AVRIL - MAI - JUIN 2024 076

Speedster

heroeslife.fr

CULTURE **PORSCHE** CLASSIC

Rétromobile
Où sont les Porsche ?

911 Carrera RSR R7
Héroïne des 24 H du Mans

Dakar Classic
L'aventure en 959

Dossier 30 ans

HEROES PUBLISHING

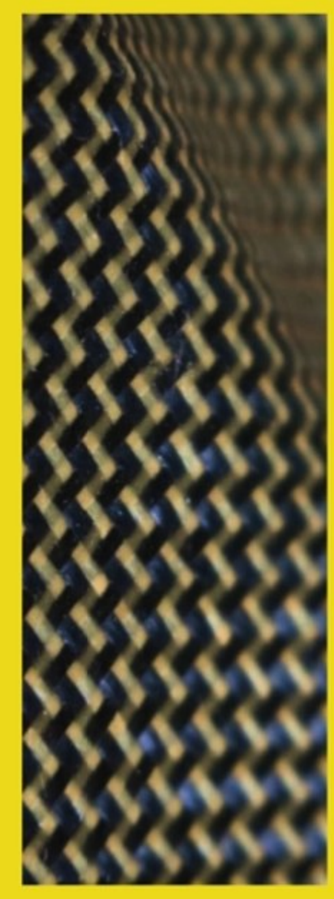
L 12106 - 76 - F: 6,90 € - RC

993 Cabriolet & Carrera S

Sang pour sang 911

ALLEMAGNE: 9,00€ | BELGIQUE: 7,70€ | CANADA: 11,99$CAN | DOM/S: 7,70€ | ESPAGNE: 7,90€ | GRÈCE: 7,90€ | ITALIE: 7,90€ | LUXEMBOURG: 7,70€ | MAROC: 80MAD | PORT CONT.: 7,90€ | SUISSE: 12,50CHF | TOM/S: 1050XPF

MADE IN FRANCE



RESTOMOD
& BACKDATING

La référence “Styling” des kits et pièces carrosserie carbone et fibre

D.Moris
STYLING BY MACHINE REVIVAL

07 49 66 90 97 | d-moris.com

4_1018919 73

OUTLAW, RESTOMOD, ON NOUS AVAIT DIT QUE CE NE SERAIT QU'UN EFFET DE MODE, QUE LE SOUFFLET RETOMBERAIT BIEN VITE ET LES COTES AVEC. IL SEMBLERAIT QUE L'HISTOIRE S'ÉCRIVE AUTREMENT…

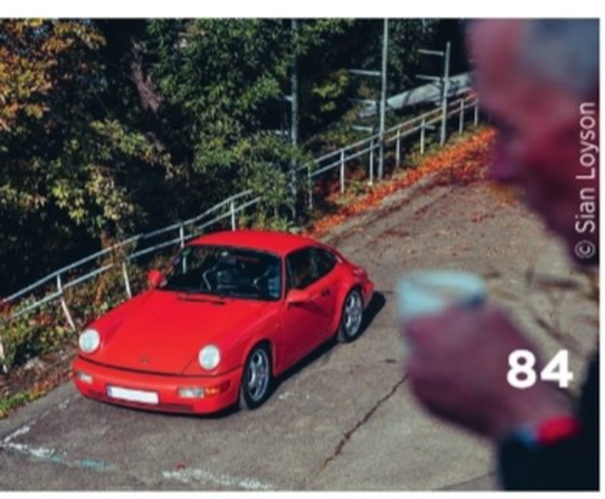
Il est toujours facile, lorsque l'histoire tend à vous conforter dans vos convictions a posteriori, d'aller claironner que, depuis le début, vous aviez raison. Jamais dans la nôtre, d'histoire, nous n'avons prétendu détenir une quelconque vérité, ni que « *l'avenir nous le dirait* » ni poser de rendez-vous « *pour en reparler, tu verras !* ». *Speedster* est né d'une envie d'abord, et de cette frustration de ne voir nulle part dans la presse "spécialisée" ce qui se passait très concrètement dans l'univers de la Porsche classic. Dès les premières lignes du premier numéro, les fondamentaux étaient posés : aborder la Porsche Classic par toutes les entrées, sans négliger aucune face du prisme, qu'il s'agisse d'autos totalement authentiques, de voitures de course d'époque ou de préparations inédites. Un insolent "Outlaw" barrait en jaune la une de *Speedster* #001, je m'en souviens comme si c'était hier. Et puis Singer… Song 2, la deuxième réalisation de l'atelier californien, faisait la couverture de Speedster #002. À l'exception de vos humbles serviteurs, personne n'avait vu arriver le tsunami depuis la côte Pacifique. Bon, venons-en à l'intrigue si tant est qu'il y en ait une. À faire notre place au milieu de confrères fort expérimentés, à échanger avec rédacteurs ou éditeurs fort perspicaces et digresser avec les plus éminentes plumes du métier, il s'est avéré que la chose n'était pas prise très au sérieux. « *Oui mais nous, tu sais, nos lecteurs, ils sont attachés aux vraies Porsche. Si on commence à parler de customs américains…* » Puis le phénomène a commencé à déferler sur la planète entière, plus le choix… « *Personne ne sait ce que vaudront dans dix ou vingt ans ces Porsche modifiées, ni comment elles auront vieilli ni quelle décote elles subiront sur le marché de l'occasion lorsque la mode sera passée.* » Ce n'était là que les commentaires les plus mesurés de l'époque, et pour n'aborder que le cas Singer. Sans même parler d'un Rod Emory, ce trublion…

À la question du phénomène de mode, no comment. Quinze ans d'histoire nous contemplent. Quant à la décote de ces pauvres 964 ou 356 "massacrées", quelques chiffres parlent d'eux-mêmes. Certes "Biarritz", la Singer proposée par Artcurial à Rétromobile, n'a pas atteint son prix de réserve, mais la plus haute enchère dépassait tout de même 900 000 €, ce qui reste bien supérieur au prix d'achat. À Amelia Island début mars, Gooding & Co vendait 1 160 000 $ l'exemplaire "Amsterdam" gris nacré. Et c'est presque cadeau, le carnet de commandes de Singer, limité à 450 unités, est clos. RM Sotheby's réclame 1 350 000 $ pour un exemplaire blanc de 25 miles… Les Ruf font carton plein. Emory ? Passons sur le cas exceptionnel de la 356 RSR biturbo vendue 858 000 $ à Monterey en 2020, le bien plus modeste exemplaire blanc ci-dessus a été vendu la bagatelle de 747 500 $ il y a quelques semaines à Phoenix. Dont acte…

Josué Chevrel

4_1018919 73

SOMMAIRE



Speedster
76 AVRIL - MAI - JUIN 2024

6 NEWS
L'actu de la Porsche Classic, et pas seulement

10 STUFF
Une sélection d'objets liés à l'univers Porsche

12 COMPTE-TOURS
Le panorama des nouveautés horlogères

14 LITTÉRATURE
Pour compléter sa bibliothèque de porschiste

16 GALERIE
Les artistes s'inspirent de la Porsche Classic

18 FOCUS
Kaege Retro 911 Targa

20 PISTONS ET PIXELS
Ciné star – Cars

22 S'IL DEVAIT N'EN RESTER QU'UNE
Classic – 993 Carrera cabriolet & Carrera S

32 INSTINCT DE SURVIE
Histoire – Développement de la 993

36 LA GAMME 993
Chronologie – 993

40 HISTOIRE PARALLÈLE
Classic – 993 Turbo cabriolet

46 PRINCES DU DÉSERT
Aventure – 959 - Dakar Classic

52 COMME PAPA
Découverte – 911 Dakar HalfScale Cars

56 DEVANT L'OBJECTIF DU STUDIO...
Découverte – Studio Harcourt x Pelras Legend

60 PLUS D'UN TOUR DANS SA PORSCHE
Rencontre – Nelson Jourdin

66 ILLEGAL ALIEN
Racing – 911 Carrera RSR [R7]

76 LE GOÛT ET LES COULEURS
Classic – 356 A

84 LE BARON ROUGE
Passion – Jean-Marc - 964 RS

88 UN COUP DE TURBO DANS LE RÉTRO
Salon – Rétromobile 2024

94 VOIE SANS ISSUE
Roadbook – Gréolières-les-Neiges

98 HOMMAGE
Herbert Linge – René Metge

102 AUTOPSIE
993 Turbo

108 ADJUGÉ !
Enchères – Le marché de la Porsche Classic

112 MODELS
Les nouveautés du modèle réduit Porsche

111 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 ...

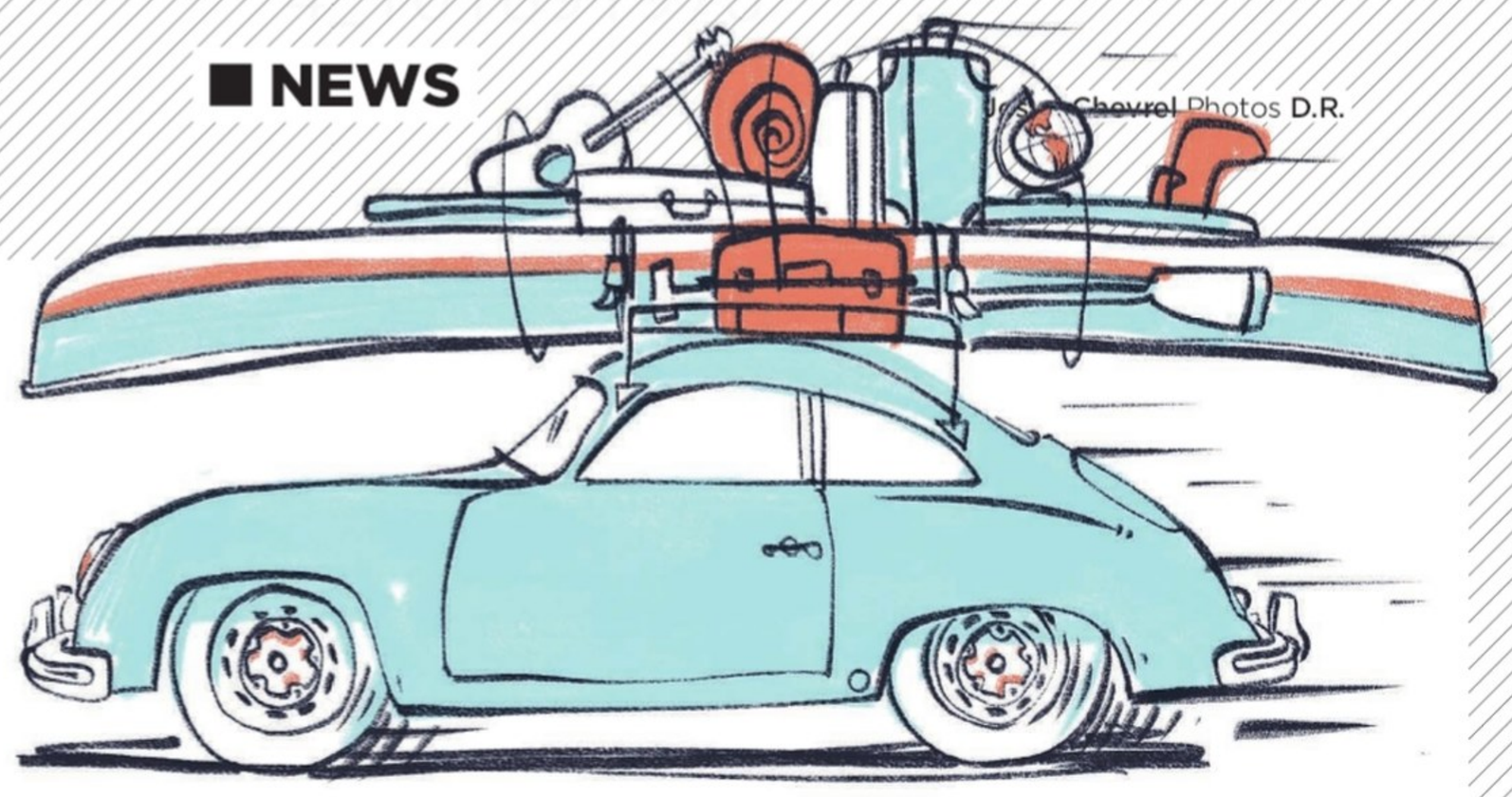
Retrouvez nos offres spéciales directement sur votre mobile. (Iphone, Android, ect...) Installez l'application gratuite "QR Code City" puis photographiez le tag ci-contre.

