet album.

En français. Scenario Denis Bernard, dessins Christian Papazoglakis. 56 pages. Format 24 x 32 cm. Couverture rigide. Glénat. 14,95 €. ISBN: 9782344057896.

www.glenat.com

2 24H LE MANS
HISTOIRES INCROYABLES

Ce sont plus d'une vingtaine de récits incroyables et d'anecdotes peu connues que conte l'ouvrage, alternant entre documentaires traditionnels et autant de mini-bandes dessinées, dont une signée Dario Formisani qui s'attarde sur la légende de la clé de bord sur les Porsche. Ou celle de Thomas Balard consacrée à l'ascension fulgurante de la phénoménale Porsche 917...

En français. Scenario Emmanuel Marie. Dix-sept dessinateurs. 152 pages. Format 19,5 x 26,7 cm. Couverture rigide. Editions Petit à Petit. 19,90 €. ISBN: 9782380461480. Disponible en coffret avec le Tome 1 sous l'ISBN 9782380461640 (39,90 €).

www.petitapetit.fr

3 LE MANS 100
THE GREATEST RACE

Sous son titre complet *Le Mans 100 A Century at the World's Greatest Endurance Race*, l'ouvrage signé de l'un des meilleurs spécialistes britanniques du sport automobile découpe un siècle d'histoire de la classique sarthoise en décennies, chacune empreinte d'une ambiance révélatrice d'une époque. Ainsi, le chapitre 6 consacré aux années 80 a pour titre *Zuffenhausen Rules*.

Tout un programme... qui commençait dès 1951, donc au chapitre 3, avec la première victoire de classe d'une Porsche 356!

En anglais. Par Glen Smale, préface de Tom Kristensen. 240 pages. Format 23,5 x 27,7 cm. Couverture rigide et étui. Motorbooks. 60 €. ISBN: 9780760376171.

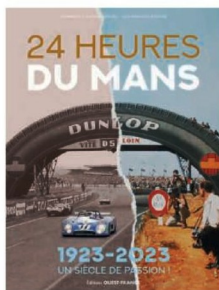
www.quartoknows.com

4 MICHEL VAILLANT
LES 100 ANS DU MANS

Les dossiers Michel Vaillant ne sont pas des bandes dessinées à proprement parler: plutôt des documentaires illustrés. *100 ans du Mans* se concentre aussi bien sur les moments historiques de l'épreuve que sur ses liens croisés avec l'univers Vaillant. *La Cible*, en revanche, est bien une bande dessinée dans la plus pure tradition Michel Vaillant, douzième tome de la saison 2, dont la fiction est implantée dans la Sarthe.

En français. Format 29,5 x 22,2 cm. Couverture rigide. Dupuis - Graton. *Les 100 ans du Mans*: 128 pages. 26 €. ISBN: 9782390601685. *La Cible*: Par Lapierre, Bourgne, Benéteau. 56 pages. 16,95 €. ISBN: 9782390601524.

www.dupuis.com



5

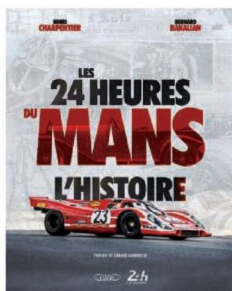


6

100 ANS DE 24 H DU MANS, CE SONT LITTÉRALEMENT DES TONNES D'ARCHIVES, DES MILLIERS D'HISTOIRES ET AUTANT DE HÉROS QUI ONT FORGÉ LA LÉGENDE. LES NOUVEAUTÉS LIBRAIRIE LEUR RENDENT UN BEL HOMMAGE.



7



8

24 HEURES DU MANS UN SIÈCLE DE PASSION!

Quel que soit le thème par lequel on aborde les 24 Heures du Mans, les Porsche s'invitent à tous les chapitres, qui sont une trentaine. L'ouvrage en consacre notamment un large à la marque de Stuttgart et ses multiples records dans la Sarthe. Mais il peut aussi bien être question de Pedro Rodriguez que de Henri Pescarolo, d'Indice de Performance ou de Steve McQueen, il y a toujours un nez de 917 ou un aileron de 956 qui traîne ici ou là dans le coin d'une page...

En français. Par Antoine Pascal. 128 pages. Format 24 x 32 cm. Couverture rigide. Éditions Ouest France. 19,90 €. ISBN: 9782737387845. www.editionsouestfrance.fr

24H LE MANS 100 ANS DE LÉGENDES

De tous, c'est probablement le plus éclectique et original, foisonnant d'infographies, d'illustrations, de frises, mais surtout d'informations, anecdotiques ou pas tant, concises et précises, sur des sujets centraux ou périphériques, d'une variété et d'une richesse impossibles à synthétiser en ces quelques lignes. Des hommes, des voitures, de la technologie, de la chronologie, du règlement, de l'inédit, des chiffres et des records, de la compétition et tous ses à-côtés, sans exception.

En français, par Gérard et Julien Holtz, Basile Davoine et Denis Bernard. 344 pages. Format 26 x 30 cm. Couverture rigide. Gründ. 49,95 €. ISBN: 9782324031359. www.grund.fr

24H LE MANS 100 ANS : 1923-2023

Pour sa valeur iconographique et historique, s'il faut n'en avoir qu'un, c'est celui-là! Pas seulement parce qu'il est écrit par Thibaut Villemant et Jean-Marc Teissèdre, experts du Mans par excellence, mais aussi parce que la somptueuse mise en page sur un papier de belle facture met en valeur des archives puisées dans une banque incomparable. Il divise ce siècle en cinq grands chapitres totalement pertinents, cinq grandes ères dans l'histoire des 24 Heures du Mans.

En français. 408 pages. Format 30 x 37 cm. Couverture rigide et étui entoilés. Éditions Cercle d'Art. 195 €. ISBN: 9782702211366. www.cercedart.com

24 HEURES DU MANS L'HISTOIRE

Lorsqu'un commentateur sportif de France Inter collabore avec un photographe de sport automobile, le résultat prend la forme d'un livre à l'iconographie inédite et dont l'histoire est racontée au plus près des protagonistes. Après une préface de Gérard Larrousse, les auteurs retracent un siècle de l'épreuve depuis les premiers tours de roues d'une Lorraine-Dietrich dans la Sarthe jusqu'aux victoires de Toyota, et toutes celles de Porsche, bien entendu...

En français. Par Henri Charpentier et Bernard Bakalian. 224 pages. Format 24 x 30 cm. Couverture rigide. Michel Lafon. 29,95 €. ISBN: 9782749951935. www.michel-lafon.fr



DÉCOUVERTE ■ THE PINK HOUR

DE L'ART OU DU COCHON

Prague, République tchèque. Bien loin du Mans, une équipe d'artistes remet en scène, en 3D, les plus beaux moments de la classique sarthoise. Leur dernière création rend hommage à la 917/20 "Pink Pig" entre jour et nuit... Texte Josué Chevrel

Depuis des années, alors même que le collectif de Automobilist agissait encore sous le nom de Unique & Limied, il collaborait avec l'ACO pour créer d'admirables posters thématiques sous licence. Afin de célébrer le centenaire des 24 Heures du Mans, il a travaillé sur une collection de seize posters, autour de seize moments emblématiques de l'épreuve, des vainqueurs de Bentley à BMW ou les dernières Supercars, de Peugeot à Ferrari. Mais un tel anniversaire méritait quelque chose de plus grand, de plus marquant, dans la lignée des Fine Art prints sur lesquels le studio a bâti sa réputation.

« Il y a une époque particulière de la domination de Porsche dont nous étions certains de vouloir retranscrire l'héritage dans une création artistique, explique Tomas Velicky, chef du marketing. Mais comme la collection anniversaire réunit déjà les Porsche victorieuses,

l'œuvre raconte une autre histoire de la 917 devenue mythique sans même aucune victoire. Les lignes de la voiture, sa livrée Pink Pig et les légendes qui se transmettent depuis 50 ans méritaient bien qu'on redessine un des premiers moments de sa vie. » Il trottait dans l'esprit de Jan Rambousek, fondateur et directeur artistique, l'envie d'impliquer la communauté d'internautes et followers dans la démarche créative par des votes à chaque étape essentielle du processus : déterminer l'angle de vue d'après des sketches au crayon, l'heure du jour ou de la nuit qui conditionne la lumière... Autant d'éléments qu'intègre l'équipe de Automobilist, une trentaine de personnes dont l'immense majorité anime le pôle créatif, qui mène l'intégralité du projet, du brainstorming à l'impression en passant par la modélisation 3D. Ainsi est née "The Pink Hour", œuvre fascinante de réalisme et d'intensité, éditée en série ultra-limitée dans trois formats. ■

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



CLUB911.NET

1ER CLUB PORSCHE FRANCOPHONE INDEPENDANT

TOURISME

[Belgique/Nord] 18 juin
JOURNÉE ARDENNES

[Normandie] 24 juin
RALLYE TOURISTIQUE

[IDF] 9/10 septembre
SORTIE MUSÉE PORSCHE

17 JUIN
KARTING AU BRK

[Centre] 17 juin
JOURNÉE VISITE
PASSIONAUTO

14 au 18 juillet :

Parcs et volcans

we touristique,
gastronomie

CIRCUIT

29 juin au 2 juillet :

Le Mans Classic

Parking espace
Club911

Animations,

rdv tout le we

L'ACTUALITÉ DU CLUB,
ANNONCES DE VENTES,
TECHNIQUE, TUTO, ACTU
PORSCHE SUR :

WWW.CLUB911.NET



contact@club911.net / 06.43.34.28.78



La passion des Porsche Classic



Petites annonces
Shop exclusif
Tendances marché
Communauté de 75K

www.classicpassion911.com

CABINET DELPORTE

Assurance véhicule de prestige

Devis au
05 46 48 08 92

- > Tarifs et franchise basés sur la valeur déclarée
- > Formule - de 8000 kms annuels
- > Garantie du conducteur
- > Dépannage / remorquage
- > Protection juridique accident

jonzac-chanzy@gan.fr
8 boulevard baie saint Paul
17500 JONZAC
N° orias 07015931 et 08044811





MIRAGE, LA PORSCHE 964,
INTÈGRE LA COLLECTION
HASBRO TRANSFORMERS.
LA BOUCLE EST BOUCLÉE.



Les volumes et le modelé de la 964 RS offrirait plus de possibilités que les surfaces plates d'une Ferrari pour envisager un robot humanoïde. Et puis la personnalité de la Porsche collait bien avec le caractère frimeur et joueur du personnage de Mirage...
Avez-vous noté les pectoraux-clignotants et les abdos-turbine de refroidissement?

DÉDOUBLEMENT DE PERSONNALITÉ

Dans le septième volet de la saga *Transformers : Rise of the Beasts*, un nouveau personnage de robot-voiture fait son apparition sous les traits d'une Carrera RS 3.8. Coup de projecteur sur cette série spéciale de la 911, la sportive allemande iconique qui fête ses 60 ans cette année.

Texte Alexandre-Marie Raymond Photos Paramount, Porsche & Hasbro

Pour bien marquer que l'action de *Transformers : Rise of the Beasts* se déroule au beau milieu des années 1990, c'est notre rappeur national MC Solaar, rendu célèbre par son tube *Bouge de là* en 1991, qui en a composé le titre du générique de fin. Il scande avec son flow inimitable : « On nous informe que tout se transforme, comme les Autobots et les Decepticon, moi qui croyais que tout était figé, une Porsche vient de se transformer ». Depuis le 7 juin dernier, le septième volet de la saga *Transformers* offre un rôle inattendu à une Porsche. Elle incarne le personnage de Mirage, un jeune robot un peu fou-fou et fan de hip-hop qui attend son heure, planqué dans le parking d'un musée, avant de venir prêter main-forte au camion Peterbilt Optimus Prime et à l'inénarrable Chevrolet Camaro Bumblebee. Leur mission : éviter la destruction de la Terre par un énorme robot extraterrestre mangeur de planète. Ces fameux Autobots (les voitures-robots aussi appelées Transformers, donc) obtiennent pour cela le soutien inespéré des animaux-robots, les Maximals : un gorille, un aigle, un rhinocéros. On aurait donc pu imaginer qu'un Porsche Cayman aurait fait bonne figure dans ce casting. Mais le petit coupé aurait été bien anachronique, il date de 2005. C'est donc une 911 qui a été préférée. Et non des moindres, puisqu'il s'agit d'une 964 de 1994 sous la forme aussi radicale qu'exclusive d'une Carrera RS 3.8, à laquelle votre magazine *Speedster* avait déjà consacré un long article dans le numéro 20.

Une Carrera nommée Mirage

Jusqu'à ce nouvel opus, la saga *Transformers* tournait autour du personnage facétieux de Bumblebee, le robot jaune qui, à l'origine, lorsqu'il n'était encore qu'un jouet Hasbro, était une Coccinelle avant que le réalisateur Michael Bay ne lance la saga de films à succès en 2007 (un total de 4,8 milliards de \$ au box office), lui préférant les traits plus dynamiques d'une Chevrolet Camaro. Façon de distinguer Bumblebee de la Chouquette de Walt Disney. Anne Asensio, chef du

design GM au début des années 2000 qui avait créé la nouvelle Chevrolet Camaro, se souvient : « Dans l'imaginaire collectif américain, la Camaro représente la muscle car abordable, première voiture idéale, la voiture des copains en quelque sorte. Je me demande comment les producteurs ont eu l'idée d'opter pour une Porsche 911, voiture d'ingénieurs très technique et pointue à piloter, pour en faire l'héroïne du film. » L'assistant réalisateur en charge des scènes de cascades, James Madigan, nous explique que « dans le script original, le personnage de Mirage devait être une Ferrari, mais les différents scénaristes étaient tous fans de Porsche. Au fil du processus d'écriture, la Porsche revenait sans cesse. Non seulement la 911 est plus proche de la personnalité du personnage de Mirage frimeur et surdoué, mais à l'inverse d'une Ferrari très plate, la silhouette de la Porsche s'avère bien plus propice à la transformation en robot humanoïde. Mieux, les ailes extra-larges offrent des angles originaux pour placer la caméra et imaginer les scènes d'action. Pour couronner le tout, Owen Shively (le boss de la société RTTM, chargé des partenariats Porsche à Hollywood, NDLR) s'est montré très persuasif, et nous a proposé la plus impressionnante des 911 des années 1990 : la Carrera RS 3.8. »

Dans une interview exclusive pour *Speedster*, l'Américain Owen Shively nous confirme sa démarche : « Mon travail consiste à sonder les besoins des studios, j'ai donc saisi l'occasion lorsque les gars de Paramount m'ont parlé d'un nouveau *Transformers*. C'était d'autant plus excitant que j'ai eu moi-même un jouet *Transformer* Hasbro quand j'étais petit : le personnage s'appelait Jazz, c'était une Porsche 935 aux couleurs Martini, je l'adorais. C'est ce jouet qui m'a inoculé le virus Porsche et donné envie de faire du cinéma. Pendant mes études, à la fac de cinéma de Los Angeles, je travaillais dans un garage Porsche et j'ai fini par m'acheter une 964 Turbo comme celle du film *Bad Boys*. » La légende raconte d'ailleurs que la 911 que pilote Will Smith dans le film serait celle du réalisateur Michael Bay, le même Michael Bay auteur des quatre premiers *Transformers*...



Les galbes de la large 964 Carrera RS offraient des angles de prise de vue originaux. Une série de clones été fabriquée sur la base de 911 plus courantes, pièces détachées et techniciens chevronnés ont été fournis par Porsche.



DANS RISE OF THE BEASTS, BUMBLEBEE LAISSE LA VEDETTE À MIRAGE, UNE 964 CARRERA RS QUI A LA FACULTÉ DE SE DÉDOUBLER... ET DE SE TRANSFORMER EN ROBOT HUMANOÏDE, ÇA VA DE SOI !