5 Rue Marcel Paul - 95870 BEZONS

Tél : 01 41 40 00 00 - Fax : 01 41 40 07 81

WWW.JEANBUSER.COM

Chevrel Photos D.R.



LUFTGEKÜHLT EN EUROPE !

L'annonce a été faite au début du mois de mars, c'est donc officiel : Luftgekühlt, l'événement Porsche classic organisé par les stars américaines Patrick Long et Howie Idelson sous la direction artistique de Jeff Zwart, s'installe pour deux dates sur le Vieux Continent cette saison, la première à Wrocław en Pologne les 14 et 15 juin, la seconde à Copenhague au Danemark le dimanche 7 septembre. Infos et inscriptions sur www.luftgekuhlt.com

INTERNATIONAL COLLECTORS DAY PORSCHE CLASSIC CENTER GELDERLAND

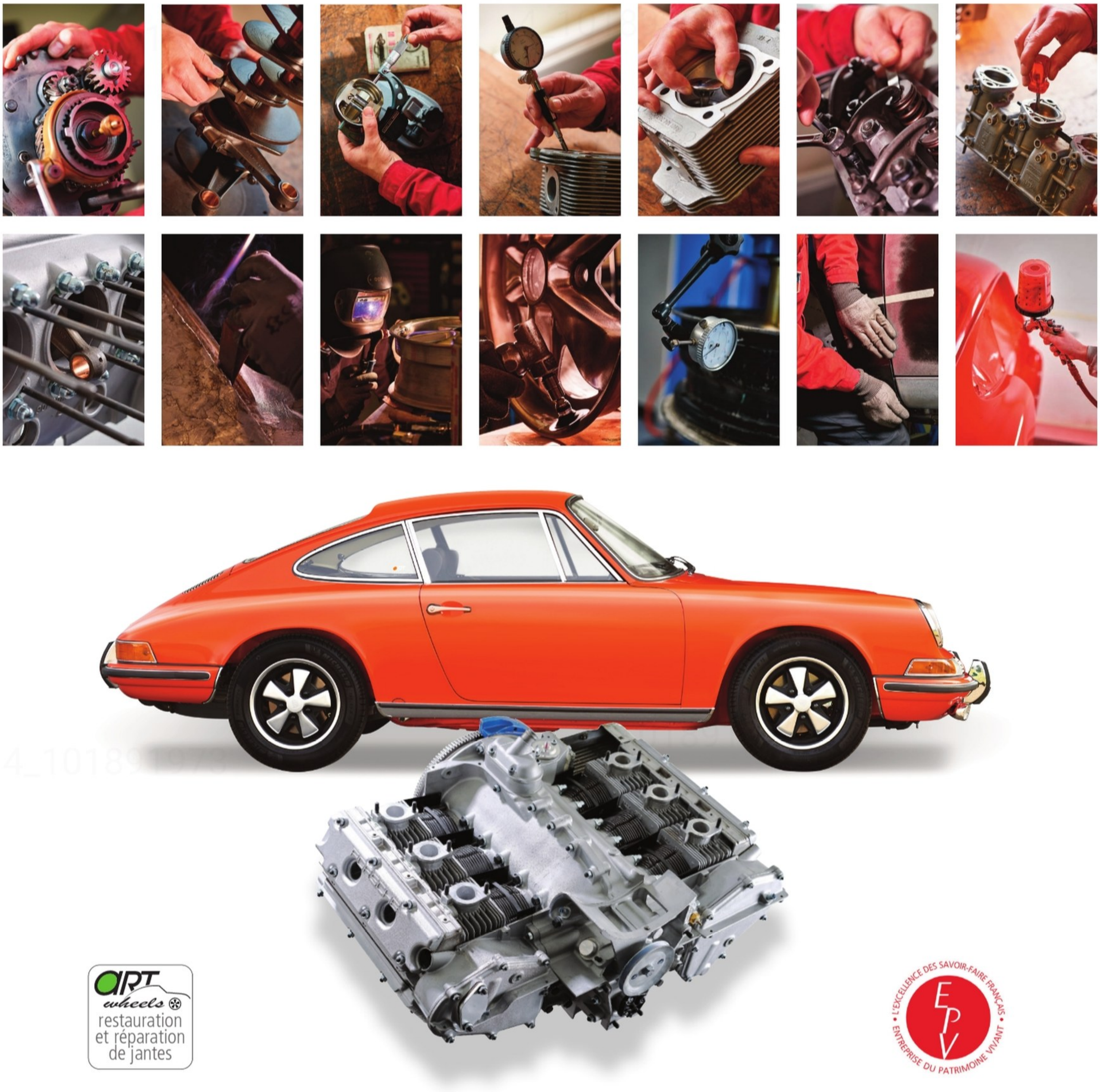
C'est désormais une institution en Europe. La Californie a son Porsche Lit & Toy Show, nous avons notre Porsche Collectors Day organisé conjointement par le Porsche Model Club Europe et le Porsche Classic Center Gelderland. L'événement, sans aucun équivalent sur notre continent, est une bourse de littérature, de miniatures, d'accessoires et d'automobilia Porsche, qui attire les collectionneurs de toute l'Europe. L'extraordinaire collection d'autos de la concession est aussi exposée. C'est le 14 avril dans le showroom du Centre Porsche néerlandais. **www.porscheclassiccentergelderland.nl**

MAXIM DIRICKX EN LMP3 GEBHARDT MOTORSPORT

Les plus attentifs auront peut-être reconnu sur la dérive de cette Duqueine la silhouette féminine stylisée qui orne aussi la 911 dans laquelle court notre ami belge Johan Dirickx (911Motorsport) dans le Championnat 2.0 Cup. C'est son fils Maxim qui fait son entrée en LMP3 cette saison dans le team Gebhardt Motorsport, coaché par l'éminent Marco Werner. Nous lui souhaitons une brillante saison !

SINGER CÉLÈBRE SA 300E RESTAURATION CLASSIC STUDY

Qui aurait cru en 2009, lorsque Rob Dickinson présentait le fruit orange de ses élucubrations de designer, que le phénomène prendrait une telle ampleur ? Il y a quinze ans donc naissait Singer, le préparateur devenu référence dans la restauration de Porsche 964 selon les codes du restomod qu'il a lui-même instaurés et que le monde entier lui a copiés. Depuis, Singer ne cesse de défricher de nouveaux horizons, d'abord avec la DLS atmo de 500 ch, puis un tout-terrain ACS qui pourrait très bientôt réémerger, une réinterprétation très réussie de Turbo pour finir par une résurgence de 934/5 avec la DLS Turbo. Mais le modèle le plus emblématique des restaurations de la maison reste à tout jamais celui qui s'appelle Classic Study. Un succès tel que Singer a déménagé de son petit atelier de Torrence pour de nouveaux locaux plus à même de supporter la cadence, et surtout d'internaliser chaque étape de la restauration. Aujourd'hui, Singer réunit une équipe d'environ 600 employés sur ses sites californien et britannique. Le 14 février dernier, Singer annonçait avoir achevé la 300e Classic Study, baptisée Sotto, sous la forme de ce Targa sur la base d'une 964 de 1990, dont la carrosserie en carbone est peinte en Resistance Blue et dont l'intérieur à baquets carbone est garni de cuir orange relevé de quelques finitions nickel. Évidemment, parce que le moteur 4.0 envoie un peu plus de 400 ch aux roues arrière, le freinage carbone céramique est en adéquation. Malheureusement, le carnet de commandes de la Classic Study n'est pas seulement plein, il est clos puisque l'entreprise estime que 450 unités sont un volume raisonnable pour garantir l'exclusivité du modèle. Il vous reste toujours les autres options au catalogue, certes un tout petit peu moins abordables…



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

art restoration

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

MINI-VOLANTS STUTTGART CLASSICA

Récemment débarqués dans le catalogue de Stuttgart Classica, ces cerceaux encadrés sont des réductions au 1:8 des volants de 911 2.0 de 1965-68, avec ou sans la couronne de klaxon, de 911 classic de 1969-73, de 911 S de 1974-77, de 911 SC et de Carrera 3.2. La finesse de l'impression 3D permet de lire distinctement les logos Porsche et même les coutures du cuir sur les modèles concernés. Chaque pièce est peinte à l'aérographe, assemblée à la main, disponible à l'unité dans son cadre de 12 cm ou en set de quatre dans un cadre de 39,5 x 19,5 cm. De 95 à 350 £. www.stuttgart-classica.co.uk

KALMAR AUTOMOTIVE RS-6

Le spécialiste allemand, bien connu outre-Rhin pour envoyer ses clients vivre l'expérience de la 911 classic dans des paysages enneigés de Laponie (et accessoirement préparer lesdites 911 à cet exercice pour le moins exigeant), a développé une nouvelle offre à son Adventure Range qui ravira les amateurs de Porsche offroad qui n'ont ni l'envie d'un Cayenne ni les moyens de dédier une 911 aircooled à leurs délires. Le résultat de douze mois de tests, sous vos yeux, prend la forme d'une 996 baptisée RS-6. La suspension rehaussée de 80 mm dispose d'un débattement de 21 cm, soit l'équivalent de celui d'un Cayenne E2. Puisqu'elle peut être basée aussi bien sur des 996 Carrera 2 et Carrera 4 que des Turbo, la RS-6 dispose d'options moteur échelonnées entre 300 et 500 ch, largement de quoi s'extraire des situations les plus scabreuses avec des transmissions manuelles ou Tiptronic (différentiel à glissement limité en monte standard). Évidemment, les trains roulants reconditionnés sont totalement adaptés (amortisseurs et leurs coupelles, ressorts, rotules, carters de protection, cardans, barre anti-rapprochement, etc.) et les jantes en 6 x 16" portent des Michelin hiver. Une suspension électroniquement pilotée est disponible en option, ainsi qu'un lift inversé qui permet de descendre la caisse de 50 mm en usage routier. En option également, la galerie avec son kit de survie ou les barres de LED. Il va de soi que chaque véhicule est totalement personnalisable dedans comme dehors. Prix de la conversion offroad hors base : 45 000 €. www.kalmarautomotive.com

TRIPLÉ 963 AUX 1812 KM DU QATAR

Le 2 mars, première course de la saison WEC 2024, Porsche s'adjuge la victoire. Et de quelle manière ! L'équipage Estre - Lotterer - Vanthoor remporte les 1812 km du Qatar et la voiture sœur emmenée par Campbell - Christensen - Makowiecki montait sur la troisième marche du podium. Entre les deux ? Le trio Stevens - Ilot - Nato dans une autre Porsche 963 du Hertz Team Jota - Singer. Historique ! D'autant plus que la catégorie LMGT3 a vu la victoire de la 911 RSR du Manthey PureRxcing pilotée par Bachler - Strum - Malykhin. www.porsche.com

ROSE**PASSION**.COM

Toutes les pièces pour une marque légendaire

LIVRAISON RAPIDE

Service client de qualité
Catalogue complet de pièces

POUR TOUS LES MODÈLES

356, 911, 912, 914, 924, 928, 944, 959, 964, 968, 986, 987, 991, 993, 996, 997, Boxster, Carrera, GT, Cayenne, Cayman, Macan, GT2, GT3, GT4, Panamera, RS, RSR, CUP, Prototype et Competition.

PIÈCES MÉCANIQUES

HABITACLE ET ÉQUIPEMENT

JANTES ET CARROSSERIE

WWW.**ROSEPASSION**.COM

contact@rosepassion.fr | (+33) 3 82 468 911 · (+33) 3 82 468 930

FACEBOOK | **INSTAGRAM** @ROSEPASSION_COM

ROSE**PASSION**.COM

Josué Chevrel Photos D.R.

LES 50 ANS DE LA 911 TURBO SONT L'OCCASION POUR PUMA DE REVISITER NOMBRE DE SES GRANDS CLASSICS.

1

2

3

4

5

1 SUEDE TURBO
PUMA x PORSCHE

Puma revisite son modèle emblématique Suede avec un nouveau design de sa bande signature. Son design très ancré dans les années 80 prend ainsi un petit coup de frais, surtout dans cette couleur Sport Yellow typique de la collection Porsche Legacy.

Du 35,5 au 48. Tige en daim, doublure synthétique. Semelle Softfoam+. Sport yellow et Puma black (existe en Alpine Snow). 120€. eu.puma.com

2 STUDIO BACKPACK
PORSCHE DESIGN

Pour sa nouvelle Studio Collection, Porsche Design mise sur la maille alvéolaire de polyuréthane, à l'aspect nid d'abeille. En résultent des sacs à dos résistants et imperméables, à la fois pratiques et élégants pour un usage sport, voyage ou bureau. Associés à un mini-sac détachable, ils peuvent aussi s'attacher à la poignée d'un trolley.

Trois dimensions de sac à dos, compartiment pour ordinateur portable. De 299 à 599€. www.porsche-design.com

3 POLO TURBO
PUMA x PORSCHE

Le polo Turbo s'inscrit dans une collection Puma Porsche Legacy printemps-été 2024 aux nuances très sages. Sur une teinte Alpine Snow, sous la forme de broderies et de patchs, il porte en toute sobriété les attributs de la plus charismatique Porsche de tous les temps, qui célèbre son jubilé cette année : la 911 Turbo.

Du XS au XXL, maille jacquard. 73% coton, 27% polyester. Col zippé. Existe aussi en Puma black. 75€. eu.puma.com

4 PROFILE III LUFT
AMPAL x LUFT

Toujours en quête de collaborations originales, le staff de Luftgekühlt s'est rapproché de Ampal, la marque de casquettes premium fabriquées à la main, à Los Angeles, avec des matériaux de qualité et dans un style vintage 100% raccord avec le sujet Porsche classic.

En velours côtelé Peru Red, logo brodé sur feutre noir (existe en velours noir / feutre blanc). Doublure contrastée, fermoir cuir à boucle métal. 49,95€. www.luftgekühlt.com

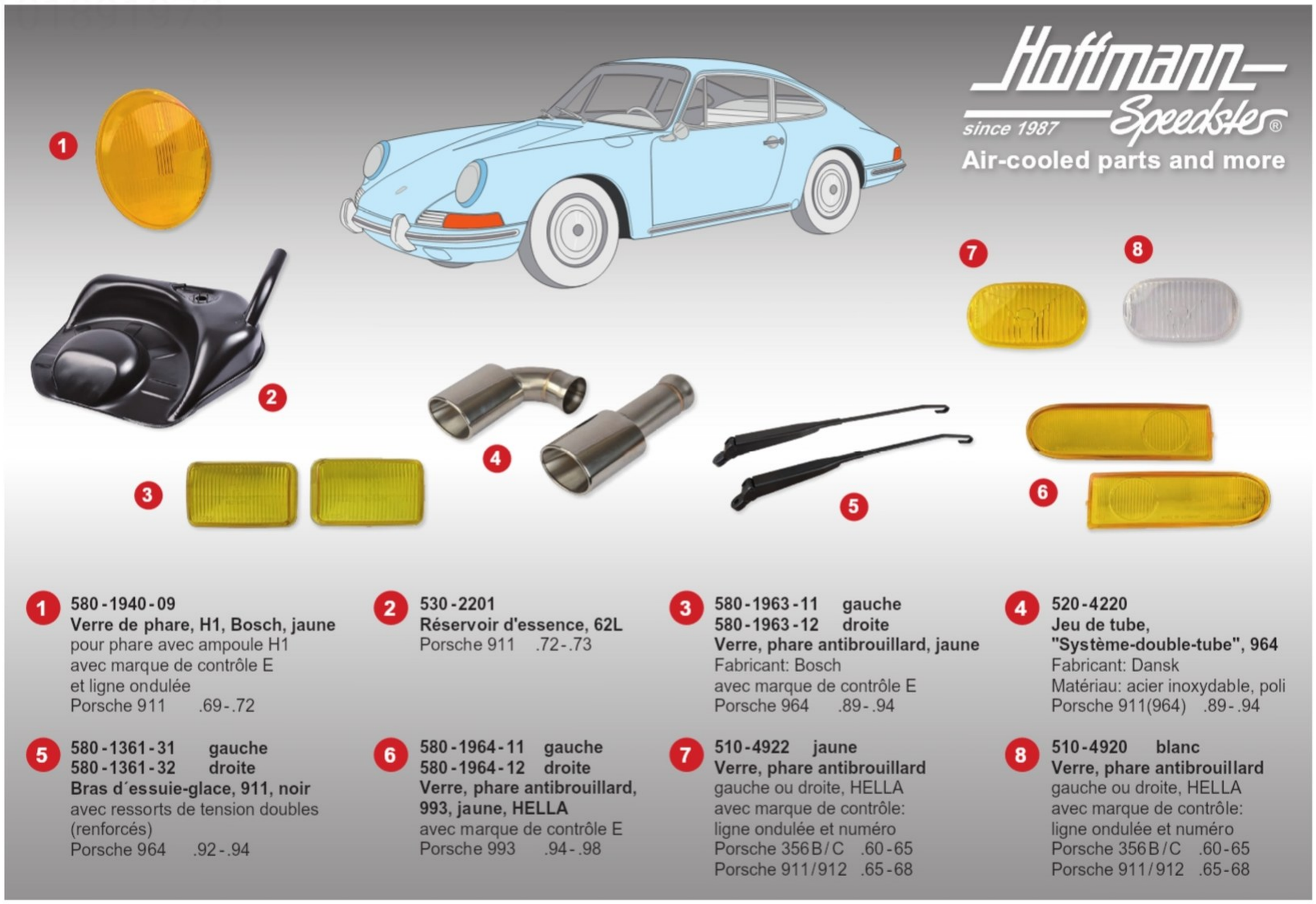
5 WRISTWEAR
OUTLAW GEAR

En témoigne l'entièreté de sa collection de bracelets, la marque britannique Outlaw Gear puise son inspiration dans l'univers Porsche. Salzburg, Martini, Gulf, Kremer ou Brumos, chaque pièce fait référence à un moment de l'histoire sportive de Porsche.

De XS (16cm) à 4XL (23cm). Corde de 6 à 8mm de diamètre, originaire d'Allemagne ou des USA, boucle en acier grade marine brut ou anodisé noir. 65,95€. www.outlawgear.co.uk

4_101891973

4_101891973



4_101891973

Josué Chevrel Photos D.R.

BAMFORD WATCH CUSTOMISE LA CARRERA POUR HONORER LE TEAM IKUZAWA, UNE LÉGENDE DANS LE SPORT AUTO JAPONAIS.

1 PROSPEX
SEIKO

Une nouvelle Speedmaster a été introduite dans la collection Prospex pour célébrer le centenaire de Seiko. Les codes de style de la Speedtimer de 1972 sont réinterprétés avec une esthétique moderne permise par les techniques de manufacture modernes.

Boîtier 42 mm ino, glace saphir antireflet. Cadran panda blanc et bleu. Aiguilles traitées Lumibrite. Compteurs secondes, 30 min et 12 h. Calibre automatique 8R48. 45 h de réserve. Bracelet inox à boucle déployante. Second bracelet en cuir noir. 2 700 €.
www.seikowatches.com

2 HIGHLIFE T.P.C.
F. CONSTANT

Pour célébrer l'ouverture de la boutique Citizen Watch America sur la 5e avenue de New York, Frederique Constant lance une série limitée à 88 unités de la Highlife Tourbillon Perpetual Calendar Manufacture. Exclusif !

Boîtier 41 mm inox brossé poli, glace saphir anti-rayures et antireflet, étanche à 100 m. Cadran bleu mat, aiguilles et index argenté à traitement luminescent. Compteurs date, jour, mois et 60 sec. Mouvement Calibre automatique FC-975. 38 h de réserve. Bracelet inox brossé poli. 26 995 €.
www.frederique-constant.com

3 CARRERA IKUZAWA
TAG HEUER

La maison britannique Bamford s'est associée à TAG Heuer pour rendre hommage à l'emblématique Team Ikuzawa. En 1967, Tetsu Ikuzawa remportait le GP du Japon avec une 906 de location. Il a couru pour Porsche en 1968 et fut le premier Japonais au Mans, entre autres faits d'armes…

Boîtier 42 mm acier brossé, glace saphir antireflet, étanche à 100 m. Cadran opalin blanc. Compteurs azurés blanc (minutes) et rouge (heures). Aiguilles traitées Super-LumiNova. Mouvement Calibre automatique Heuer 02. Bracelet acier boucle déployante. 6 100 €. www.tagheur.com

4 SPEEDMASTER
OMEGA

Avec cette nouvelle édition Dark Side of the Moon de la Speedmaster, Omega place son modèle iconique sur l'orbite d'Apollo 8, autour de la Lune ! La surface lunaire du cadran en est le premier symbole, l'autre est l'aiguille du compteur secondes en forme de fusée Apollo V.

Boîtier 44,25 mm céramique, glace saphir anti-rayures et antireflet, étanche à 50 m. Cadran effet surface de la Lune. Mouvement Calibre 3869 manuel. 50 h de réserve. Bracelet caoutchouc à boucle déployante céramique. 15 700 €.
www.omegawatches.com

5 V8-44 SQUELETTE
B.R.M

B.R.M célèbre ses vingt ans à travers une série limitée à vingt exemplaires de la V8-44, numérotés sur leur couronne en inox et livrés dans un écrin remontoir. L'harmonie des couleurs et des matériaux en fait un pur collector anniversaire.

Boîtier 44 mm titane et cornes bronze, glace saphir, étanche à 100 m. Cadran squelette. Aiguilles perforées bronze, pointe traitée Super-LumiNova. Compteurs 60 sec, 30 min et 12 h. Mouvement Calibre Valjoux 7753. 46 h de réserve. Bracelet Alcantara, boucle ardillon en bronze allégé. 11 500 €.
www.brm-chronographes.com

4_101891973

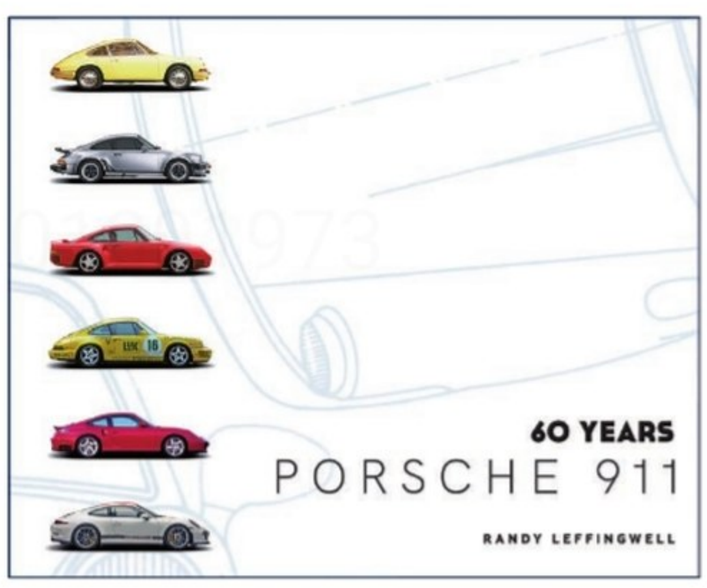
ENTRETIEN · VENTE · PROJET SUR MESURE
Mécanique / Tôlerie / Peinture / Électricité / Châssis / Sellerie
Spécialiste
PORSCHE
DEPUIS 1984
ATELIER
Gobin
1984
50 rue Robert Schuman
86170 Neuville-de-Poitou - France
tél. 05 49 53 25 08 • contact@ateliergobin.com
www.ateliergobin.com
ROSEPASSION
DISTRIBUTEUR OFFICIEL EN FRANCE
LIVRAISON RAPIDE
LES ICONIQUES
JANTES
FUCHS
17" • 18" • 19"
FINITION POLIE ET NOIRE
NOS JANTES
contact@rosepassion.fr | (+33) 3 82 468 911
FACEBOOK | INSTAGRAM @ROSEPASSION_COM
ROSEPASSION.COM

Josué Chevrel Photos D.R.