The making of the beasts

Mais alors comment filmer des cascades avec une Carrera RS 3.8 dont il n'a été produit que 55 exemplaires homologués pour la route, lorsque chaque modèle qui se présente aux enchères dépasse allègrement 1,5 millions de dollars ? « Nous n'avons évidemment pas filmé de vraie Carrera RS, poursuit Owen Shively, mais nous en avons fabriqué plusieurs répliques dans l'atelier californien Vehicles Effects (qui prépare entre autres les voitures de Fast and Furious, NDLR). L'avantage de la 964 c'est qu'elle partage la même coque que toutes les 911 jusqu'en 1998, on en trouve donc à la pelle. » Car il en a fallu beaucoup pour assembler pas moins de cinq voitures complètes, en particulier lorsque le personnage de Mirage se démultiplie. Il a aussi fallu construire une voiture spéciale pour les sauts, une autre avec un poste de conduite déporté sur le toit pour que l'acteur Anthony Ramos puisse jouer son rôle de Noah sans se soucier du pilotage, et enfin une dernière, avec le volant et des roues directrices à l'arrière pour une cascade à reculons sur le pont de Williamsburg de New York.

James Madigan reste impressionné par le nombre de pièces détachées livrées sur le plateau de tournage et par l'efficacité des deux techniciens détachés par Porsche. « Dès qu'il y avait la moindre

rayure, ils changeaient toute l'aile en 3 minutes. La moindre panne était réparée immédiatement. » Il faut dire qu'entre 250000 et 500000\$ la journée de tournage, mieux valait ne pas prendre de retard. En particulier pour les scènes tournées au Pérou à 4300m, altitude qui a posé un réel problème pour la prise de son, car le manque d'oxygène altérait la musicalité du moteur atmosphérique. « Qu'à cela ne tienne, explique Owen Shively, un collectionneur nous a proposé sa propre Carrera RS 3.8 et c'est un pilote d'essai venu d'Allemagne qui nous a permis d'enregistrer la voiture à tous les régimes possibles : accélérations, départ arrêté, dérapage et contre-braquage. Nous en avons profité pour enregistrer aussi les bruits du loquet de la porte, du levier de vitesse et même le claquement des pédales contre la moquette que l'on entend dans le film. » Ainsi grâce à l'aide bienveillante de la communauté des porschistes de Californie, il y a donc de vrais morceaux de Carrera RS 3.8 dans le film. Il n'est pas certain que les propriétaires de Porsche soient tous sensibles à ces histoires de voitures-robots, mais *Transformers : Rise of the Beasts* est très probablement le film qui offre à la 911 la plus longue présence à l'écran, toutes catégories confondues. Et c'est finalement le plus beau cadeau pour célébrer les 60 ans de la sportive iconique et les 75 ans de la marque. Happy Birthday !

PASSIONAUTO.COM

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

40 000 PIÈCES EN LIGNE



Adhérent
FFVE 780

DÉCOUVREZ LES ACCESSOIRES
PORSCHE



VOTRE PORSCHE EST FAITE POUR ROULER

Particuliers, professionnels, sollicitez nous pour fiabiliser et entretenir vos autos avec des pièces de qualité,
ELLE MÉRITE LE MEILLEUR !



LES MEILLEURES MARQUES AUX MEILLEURS PRIX POUR VOTRE PORSCHE :



ET BIEN D'AUTRES !



Nos experts à votre écoute

Du lundi au vendredi - 9h-12h / 13h30-18h

Par mail 24h/24 - 7j/7

contact@passionauto.com

02-47-747-911



Nouvelle adresse

20, le Chaumenier
37320 CORMERY
France



Passionauto.com

Un service **PREMIUM**
en toutes circonstances
passionauto.com







NÉO-CLASSIC ■ 964 CARRERA 2

DU SOUS-SOL AUX SOMMETS

Du sous-sol de sa maison où il restaurait une 914 à ce projet de Restomod entièrement conçu dans ses ateliers, Patrick Pugin nous raconte l'itinéraire passionné d'un véritable expert de la 911.

Texte Jean-François Rivière Photos Stéphane Heiligenstein



ART RESTORATION NE S'ÉTAIT
ENCORE JAMAIS EXPRIMÉ DANS
CETTE DISCIPLINE PARTICULIÈRE
QU'EST LE RESTOMOD. IL SUFFISAIT
QUE L'OCCASION SOIT OFFERTE PAR UN
CLIENT AU PROJET CLAIREMENT DÉFINI.
L'EXPERTISE, LE SOIN DU DÉTAIL ET DES
FINITIONS QUI CARACTÉRISENT L'ATELIER
STRASBOURGEOIS FONT LA DIFFÉRENCE.



2

1 Le Luxembourg est intransigeant avec les modifications, qui suivent des règles très précises.

2 Patrick Pugin est un homme de l'art, formé à la mécanique, rigoureux et très attaché aux détails et aux finitions.

3 Le turquoise est un choix osé, mais dosé ! Sa présence est tempérée par des éléments en contraste comme la casquette de tableau de bord ou la moquette.



3

Dans ses ateliers de Art Restoration à Holtzheim, près de Strasbourg, Patrick Pugin peut aujourd'hui contempler le chemin parcouru depuis 2006 lorsqu'il restaurait seul, dans le sous-sol de sa maison, une paire de Porsche anciennes, la marque dont il rêvait depuis son enfance. « Depuis tout petit j'ai toujours été fasciné par Porsche, raconte-t-il. C'est une marque qui a beaucoup gagné en compétition, et du point de vue mécanique, le refroidissement par air, le moteur arrière... tout cela présentait un côté un peu mystérieux quand j'étais adolescent. » Plus tard, approcher la 911 restaurée d'un de ses professeurs de BTS va générer cette sorte de fascination qui laisse des traces chez les jeunes adultes. Mais si la mécanique va guider le début de son cursus (CAP de mécanicien auto, brevet et BTS de mécanicien), c'est toutefois dans l'agro-alimentaire qu'il va passer dix-huit années avant de revenir à ses premières amours. « Arrivé à trente ans, j'ai fini par m'acheter ma première 911 que j'ai améliorée à ma sauce. Et puis, à quarante-deux ans, on se pose pas mal de questions, et notamment – car j'avais toujours eu cette lumière au fond de moi – le désir d'être indépendant et si possible en travaillant sur l'objet de ma passion, les Porsche. Maison payée et sans plus trop de charges ni de contraintes, j'ai décidé de quitter mon job, de tenter l'aventure. Je me suis dit : "Si ça marche, c'est génial. Si ça ne marche pas, j'aurais perdu deux ou trois ans de ma carrière professionnelle, et je retrouverai un boulot". » Nous sommes en 2006 et Patrick Pugin s'installe donc au sous-sol où il s'attaque en solitaire à la restauration d'une Porsche 911 2.0 Targa et d'une Porsche 914. Pourquoi une 914 ? « Parce qu'elle fait partie de la famille Porsche et, moi qui suis d'une culture mécanique-ingénieur, la 914 m'avait déjà passionné quand j'étais jeune parce que si j'avais dû construire une voiture moi-même, j'aurais quasiment fait une 914 !

Une voiture avec moteur en position centrale, moteur et boîte en alu, quatre roues indépendantes, un coffre devant, un coffre derrière... Techniquement, cette voiture me parlait. »

Les débuts sont un peu laborieux. Patrick n'a aucun contact avec des clients potentiels ni avec des fournisseurs. « Il a fallu débroussailler un peu tout ça pour savoir où acheter des pièces... » Pendant près d'une année, il va se consacrer à la restauration des deux bolides, à sa façon, avec l'espoir que son savoir-faire soit reconnu et que cela débouche sur des commandes. « À l'époque, se souvient-il, c'était un peu compliqué car le niveau d'attention qu'on portait à ces autos n'était pas celui qu'on connaît aujourd'hui. Et comme je n'avais pas de clientèle ni de réseau, une fois que mes deux voitures ont été restaurées, j'ai fait des salons, des foires, des expositions... La première année, j'ai passé une trentaine de jours dans des salons pour montrer ce que je faisais, pour commencer à rentrer des travaux de mécanique, car étant mécanicien, je sous-traitais tout le reste, la carrosserie, la peinture... » Les efforts commencent à payer, un premier mécanicien est embauché, puis un second, avant que les installations ne quittent enfin le sous-sol de la maison familiale pour prendre leurs quartiers dans un local de 400 mètres carrés. « J'avais enfin un pont, après la fosse de mon garage qui prenait l'eau, qu'on devait vider tous les matins parce que l'eau remontait durant la nuit, la nappe phréatique n'étant pas loin ! » La société continue de se développer, ce qui conduit à l'agrandissement du local qui permet d'accueillir des espaces tôlerie et peinture, l'ambition de Patrick étant de réunir tous les corps de métier sous le même toit afin que les clients n'aient qu'un seul interlocuteur. « Au départ, mon ambition était de réaliser des restaurations haut de gamme. C'était l'objectif des deux premières que j'avais effectuées, la 911 Targa et la 914. Mais



1

À l'exception des contreportes, le mobilier de la 964 reste en place.

2-3 Sur le capot moteur ou la planche de bord, l'œuvre est signée.

4 La qualité qu'il impose à ses restaurations, Patrick Pugin l'applique aussi aux chantiers plus originaux.

5 C'en est fini des moquettes aléatoires du coffre à bagages.

6 Via sa division Art Wheels, Art Restoration est spécialiste de la rénovation et des finitions spéciales sur les jantes Fuchs originales.

7 La 911 ainsi repensée bénéficie d'un diffuseur intégré au bouclier arrière.



2



3



4



5



6



L'HARMONIE CHROMATIQUE DE CETTE 911 EST LE RÉSULTAT D'UN SAVANT DOSAGE DE GRIS ET DE TURQUOISE...

7

J'ai mis quatre ans pour les vendre car, à l'époque, personne n'était prêt à mettre autant d'argent dans une voiture restaurée. D'autant plus que le marché français a toujours été assez particulier comparé à ce qui se pratique en Allemagne. Dans mon étude de marché, j'avais visité quelques confrères allemands qui faisaient sensiblement ce que j'avais en tête, et je me suis rendu compte qu'ils mettaient en avant une véritable culture de la qualité, du soin, des finitions, ce que nous n'avions pas en France. Chez nous, on voulait une voiture qui marche et l'esthétique était moins importante. » C'est d'ailleurs en Allemagne qu'il va dégotter un spécialiste de la restauration des jantes de Porsche anciennes. Lorsque ce dernier prend sa retraite en 2013, Patrick rachète aussitôt son activité pour rapatrier à Holtzheim la restauration des jantes Fuchs sous bannière Art Wheels. Aujourd'hui, il travaille à 80 % pour des professionnels répartis dans toute l'Europe et plusieurs concessionnaires Porsche lui confient la réfection de leurs jantes originales.

Une restauration d'un autre genre

L'hyper-spécialisation d'Art Restoration va lui faire acquérir une belle notoriété au fil des ans. « On a acquis une expertise importante par le fait d'être véritablement spécialisés dans l'ancienne, confie Patrick. Notre marque de fabrique, c'est de régler les problèmes. On sait prendre le temps pour trouver une solution. Sur la mécanique ou l'esthétique, on a un niveau de soin qui est franchement très élevé. » Cette expertise devait un jour aboutir à un projet d'ampleur, une restauration particulière, d'un genre qu'on nomme Restomod. C'est un client luxembourgeois qui va en être à l'origine après plusieurs sollicitations d'autres amateurs de Porsche. « On avait été sollicités pour des projets de restauration restomod mais je n'avais pas donné suite pour plusieurs raisons. D'abord, je ne suis pas un créatif. Je suis

un bon exécutant, je vais bien gérer la mise en oeuvre, mais la partie créativité, je ne sais pas faire. Des gens m'abordaient avec des projets mais ce n'était pas toujours très précis, je ne pouvais donc pas les aider. De plus, il y a beaucoup de projets où, si les gens ne mettent pas les moyens, le résultat ne sera pas très beau. On voit parfois dans les salons des choses exposées qui nous font beaucoup rire, en raison du niveau de finition ! »

Ce ne sera pas le cas de ce client dont le cahier des charges va séduire Patrick et son équipe. « Son idée était de partir d'une 964 Carrera 4. Nous lui en avons donc trouvé une et il a roulé six mois avec avant qu'on ne démarre les transformations. Il souhaitait un style à la Singer, qui est la référence mondiale sur ce type de voitures. Il aimait aussi cette couleur gris métallisé et tenait à ce que la voiture reste utilisable au quotidien. Son idée, il me la rappelait souvent, c'était : "Je veux pouvoir mettre mes deux enfants derrière et pouvoir aller les chercher à l'école". » Ce qui signifie que la voiture sera dénuée d'arceaux et de sièges baquets qui ne se rabattraient pas et que les sièges arrière devront rester disponibles. Le client souhaite également que la voiture ne soit pas trop dure en termes de suspensions ni trop extrême du côté des performances. « On lui a juste ajouté un petit pep's en puissance » confie Patrick. L'aspect le plus complexe à gérer, ce sera cette spectaculaire teinte turquoise qui habille l'habitacle de la 964. « Nous avons beaucoup travaillé sur le côté esthétique de l'intérieur afin de ne pas avoir un résultat "too much", mais qui soit un peu dosé. Nous avons donc retenu une moquette dans une teinte qui calme un peu ce bleu, et choisi de garder une planche de bord noire, des dessus de portes noirs, un dessus de plage arrière noir comme cela se faisait historiquement chez Porsche. Nous avons ajouté un ciel de toit alcantara gris qui prend le pas sur le bleu et qui passe bien... Nous avons répondu à

son cahier des charges avec notre propre cahier des charges, c'est à dire en réalisant quelque chose de très harmonieux, de très propre et de très soigné sur l'exécution. »

Soucieuse d'éviter de conférer au projet un aspect trop "racing" et de rester au contraire dans une certaine élégance, l'équipe d'Art Restoration va longuement travailler avec un graphiste pour définir la couleur des jantes de 18 pouces, occasionnant de nombreux essais de couleurs avant que la teinte finale ne soit définie. Le graphiste va également travailler sur le design du bouclier avant, adaptation d'un modèle trouvé dans le commerce, notamment sur l'usage du noir pour en recouvrir certaines parties telles que la petite lame sous le bouclier avant ou l'extracteur à l'arrière. Autre souci de taille, l'homologation de la voiture pour le Luxembourg va nécessiter, pour des questions d'assurances, de stricts réajustements concernant les pièces initialement choisies. « On a sollicité le laboratoire technique d'homologation des véhicules, au Luxembourg, pour qu'il nous dise si certaines pièces que nous comptons monter étaient acceptées ou non. Par exemple, les phares que je souhaitais poser au départ

n'étaient pas homologués. Les jantes non plus n'avaient pas de certification. Les vitres, dans lesquelles nous avons percé un trou pour installer les rétroviseurs extérieurs, n'étaient pas conformes. J'ai dû en faire fabriquer de nouvelles par un spécialiste des vitres homologuées. » L'intégralité des travaux va être réalisée sur place grâce à la diversité des talents réunis dans l'équipe, sellier, motoriste, électricien, peintre, carrossier et enfin, remonteur de voiture. « C'est un métier que j'ai découvert, reconnaît Patrick Pugin. Le remontage de 911... L'assemblage est une partie essentielle qui m'avait échappé au début. C'est là que se révèle toute la qualité finale de l'auto, la façon dont sont assemblés tous ses éléments. »

D'autres restaurations de ce type verront-elles le jour ? Patrick Pugin n'a rien contre mais il sait aussi qu'on ne se lance pas à la légère dans un chantier de cette ampleur. « Un tel projet, ce sont 1300 heures de travail. C'est donc très chronophage. J'ai une 964 qui pourrait servir de base mais nous manquons de temps. Il y en aura d'autres, très probablement. L'idéal serait d'avoir en permanence un projet de ce type dans l'atelier. »



- 1 Ce rétroviseur a nécessité la fabrication d'une vitre spécifique.
- 2 L'aileron intègre une évocation de la "queue de canard" des Carrera RS.
- 3 Ce n'est pas qu'une fantaisie de photographe; le numéro de la place de parking rappelle les origines de cette 911.



LES CHOIX TECHNIQUES ONT ÉTÉ FAITS EN LIEN AVEC LE LABORATOIRE DES HOMOLOGATIONS DU LUXEMBOURG.

ABONNEZ-VOUS EN LIGNE

Pratique, efficace
et sécurisé !

Speedster

+ **AUTO
HEROES**

HOMMES & ALTOS
DE CARACTÈRE

Papier + Digital
1 an - 10 numéros

73 €
au lieu de ~~134 €~~

100% Digital
1 an - 10 numéros

15 €

Papier + Digital
2 ans - 20 numéros

99 €
au lieu de ~~268 €~~

100% Digital
2 ans - 2 numéros

30 €



DÉCOUVREZ TOUTES NOS OFFRES SUR
kiosk.speedstermag.fr

Notre service abonnements est à votre écoute : heroes@abomarque.fr ou 05 34 56 35 60

« Offre valable 6 mois. Vous disposez d'un délai de rétractation de 14 jours à réception du 1^{er} numéro (coût des envois à votre charge) en notifiant clairement votre demande à notre service abonnements. L'éditeur Heroes Publishing, 35 rue des Cordeliers - 63100 Clermont-Ferrand Cedex 1, RCS Clermont-Ferrand 452 682 776 est responsable de traitement et collecte des données afin de réaliser l'abonnement à SPEEDSTER. Vos données sont transmises à nos prestataires de gestion des abonnements et sont conservées pendant 5 ans à partir du dernier achat. Vous pouvez exercer vos droits d'accès de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement de vos données et définir vos directives post-mortem à l'adresse postale Heroes Publishing, 35 rue des Cordeliers - 63100 Clermont-Ferrand Cedex 1. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne le souhaitez pas, cochez cette case . Votre abonnement sera activé à partir de la prochaine parution. »

* Valeur de l'Abonnement Print + Valeur de l'Abonnement Digital (VAD = 70% de la valeur d'un exemplaire Print X par le nombre de numéros à recevoir).



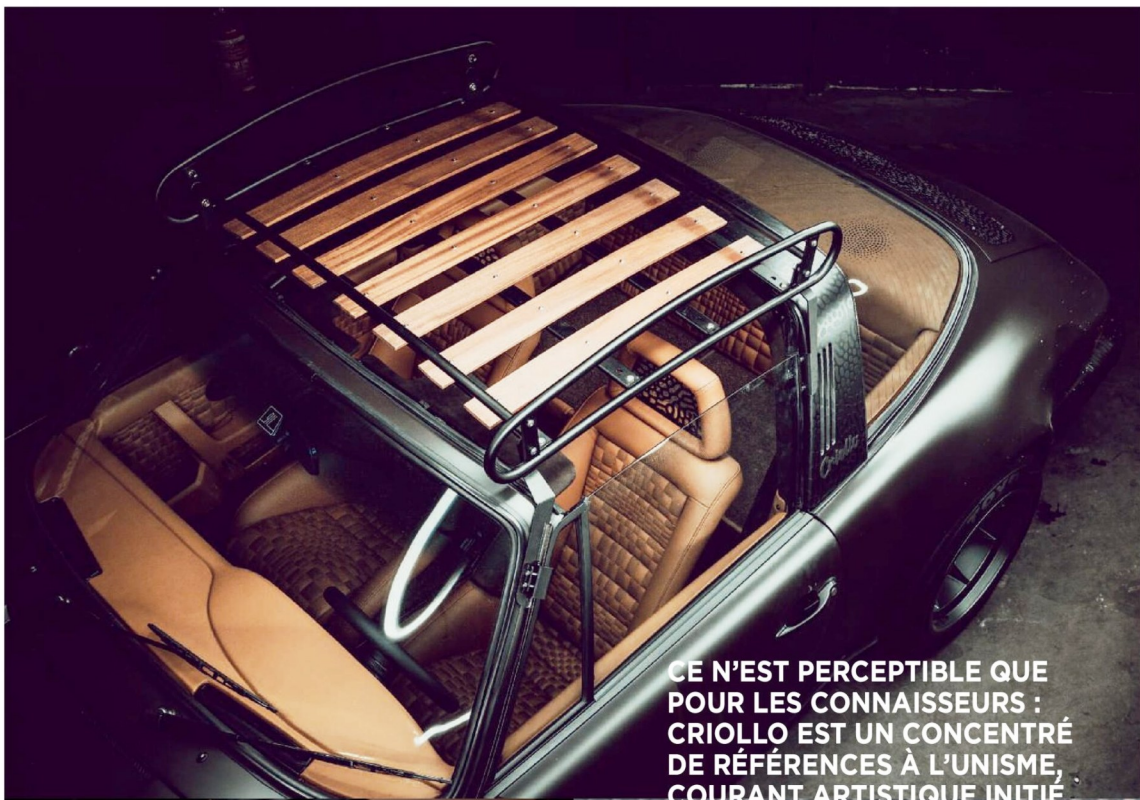
OUTLAW • 911 SC TARGA

COURANT ARTISTIQUE



Backdating, outlaw, restomod ou rétrofit... Appelez-les comme vous le voulez, chacun de ces mouvements correspond à une même tendance, la personnalisation automobile, en particulier celle des 911. Cette SC Targa a  t e conçue et r alis ee en Pologne par Paweł Kalinowski et son équipe.

Texte Étienne Raynaud Photos Przemek Borowczyński



**CE N'EST PERCEPTIBLE QUE
POUR LES CONNAISSEURS :
CRIOLLO EST UN CONCENTRÉ
DE RÉFÉRENCES À L'UNISME,
COURANT ARTISTIQUE INITIÉ
PAR UN PEINTRE POLONAIS IL
Y A TOUT JUSTE UN SIÈCLE...**



La galerie est une adaptation à la Targa d'un modèle déjà au catalogue CarBone pour le coupé 911.

L'habitacle est traité dans une harmonie de brun qui joue avec le motif typique du mouvement uniste, et une interprétation libre du tissu psychédélique des années 70.



CarBone est une société polonaise spécialisée dans la conception, la fabrication et la vente d'accessoires pour les Porsche, de la 356 jusqu'aux 944 sans oublier bien sûr la 911. Sellerie, autocollants techniques, tapis de sol... la gamme est complète et distribuée dans le monde entier. Il aurait pu s'en tenir à ça, mais Pawel Kalinowski, ancien designer graphique et fan de 911, a souhaité compléter son offre par des créations maison, en particulier des stickers vintage, des phares à technologie LED ou encore des vêtements.

Désireux de pousser plus loin encore la personnalisation des 911, Pawel a franchi une étape supplémentaire en menant à bien des projets de restauration, certains purement mécaniques afin d'accroître les performances d'autos restées "stock" en apparence, d'autres y ajoutant une personnalisation esthétique. Au nombre de ces projets, une 911 Safari dotée de pièces CarBone, en particulier les phares avant dits "biLED", a été vue dans les deux dernières éditions du Dakar Classic.

Chacun des projets conçus par CarBone reçoit un nom propre comme Queen ou Poker Face. Pour leur dernière création basée sur une 911 SC Targa de 1978, c'est Criollo. Comme l'explique Pawel, « *Criollo s'inscrit dans une époque prolifique, celle de l'élection du pape Jean-Paul II ou du voyage dans l'espace de Miroslaw Hermaszewski, une première (pour un cosmonaute polonais, NDLR). Sans oublier, côté automobile, les lancements de la BMW M1 ou de la FSO Polonez.* »

Au-delà de cette époque dont il est épris, Pawel a aussi tenu à rendre hommage dans ce projet à William Bruce "Billy" McNair, un spécialiste Porsche de la région de San Francisco disparu il y a quatre ans, qui avait travaillé sur la



mécanique de Criollo. Cette histoire singulière, Pawel nous la conte avec enthousiasme : « *Billy avait modifié l'auto en profondeur. Il l'avait reconstruite en poussant le moteur à 3.2 au lieu du 3.0 de série, mais aussi en modifiant les suspensions avec des composants Elephant Racing. Ce qu'il a fait est super intelligent, la voiture est parfaite sur le plan technique, à la fois solide, rigide et très maniable.* » Et d'ajouter : « *Quand Billy est décédé en 2019, j'ai souhaité récupérer cette 911 pour en prolonger son histoire. À la préparation mécanique, j'ai voulu ajouter mon énergie et mon point fort : le style.* »

Inspiration locale

Criollo regorge d'accessoires CarBone et de détails esthétiques dessinés par Pawel, à commencer par les phares avant biLED, le traitement mat des parties chromées ou encore les jantes Campagnolo d'une couleur aussi sombre que le reste de l'auto, bandeau de feux arrière compris. Pawel nous précise que « *le marron Moka est la couleur d'origine de l'auto, mais qu'il a été accentué par une couche transparente mate et par le traitement quasiment uniforme de toutes les surfaces.* »

Cette démarche a été poussée jusqu'aux logos Porsche et Targa remplacés par des créations CarBone. Nombre de ces dernières prennent la forme de motifs inspirés d'un mouvement artistique né à Lodz, en Pologne, d'où Pawel est originaire. Baptisé "unisme", il a été créé par le peintre polonais Wladyslaw Strzeminski en 1925, auteur d'un manifeste dans lequel le peintre souhaite que l'art s'affranchisse de toute symbolique, émotion ou évocation. L'œuvre se doit d'atteindre une certaine "pureté" dans laquelle couleurs et lignes créent une unité organique qui se suffit à elle-même. « *Les motifs de l'arcade Targa, de la grille arrière, des repose-pieds mais aussi du levier de vitesse ou des appuie-tête ajourés,*

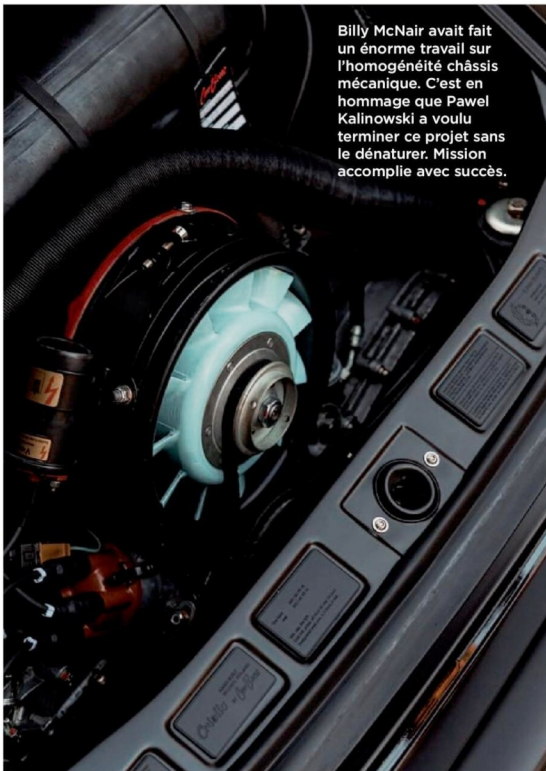


sans oublier l'écusson sur le capot, se veulent tous unistes. »
Le diable se niche dans les détails, Criollo en regorge. Ainsi, seul un œil averti saura apprécier la subtilité des butoirs des pare-chocs arrière redessinés, deux fois plus petits que ceux d'origine, fabriqués en polymère pour offrir résistance et souplesse en cas de choc, et dessinés avec une courbe inclinée comme pour prolonger la ligne de la 911. Cet élément phare de la voiture est appelé à devenir un accessoire à part entière au catalogue CarBone.

Plaisir des sens oblige, le son n'est pas en reste, il est magnifié par un silencieux à deux chambres en dérivation, associé à des collecteurs SSI. Ce silencieux est commandé par radio via un interrupteur au tableau de bord, ce qui évite d'ajouter des câbles de commande dans la voiture.

La découverte de ce bouton d'interrupteur sur lequel est dessiné un tunnel nous plonge dans un habitacle aux riches inspirations. C'est le cas du motif des contre-portes, dotées d'une sangle façon 911 RS, similaire à celui des sièges et du tableau de bord, rythmé de reliefs et de perforations directement inspirés du tissu Pacha de la fin des années 70. En cuir cognac, il tranche avec l'alcantara marron foncé de l'arceau et la moquette en boucle marron. Fin connaisseur, Pawel nous fait remarquer « la présence des sièges Recaro Rally II extrêmement rares. Fabriqués en 1972, leurs dossiers ont été recouverts d'une moquette en boucle. »

Le volant est lui aussi très rare puisqu'il s'agit d'un Momo 1968 fabriqué à 999 exemplaires numérotés. Pawel nous précise alors : « J'ai été heureux d'obtenir le numéro 550. Il a été gainé avec un peu plus d'épaisseur pour une meilleure prise en main. Quant au bouton de klaxon, il est doté du logo de Criollo qu'on retrouve aussi sur l'arceau du Targa. ». La liste complète des éléments personnalisés est



Billy McNair avait fait un énorme travail sur l'homogénéité châssis mécanique. C'est en hommage que Pawel Kalinowski a voulu terminer ce projet sans le dénaturer. Mission accomplie avec succès.

CARBONE INTÈGRE LA PLUS GRANDE PARTIE DE SES PIÈCES À SON CATALOGUE D'ACCESSOIRES.





trop longue pour être énumérée avec exhaustivité. Elle témoigne du degré de raffinement que Pawel a souhaité instaurer entre pilote et machine, comme d'une longue expérience de conduite des 911. Un gage de sérieux, donc. Il en va ainsi des célèbres cadrans. Ils ont été traités en aluminium anodisé noir, les contours faisant référence aux chronomètres de rallye d'époque, autre passion de Pawel qui collectionne tout ce qui est siglé Heuer. Le système audio Blaupunkt SQR46 parlera aussi aux amateurs. Il a été associé à six haut-parleurs, deux subwoofers et un amplificateur, mais a été volontairement déplacé dans la boîte à gants, contrôlé par une télécommande gainée du même matériau noble que le reste de l'intérieur.

Nul voyage sans rangements et les panneaux CarBone de troisième génération qui garnissent les contre-portes en sont largement munis, à la fois esthétiques et pratiques. Ils comportent une grande poche pour la bouteille d'eau et une petite pour portefeuille et petits objets. S'ils ne suffisaient pas, Pawel a équipé Criollo d'une galerie de toit que l'on connaissait déjà pour la 911 coupé et dont voici le premier exemplaire destiné au Targa. Elle est appelée à intégrer le catalogue d'accessoires de la marque. Preuve, s'il en fallait une supplémentaire, qu'esthétique et pratique ne sont pas antinomiques... ♥

LE CUIR BRUN DE LA SELLERIE, EMBOSSE ET PERFORÉ, EST UNE INTERPRÉTATION DU TISSU PASCHA DES PORSCHE DES 70s.

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

24h LE MANS HORS-SÉRIE

AUTO HEROES

HOMMES & AUTOS DE CARACTÈRE

- Le temps des pionniers.** L'idée folle d'un double tour du monde en 24 heures.
- Made in France.** Peugeot, Renault, Matra, Ford, Lotus et il y en a encore.
- Forcés en présence.** Ils reviennent tous pour notre anniversaire.