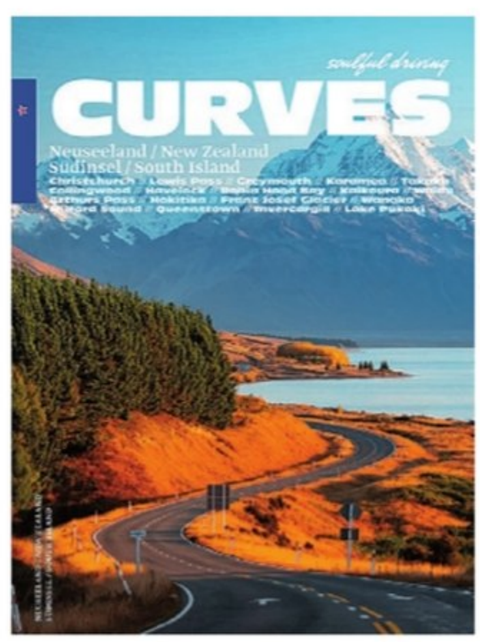
MÊME SANS LE MOINDRE ANNIVERSAIRE À SE METTRE SOUS LA PLUME, LES RAYONS PORSCHE DES LIBRAIRIES NE DÉSEMPLISSENT JAMAIS !

1

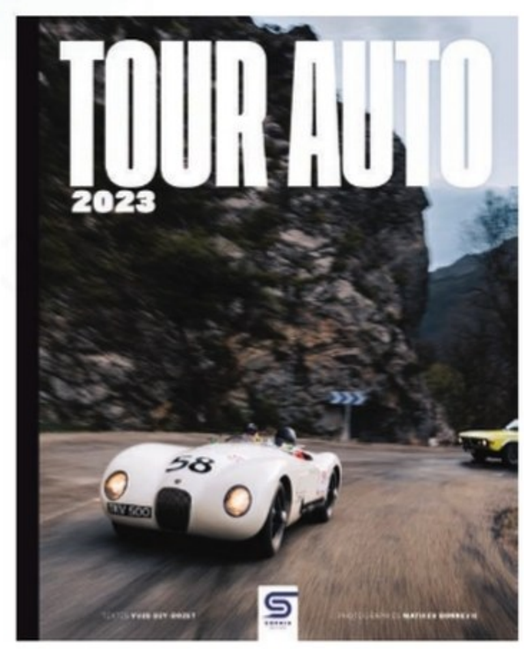
2



3



4



5

1

PORSCHE 356
Nº 5006 LEBT

En 2013, Thomas König et Oliver Schmidt, qui dirigent le Prototyp Museum de Hambourg, dénichaient la 356 numéro 5006, l'une des sept premières produites à Zuffenhausen et sûrement la plus vieille survivante aujourd'hui. L'ouvrage retrace son histoire mais aussi la quête minutieuse de vérité dans chaque étape de sa restauration.

En anglais et allemand. Par Thomas Ammann et Frank Jung, 288 pages. Format 21 x 28 cm. Couverture souple. Delius-Klasing. 19,90 €. ISBN : 978-3-667-12843-0. www.delius-klasing.de

2

WONDER CARS
40 CLASSICS

Forty Wonder Classic Cars est un peu le condensé des quarante ans de carrière de Martin Pedersen à la tête de JP Group, ce fleuron de l'industrie danoise consacré à la réédition de pièces pour Porsche classic (maison mère de Dansk). De la Cox de 1949 à la 992 GT3, le livre est une compilation des voitures emblématiques de la collection personnelle de l'attachant entrepreneur.

En anglais. 350 pages. Format 25 x 34 cm. Couverture rigide. Uniquement disponible via www.wonderclassiccars.dk

3

60 YEARS
PORSCHE 911

Randy Leffingwell fait partie de ces historiens respectés parce que très attaché à puiser ses infos à la source, auprès des gens impliqués à l'époque dans l'histoire de Porsche et des modèles. Alors quand il raconte 60 ans de Porsche 911 de la 901 de 1964 à la Dakar de 2024, l'objet s'impose immédiatement comme un ouvrage de référence incontournable.

En anglais. Préface Harm Lagaaij. 306 pages. Format 30,5 x 25 cm. Couverture rigide et jaquette. Motorbooks. 60,00 $. ISBN : 9780760382653 www.quartoknows.com

4

CURVES 22
NEW ZEALAND

Stefan Bogner nous réserve encore quelques surprises dans les semaines qui viennent. Mais pour l'heure, vous aurez déjà de quoi vous délecter à la découverte des routes et des splendides paysages insoupçonnés, perdus au milieu de l'océan Indien : la Nouvelle-Zélande au volant d'une 992 Carrera T.

En anglais et allemand. 192 pages. Format 23 x 26,5 cm. Couverture rigide. Delius-Klasing. 49,90 €. ISBN : 978-3-667-12843-0. www.delius-klasing.de

5

TOUR AUTO
2023

Pour qu'il n'en manque aucun à votre collection, mais surtout parce qu'il est le témoin d'un événement annuel incontournable, ne ratez pas le livre *Tour Auto 2023*. L'œil de Mathieu Bonnevie et la plume d'Yves Bey-Rozet vous immergent au cœur de cette épreuve historique tant attendue, mais aussi des préparatifs privés au sein de quelques écuries.

En français et anglais. 288 pages. Format 24 x 30,5 cm. Couverture rigide. Sophia Éditions. 75,00 €. ISBN : 978-2-385-14044-1 www.sophia-editions.com

4_101891973

PASSIONAUTO.COM

LES PIÈCES POUR ENTRETENIR, RÉPARER, RESTAURER OU OPTIMISER VOTRE PORSCHE

40 000

PIÈCES EN LIGNE

300 000 PIÈCES DISPONIBLES SUR COMMANDE : INTERROGEZ-NOUS !

DÉCOUVREZ LES **ACCESSOIRES** PORSCHE

NOS EXPERTS À VOTRE ECOUTE 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
+ Livraison sur toute l'Europe et Dom Tom sur **passionauto.com**

Adhérent FFVE 780

LES MEILLEURES MARQUES AUX MEILLEURS PRIX :

OCÉANE HEUCHIN
AGENT GÉNÉRAL ALLIANZ

NOTRE SPÉCIALITÉ

L'ASSURANCE AU KILOMÈTRE

FORFAIT : 4000KM OU 7000KM

DANS NOS CONTRATS ÉTUDIÉS POUR VOUS, SONT INCLUS LES GARANTIES DES SORTIES CLUB SUR CIRCUIT EN ÉPREUVES NON CHRONOMÉTRÉES

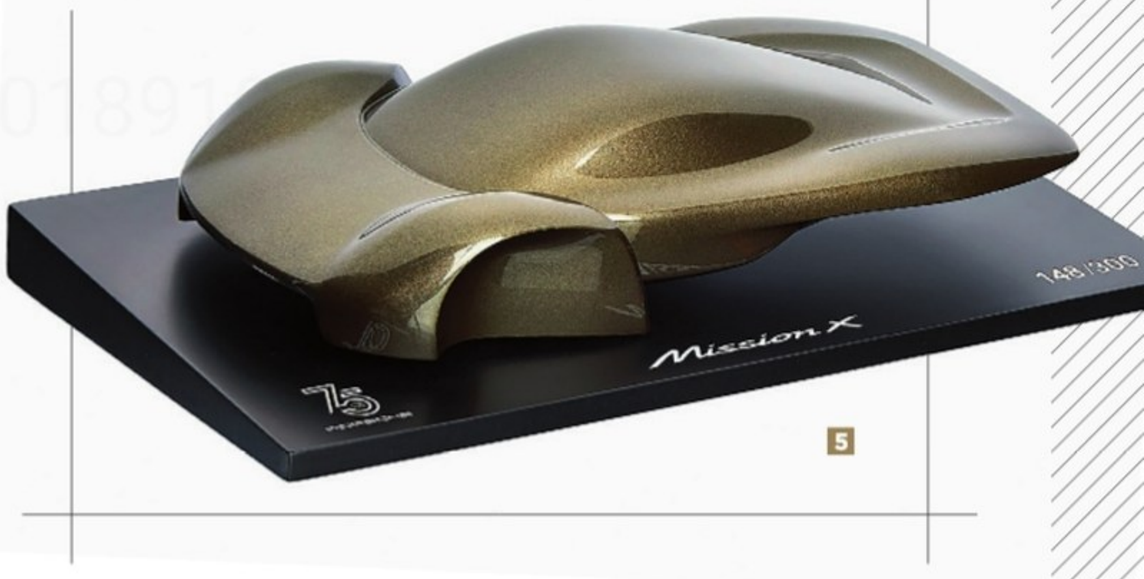
CONTACTER ÉVA POUR VOS PROJETS ET ASSURANCE :
550 BIS AVENUE DE LIMOGES, 79 000 NIORT
05 49 24 82 00 - heuchin.niort@allianz.fr

Allianz

Crédit Photo : Benjamin Fournier

Josué Chevrel Photos D.R.

ILLUSTRATEURS ET ARTISTES RELÈVENT LES NOUVEAUX DÉFIS QUI LEUR SONT IMPOSÉS PAR L'ÉMERGENCE DE L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE, AVEC UN TALENT BIEN RÉEL...



1 WILD 911
S. DUFOUR

La dernière création de Stéphane Dufour est inspirée des 911 Safari de Keen Project. À la différence du proto exposé ici, la version finale dispo à compter de mars et qui pourra être peinte de la couleur de votre choix sera pourvue d'un aileron queue de canard, avec ou sans la rampe de phares sur le capot avant.

En résine coulée et peinte. Longueur 24 cm. 2 073,95 €. www.sdufour.com

2 KINETIC & 917
GUY ALLEN

Guy Allen a planché sur des séries baptisées Kinetic qui mettent en exergue la dynamique de quelques monstres sacrés du patrimoine automobile : Miura, Type E, Carrera RS ou 3.0 CSL. Et dans l'élan, il s'est laissé aller à une magnifique représentation de la 917 K Gulf au Mans.

Impression jet d'encre pigmentaire sur papier archive. Séries limitées à 100 exemplaires numérotés et signés. 911 RS : format A3, 75 £. 917 : format A2, 90 £. www.guyallen.co.uk

3 PORSCHE 75 Y
TRIPLE ESPRESSO

Parmi les illustrations qu'a réalisées Mark Morgan à l'occasion de la Rennsport Reunion et des 75 ans de la marque, celle-ci aligne trois pionnières : 356, la première Porsche, 917 K, la première à marquer la domination de Stuttgart en course, et la Taycan qui inaugure l'ère électrique de Zuffenhausen.

Impression jet d'encre sur papier archive. Dimensions A3, A2 ou A1. Série limitée à 100 ex. numérotés et signés. De 110 à 200 £. www.triplespresso.co.uk

4 PORSCHE 956
KULTKOLBEN

La Custom Edition de Kultkolben offre le choix entre six livrées iconiques de la 956, coordonnables avec une douzaine de fonds, un peu de texte ou pas, vues de profil ou de dessus. Ce qu'il faut retenir avant tout, c'est le talent de Jörn Schmidt, l'illustrateur allemand auteur de ces œuvres originales.

Impression jet d'encre sur papier 230 g/m² ou aluminium dibond. Dimensions : 30 x 40, 40 x 50 ou 50 x 70 cm. De 29,90 à 109,90 € selon le format et le support. www.kultkolben.com

5 MISSION X
PORSCHE DESIGN

À une échelle proche du 1:18, Porsche Design a créé une sculpture évoquant les lignes futuristes du concept d'hypercar Mission X. Élégante et raffinée, elle se présente fidèle à l'originale dans sa couleur Rocket Metallic, exposée sur un socle métallique chanfreiné, gravé de son numéro dans la série limitée à 300 unités.

En résine injectée peinte. Dimensions 24,7 x 14,3 x 15 cm. Livré en coffret premium. 359 €. shop.porsche.com

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

CLUB911.NET

1ER CLUB PORSCHE FRANCOPHONE INDÉPENDANT

TOURISME

6-7 avril : La Charentaise , sortie Grand Ouest

3-4-5 mai : we Cevenole , Sud Est

24-25-26 mai : VOLCANIC CLASSIC, Porsche pré 1974

25-26 mai : WE Bretagne iode et granit

CIRCUIT

14 avril :

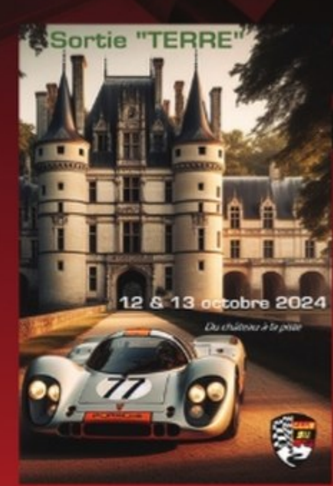
LADOUX, apprentissage de la glisse, circuit humide

4 mai :

MAGNY COURS F1, roulage en nocturne de 19h à 00h00 + Karting

2 juin :

MAS DU CLOS



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

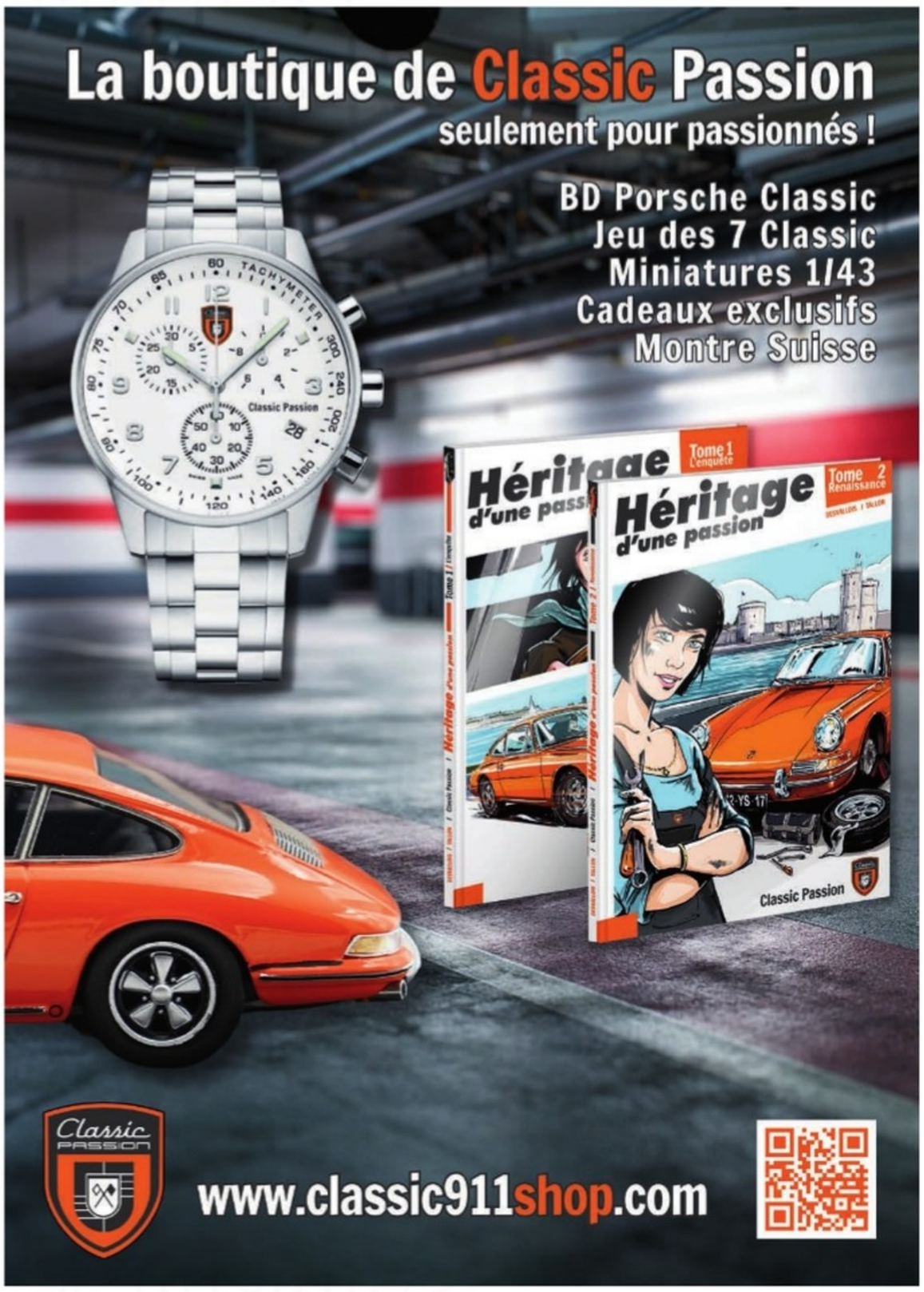
WWW.CLUB911.NET

contact@club911.net / 06.43.34.28.78

La boutique de Classic Passion

seulement pour passionnés !

BD Porsche Classic
Jeu des 7 Classic
Miniatures 1/43
Cadeaux exclusifs
Montre Suisse



Classic PASSION

www.classic911shop.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

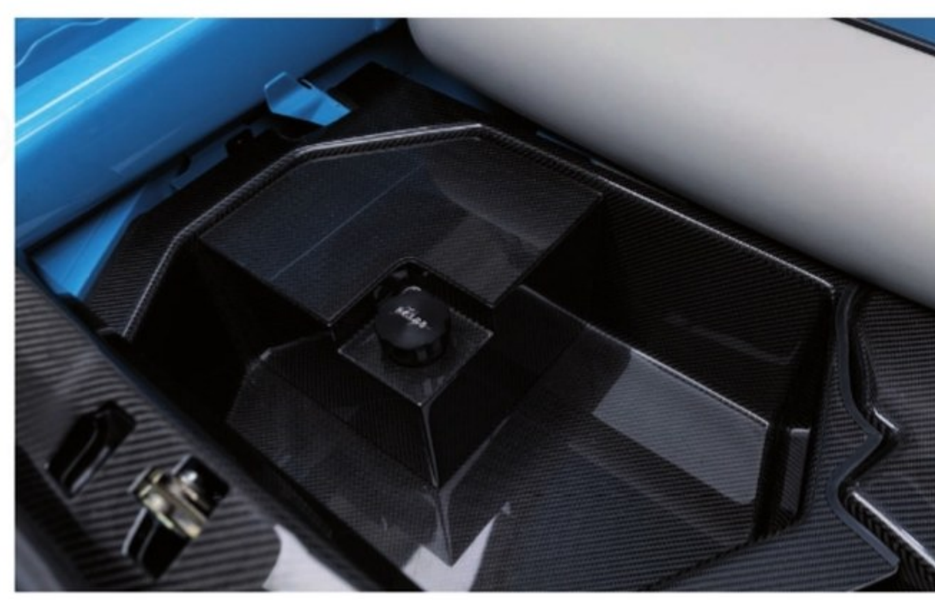
Tarifs en ligne sur le site
www.jacques-assurances.com

* 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

Josué Chevrel Photos D.R.

KAEGE RETRO BASE SES RESTOMOD SUR DES PORSCHE 993. ALORS POURQUOI NE PAS CONSERVER L'ORIGINALITÉ DE LA CONFIGURATION TARGA DE CETTE DERNIÈRE, MODERNE, LUMINEUSE ET... ÉTANCHE !?



DE VERRE ET D'ACIER

L'enseigne Kaege Retro a été l'une des premières à emboîter le pas du désormais célèbre préparateur californien, dans cette discipline qui ne s'appelait pas encore restomod. Roger Kaege n'a plus grand-chose à prouver en la matière, ni en qualité ni en crédibilité. Alors il se permet l'originalité, quitte à devoir assumer ce qui passerait pour une hérésie anachronique.

Cela fait plusieurs années maintenant que Roger Kaege roule sa bosse dans l'univers de ce que l'on a longtemps appelé backdating, et que l'on nomme plus volontiers aujourd'hui restomod (ajoutant la notion de modifications à celle de "vieillissement"). En 2016, il nous offrait certainement l'alternative la plus sérieuse à ce que le pionnier Singer proposait de l'autre côté de l'Atlantique. À l'été 2022, Kaege Retro avait dévoilé une 911 Targa, basée sur une 993 cabriolet à la présentation plutôt traditionnelle pour une auto de son genre avec un bel arceau en inox, et qui se distinguait toutefois par un toit transparent et amovible signé GTN-Automotive. Kaege récidivait cet hiver. Mais ce qui fait l'originalité de cet opus, c'est qu'il est le premier basé sur une véritable 993 Targa. Et Kaege a profité de cette opportunité pour proposer une configuration inédite de son best-seller.