FORD - FERRARI - PORSCHE - AUDI

24H du Mans Les 100 ans

La course du siècle

ALFA ROMEO - BENTLEY - BRILLIANT - BUBBLES - DAF - DODGE - FERRARI - FORD - GAZDA - HONDA - JAGUAR - JENSEN - LAMBORGHINI - LOTUS - MATHIAS - MERCEDES - MITSUBISHI - NISSAN - OLIO - PEUGEOT - PLYMOUTH - PORSCHE - RENAULT - ROLAND - SHELBY - SUBARU - SUZUKI - TOYOTA - TRUCK - VOLVO

HEROES PUBLISHING



Disponible chez votre marchand de journaux ou sur kiosk.autoheroesmag.fr





1 Parmi les légendes sportives, les 907-024 de Miles Collier et 904-078 de feu Cam Ingram... ou la 963 engagée cette saison en WEC et en IMSA.

2 La 914/6 GT de Jeff Zwart côtoie le Boxster art car signé Robynn Sanders et la "935 K3V" électrique de 635ch préparée par Bisimoto.

1



ENTRE CELLES DÉVELOPPÉES POUR LES USA ET LES CRÉATIONS LOCALES, LES PORSCHE AFFICHENT LES COULEURS AMÉRICAINES...



3 Les Emory Special sont à ce point intégrées à la culture automobile américaine qu'elles sont des stars des jeux vidéo Forza Horizon 4 et 5...

2



EXPO ■ WE ARE PORSCHE

UNE PETITE HISTOIRE DE PORSCHE EN AMERIQUE DU NORD.

Le Petersen Museum de Los Angeles fête les 75 ans de Porsche. À sa manière, bien loin de la rétrospective historique corporate qui restera l'apanage de Stuttgart. Ici, c'est l'histoire de Porsche aux États-Unis et sa place dans la culture nord-américaine que l'on célèbre avec une quarantaine de véhicules parfois surprenants...

Texte Étienne Brard Photos Ted7, Petersen Museum

Dès les premières heures de son épopée, Porsche a considéré les États-Unis comme une terre de conquête. Il est vite devenu le principal débouché de la production. De là à prétendre que l'Amérique s'est approprié Porsche, il n'y a qu'un pneu... Oui, l'histoire américaine de la marque a toujours suivi une trajectoire parallèle de celle qui s'écrivait à Stuttgart. Par ses initiatives, le charismatique importateur Max Hoffman a fortement influencé la destinée du constructeur. Un Roadster America, puis le coup de génie du Speedster, un Spyder Glöckler de course qui mettra Zuffenhausen sur la voie du 550. Et plus tard les 917 Spyder en CanAm, les 911 IROC, les 962 pour l'IMSA. Suivant le dicton "victoire le dimanche, ventes le lundi", les Porsche ont vite colonisé les beaux quartiers des grandes villes du territoire, de New York à Los Angeles.

L'Américain a un rapport unique à l'automobile. Moins religieux et paradoxalement plus intime. Elle a toujours été un objet de passion, dont l'usage a dépassé la fonction première de mobilité pour devenir l'expression de soi. Nulle part la voiture n'a été aussi personnalisable et personnalisée qu'à l'ouest des USA. Le Nouveau Continent a accueilli les premières 356 en même temps que le hot-rodding, les deux univers se sont parfois croisés, entremêlés, démêlés, éloignés, ignorés, rapprochés. C'est ce qui donne cette iridescence à la culture Porsche aux États-Unis, et justifie l'atmosphère surréaliste d'une exposition très officiellement dédiée au soixante-quinzième anniversaire de la marque. Où, ailleurs qu'au Petersen Museum, sur Wilshire Boulevard à Los Angeles, pourrait-on juxtaposer avec autant de désinvolture la réplique exacte et officielle, mise à dispo par Porsche, du roadster 356/01 original et l'une des plus radicales 356



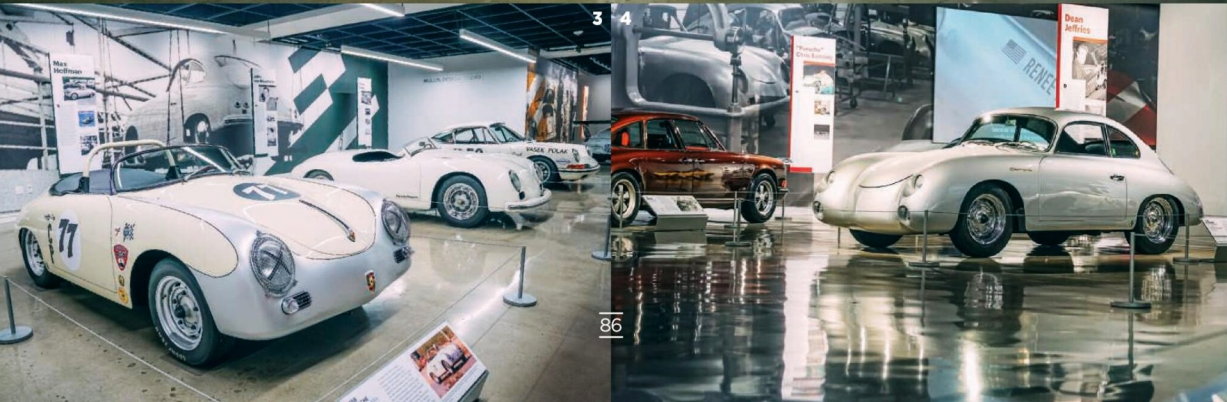
1 Une des rarissimes 356 Gmünd présentes sur le sol américain, et le master en bois sur lequel étaient façonnées les premières.

2 le Spyder 718 RSK de Ken Miles devant la 935 que Jeff Zwart a pilotée à Pikes Peak.

LE PHÉNOMÈNE OUTLAW EST NÉ AUX USA, IL Y EST CULTUREL ET DÛMENT REPRÉSENTÉ AU SEIN DE L'EXPOSITION WE ARE PORSCHE !



3 Parmi les légendes sportives, le Speedster Carrera de Bruce Jennings, le plus titré de l'histoire, une 356 Roadster America et la 911S Vasek Polak de la saison SCCA 1967.





4 La *Karrera*, première 356 Outlaw de l'histoire, signée Dean Jeffries dans les 60s. Derrière, la limousine 911S 67 de Troutman & Barnes.
5 La légendaire 2.8 RSR victorieuse à Daytona 73, la 917/30 championne de CanAm la même année.



6 La 550 très spéciale de l'équipage féminin Betty Shutes et Ruth Levy. Au fond, la dernière Porsche de Steve McQueen, une Turbo de 1976... slate grey.

Emory Special, sorte de mutante entre 356 B et 550... avec un crochet d'attelage ? Ou une aussi rare qu'authentique 356 Gmünd en aluminium – une des cinquante-deux – à quelques pas d'un délire du préparateur Bisi Ezerioha sous forme de 935 de 635 ch propulsée à... l'électricité ! Ou encore la 804, première et seule Formule 1 Porsche à avoir remporté un Grand Prix, à côté de la 356 *Karrera* de Dean Jeffries ? Incongru ? Cette dernière pourtant, bien qu'inconnue sous nos latitudes, fait partie intégrante de la culture populaire américaine. Dean Jeffries est de ces gourous du custom qui ont transformé des centaines de voitures pour des clients aussi sérieux que fortunés. Ami de James Dean, c'est lui qui avait tracé le "Little Bastard" sur la poupe de son 550 quelques heures avant l'accident fatal. Au moment où il a pris son indépendance au début des années 60, cet ancien disciple de George Barris avait fait de cette 356 sa carte de visite, une star des couvertures de magazines.

Ce fut la première de toutes les 356 Outlaw. Une légende ! Une 911 grise aux proportions étranges semble n'avoir rien de bien légitime au milieu d'une expo anniversaire. Elle est pourtant une star historique au même titre que la *Karrera* de Jeffries. Au milieu des années 70, les courses sauvages sur Mulholland Drive, la route de crêtes sur les hauteurs de Los Angeles, fascinaient la jeunesse. Chris Banning est allé jusqu'à plonger la coque de sa 911 presque neuve dans un bain d'acide pour faire fondre les tôles de plusieurs centièmes avant d'en descendre le toit de quelques pouces

et d'incliner le pare-brise. Après une cure mécanique et châssis suivant les recettes 2.8 RSR, il est devenu l'indétrônable King of the Hill. Vous êtes intrigué par cette autre 911 2.7 Targa off-road au vert hurlant ? Elle pourrait prétendre au rôle de Mystery Machine de Scooby-Doo, elle est pourtant un gagnante du Concours de Restauration Classic organisé en 2022 dans le réseau Porsche nord-américain, réalisée par le Centre Porsche Galpin de Los Angeles. Un autre monde, vraiment...



We are Porsche réunit quelques créations uniques, moins custom, aussi peu officielles, mais aussi marquantes dans la culture Porsche : la 911S quatre portes créée en 1967 par Troutman & Barnes pour le compte de William Dick, concessionnaire Porsche à San Antonio. La 911 berline est une pièce incontournable dont tout le monde connaît l'existence sans l'avoir jamais approchée, elle ne fait que de rares apparitions publiques ! Comme le Spexter, concept imaginé en 1987 par Paul Deutschman de Spex Design à la demande de Clyde Kwok. Ce collectionneur montréalais voulait une réinterprétation de Speedster 356. Deux ans avant la première 911 Speedster, six ans avant le Boxster concept, le Spexter réalisé sur une plateforme de 911 SC Targa de 1981 se voulait une vision futuriste du roadster Porsche. Il a fait sensation dans la presse mondiale, jusqu'en France chez notre confrère *Option Auto*.

We Are Porsche traverse aussi l'écran, petit ou grand, pour en ramener voitures stars et voitures de stars. La 911S 2.4 qui fait de



1 La 356 rallye du Valkyrie Racing aura été la star de ces deux dernières années. Derrière, la 911S 76 custom de Chris Banning, au toit choppé et moteur 2.8RSR.

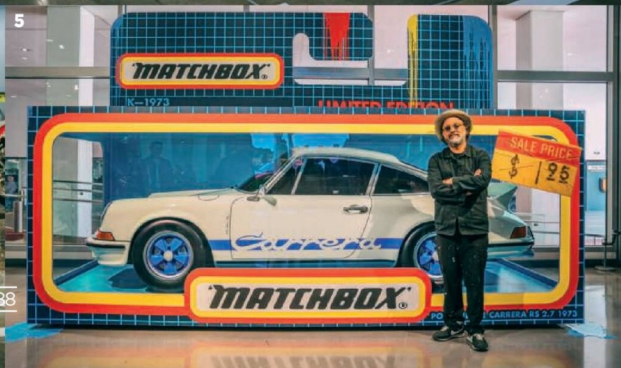
2 991 GT3 Cup PCA Edition.

3 La Pooper de Ken Miles, une imbattable Cooper à moteur de Porsche 550.

L'IMAGE DE PORSCHE AUX ÉTATS-UNIS EST BIEN MOINS RIGIDE QU'ELLE PEUT L'ÊTRE EN EUROPE. TOUTE L'EXPO EST TEINTÉE DE CETTE ORIGINALITÉ.



4 La 804, première Porsche de Formule 1, avec laquelle Dan Gurney a remporté le Grand Prix de Rouen le 8 juillet 1962.



2 3
4 5

88



5 Une 911 RS 2.7 dans une boîte Matchbox, c'est la proposition artistique de Mister Brainwash, alias Thierry Guetta.

6 Porsche a dépêché de Zuffenhausen sa maquette du Roadster 01 original.

6

furtives apparitions dans *Top Gun* : *Maverick*, la 918 Spyder de *Glass Onion* (la suite de *À Couteaux tirés*), ou Sally, la 996 de *Cars* qui fait son retour en octobre. On croise aussi la 930 3.0 personnelle de Steve McQueen, la Carrera 3.2 de Daniel Wu (*Sunny dans la série Into the Badlands*), ou la 991 GT-America pilotée par Patrick Dempsey durant la saison 2014. Quel lien plus naturel avec cet autre volet de l'expo, consacré aux voitures de course qui ont fait l'histoire sportive de Porsche en Amérique ? Il a fallu faire un choix dans une liste pléthorique : une des seize 356 America Roadster, plus précisément la seule fabriquée chez Drauz suivant une vision radicale de la légèreté, pour 605 kg. Il est présenté entre le Speedster 356 Carrera le plus titré des douze construits (trois Championnats SCCA à son actif), et la première 911 S engagée par Vasek Polak dès la fin 1966.

Le Spyder 550-006 au faciès singulier rend hommage à la forte présence féminine en sports mécaniques des années 50, et particulièrement en Porsche : à son volant, Betty Shutes a remporté treize victoires en trente-et-une courses, dont neuf sur ses dix courses de la saison 1959 ! Elle était souvent en lice avec Ruth Levy ou Denise McCluggage pilotant d'autres 550... L'étrange machine à proximité n'est pas si incongrue, c'est une création de Ken Miles pour pallier les délais de livraison du Spyder 550A : un moteur Porsche dans une coque de Cooper adaptée par Troutman, et voilà qu'il battait les 550, si bien que Porsche s'est empressé de fournir son Spyder... Si Ken Miles fut aussi un coutumier du 718 RSK, celui exposé fut celui de Roy Schechter, concessionnaire de Floride et pilote. La 904 GTS qui lui fait suite dans la généalogie des voitures de sport de Stuttgart a connu une

belle carrière en Europe à la Targa Florio, au Nürburgring, aux 12 Heures de Reims. Présentée dos-à-dos avec la 907K vainqueur à Sebring 1969, elle est là pour représenter l'engagement de grands collectionneurs dans la préservation du patrimoine de la marque, en hommage à son propriétaire Bob Ingram décédé quelques jours avant l'ouverture de l'expo.

La 911 RSR 2.8 Brumos vainqueur à Daytona en 1973, la 917/30 Spyder championne en Can Am la même année et une 911 RSR IROC sont les ambassadrices de la course des années 70, avec la 914/6 de Jeff Zwart ou l'ex 935-027 bleu Sonoco de Otis Chadler, alors directeur de *Los Angeles Times*. La 962 est une icône eighties de Porsche Motorsport aux USA, c'est l'évolution de la 956 spécialement développée pour répondre aux règles de l'IMSA. Elle est représentée par le châssis 121 que Ludwig et Stuck ont mené à la victoire aux 12 Heures de Sebring 1988. Les générations de compétitrices les plus contemporaines prennent la forme d'une 996 GT3-RSR, celle du... Petersen Motorsports, d'une 991 GT3 Cup "Porsche Club of America" ou d'une maquette roulante de la 963 qui défend les couleurs de Porsche dans la nouvelle catégorie reine de l'Endurance.

Peut-être, dans cet inventaire à la Prévert, a-t-on oublié la 935/19 avec laquelle Zwart a battu son record personnel à Pikes Peak en 9' 42" 92, les art cars de Robynn Sanders, la Carrera RS dans sa boîte Matchbox, signée Brainwash, ou la 992 Turbo S de Slash, le guitariste surdoué des Guns N'Roses. Qu'importe, l'expo évoluera jusqu'en avril 2024. Incontournable si vous passez par la Californie dans l'intervalle. À l'occasion d'une Rennsport Reunion, par exemple... ♥



DIETER RÖSCHEISEN A ÉTÉ LE TESTEUR DE CERTAINES PORSCHE QU'AUCUN AUTRE N'A JAMAIS CONDUITES, DONT UNE POIGNÉE DE PROTOTYPES QUI N'ONT JAMAIS ABOUTI À AUCUNE PRODUCTION DE SÉRIE. PARMI EUX, LE PROJET 969 QU'IL REGRETTE DE NE PAS AVOIR VU MENER À L'INDUSTRIALISATION, « PLUS LÉGÈRE ET FACILE QUE LA 959, TRÈS STABLE À HAUTE VITESSE. MAIS ULRICH BEZ A VOULU TOUT CHANGER! »



Ce sont probablement ses compétences de rallyman qui ont valu à Dieter Röscheisen son recrutement au département des essais.