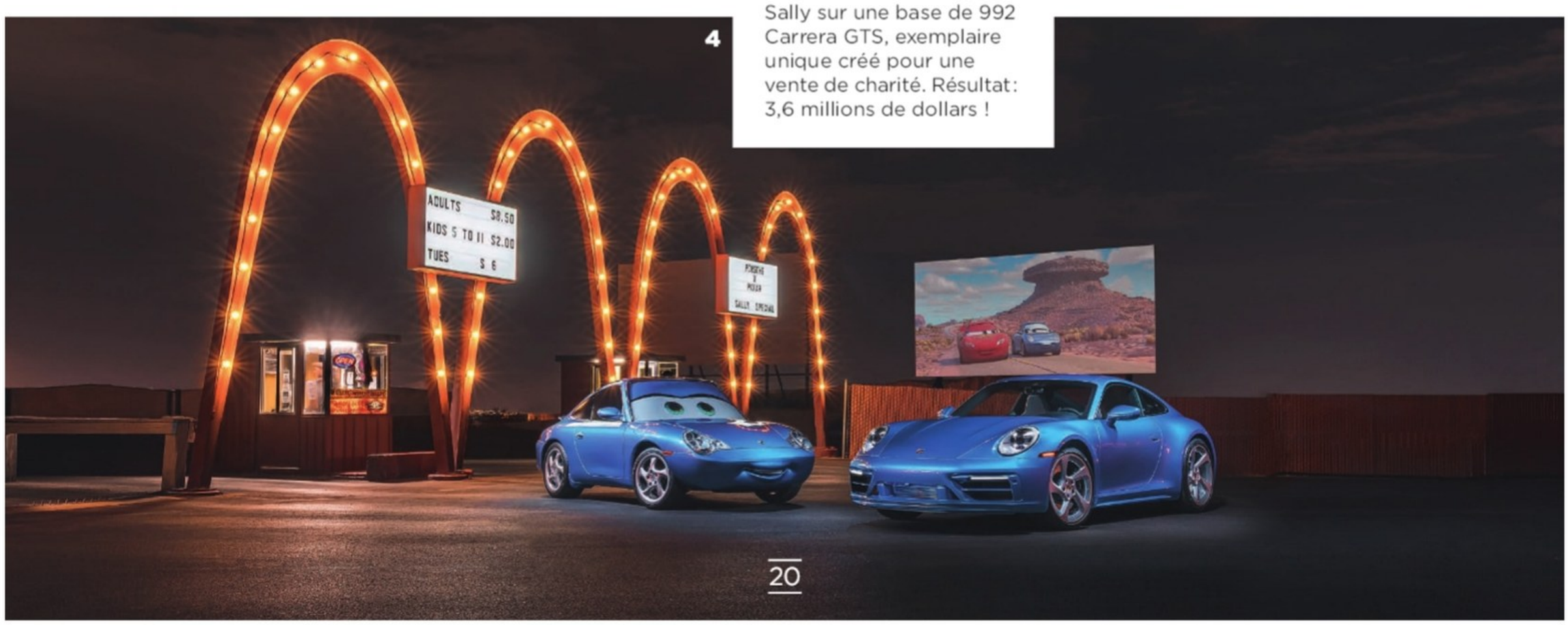
Peut-être l'œil non averti n'y voit-il que du feu. Les initiés savent que, en 1995, la 993 inaugurait une toute nouvelle définition du Targa. Exit le fameux arceau transversal qui avait fait sensation en 1965, prolongé par sa légendaire bulle de verre. Trente ans plus tard, le concept Targa prenait la forme de deux rails longitudinaux sur lesquels le toit vitré coulissait jusqu'à doubler la lunette arrière. La 993 Targa reconduisait le principe de la 911 au grand air, modèle intermédiaire entre le coupé et le cabriolet, y ajoutait l'avantage d'une luminosité permanente dans l'habitacle et d'une étanchéité plus rigoureuse. Ceci pour base à un restomod en 2023, les codes auraient voulu que les rails soient déposés pour réinstaller l'arceau originel. Ce n'est pas comme ça que le voyait Roger, qui nous sert l'objet le plus anachronique de la saison : une 911 que son apparence générale place sans ciller aux alentours des années 1970 à 73, mais dont le Targa façon 993 trahit l'origine. Mais Kaege assume à 100 % sans même tenter la moindre manœuvre de diversion. C'est du pur restomod, totalement revendiqué. Du vrai, du dur, avec des matériaux, des technologies et des performances modernes. Un coup d'œil sous les capots révèle qu'ils sont en carbone, comme chaque nouvel élément de la carrosserie. Pas seulement ailes ou boucliers, mais la bagattelle de quarante-sept pièces de cette noble fibre qui permettent de contenir le poids à 1 290 kg, même lorsque les rétroviseurs au design inspiré des Talbot-Berlin d'époque se permettent le réglage électrique. Au chapitre de l'accastillage, les bouchons de remplissage des réservoirs d'essence et d'huile, usinés dans l'alu, traversent respectivement capot avant et aile arrière droite pour se révéler au grand jour, sous leurs plus belles finitions aluminium. Phares avant et feux arrière adoptent la technologie LED. Le moteur, dont la cylindrée est passée à 3.8, développe ses 300 chevaux, comme une Carrera RS de son temps, qui transitent via la boîte six rapports d'origine augmentée d'un différentiel à glissement limité. Dynamic Speed, le partenaire jantes de Kaege Retro, équipe la machine de roues au design très inspiré des Fuchs mais qui remplissent désormais très honorablement les ailes du haut de leurs 8,5 x 18" devant (chaussées de 225/40) et de leurs 10,5 x 18" derrière (285/30). Les ressorts et amortisseurs d'origine sont remplacés par des combinés KW Variant 3 spécialement développés pour Kaege Retro, qui ont pour particularité d'être finement paramétrables en hauteur et en règles d'amortissement pour satisfaire aux exigences du client en termes de qualités dynamiques. Anachronique mais moderne!

LE NUANCIER DE LA 996 ÉTAIT UN PEU AUSTÈRE, ALORS PIXAR A CRÉÉ SON PROPRE "SALLY BLUE".

1

2

3



4

1 Avec Martin la dépanneuse, Sally est un second rôle majeur !

2 Cécile de France prête sa voix à Sally Carrera en V.F. (Bonnie Hunt en V.O.).

3 Bob Pauley et Jay Ward, respectivement designer de Sally et directeur de la création chez Pixar.

4 Pour la promo du film, Pixar a créé une copie exacte, grandeur nature, de Sally Carrera. Puis en 2022, Porsche Exclusive Manufaktur a réinterprété Sally sur une base de 992 Carrera GTS, exemplaire unique créé pour une vente de charité. Résultat : 3,6 millions de dollars !

4_1018891973

CINÉ STAR ▪ CARS

PISTONS & PIXELS

Deux voitures peuvent-elles tomber amoureuses l'une de l'autre ? Oui ! Dans *Cars*, le bolide Flash McQueen va ainsi céder aux charmes d'une bien jolie Porsche 911 prénommée Sally... Texte **Jean-François Rivière** Photos **Porsche et Disney Pixar**

« *Je peux te poser une question ? Comment une Porsche a-t-elle atterri dans ce coin paumé ?* » Flash McQueen, le bolide héros de *Cars*, n'en revient toujours pas d'être tombé sous le charme de la douce Sally, une Porsche 911 (996) résidant à Radiator Springs, sur une Route 66 oubliée depuis que l'autoroute en a détourné le trafic, et où se morfond une poignée de véhicules sortis de l'imagination fertile des studios Pixar : Sarge la Jeep Willys, Fillmore le Combi Volkswagen, Luigi la Fiat 500 ou encore Doc Hudson la Hudson Hornet (doublée par Paul Newman dans la version originale) et donc, Sally, jolie Porsche bleue qui gère un motel vide dont les chambres ont la forme de cônes oranges de signalisation. Dans ce film d'animation signé John Lassiter sorti en 2006, si le héros est bien McQueen, ce bolide rouge un peu frimeur retenu à Radiator Springs alors qu'on l'attend sur la piste ovale d'un championnat NASCAR, c'est son idylle avec Sally la 911 qui retiendra toute l'attention. Séduits par les lignes de la Porsche, le directeur artistique Bob Pauley et le designer en chef Jay Ward ont retenu le modèle après avoir sollicité la marque allemande. Chez Porsche, on accueille le projet avec enthousiasme même si l'un des dirigeants émet des réserves, considérant qu'il serait une erreur que la 911 soit un personnage féminin quand 85% des clients de Porsche à l'époque sont des hommes. « *Je lui ai répondu*, se souvient Ward, *que si 85% des clients étaient des hommes, ils devraient justement faire en sorte d'essayer d'attirer les femmes. Je ne sais pas si mon argument a été entendu, mais la direction a adoré l'idée et Sally est devenue le premier personnage du film validé par une marque.* »

Les premiers dessins de Sally vont s'inspirer d'une 993 avant qu'il ne soit décidé qu'elle devrait être représentée par un modèle plus actuel, d'où le choix de la 996, modèle en cours durant la conception du film. « *Le moteur de la 911 étant à l'arrière*, explique Ward, *il n'y a pas de calandre ou de grille à l'avant. Cela produit des lignes très douces, un design très propre.* » Cette face avant dénuée d'ouverture va permettre aux créatifs de Pixar de rendre Sally plus expressive encore. Les expressions des véhicules sont en effet cruciales, surtout avec la décision prise de les doter de grands yeux en guise de pare-brise, une idée inspirée d'un dessin animé de Walt Disney datant de 1952, *Susie, The Little Blue Coupe*.

Une fois le choix de la Porsche approuvé, Pixar va faire l'acquisition d'une 911 Carrera qui sera photographiée sous toutes ses coutures afin de mieux cerner et reproduire le modèle, de la façon dont se reflète la lumière sur la carrosserie à la texture des jantes en passant par le son des clignotants. Pour le choix de la couleur, si la Fiat 500 du film hérite d'un jaune issu du nuancier Fiat de l'époque, aucune teinte de bleu ne conviendra aux designers parmi celles disponibles à l'époque sur la 996, toutes jugées trop sombres pour accompagner le caractère pétillant de Sally. Si bien que Pixar va créer son propre "Sally Blue" qui sera repris sur la version à l'échelle 1 de la voiture, conçue à partir d'une Carrera de 1999 raccourcie de 17 centimètres avec le toit surélevé et l'avant redessiné pour accueillir le large sourire de Sally. Destinée à la promotion du film sorti en France en juin 2006, cette Sally grandeur nature va ainsi parcourir le monde avant que Pixar en fasse don au Musée Porsche de Stuttgart.

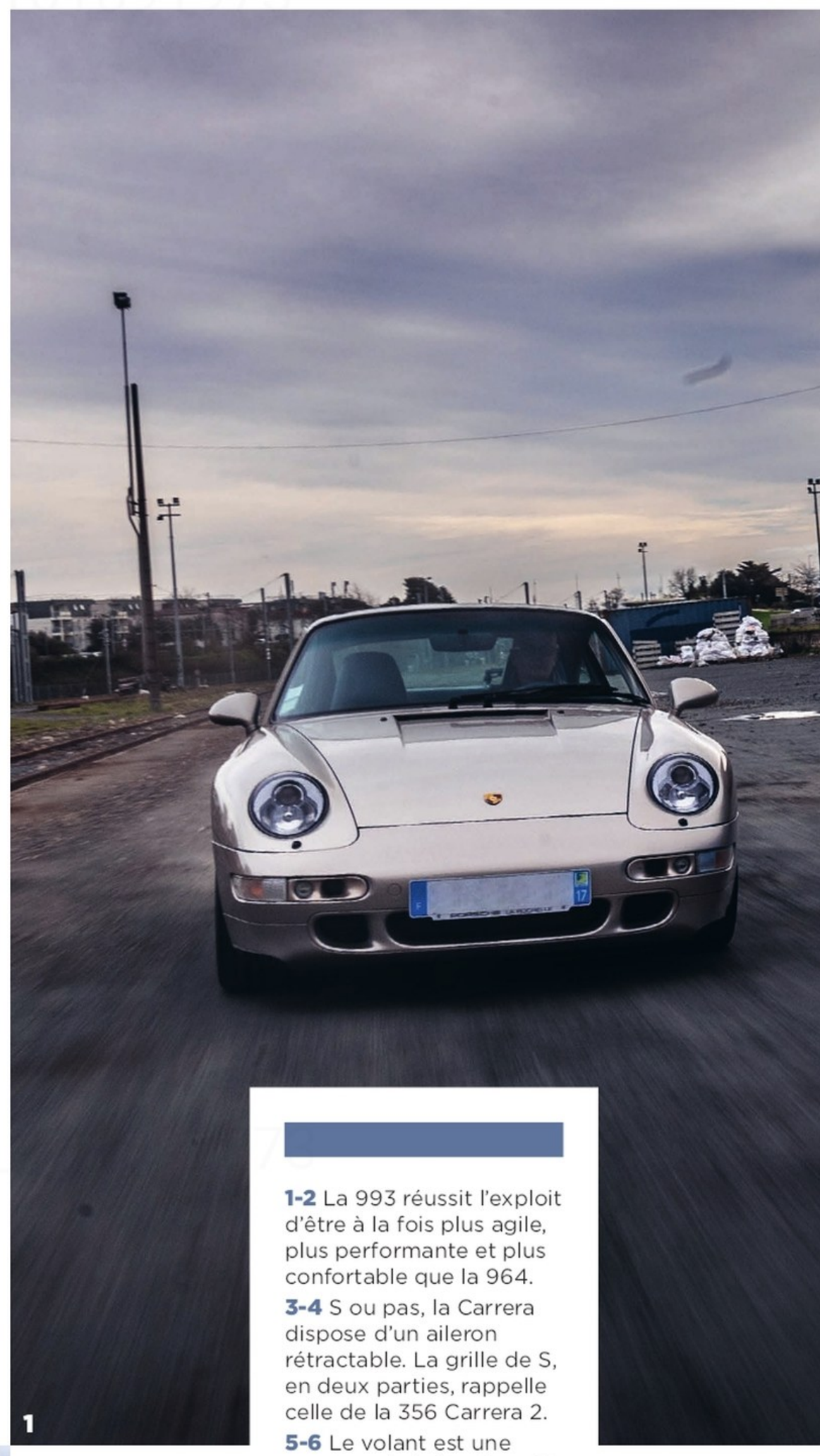
S'IL DEVAIT N'EN RESTER QU'UNE

De toutes les générations de 911, la 993 est un cas à part. À trente ans qu'elle a depuis quelques semaines, elle est le jalon de mi-parcours d'une dynastie établie depuis six décennies maintenant. C'est elle qui clôt le long chapitre aircooled, elle qui accuse la plus courte carrière de toutes les 911, et très certainement elle la préférée des amateurs. Rencontre avec deux échantillons choisis. **Texte Josué Chevrel Photos Frank Camuzat**