PORTRAIT  DIETER RÖSCHEISEN

DER TESTFAHRER

En 40 ans de carrière chez Porsche, Dieter Röscheisen aura été de ceux qui renvoyaient régulièrement les ingénieurs à leurs copies. Affecté aux tests des prototypes et préséries, il a essayé toutes les Porsche depuis la 911 SC et fut impliqué dans la mise au point des plus beaux modèles de l'histoire de la marque. Et autant de souvenirs impérissables.

Texte Kieron Fennelly Archives Porsche

Lorsque Porsche a commencé à fabriquer des voitures, Ferry assumait lui-même la plupart des kilomètres de développement des pré-A. Quand l'entreprise a grandi, c'est devenu la mission de Herbert Linge et Rolf Wütherich sous l'autorité de Helmuth Rambold. Avec l'arrivée de la 911, Peter Falk a rejoint Helmuth Bott, déjà responsable des essais, et l'équipe s'est substantiellement élargie. Günther Steckkönig, ingénieur compétition et pilote d'Endurance, a été désigné pour rejoindre l'équipe. Plus tard, lorsque l'effort a été accentué sur les voitures de course, Bott est devenu l'adjoint du directeur du développement Ferdinand Piëch, et Peter Falk le chef du département compétition. Dans les années 70, Porsche a commencé à mener ses essais à haute vitesse en Algérie, et du personnel a été détaché de tous les départements pour ces missions. Pas seulement des mécaniciens et des ingénieurs, mais aussi des personnages comme le chef du style Tony Lapine, ou Bott en quelques occasions. Une fois ses responsabilités sur le programme 917 terminées, Peter Falk organisait ces programmes.

À mesure que l'entreprise s'est structurée et que la gamme s'est élargie aux modèles Transaxle, une équipe dédiée aux essais de développement a été constituée. Dans la plus pure tradition Porsche, elle recrutait en interne des hommes qui n'étaient pas seulement accomplis techniquement, mais aussi compétents au volant, critère qui a probablement recalé plus d'un aspirant Testfahrer. Une de ces recrues est quasiment devenue le visage du département des essais au fil de sa longue carrière à Weissach. Dieter Röscheisen a rejoint Porsche en 1976 à 21 ans. Fondu d'automobile, il avait couru en rallye en Fiat 850 puis en BMW 2002tii, avant de s'offrir la sportive

de ses rêves, une 911 2.2E. *« J'avais économisé absolument tout ce que je pouvais et j'ai réussi à ne presque rien dépenser de ma solde durant mon service militaire. »*

Quand on lui a proposé un poste chez Porsche, c'était un rêve qui se réalisait. Il a été nommé mécanicien dans le développement suspensions et châssis. Sa réputation en rallye a sûrement exercé une influence sur sa carrière : après cinq ans, il a été promu aux essais de longue distance et aux évaluations pour les projets de clients tiers à Weissach. Lorsque est apparu l'ABS, il a été impliqué dans son développement. Et avec l'arrivée de la 959, ses missions se sont étendues aux prototypes, ce que Röscheisen considère comme un des points forts de sa carrière. En 1991, il est devenu responsable des tests de pneus pour la gamme entière, y compris les Classic, ce qui incluait le développement des pneus hiver, et même des chaînes à neige. Il admet volontiers que le travail semblait passionnant, et qu'il l'était en partie, mais que les heures de voyage étaient longues même si les tests se cantonnaient généralement à l'Europe, et que vivre dans une valise était usant. Si les exploits de Röscheisen avec la 959 étaient parfois hasardeux, le danger guettait à tout instant, souvent à des moments inattendus, même s'il explique n'avoir jamais accidenté une Porsche d'essai. Néanmoins, un de ses collègues a perdu la vie en 2009 en essayant un prototype de 911 Cabriolet du côté de Dormstadt, lorsque sa voiture a heurté le rail central. Un proto de Panamera qui le suivait de près a réussi à éviter la collision.

Bien qu'il soit un pilote de rallye plus que compétent, Dieter Röscheisen parle des sensations d'essayeur qu'il a développées : c'est un talent qui s'est affiné progressivement. Au début, son mentor était Günther Steckkönig : *« Je me souviens de l'avoir vu faire*



1 Automne 1988 à Nardo (ou au mont Ventoux, page précédente), Dieter Röscheisen testait le proto de la 969 destinée à coiffer la gamme 964...

2 Röscheisen conduisait un proto de 959 bardé de capteurs et d'ordinateurs.

3 En mars 1993, l'équipe des tests essaie les mulets de 993 Carrera quelque part dans le sud de la France...

4 À Vizzola en Italie, en novembre 2000, deux essayeurs se retrouvent pour le lancement des freins carbone-céramique sur la 996: Röscheisen et le journaliste Paul Frère.

5 Essai des prototypes de 959 en Suède en 1987.



2



4



3

LES MÉMOIRES DE RÖSCHEISEN, S'IL LES ÉCRIVAIT, SERAIENT PLEINES DE CES ANECDOTES...



5

glisser une 930 au Contidrome (NDR: le circuit de tests de Continental, près de Hannover), me disant "Je ne saurai jamais faire ça !". Mais avec les leçons de Günther, j'ai appris. »

Trente ans plus tard, les châssis et les systèmes de contrôle sont devenus de plus en plus sophistiqués. Il décrit comment, évaluant un Macan Turbo sur la glace, il a pu trouver ce qu'il voulait savoir uniquement avec de petits mouvements sur le volant : « Les collègues le lançaient dans de superbes glissades, les conduisaient toute la nuit sous la pluie comme nous en avions l'habitude, mais j'ai senti que je n'avais pas besoin de tout ça. »

Il a longtemps eu l'impression que son approche de conducteur technicien et son expérience l'équipaient mieux que des collègues dont les qualifications d'ingénieur étaient parfois aussi longues que leurs noms. Souvent il sentait que leurs interprétations étaient plus fondées sur la théorie que sur la pratique. Il se souvient du Dr Noppen, chef de la production, universitaire de la Faculté d'Aix-la-Chapelle, qui se plaignait à lui, durant les phases de développement, que la 993 était "instable" à haute vitesse. « Je trouvais ça étrange » explique Röscheisen qui n'avait aucun grief contre la nouvelle 911. Il a proposé à Noppen de l'accompagner dans une 993. « Sur l'autoroute, il conduisait le coude à la portière, l'autre main au sommet du volant, en position 9h00 ! » Noppen, qui n'a jamais été un homme d'automobile, a quitté Porsche pour Webasto peu après.

Lors des tests d'un nouveau modèle, les essayeurs rédigeaient leur Lastenheft – la liste des points à corriger avant que le modèle n'entre en production –, entre efficacité de l'ABS et comportement au freinage, qui révélait souvent des défauts dans la suspension ou l'aérodynamique. Les travaux sur longue distance mettaient aussi en exergue les défauts de ventilation, de chauffage ou de climatisation, mais aussi de radio... Le premier essai de Röscheisen fut celui de la 911 SC. Bien que son rôle se cantonne au développement des voitures de série, il s'est occasionnellement perdu au département compétition, quand par exemple Peter Falk l'a "emprunté" en 1981 pour tester la 924 du Mans avec Jürgen Barth et Walter Röhrl. Chacun d'eux avait passé des années à tester des Porsche. Dès les années 90, Porsche a souvent utilisé Röhrl comme le visage public de ses tests de voitures de série. Lui-même pilote de rallye, Röscheisen était un fervent admirateur de Röhrl. « Il y a un an ou deux, j'étais à l'Old Timer GP au Nürburgring et Jochen Mass était sous la tente Porsche pour dédicacer des livres, mais peu de gens semblaient le reconnaître. À un moment, le speaker a annoncé la venue de Walter Röhrl pour 15h. À 14h30, il y avait déjà une file de fans devant la tente ! » Il se rappelle le légendaire franc-parler de Röhrl : « Quand la 993 Tiptronic S a été lancée, Dürtheimer (chef de produit 911) a pensé que ce serait une bonne idée que Röhrl l'essaie. Il l'a conduite sur le Nürburgring. Il est rentré aux stands en se plaignant de la disposition des boutons de changement de vitesse au volant. "Je vais devoir changer de pouces pour la conduire si vous les laissez comme ça !" »

Röscheisen a une affection toute particulière pour la 993, dont le coupé reste sa 911 préférée. Il a été en charge du développement de ses pneus hiver, et il est immédiatement tombé amoureux de la ligne. Par contraste, il a trouvé que la 996 portait les signes décevants des réductions de coût. Elle ressemblait trop au Boxster. En revanche, il aime la 997 qui perpétue le style de la 993. Rien à redire sur l'esthétique, ni sur le comportement, exceptionnel sur une Carrera 4. Les plus récentes – et plus larges – 911 ne sont pas trop à son goût : « La rétrovision dans une 991 Cabrio est très difficile, et je n'aime vraiment pas la façon dont l'électronique déresponsabilise de plus en plus le conducteur. Ni le fait de devoir entrer dans d'interminables sous-menus pour accéder aux réglages, désactiver le Start & Stop, par exemple. Il y a simplement trop d'assistances. La 992, observe-t-il, est trop large pour mon garage. »

Il est clair que le cœur de Dieter Röscheisen bat pour l'aircooled. La 964 a été son premier projet 911 majeur. Elle a été la première Elfer avec l'ABS, et pour cela Porsche a collaboré avec Westinghouse. Sa mise au point a été un long apprentissage pour toutes les parties concernées. La transmission intégrale était aussi une nouveauté. La distribution du couple, arbitrairement fixée à 31/69, poussait la voiture et engendrait un sous-virage excessif. Par contraste, il trouve la Carrera 2 idéalement équilibrée.

Le véritable défi des années 80 fut de développer des pneus pour la 959. Ses premières impressions se sont focalisées sur l'incroyable

performance alliée à une expérience alambiquée par tous les modes de conduites sélectionnés manuellement. Des tests intensifs ont été menés en Scandinavie. En Suède, ils ont fait tracer un circuit de 2,6 km sur un lac gelé. La voiture atteignait 250 km/h dans la ligne droite, mais lorsqu'ils ont tenté un freinage d'urgence à 200 km/h, l'ABS a bloqué les roues arrière comme si on avait tiré le frein à main. Röscheisen a réussi à s'arrêter après être parti en toupie sans toucher aucun mur de neige ni endommager la voiture. Clairement, l'ABS nécessitait des réglages plus fins. Un des premiers indices de la quantité de travail à fournir pour équilibrer la 959, c'est la découverte par hasard que leur VW Jetta de location (à pneus cloutés) était plus rapide sur les 2,6 km d'un tour que la 959 sans pneus.

Plus tard, l'équipe de tests a emmené trois prototypes de 959 sur 4000 km dans la région gelée pour atteindre le village le plus arctique du monde, où les yeux des habitants se sont exorbités à la vue de ces trois soucoupes roulantes. Malheureusement pour la postérité, cette rencontre improbable n'a pas pu être immortalisée parce que les hommes de Porsche étaient à court de pellicule !

De la 959, Röscheisen est passé à un autre prototype, la 969. L'homme qui a conduit plus de kilomètres que quiconque à son volant n'en garde que de bons souvenirs. « Elle était plus légère et plus facile à conduire que la 959, très stable durant nos essais à pleine vitesse à Nardo. Je ne me souviens d'aucun problème de moteur ou de surchauffe. » Il pense que Porsche aurait dû aller jusqu'au bout de ce projet. « Mais Bez a pris le relais, et il a voulu tout changer... »

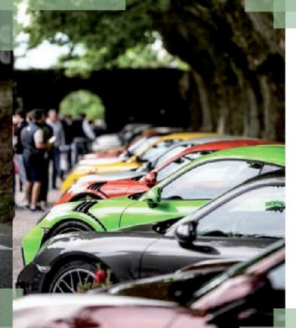
Röscheisen, testeur de freinage parmi les plus expérimentés, a été appelé à la rescousse dès les premières tentatives d'Audi de remporter Le Mans. « Audi avait des difficultés à refroidir les freins. Piëch affirmait qu'ils devaient fonctionner à 150° de moins. Personne n'a osé le contredire et Audi s'est tourné vers Weissach pour résoudre le problème. Nous tenions notre expérience du refroidissement des freins de nos années de tests à Nardo et nous avons redessiné les écopes de frein de Audi. »

Les mémoires de Dieter Röscheisen, s'il les écrivait un jour, seraient pleines de ce genre d'histoires. Aujourd'hui, il est toujours heureux de revenir sur ces moments d'une carrière épanouissante, où les progrès dépendaient beaucoup plus qu'aujourd'hui de la capacité du pilote à interpréter et communiquer exactement son ressenti de la voiture. Si les avancées technologiques veulent que le pilote d'essai roule avec un ordinateur portable et une batterie d'instruments de mesure, c'est évidemment un progrès, surtout dans la rapidité d'acquisition des données. À l'époque de Dieter, ce qui comptait, c'était ce qu'il ressentait à travers les semelles de ses chaussures et le velours de son pantalon. La satisfaction du travail accompli n'avait pas tout à fait le même sens. ■



Les essais de la 959 se poursuivent en 1987 au Contidrome, près de Hannover.

LE DÉVELOPPEMENT DE LA 959 ET LE PROJET 969 ONT COMPTÉ PARMIS LES TEMPS FORTS DE LA CARRIÈRE DE RÖSCHEISEN.





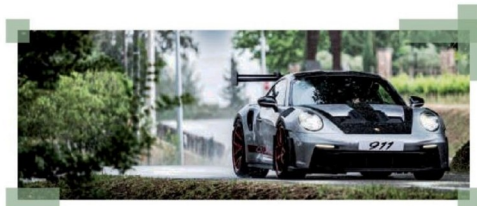
EXPO ■ ICONIQUE PORSCHE 911

GRAND CRU

Quand l'histoire d'une automobile se conjugue à l'élégance d'un lieu et à l'excellence d'un vin, le mélange ne peut donner lieu qu'à une rencontre enivrante et raffinée, à l'image de celle proposée en mai dernier au Château Sainte Roseline, dans le Var. Texte Julien-David Collombet Photos Thomas Vollaire

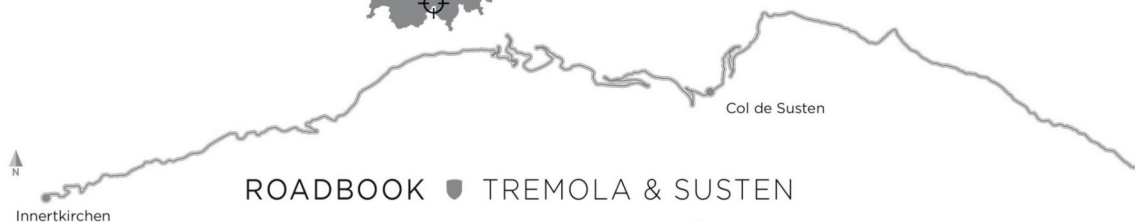
Direction le Var, où le Centre Porsche Toulon / Fréjus avait convié plusieurs centaines d'enthousiastes et presque autant de véhicules dans le cadre prestigieux du Château Sainte Roseline, aux Arcs-sur-Argens, à proximité de la baie de Saint-Tropez. Une rencontre proposée dans le cadre d'une journée soigneusement orchestrée et dédiée à cet incontournable anniversaire, les 60 ans de la Porsche 911. Un site tout trouvé, où se mélangent histoire, art et culture au gré des espaces, sans oublier les caves, la remarquable chapelle et surtout cet excellent rosé Cru Classé (avec modération). De tout évidence, il n'en fallait pas plus pour que la fête soit belle et réussie, d'autant que quelques invités tout aussi renommés étaient présents, tel André Lotterer qui, pour l'occasion, exposait deux de ses véhicules, dont la superbe 911 Carrera RS de 1973 Tangerine que vous avez pu découvrir dans le numéro 69 de *Speedster*. Membre du jury, il était accompagné de Régis Matthieu, qui lui aussi avait pris soin de mettre en valeur plusieurs modèles issus de son incroyable collection, dont la célèbre 911 S de 1966 sur le capot de laquelle posait Ferry Porsche sur une photo officielle d'époque, ou cette superbe 911 2.0 de 1965 dans sa livrée light ivory. Cette dernière, doyenne des 911 pour l'occasion, ouvrait une longue lignée composée d'une vingtaine de 911, toutes soigneusement alignées au cordeau, documentées et s'inscrivant dans une rétrospective quasiment exhaustive des plus beaux et des plus remarquables millésimes jusqu'à la plus récente 992 dans son exclusive déclinaison GT3RS. L'occasion de reparcourir ces

soixante années d'évolution et de porter à nouveau un regard aiguisé sur quelques modèles rares que les organisateurs avaient pris soin de convier. Difficile mission pour le jury qui a mis un point d'honneur à apporter dans sa sélection un coup de projecteur sur une série de modèles illustrant les configurations culte ou les modèles charnières dans la généalogie de cette icône de l'automobile. Le temps pour les participants de profiter du site sur lequel, entre food trucks, lunch dans les jardins, visites des caves et passage presque obligé par la boutique éphémère Porsche, les échanges ont alimenté cette belle journée qui s'est conclue par quelques gouttes de pluie. Une organisation parfaite et millimétrée, placée sous le signe du patrimoine, et qui a de toute évidence enchanté les participants, ravis de se retrouver en aussi bonnes conditions. ■



A high-angle, wide shot of a mountainous landscape. A paved road winds through the scene, starting from a tunnel entrance on the left and curving towards the right. The terrain is rugged, with rocky outcrops and patches of yellowish-green vegetation. In the background, jagged mountain peaks are partially obscured by a layer of grey clouds. The overall atmosphere is dramatic and scenic.