Très cher Gilles, j'avais bien noté le rendez-vous que nous avions fixé ce jour à 18h30 au Centre Porsche La Rochelle, pour te restituer les deux 993 au terme de cette journée d'essais. Malheureusement, un petit contretemps m'oblige à repousser à une date ultérieure, que je te communiquerai au moment opportun. Merci de ta compréhension. » Envoyer SMS. Bon, normalement, ça ne marchera pas. Mais sait-on jamais, sur un malentendu…

C'est-à-dire que, de La Rochelle au Cap-Ferret, fief de la rédaction, il n'y a qu'un pas, et je me suis trouvé très tenté de pousser trois heures de plus "jusqu'à la maison" pour profiter quelques temps encore de ces incroyables machines. Il m'aurait fallu un complice pour embarquer la deuxième, et je connais à Frank cette probité qui l'aurait empêché de me suivre dans cette hasardeuse aventure. « *C'est pas ma faute m'sieur le juge, y paraît que ce serait à cause de quand j'étais petit. Un genre de traumatisme…* »

Lorsque vous êtes né au milieu des années 70, que vous vous éveillez instinctivement à la chose automobile, l'immuable 911 vous accompagne toute votre enfance. Dans votre univers, elle a toujours existé, immarcescible, avec ses Fuchs et ses pare-chocs à soufflets. Elle était là avant vous, elle est toujours là, elle ne change pas d'un iota. Puis lorsque vous avez dans les treize ans, vous réalisez soudain que si, cette 911 peut changer. La 964 perturbe un peu vos certitudes, mais ce n'est finalement qu'une 911 avec de nouveaux pare-chocs, qui a cédé aux sirènes du restyling, comme une Renault 11… Sauf qu'avec ses vert menthe, rouge rubis ou bleu maritime, elle colore votre imaginaire d'ado. Là où j'ai grandi, dans la petite ville préfecture de la Manche, une Porsche était une curiosité bien singulière au début des années 90. La toute première 993 dans les rues de Saint-Lô n'est pas passée inaperçue, à mes yeux tout au moins. Un choc. J'ai vu la 911 transformée. Une ligne de pavillon invariable, mais des lignes modernes, sobres, à la fois élégantes et musculeuses… Simplement géniale ! J'avais dix-sept ans, et à dix-sept ans, on a beau se prendre pour un grand, on rêve encore comme un adolescent… Ces considérations nostalgiques qui n'intéressent probablement que moi n'ont d'autre but que de vous éclairer sur l'émotion qui m'envahit chaque fois qu'il m'est donné de prendre le volant d'une 993. Et sur le manque d'objectivité notoire que vous relèverez tout au long de cet article. Au-delà du rationnel qu'impose ma qualité de journaliste, ce sont d'abord toutes ces émotions qui refont surface. Et Gilles n'a pas été tendre avec mes émotions ! Certes, il



1-2 La 993 réussit l'exploit d'être à la fois plus agile, plus performante et plus confortable que la 964.
3-4 S ou pas, la Carrera dispose d'un aileron rétractable. La grille de S, en deux parties, rappelle celle de la 356 Carrera 2.
5-6 Le volant est une nouveauté si réussie qu'il sera repris sur la 996.

AVOUEZ QUE SI LA 996 AVAIT DIRECTEMENT SUCCÉDÉ À LA 964, LE CHOC AURAIT ÉTÉ VIOLENT ! DÈS SON LANCEMENT, IL ÉTAIT ÉCRIT QUE LA 993 SERAIT LE TREMPLIN VERS LA 911 DU TROISIÈME MILLÉNAIRE...

4

6

aurait fait pire avec un coupé gris polaire qui m'aurait directement renvoyé à mes souvenirs de petit Normand, à cette 993 Carrera régulièrement stationnée devant l'agence Budget de l'avenue de Paris. Les deux 993 que Gilles nous a confiées sont en elles-mêmes des pépites parmi les pépites : un cabriolet Carrera, assemblé en 1994, que nous prendrons comme point de référence initial de la génération 993. Et bleu Riviera, excusez du peu ! À l'autre extrémité, celle qui marquera plutôt le point de sortie est une incroyable Carrera S du millésime 1998. Incroyable en premier lieu par sa couleur, que vous n'avez probablement jamais vue sur aucune autre 993 (ni sur aucun nuancier 993, d'ailleurs), mais avec laquelle elle a pourtant très officiellement quitté les chaînes de Zuffenhausen.

Riviera & Paladio

Vous connaissez Gilles Desvallois depuis notre dernier numéro. Nous dressions le portrait de l'attachant Charentais fondateur de Classic Passion 911, qui réfute l'étiquette de collectionneur, mais doit bien admettre posséder quelques Porsche tout de même, dont ces deux-là qu'il a eu l'extrême générosité de nous proposer (merci Gilles, promis je te les ramène !) dès qu'il a eu écho d'un projet de "Dossier 30 ans" dans *Speedster*. Il a acquis le cabriolet Carrera en décembre 2013 auprès du spécialiste allemand Pannhorst, l'un des plus sélectifs de la planète. Le cabriolet a commencé sa carrière dans le Massachussetts, livré par le Centre Porsche Pass & Weisz de

4_101891973

4_101891973

1

1-6 Vous pourrez chercher longtemps avant de trouver des différences entre les habitacles de Carrera et de Carrera S. Ici, elles ne tiennent qu'aux caractéristiques propres aux cabriolets et coupés. Sinon aux couleurs.

4

EN TERMES D'AGILITÉ PURE, MÊME SUR UN SLALOM CHRONOMÉTRÉ, UNE 993 CARRERA FAIT MIEUX QU'UNE 964 RS !

4_101891973

2

3

5

6

Burlington. Après un second propriétaire dans le même état jusqu'en 2006, il passe les six années suivantes en Californie avant que Pannhorst ne l'importe avec l'équivalent en miles de 47 430 km. Le bleu Riviera est probablement plus courant outre-Atlantique que sous nos latitudes, mais quel effet ! Les cabriolets n'ont jamais été les déclinaisons les mieux armées pour relever la pureté d'un dessin (surtout sur une 911, amputée de la dynamique de sa ligne pavillon et alourdie de sa capote repliée) mais ce bleu exhausse littéralement les courbes dont le talentueux Hatter a habillé la 993. Les ailes rebondissent avec un élan décuplé, les flancs reflètent des volumes insoupçonnés, les arêtes subliminales des boucliers et des arches de roues apparaissent. Les jantes Turbo Look en 18" (façon Turbo mais aux branches pleines) correspondent dans la liste des options à la case 413, la suspension sport à la 030, plus ferme et abaissée de 10 mm à l'avant et 20 à l'arrière. Gilles s'est permis la fantaisie (il n'est pas le seul) d'échanger la grille d'aileron en plastique noir contre celle d'une Carrera S, en deux parties et peinte dans le bleu de la caisse, et l'autoradio Porsche CR1 par un plus récent offrant la connectivité moderne (avec des haut-parleurs Focal à l'acoustique optimale, cachés derrière les grilles d'origine). Évidemment, en amateur avisé qu'il est, il a conservé chaque pièce d'origine, tout est réversible en deux tours de vis. À toutes fins utiles, selon la formule… Pour que vous soyez au fait du moindre détail, sachez que pour la séance photo, nous avons déposé la grille anti-remous qui fait partie de sa dotation d'origine (saute-vent, option 551), histoire de pouvoir installer le couvre-capote. Et nous voilà en présence d'une digne représentante de ce que l'on s'entend à appeler 993 phase 1, partant du postulat que l'évolution moteur du millésime 1996 entérine la réalité d'une phase 2, avec laquelle arriveront des nouveautés en cascade, de la Targa à la Carrera 4 S, rapidement suivie d'une Carrera S. Ah, la Carrera S !…

Chronologiquement, c'est par cette fameuse Carrera S que Gilles est entré dans l'univers Porsche classic. Il l'a acquise en février 2013, après avoir revendu une trop bling-bling (pour l'époque) 997 Targa 4. Elle fut livrée le 28 novembre 1997 à un certain Peter Vogel, qui est depuis 2022 le PDG de Porsche Brazil. Entre-temps, il a assumé l'après-vente de Porsche Iberica (2008-11), le développement du réseau en Chine (2011-15) puis la direction de Porsche Middle East & Africa (2015-22). En 1997, Vogel est une toute nouvelle recrue chez Porsche.

Novembre 1997, cela faisait deux mois qu'avait été dévoilée la 996 Carrera à Francfort. Une 911 100 % nouvelle ! À nouvelle 911, nouveau nuancier, qui reconduisait certains incontournables, mais amenait aussi son lot de nuances inédites. Dont le Paladio, sous le code 555. Évidemment, comme les 996 Carrera vont croiser sur les chaînes les 993 qui compléteront quelques mois encore le reste de la gamme (Carrera 4 et 4 S, Carrera S, cabriolets, Targa, Turbo, Turbo S et GT2, rien que ça…), quelques-unes parmi les dernières 993 profiteront du nouveau nuancier. C'est resté marginal, il semblerait que seules quatre 993 eurent droit à cette couleur anachronique. Sur la Carrera S, c'est un délice de sobriété. Avec ses nuances raffinées, sous le ciel gris qui nous couvre aujourd'hui, le Paladio enveloppe avec douceur la voluptueuse largeur de la coque de Turbo, sans pour autant en effacer les volumes. À comparer nos deux autos, le Riviera du cabriolet tend à relever les galbes presque sages d'une Carrera, quand le Paladio tempère les mensurations supérieures de la S. Égalité ? Rahhh… c'est très subjectif. La Carrera S a tout de même ce petit truc en plus, qui va bien au-delà de sa grille d'aileron spécifique en deux parties évoquant la double grille des 356 Carrera 2… Pour être totalement impartial et transparent (si ça devait influencer votre jugement), sachez que Gilles a aussi mis sa touche sur cette Carrera S en remplaçant les antibrouillards avant par des écopes de Turbo S. C'est tout.

Contact

Les présentations faites, il est temps de s'assoir, d'observer, de toucher, de sentir. Procédons chronologiquement, en commençant par le cabriolet. La Carrera est le modèle d'entrée de gamme. Pourtant, Porsche ne propose plus que le cuir de série (sauf certains marchés). Et même sur une voiture de trente ans, qui plus est cabriolet décapoté, les matériaux dégagent toujours les mêmes effluves, que le cerveau traduit instinctivement comme un marqueur de

4_101891973

1 La différence entre les caisses de Carrera et de Turbo ne tient pas qu'à la largeur des ailes. Les boucliers sont spécifiques.

2-3 Le premier moteur de 272 ch des Carrera fait de vrais progrès en termes de souplesse. Pour 1996, un nouveau pas est franchi avec le système Varioram, offrant 285 ch.

4 Le surpoids "cabriolet" de l'une est compensé par l'embonpoint Turbo-Look de l'autre. Égalité !

1

2

3

4

4_101891973

4_101891973

pérennité, un gage de qualité. Ce n'est pas qu'une question d'odeur. Quelle autre auto peut s'enorgueillir de plastiques aux alignements et à l'état de surface aussi nets après trois décennies d'usage ? À croire que ni ongles, ni clés, ni bagues n'ont de prise sur eux ! Certes, le cabrio de Gilles n'a pas encore 75 000 km, mais le cuir Gris Classic semble aussi tendu et à peine plus lustré qu'en 1994. Tout juste l'abrasion habituelle aux joues latérales, côté sortie. Mais ça, aucun baquet n'y coupe. En 1994, l'habitacle de la 993 Carrera ne devait pas dépayser. On y retrouve un tableau de bord strictement identique à celui de la 964 phase 2, dont la boîte à gants avait déjà migré dans un épais tablier inférieur pour laisser sa place initiale à l'airbag passager. La commande de la capote a rejoint la console centrale puisque le mécanisme est désormais totalement électrique, jusqu'à son verrouillage. La seule différence notable avec ses devancières, ce sont les panneaux de portes redessinés qui suffisent presque à souffler un peu de modernité dans un habitacle qui faisait encore tout à fait illusion. Ah si… le volant aussi ! Il fait sa part dans la perception nouvelle d'un environnement suranné. Dans la mouvance biodesign qui sévissait au milieu des années 90, il était si pertinent qu'il a rejoint tel quel la 996.