**VOUS QUI AIMEZ
ROULER, OUBLIEZ
L'ENNUYEUX TUNNEL
DU GOTHARD. LES
ROUTES EN ALTITUDE
SONT ÉMINEMMENT
PLUS INTÉRESSANTES!**



Innertkirchen

Col de Susten

ROADBOOK ■ TREMOLA & SUSTEN



DES PAVÉS ET DES ARCHES

Suite de notre boucle, entre fondue et chocolats, à travers les plus beaux paysages que recèlent les Alpes suisses. Après les cols du Grimsel et de la Furka que vous avez parcourus dans notre dernier numéro, partons à l'assaut des pavés de la Tremola et des arches du Susten pour rejoindre Innertkirchen, et s'en prendre plein les yeux!

Texte et photos [Jordan Zigang-Divet](#) | www.curveshunter.fr

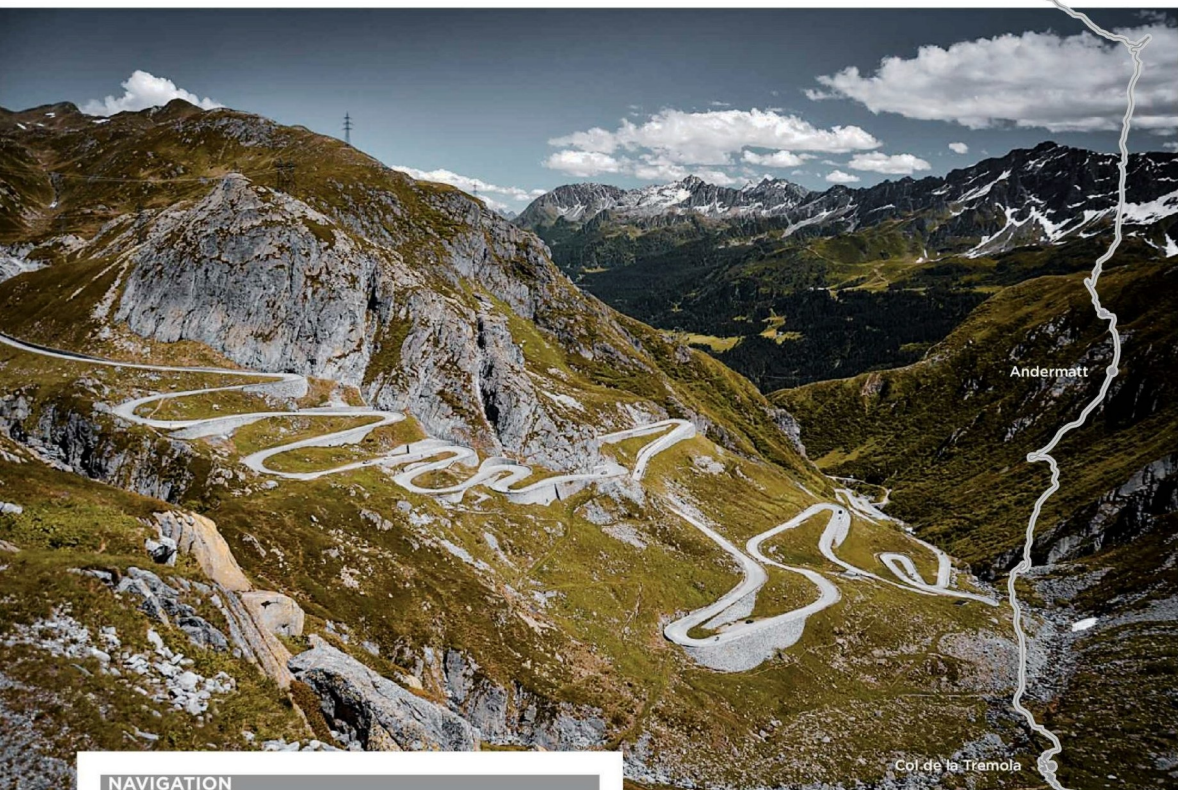
Après avoir traversé le Grimselpass et le Furkapass dans la matinée (cf. *Speedster* #72), notre bande de Porsche a repris la route exactement là où nous nous étions arrêtés. Depuis le village de Hospental à la sortie est du col de la Furka, nous partons plein sud et prenons la direction du Gotthardpass. Les dix kilomètres jusqu'au sommet se font sur un tracé extrêmement large. L'enchaînement de grandes courbes et de lignes droites tient plus de la voie rapide que du col de montagne. Jusqu'ici, outre les paysages toujours impressionnants, le Gotthard n'offre rien de plus que les deux précédents cols. Mais le

meilleur reste à venir. Au sommet, à 2 106 m, se dresse autour d'un lac d'altitude l'ancien hospice du Saint-Gothard. Mentionnée pour la première fois en 1237, la bâtisse en pierre historique est désormais entourée de nouveaux bâtiments comprenant un musée, un hôtel, un restaurant, une boutique de souvenirs et quelques stands de saucisses qui régaleront les visiteurs (pour un peu, on se croirait au col du Stelvio). Pour rejoindre la rive du lac et l'hospice, il faut, depuis la route principale, bifurquer et prendre une sortie sur la droite. Tout droit, la route poursuit à travers un impressionnant tunnel avant de redescendre sur l'autre versant en direction de Airolo, sur une route



LES PAVÉS SONT LA SIGNATURE VISUELLE (ET ACOUSTIQUE) DE LA TREMOLA, UN COL QUI SE PARTAGE AVEC LES TROUPEAUX.





NAVIGATION

Cantons Valais, Bern, Uri, Suisse

Situation entre Airolo et Innertkirchen, via Andermatt

Routes RN 2, RN 11

Coordonnées GPS au départ 46° 31' 46.71" N, 8° 36' 14.575" E

Altitude maximum Tremola: 2 106 m. Susten: 2 260 m.

Distances Tremola: 23 km. Susten: 46 km.

Temps de parcours environ 3 h

Étapes • Points d'intérêt hospice du Saint-Gothard, glacier Stein

toujours aussi large et, il faut l'avouer, assez inintéressante. L'objet de notre passage sur le Gotthard se situe juste à côté de l'auberge San Gottardo. À partir de là commence la route de Tremola, construite entre 1827 et 1832. Cet étroit chemin fait partie des voies historiques de Suisse. La route apparaît encore aujourd'hui comme elle était en 1951 : un tracé sinueux, étroit et surtout, point clef de la Tremola, elle est toujours intégralement pavée. Si le revêtement n'est pas optimal pour les suspensions fermes d'une 992 GT3, le tracé, la vue et l'intérêt historique font de la route de Tremola un passage obligatoire dès que l'on planifie un road trip dans la région. Depuis le sommet, elle replonge immédiatement dans la vallée. Le tracé comporte vingt-quatre épingles en moins de quatre kilomètres, une conception qui contraste fortement avec le tracé moderne que l'on peut toujours apercevoir en surplomb. Ce n'est certainement pas sur la Tremola que vous conduirez vite. Mais vous vous offrirez le plus beau des voyages dans le temps. Dès que la météo est à l'avenant, il est même possible de croiser des calèches touristiques arpentant les pavés. Après les incontournables photos sur cette route partagée avec les troupeaux de bovins locaux, nos Porsche atteignent le bas de la vallée à Airolo. Depuis le village, il est possible de rejoindre le Nufenenpass, excellent col qui retourne en direction de Gletsch, l'intersection entre le Grimsel et la Furka. Mais pour aujourd'hui, nos plans nous obligent à rebrousser chemin direction nord pour emprunter le Sustenpass. C'est dans un labyrinthe d'intersections

entre l'ancien chemin de Tremola et la route moderne du Gotthard que notre groupe décide, histoire de gagner un peu de temps, de rebrousser chemin sur la partie moderne de la route. La parfaite occasion pour se réaliser *in situ* du contraste entre les deux tracés. Une fois le col passé, nous retraversons le village de Hospental à la sortie du Furkapass pour continuer sur la route nationale 2 jusqu'à Wassen. De là, sur la gauche, la route 11 part en direction de l'est. Nous voilà arrivés sur le début du Sustenpass, notre dernier col de la journée mais pas le moindre, loin s'en faut.

La montée vers le sommet du Sustenpass se fait très progressivement, d'abord sur une route large et peu sinueuse. Même la montée en altitude s'effectue elle aussi très graduellement. Ce n'est qu'arrivés au kilomètre 13 que les premiers vrais virages apparaissent. C'est maintenant que ça commence ! La voie, toujours large et parfaitement revêtue, se fait plus raide en direction du sommet, les virages s'enchaînent parfaitement. Dans des conditions comme celles-ci, il est très facile de touter les limitations de vitesse... sans jamais les dépasser évidemment. Seulement deux épingles sont présentes sur ce versant. Une fois franchie la seconde, la route passe sous une arche creusée à même la montagne, l'un des points de vue emblématiques du Sustenpass. Quelques mètres après ce tunnel naturel, un parking sur la gauche offre le parfait panorama. Lorsqu'elle n'est pas prise d'assaut par les camping-cars, cette halte permet d'avoir une vue imprenable sur la route que nous venons d'emprunter. Nous reprenons le volant pour le dernier kilomètre avant le sommet. Caché à la sortie même d'un tunnel, le point culminant de la route à 2 260 m n'est pas le plus impressionnant. Un large parking et un restaurant d'altitude permettent un arrêt si besoin. Mais nous passons notre chemin pour profiter d'une des plus belles parties de la route. L'asphalte plonge sur l'autre flanc de la montagne, les larges virages s'enchaînent, le bitume est aussi lisse que celui d'un circuit, la route traverse des tunnels sous des cascades, tout ça avec vue sur un glacier. Il va être difficile de trouver cadre plus époustouflant



LE SUSTEN EST UN COL AU REVÊTEMENT LISSE, PONCTUÉ DE QUELQUES ÉPINGLES ET DE PASSAGES SOUS DES ARCHES EMBLÉMATIQUES. LE RÊVE DE TOUT CONDUCTEUR!

pour nos prochains road trips. Nous décidons de nous arrêter plus bas dans un des virages les plus emblématiques. À la sortie même d'une large arche dans la roche, un parking est aménagé à l'intérieur d'une épingle à cheveux. Cet arrêt, parfait pour des photos, permet aussi de profiter d'une vue imprenable sur le tracé qui serpente en contrebas. C'est aussi l'occasion d'observer les autres véhicules qui sillonnent eux aussi le Sustenpass, on ne sait jamais ce que l'on peut croiser en Suisse. Un kilomètre plus loin, un autre grand parking offre l'arrêt idéal, pour se restaurer cette fois. Une grande auberge accueille les randonneurs, motards et passionnés de conduite en tout genre. La large terrasse en plein soleil, au pied du glacier Stein, est à elle seule une excuse recevable pour apprécier une assiette de schnitzel. Une fois restaurés, il est temps d'entamer le dernier tronçon de notre périple et poursuivre notre aventure, tous sens en éveil, en direction de la vallée. Virages et tunnels se succèdent. Petit à petit, les arbres refont leur apparition. Rapidement, le paysage se transforme et nous voilà à conduire au milieu de forêts de conifères. La route elle-même évolue et devient un peu plus étroite, facteur à prendre en considération à cette heure avancée de la journée où il faut plus que jamais compter avec les bus et autres camping-cars. Et mine de rien, c'est aussi dans ce genre de contexte que l'on réalise la différence de gabarit entre les générations de Porsche. Si la 964 semble plutôt agile et aussi à l'aise qu'un Boxster sur ces voies étroites, notre 992 GT3, elle, occupe assez régulièrement toute la largeur de la voie. Après avoir traversé les derniers enchaînements de virages que nous offre le Susten, nous voici de nouveau dans la vallée au creux des montagnes. Dix derniers kilomètres nous séparent de Innertkirchen, le point de départ et d'arrivée de notre boucle. Ce sont 230 kilomètres que nous aurons parcourus sur cette boucle, 230 kilomètres de paysages époustouflants sur des routes aux revêtements parfaits (exception faite des pavés historiques de la Tremola bien sûr), un voyage sur des tracés mythiques et historiques et 230 kilomètres inoubliables partagés entre porschistes. 🍷



LADIES RIDE & SURF

6/7/8 octobre 2023
Biarritz



Évènement 100% féminin au Pays Basque

Courses d'orientations au volant de vos Porsche
Surf, Yoga & gastronomie

Inscriptions : 06 62 49 14 28 - ladyvibesbiarritz@gmail.com



MÉMO

Millésimes
1984 à 1989
74 026 unités
3164 cc
231 ch
284 Nm
245 km/h
0-100 en 6"1



911 CARRERA 3.2

Longtemps considérée comme la meilleure porte d'entrée vers la 911 aircooled, la robuste et fiable Carrera 3.2 reste une référence hautement désirable.

HISTOIRE ET TECHNIQUE

La Carrera 3.2 est l'ultime évolution de la 911 originale à barres de torsion. Les améliorations en termes de performances, de comportement et de consommation sont arrivées progressivement à mesure que Porsche a développé son modèle phare sur deux décennies. Le flat-six avait été conçu dès l'origine pour être utilisé autant en série qu'en compétition et donc pensé pour être évolutif. Depuis 1969, il a grandi par étapes des 1991 aux 3299 cc de la 911 Turbo de 1977 à mesure que Zuffenhausen augmentait progressivement l'alésage et la course. Le 3.2 n'était pas seulement une évolution de son prédécesseur direct, le 3.0 SC, il empruntait également à la Turbo son vilebrequin et ses bielles, bien que celles de la 3.2 furent plus fines et légères. La nouvelle Carrera 3.2 embarquait aussi une nouvelle gestion Bosch DME et une injection LE Jetronic. Cette combinaison permettait non seulement de délivrer 10% de puissance et 5% de couple supplémentaires par rapport à la SC, mais aussi grâce à la rupture d'alimentation, des reprises plus souples et une consommation de carburant réduite. De plus gros freins complétaient les améliorations de performances. Affichant 245 km/h et une consommation moyenne de 9,4 L/100 km, la Carrera 3.2 était unique en comparaison de ses concurrentes.

Dès le lancement de la 3.2, le chauffage et la ventilation de l'habitacle ont été améliorés par l'adoption d'un deuxième ventilateur au tableau de bord. Les antibrouillards, qui ont toujours eu l'air de pièces aftermarket rapportées jusque sur la SC, ont été remplacés par des phares additionnels parfaitement intégrés au tablier avant. Les sièges sport sont devenus une option gratuite et beaucoup de coupés ont été commandés avec le toit ouvrant électrique. Les roues standard étaient désormais les "téléphone" en alliage, bien que les Fuchs optionnelles, un pouce plus larges, soient redevenues la norme à partir du millésime 1988. Les changements mécaniques les plus significatifs sont apparus sur le modèle 1987 : la traditionnelle boîte 915 "Porsche Synchronesh", intrinsèquement conçue comme une boîte de course, a été remplacée par une plus conventionnelle Getrag G50 avec un embrayage à commande hydraulique plutôt qu'à câble. Porsche affirmait que le couple supplémentaire du 3.2 poussait quasiment la boîte 915 aux limites de ses capacités (elle était déjà équipée de son propre radiateur d'huile qui pouvait fuir). Moins sujette à l'usure et aux dégâts que pouvaient causer les conducteurs habitués aux synchros coniques (qui n'appuyaient pas toujours à fond sur l'embrayage), la G50 plus lourde a marqué pour les puristes le début de la fin de la 911 sans compromis, orientée compétition. La même année, la capote du cabriolet allait enfin se doter d'un mécanisme électrique.



ÉVOLUTION DE LA COTE

À son lancement en 1983, la Carrera 3.2 était vendue en France à 265 649 F, et elle avait augmenté de 10% avant la fin de sa commercialisation en 1989. Au début des années 2000, la décote a fait que les plus beaux exemplaires se vendaient autour de 20 à 30 000€, alors que des exemplaires fatigués ou négligés se négociaient le tiers de ce prix. Avant la crise bancaire de 2008, une voiture fondamentalement saine mais nécessitant quelques travaux de carrosserie pouvait se trouver pour 12-13 000€. Mais aussitôt l'économie relancée, le prix des Porsche aircooled est rapidement remonté. L'emblématique 2.7 RS qui s'échangeait contre 50-60 000€ au milieu des années 90 se négociait désormais dix fois plus. Même le modèle aircooled le plus courant, la 3.2, n'a pu résister à cette tendance à la hausse, et comme le coût de restauration pouvait facilement être récupéré, beaucoup des exemplaires les plus fatigués de 3.2 sont subitement réapparus avec une nouvelle peinture ou d'autres signes manifestes de travaux. Les spécialistes du marché s'accordent sur le fait que les prix ont atteint un pic autour de 2016, date à partir de laquelle la cote des 911 refroidies par air s'est stabilisée. En 2023, un modèle propre mais pas exceptionnel peut se vendre 45-55 000€. Un coupé peu kilométré à l'historique aussi complet que limpide peut valoir le double.

EXPÉRIENCE DE CONDUITE

Les habitués des voitures modernes subiront un certain choc culturel au volant de n'importe quelle auto de quarante ans d'âge, et plus encore dans une 911, voiture de sport assumée. La direction, d'abord lourde, s'allège à mesure que le rythme augmente, puis se recharge en appui dans les virages. Sans assistance, le conducteur apprend vite à cerner le retour d'information de la direction qui, correctement entretenue, ne présentera aucun jeu et sera aussi précise qu'à sa sortie d'usine. Associée aux dimensions compactes de la 911, elle en fait une voiture agile. Porté par la vigueur d'un flat-six de 230 ch, le conducteur peut rapidement se retrouver à filer un peu plus vite que prévu. C'est généralement là que les limites des freins de la Carrera 3.2 se révèlent. Parfaitement adaptés à leur époque, ils demandent un peu d'anticipation dans la densité du trafic moderne, rappelant à leur conducteur qu'ils n'embarquent ni ABS ni aucune forme de contrôle de motricité. Cela dit, avec des pneus arrière d'une belle largeur de 225, le survirage sur le sec nécessite une bonne dose de provocation. Sur le mouillé, un pilote avisé saura moduler accélération et freinage de manière adéquate. Une fois qu'il en aura compris les limites, élevées mais fines, loin du trafic urbain ou de la monotonie des autoroutes, sa Carrera 3.2 sera capable de belles performances mais surtout de procurer une satisfaction intense, imprégnant son conducteur d'un profond sentiment d'implication.

LES BONNES OPTIONS

915 ou G50 ? Gardez l'œil pragmatique : ne vous attardez pas sur la boîte, jugez la voiture dans son ensemble.

La 915 est peut-être meilleure parce que c'est autour d'elle qu'a été conçue la voiture. Mais pour la plupart des utilisateurs, la G50 est un meilleur parti. Elle ne vous causera jamais les mêmes tracasseries qu'une 915 usée. Même si des documents attestent qu'une 915 a été reconditionnée, c'est un chantier que peu de spécialistes savent mener correctement.

Les intérieurs en tissu montrent généralement plus de signes de fatigue que les cuirs, et les intérieurs clairs, même s'ils étaient des commandes spéciales à l'époque, sont moins courus aujourd'hui. Certaines couleurs extérieures sont plus recherchées que d'autres : évitez le rouge ; le noir est toujours populaire, comme certaines couleurs sombres sur commande spéciale, ou même les teintes métallisées pour leur rareté. Le coupé, de préférence avec toit ouvrant, tient toujours plus la cote que les Targa et les cabriolets à l'échancéité plus aléatoire.



La 911 Carrera 3.2 de ce guide nous a été aimablement fournie par le Centre Porsche Classic Gelderland, aux Pays-Bas. Plus d'infos sur www.porscheclasiccentergelderland.nl



LA FAIBLESSE DES 911 CARRERA 3.2 AUJOURD'HUI, CE SONT LES RÉPARATIONS OPÉRÉES À L'ÉCONOMIE IL Y A VINGT ANS, LORSQUE LA COTE DU MODÈLE ÉTAIT AU PLUS BAS.

GUIDE D'ACHAT

Même la plus jeune des Carrera 3.2 a bientôt 35 ans. Alors la décision d'achat, que ce soit pour un exemplaire dans son jus à 35 000€ comme pour un autre apparemment irréprochable au triple, exigera autant de considération. Les spécialistes pointent les pièges de l'option la moins onéreuse : « on ne peut pas faire passer des vessies pour des lanternes. » Aussi attrayante que puisse paraître une Carrera 3.2 à 35 000€, c'est trop bas. Ces voitures vont nécessiter beaucoup d'attention, notamment en carrosserie. Le vrai piège, ce sont les voitures apparemment "restaurées". Attention à la 3.2 probablement achetée 30 000€ et qui aura été remise en vente pour le double. Il est fortement recommandé d'inspecter systématiquement les dessous. Les marques de réparation y seront plus facilement détectables. Elles masqueront peut-être de sérieux problèmes de corrosion. Il n'est pas rare de trouver des pavés de mastic, des pansements recouvrant d'autres pansements, et la corrosion ne suit pas forcément de schéma cohérent. Deux 911 identiques ne rouilleront pas au même endroit. Mais encore maintenant, il y a de belles voitures vendues par des particuliers autour de 50 000€. Il faut chercher assidûment pour les dénicher. Beaucoup de 3.2 ont été achetées durant les années 80 puis négligées au fil de leur décote. Le message de bon nombre de spécialistes tient en peu de mots : « Achetez toujours le meilleur que vous puissiez vous permettre. » Le bas du marché est à éviter, le carnet d'entretien sera toujours douteux, pour autant qu'il y en ait un. Les odomètres ne sont pas fiables, trop simples à falsifier. Cherchez plutôt les signes évidents d'une attention régulière. Fuyez les autos qui ont plus de

trois ans de flou dans leur historique.

Il ne suffit pas de prétendre qu'elle a été remise pendant plusieurs années, ce n'est jamais une bonne nouvelle en soi : sans même connaître les conditions de stockage, il faudra nécessairement prévoir une remise en service approfondie. Après avoir identifié une potentielle auto autour de 50-70 000€, l'acheteur se doit de détailler tout historique de restauration. Si les pieds-milieu, particulièrement vulnérables à la corrosion, ont été réparés dans les années 2000 quand la voiture valait 15 000€, il est peu probable que le travail ait été réalisé avec le même soin que dix ans plus tard, quand sa valeur avait triplé. Ladite réparation a-t-elle été menée chez un spécialiste reconnu ou quelque part dans l'arrière-cour d'une sombre échoppe close depuis des lustres ?

À juste titre, le moteur 3.2 jouit d'une réputation de fiabilité. Contrepartie : ces flat-six continuent à fonctionner dans les pires conditions, et vu la robustesse globale de la voiture, certains propriétaires de seconde main ont négligé ou espacé les entretiens réguliers. Le kilométrage n'est jamais un indicateur fiable de bonne santé. Des 3.2 tournent encore impeccablement à 300 000 km, quand d'autres tombent en panne à 65 000 km parce que leurs temps de chauffe n'ont jamais été respectés. On ne saurait trop insister sur l'importance de ne pas utiliser au quotidien une 911 pour de trop courts trajets.

Les spécialistes sont catégoriques : pour dénicher un exemplaire utilisable et fiable, il faut mener des recherches intensives, ne pas hésiter à investir dans une expertise professionnelle et, compte-tenu des coûts de restauration, ne pas se laisser hypnotiser par des prix trop attractifs.



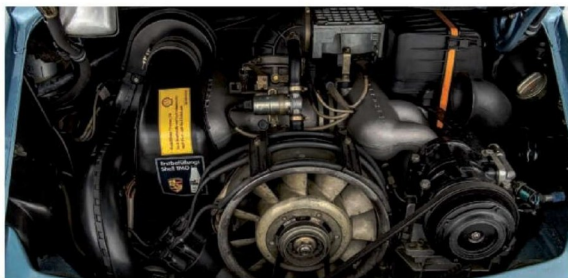
BOÎTES DE VITESSES 915 OU G50 NE SONT PLUS UN CRITÈRE DE CHOIX.

INVESTISSEMENT

Malgré l'inflation ambiante, le scénario de 2012-2016 ne semble pas se reproduire. Mais une bonne Carrera 3.2 avec un historique complet est au moins susceptible de conserver sa valeur. À la condition *sine qua non* d'un usage régulier, d'un garage et d'un entretien sérieux. Il semble que les voitures de haut niveau ont désormais passé leur pic, certains pros reviennent parfois à la baisse le prix de certains exemplaires pourtant exceptionnels. Ces produits du marché intermédiaire, avec des antécédents vérifiables et toutes les preuves des bons soins de spécialistes reconnus, voitures achetées pour être conduites par plaisir plus que pour le profit, resteront probablement les meilleurs investissements.

VERDICT SPEEDSTER

La Carrera 3.2 est l'essence même de la 911 : elle est petite, agile et, avec ses 230 ch, vous pouvez exploiter tout son potentiel. Bien loin d'une 911 moderne qui ne vous laissera jamais la possibilité de mettre la pédale d'accélérateur en contact avec le plancher. Sur les routes étroites et sinueuses, la 3.2 est à son aise, plus amusante qu'une moderne. Certes, conduire une 3.2 est une expérience physique. Avec une ventilation et un chauffage aussi archaïques, ce n'est pas une voiture pour les longs périples. Mais dans son élément, elle est formidable ! Un puriste qui ne jure que par les premières 911 la trouvera évidemment trop "facile". Mais pour la plupart des passionnés, et plus encore si c'est votre première 911, la 3.2 sera difficile à battre. Les spécialistes la considèrent supérieure à son prédécesseur, la SC, et même à la 964 qui lui a succédé, pourtant plus chère et pas aussi agréable à conduire. Une 993 sera certes plus raffinée, mais plus lourde et plus complexe qu'une 3.2. Pour 65 000 € on peut accéder à beaucoup de bonnes 911 "modernes". Mais dans la famille des 911 aircooled, la Carrera 3.2 reste un modèle de choix.



Alternatives...



993 Carrera

Les passionnés révèrent la 993, dernière 911 aircooled, comme la meilleure de toutes. Sophistiquée, belle, pointant à 275 km/h, la 993 est une 911 plus avancée. Mais nos spécialistes en conviennent, si une 993 à ce prix est utilisable, elle sera aussi beaucoup plus chère à entretenir.



991 Carrera

Pour beaucoup, son châssis repensé combiné à la PDK (les manuelles sont rares) surclassent nettement celui de la 997. L'habitacle redessiné est magnifiquement fini. À budget équivalent à la Carrera 3.2, vous accéderez à un exemplaire de 2012 avec un pedigree.



996 Turbo

Souvent considérée comme la supercar par excellence, une 996 Turbo à ce prix devrait être en bel état sans frais majeurs à prévoir. GT confortable et facile mais extrêmement performante, la 996 Turbo est une 911 typique mais susceptible d'attirer une autre clientèle que la Carrera 3.2.



997 Carrera S

65 000 € permettent d'accéder à une très belle 997 S au kilométrage contenu et à l'historique clair. Avec une boîte 6 manuelle, la 997 affirme sa parenté avec la Carrera 3.2, avec laquelle elle partage encore, dans une certaine mesure, une philosophie brute.

ABONNEZ-VOUS

et recevez en cadeau l'album

Héritage d'une passion



EN LIGNE
Pratique,
efficace et
sécurisé !



Papier + Digital
1 an - 4 numéros

26 €
au lieu de ~~46 €~~

100% Digital
1 an - 4 numéros

10 €

Papier + Digital
2 ans - 8 numéros

42 €
au lieu de ~~93 €~~

100% Digital
2 ans - 8 numéros

20 €



DÉCOUVREZ TOUTES NOS OFFRES SUR
kiosk.speedstermag.fr

Notre service abonnements est à votre écoute : heroes@abomarque.fr ou 05 34 56 35 60

Offre valable 6 mois. Vous disposez d'un délai de rétractation de 14 jours à réception du 1^{er} numéro (coût des envois à votre charge) en notifiant clairement votre demande à notre service abonnements. L'éditeur Heroes Publishing, 35 rue des Cordeliers - 63100 Clermont-Ferrand Cedex 1, RCS Clermont-Ferrand 452 682 776 est responsable de traitement et collecte des données afin de réaliser l'abonnement à SPEEDSTER. Vos données sont transmises à nos prestataires de gestion des abonnements et sont conservées pendant 5 ans à partir du dernier achat. Vous pouvez exercer vos droits d'accès de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement de vos données et définir vos directives post-mortem à l'adresse postale Heroes Publishing, 35 rue des Cordeliers - 63100 Clermont-Ferrand Cedex 1. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne le souhaitez pas, cochez cette case . Votre abonnement sera activé à partir de la prochaine parution.

* Valeur de l'Abonnement Print + Valeur de l'Abonnement Digital (VAD = 70% de la valeur d'un exemplaire Print X par le nombre de numéros à recevoir).

ACTIF PRINTEMPS POUR LES ENCHÈRES

Après les ventes Rétromobile, les enchères de Porsche ont été nombreuses ce printemps, avec toujours quelques grosses affiches, mais aussi des bonnes affaires pour les enchérisseurs avisés.



Maison de vente Herbette
911 SC Gr. 4 Cedico 1974
Palmarès de 1986 à 1992
Réfection moteur en 2020
Estimée 85000 - 115000€
Vendue **271 400€**

Voilà l'exemple type d'une auto unique, qui ne peut correspondre à aucune cote documentée. Il s'agit de la monture du pilote José Barbara, figure de la course automobile dans les Hauts-de-France et titulaire de huit victoires au Rallye du Touquet. La vente de sa 911 SC, avec laquelle il a couru de 1986 à 1992, a connu une couverture médiatique à la hauteur de la célébrité du pilote, décédé en 2017. L'histoire locale se perpétue puisque l'enchérisseur est un ancien stagiaire du garage du pilote et membre de la famille propriétaire de Cedico, le sponsor dont la voiture porte les couleurs. Avec une adjudication deux fois supérieure à l'estimation haute, cet exemplaire incarne la valeur de l'historique et du palmarès.

Si les ventes de printemps, organisées entre Rétromobile et le centenaire des 24 Heures du Mans, restent moins spectaculaires, l'activité a conservé toutefois son dynamisme. Aux États-Unis, le concours d'élégance d'Amelia Island en mars a été, comme chaque année, le cadre de vacances organisées par les grandes maisons américaines, avec leurs lots d'adjudications millionnaires. Le record des trois derniers mois est ainsi détenu par une Ruf Turbo R de 1998 vendue 1 550 000\$ par Gooding & Co le 3 mars. En France, les maisons spécialisées comme Aguttes et Osenat ont proposé leurs "ventes de printemps" comptant de nombreuses Porsche de toutes les époques. Les résultats confirment la tendance générale : une appétence des enchérisseurs toujours forte pour des kilométrages très bas, des palmarès uniques ou des historiques hors du commun. L'exclusivité et la rareté suscitent toujours des montants élevés, mais elles ne doivent pas éluder la réalité d'un marché devenu plus exigeant. Les invendus ont ainsi été nombreux pour les 911 Classic proposées lors des ventes françaises, tandis que certains modèles, notamment les PMA, constituaient d'excellentes affaires. En somme, il est encore possible d'accéder au monde Porsche à des tarifs raisonnables, pas seulement en visant un exemplaire à restaurer ou à la configuration peu désirable. ■

Gooding & Co
Ruf Turbo R 1998
3746 cc • 551 ch
15 exemplaires (estimation)
22000 km au compteur
Estimée 1,4 - 1,8 million de dollars
Vendue **1 550 000\$ (1 439 612€)**



Cette spectaculaire RUF cohabitait toutes les cases. Issu d'une toute petite série estimée à 15 exemplaires, ce dérivé de la Porsche 993 Turbo affichait un kilométrage particulièrement bas, était doté d'un coloris spectaculaire et avait été révisé dans les ateliers du préparateur lui-même, qui en a profité pour lui offrir des éléments de la version Limited éditée à 7 exemplaires en 2016 à partir de châssis de 993 rachetés à Porsche. Conforme aux estimations, son prix d'adjudication, le plus élevé enregistré pour une Porsche ou dérivé ce dernier trimestre, confirme l'intérêt du marché américain pour les créations les plus extrêmes de ce préparateur devenu depuis un constructeur à part entière.



LE MANS CLASSIC



29 JUIN - 2 JUILLET 2023

CÉLÉBRATION DES 100 ANS DES 24 HEURES DU MANS



Design by Peter & Associates

RICHARD MILLE

aramco



PAUL MARIUS



Le Point

ARTCURIAL
// Motorcars



De Tomaso



MOSTALGIE

■ ADJUGÉ!

Osenat
356B Roadster T5 1960
 Moteur 1600S + original
 Restauré, historique complet
 2650 exemplaires
 Estimée 180000 - 200000€
 Vendue **222000€**



Aguttes
911 Speedster 3.2 1989
 3164 cc • 231ch
 2065 exemplaires, 82000km
 État d'origine excellent
 Estimée 110000 - 150000€
 Vendue **183260€**



Nul besoin de se ruiner pour s'offrir une Porsche rare et exclusive : la preuve avec cette 944 Turbo S ou Cup en France, où elle a été diffusée à 104 exemplaires en 1988. Doté d'un historique limpide et de son carnet tamponné, cet exemplaire livré neuf dans le Val d'Oise possédait toujours son intérieur spécifique et ses strappings latéraux.

Dans un état d'origine impressionnant, comptant seulement 109833 km, il était vendu avec un dossier complet intégrant jusqu'à son bon de commande. Son prix d'adjudication était pourtant à peine plus élevé que l'estimation basse : les Porsche à moteur avant restent encore et toujours particulièrement bon marché.

Maison de ventes Richard
944 Turbo Cup 1988
 2479 cc • 250 ch
 104 exemplaires en France
 Petit kilométrage
 État irréprochable
 Estimée 40000 - 60000€
 Vendue **42000€**



Maison de ventes Richard
930 Turbo 1980
 3299 cc • 300ch
 18770 exemplaires
 106500 km, Kit Kremer
 Porsche Exclusive
 Estimée 100000 - 150000€
 Vendue 106800€

Malgré son historique documenté, son petit kilométrage et son kit Kremer d'origine, cette 930 n'a pas affolé les compteurs. Néanmoins, son prix reste en phase avec ceux enregistrés pour des exemplaires comparables vendus chez Artcurial et Mercier en 2022.



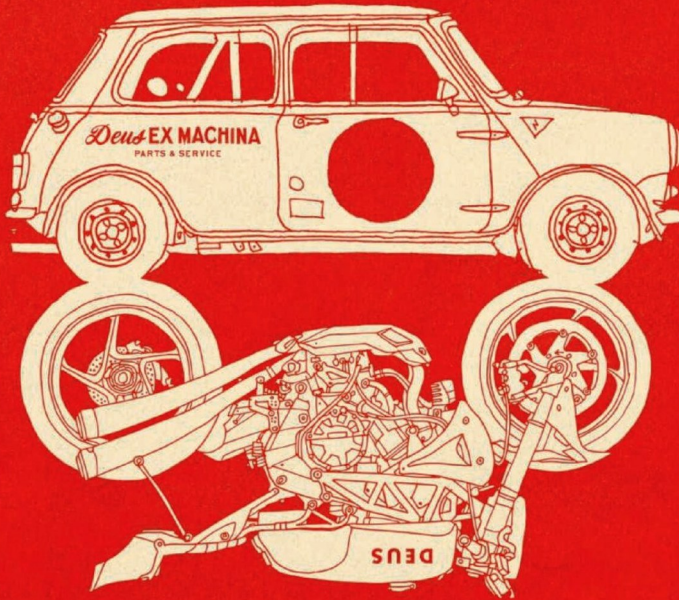
Très désirable dans sa combinaison Forest Green et cuir Tan bien préservé, cette 964 C2 livrée à Chalon-sur-Saône avait bénéficié en 2020 d'une révision moteur très poussée chez un spécialiste et était proposée avec son carnet d'origine ainsi qu'un historique limpide.

Aguttes
964 Carrera 2 1990
 3600 cc • 250 ch
 18219 exemplaires coupé C2
 Origine française
 Moteur révisé, 141 510 km
 Estimée 55000€ - 75000€
 Vendue **65000€**

DEUS EX MACHINA PRESENTS

SUPER OK!

TRACK DAY

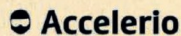


For two or four wheels

Circuit Mas Du Clos, Aubusson, France

16 September 2023

Réservations et informations
deuscustoms.com
info@fr.deuscustoms.com

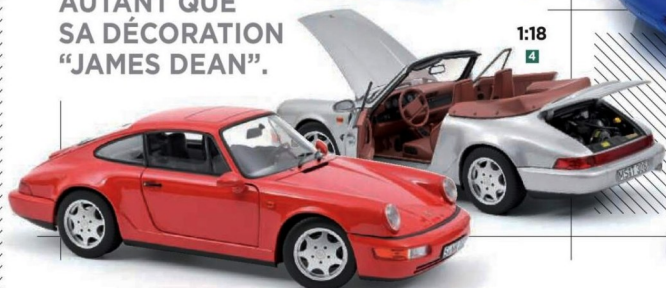


Deus Ex Machina®





UN 550 SPYDER AU 1:12 ÉTAIT UNE ÉVIDENCE, AUTANT QUE SA DÉCORATION "JAMES DEAN".



1
962CK6 LE MANS 90
TRUE SCALE

Les frères Kremer sont de ceux qui ont apporté leurs propres développements à une 962 en mal de perfs face à la concurrence qui s'est amplifiée à la fin des années 80 en Gr. C. Basée sur un châssis Thompson, la Kremer CK6/07-2 n'a pas réellement brillé aux 24 Heures du Mans 1990 qu'elle terminait à une modeste 24^e place.

Réf. TS0473.
www.tsm-models.com

2
935K3 LE MANS 80
SOLIDO

Solido décline sa version de la plus célèbre des 935, la K3, dans deux nouvelles livrées emblématiques, la #6 rose avec laquelle le duo Wollek-Pescarolo gagnait les 1000km de Suzuka 1981 et la légendaire Apple Computer que pilotaient Bob Garretson, Bobby Rahal et Allan Moffat aux 24 Heures du Mans 1980.

Sans succès, une casse moteur les privant de rallier la ligne d'arrivée.
Réf. S1807203 & S1807204.
www.solido.com

3
550 SPYDER RS
SCHUCO

Le Spyder Porsche 550 RS est un de ces mythes qui méritent bien leur modèle réduit au 1:12. Schuco nous livre cet incontournable sous deux versions, une bleu de France et l'autre sous l'inévitable livrée "Little Bastard" identifiant immédiatement, avec son numéro de course 130, la 550-055 dans laquelle James Dean a perdu la vie sur la route de Salinas.

Réf. 450047800 & 450047900.
www.schuco.de

4
964 CARRERA 2
NOREV

Entre la Turbo 3.3 et la 993 Carrera récemment ajoutée, la 964 était la génération de 911 qui manquait dans la collection Norev au 1:18. Une lacune comblée avec brio puisque ladite 964 débarque en deux versions Carrera 2 cabriolet et coupé, et bientôt Carrera 4 Targa. Proportions irréprochables et ouvrants fonctionnels, que demander de plus ?

Réf. 187320 & 187330.
www.norev.com

5
916
SCHUCO

Preuve que la 914 était bien née, son ultime version 916, qui n'a jamais officiellement existé, était en 1971/72 la Porsche de route la plus rapide de son époque. Basée sur la 914/6, équipée du 2.4 de 190ch de la 911 S (210ch pour le 2.6 du proto), elle a été développée jusqu'à la présérie, assemblée à onze unités pour la famille Porsche et ses amis.

Réf. 450053800.
www.schuco.de



1:18
6



1:12
7



1:18
8

6
RUF SCR
ALMOST REAL

Cette machine n'a plus de Porsche qu'une vague apparence de 911. Elle représente l'aboutissement du savoir-faire de Ruf: mono-coque carbone avec ensemble berceaux-arceau en aluminium, moteur 4.0 atmosphérique de 510 ch et refroidissement liquide. La parfaite réinterprétation moderne d'un hit des 80s. Bien sûr dans d'autres couleurs du nuancier Ruf...

Réf. ALM880201.
www.armodel.com.cn

7
959 SPORT
TRUE SCALE

La 959 S est un paradoxe: privée de bon nombre de fonctions électroniques qui faisaient la particularité et l'aura de la supercar 959, dont la suspension pilotée, la version Sport n'en était que plus performante. Certes, le 2.8 biturbo porté à 515 ch jouait en sa faveur, autant que les quelques kilos ganés ici et là, sur le cuir des sièges ou le deuxième rétroviseur...

Réf. TSM120010.
www.tsm-models.com

8
935 K4 1981
WERK 83

Si elle n'a jamais égalé le palmarès de sa devancière K3, la Kremer K4 représente pourtant l'aboutissement du développement mené par les frères d'Aix-la-Chapelle sur la 935. Châssis tubulaire intégral et presque 800 ch... En 1981, les K4 imposaient encore le respect autant en IMSA (Interscope noire) qu'en DRM (Jägermeister vainqueur à Nuremberg).

Réf. W18010003 & W18010001.
www.werk83.com

1:43



911T Le Mans 1968
Réf. S9741 - Spark



911S Targa 1972
Réf. 410060160/61 - Minichamps



356 A Speedster 1956
Réf. 940065530/31 - Minichamps



959 1986
Réf. 450392700/800 - Schuco



911 Carrera 3.2 Speedster 1989
Réf. 450203700 - Schuco



993 GT2 1996
Réf. 450203800 - Schuco



993 GT1 1996
Réf. S5606 - Spark



550 Spyder RS Le Mans 1954
Réf. S9707 - Spark

■ NEXT

HEROES MEDIA

Speedster
REVUE
CULTURE PORSÉE CLASSIC

est édité par la société **HEROES PUBLISHING**
35, rue des Cordeliers
63100 CLERMONT-FERRAND
e-mail: contact@speedstermag.com

RÉDACTION

Directeur des rédactions
François Tauriac - ftauriac@heroesmedia.fr
Rédacteur en chef
Josué Chevrel - j.chevrel@heroesmedia.fr
Rédactrice correctrice
Cindy Lebouil

ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO

Rédacteurs
Jean-François Rivière, Etienne Raynaud,
Kieron Fennelly, Hilaire, Thibaut Villemant,
Alexandre-Marie Raymond

Photographes:
Sian Loyson, Benoît Filin, Rémi Dargegen,
Thomas Vollaire, Stéphane Heiligenstein

Rédacteurs-photographes:
Jordan Zigang-Divet

PUBLICITÉ

Régie VROUM
Directrice de la publicité et des partenariats
Virginie Hoang - virginie.hoang@vroum-rp.fr
29, rue de Stalingrad - 93310 Le Pré Saint-Gervais
Tél. +33 (0) 6 61 11 15 63

ABONNEMENTS

Speedster - ABOMARQUE
CS 60003 - 31242 L'Union Cedex
Tél. +33 (0) 5 34 56 35 60
heroes@abomarque.fr

VENTE AU NUMÉRO

(réservé aux dépositaires et aux diffuseurs)
Médiastif - Olivier Le Potvin
olepotvin@wanadoo.fr - Tél. 02 32 45 44 43

DIRECTION

Président et Directeur de la Publication
Philippe Abreu - p.abreu@heroesmedia.fr
Directeur commercial,
développement, communication
Vincent Ham - v.ham@heroesmedia.fr
Service administratif / comptable
Pauline Jonard - p.jonard@heroesmedia.fr

N° de commission paritaire: 0226 K90715
N° ISSN: 2112 6526
Dépot légal à parution
Distribution France et export: MLP

HEROES PUBLISHING
Editeur de contenu Moto - Auto - Bateau - Lifestyle et Passion

SAS au capital de 1 264 280 €
TVA intracommunautaire: FR34452682776
RCS Clermont-Ferrand B 452 682 776
Siret 45268277600029

Imprimé en France par Aubin Imprimerie
Chemin des Deux Croix - 86240 Ligugé

Ce magazine contient
un encart **Abonnements** jeté sur
la diffusion en kiosque.

Photos de couverture:
Sian Loyson, Rémi Dargegen

SPEEDSTER #74

EN KIOSQUE LE VENDREDI 22 SEPTEMBRE

Depuis 38 ans, nous accompagnons votre Passion.



Entretien / Vente de Pièces / Restauration / Performances

Gulf
Classic



ByAUTOPASSION



Nos VEHICULES à la VENTE sur



www.wunder-werkstatt.com

234 RN 86 - 42410 CHAVANAY - 0474870541

Dans 20 ans, il sera peut-être en couverture de ce magazine.

Nouveau Cayenne.

Nouveau design, nouveau châssis, nouveaux équipements intérieurs et une autonomie électrique pouvant atteindre 90 km : le nouveau Cayenne E-Hybrid offre à son conducteur toujours plus de confort, de sécurité et de liberté au quotidien.



Cayenne E-Hybrid (24/05/2023) - Valeurs WLTP : Conso. combinée : de 1,5 à 1,8 l/100km. Plus d'informations sur le site www.porsche.fr
Porsche France S.A.S RCS Nanterre B348 567 504.

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



PORSCHE