Presque quatre ans après, le cockpit de la Carrera S est un copié-collé superposable. Vous pouvez chercher longtemps les différences, à ce jeu-là vous n'en trouverez pas sept ! Les seules tiennent uniquement aux caractéristiques distinctes des coupés et cabriolets. Les ceintures trois points à enrouleurs aux places arrière du cabriolet, ancrées au centre dans une sorte de console-accoudoir, sont une réponse aux règles de sécurité américaines toujours plus strictes. Jusque dans leurs coutures, la perforation des cuirs, leurs réglages électriques, les sièges sont identiques. Et même si le coupé accuse bientôt 140 000 km, les matériaux ne paraissent pas plus fatigués que sur le cab'. Dans la console centrale, le bouton à gauche de la rangée inférieure n'est évidemment pas dédié à la capote mais au toit ouvrant (il n'est plus caché sous la planche d'instrumentation, à gauche, pour ceux qui cherchent encore…). Le bouton central est dédié à l'essuie-glace arrière, qui n'a pas cours sur le cabriolet. Ajoutons au coupé le support qui épaissit la console centrale. Mais comme il dépend de l'option 615 "Téléphone Nokia 2110", faites comme s'il n'existait pas. À la limite, comptez plutôt la radio-CD Porsche CDR21. En élargissant même aux coffres à bagages avant, non, aucune différence…

Il n'y a qu'en ouvrant le capot moteur que les nuances apparaissent enfin. Si la 993 Carrera et ses dérivés (dont la S) gagnent treize chevaux à partir du millésime 1996, elles les doivent en grande partie à cette pieuvre en alliage étendue sur le flat six : le Varioram, fruit de l'ingénierie Porsche, un système inauguré sur la 3.8 RS qui indexe la longueur des tubulures d'admission sur le régime et adapte ainsi la dynamique des flux et leur résonance aux besoins immédiats du moteur. Résultat : plénitude à tous les étages, de la souplesse en bas sans manquer d'air en haut pour aller chercher les derniers chevaux.

La révolution LSA

Quart de tour de clé dans le barillet de contact du cabriolet. Le moteur s'éveille, discret mais présent, rond, manifestement plus feutré que celui d'une 964. Les efforts en termes de vibration profitent à l'acoustique, mais peut-être le fait d'avoir démarré sans toit fausse-t-il les premières notes. Tout dans la 993 paraît plus doux que chez ses aïeules. La pression nécessaire sur l'embrayage (même si la course reste longue), le maniement du levier de vitesse, l'effort sur le volant. Impression confirmée dès les premiers mètres. Le gain conféré par son nouveau train arrière est manifeste. Notre terrain de jeu, particulièrement abîmé autour de notre spot photo, alternait pierres et nids-de-poule. Là où toute 911 antérieure vous aurait vertement signifié son mécontentement, la 993, tout cabriolet qu'elle soit, même avec sa suspension optionnelle, amortit sans violence, sans secousse, sans taper, sans broncher. Pas de quoi redouter les rues pavées de La Rochelle. Même, et surtout, lorsque vous haussez le rythme, l'essieu arrière LSA marque un net progrès. Par sa conception, il est bien plus rigoureux qu'auparavant. En abandonnant les bras oscillants, il annule les variations d'empattement entre détente et compression, si minimes soient-elles. Surtout, les principes de l'essieu Weissach (créé pour la 928) appliqués au LSA lui confèrent une stabilité et une agilité jusqu'alors inconnues sur

4_101891973

CINQ PETITS MILLÉSIMES. LA 993 EST LA GÉNÉRATION DE 911 QUI ACCUSE LA PLUS COURTE CARRIÈRE. SES QUALITÉS N'Y SONT POUR RIEN, C'EST LA MEILLEURE DE TOUTES LES 911 AIRCOOLED. OBJECTIVEMENT !

1

2

1-4 En cinq millésimes, la 993 n'a pas connu le moindre "restyling". Tout ce qui distingue les deux phases (officieuses), c'est l'adoption du Varioram qui constitue une vraie évolution mécanique. Pour le reste, tous les efforts étaient concentrés sur le développement de la prochaine 996...

une 911. Sans liaison mécanique directe avec la direction, par la seule action des transferts de masse, la déformation contrôlée des Silentblocs génère un pincement de la roue extérieure suffit à accompagner la caisse et limiter le survirage.

S'installer dans le coupé Carrera S n'est pas supposé vous dépayser. Pourtant il faut bien admettre que la perception de l'habitacle vous rappelle la compacité des 911 aircooled par ses proportions. Ni exigu ni oppressant, la finesse des montants et du mobilier jouant en sa faveur, mais vous pouvez en toucher quasiment chaque extrémité en tendant le bras. Et vous avez facilement effleuré le genou de votre passager en passant la sixième, ce qui n'arrivera jamais dans une 992. Naturellement, la caisse de résonance que représente ce cockpit hermétique donne une once de coffre supplémentaire au ronron du flat six. À peine, parce que le Varioram, en optimisant le flux, préserve aussi l'acoustique au ralenti. Une fois en mouvement, la Carrera S semble s'accommoder sans efforts de ses mensurations. Autant les versions Turbo-Look des Carrera 3.2 et 964 faisaient cher payer leurs dimensions en termes de dynamique, autant la 993 S semble se jouer de ses centimètres. Encore un bon point à mettre au crédit des trains roulants. Lorsqu'il est bien réglé, l'essieu avant se montre idéalement stable et directif ; l'arrière suit, agile et obéissant, ses voies larges profitant plus encore de l'effet "Weissach" directionnel pour s'aligner avec la trajectoire. Fondamentalement, la 993 se pilote toujours comme une 911. Essieu LSA ou pas, la répartition des masses n'a pas changé, elle implique de la placer aux freins autant qu'au volant en entrée de courbe pour la caler sur l'axe de sortie.

Malgré sa largeur théoriquement défavorable, le coupé se montre largement aussi véloce que le cabriolet. Il a à son avantage le Varioram qui remplit de couple le 3.6 dès les plus bas régimes. On aurait voulu mettre à la décharge du cabriolet ses origines américaines et la boîte G50/20 plus longue qui en découle (les "RoW"* de 272 ch avaient une G50/21 plus courte), mais… c'est la boîte "longue" qui équipe toutes les Carrera Varioram 285 ch à compter du millésime 1997, y compris la Carrera S. Bien qu'elle ait tous les atours de la 993 Turbo (à l'exception de l'aileron), la Carrera S n'en a pas le châssis, qui reste l'apanage de la 4 S. Pas la transmission intégrale évidemment, ni les triangles aux voies spécifiques, ce qui implique des entretoises entre les moyeux et les jantes de Turbo. Pas les freins non plus, elle compose donc avec le matériel de la Carrera, dont les étiers noirs sur des disques plus modestes de 304 et 299 mm de diamètre (contre 322). Elle n'en souffre pas outre mesure puisqu'elle est à peine plus lourde de trente kilos qu'une Carrera standard. Allez, l'équivalent de deux sacs de voyage prêts pour le week-end. Ah tiens, d'ailleurs…

« *Possibilité de nouveau rendez-vous ce lundi au Centre Porsche La Rochelle. Ou mardi. Ou plus tard, à ta convenance. Encore toutes mes excuses pour le léger contretemps. Bon week-end.* »

* RoW : Rest of the World (reste du monde), généralement par opposition aux modèles destinés au marché américain.

ULRICH BEZ ET BERND KAHNAU AURAIENT AIMÉ UNE NOUVELLE COQUE POUR LA 993. TROP CHER POUR BRANITZKI, ÇA ATTENDRA LA 996...

DANS LE CONTEXTE, HATTER A RÉUSSI UNE PROUESSE DE DESIGN !

1

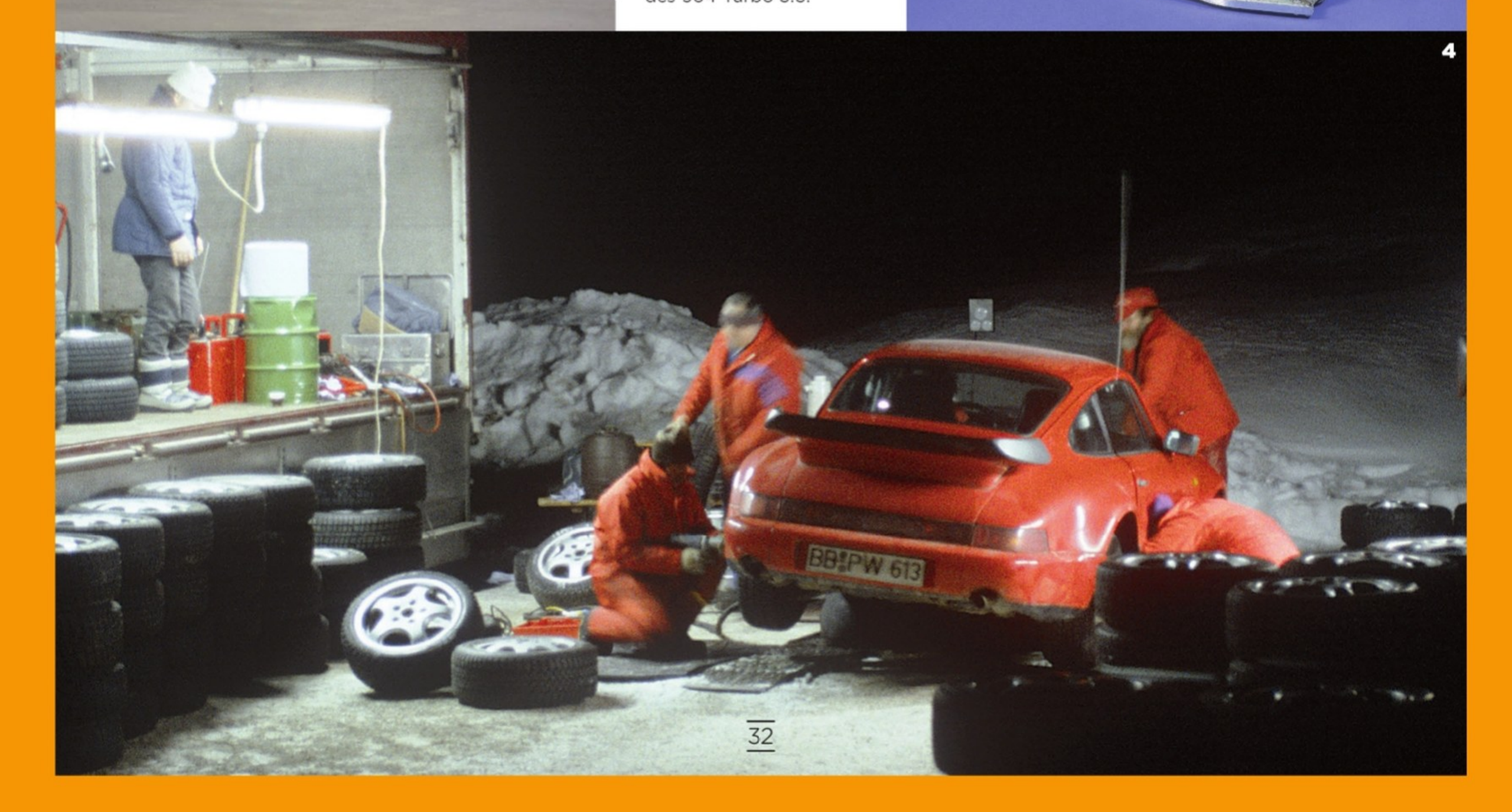
2

1-2 Dès les premières esquisses, Tony Hatter définit un style entre Panamericana et 959 qui sera transposé échelle 1 sur une maquette en clay.

3 Le train arrière est une pure nouveauté pour les futures générations.

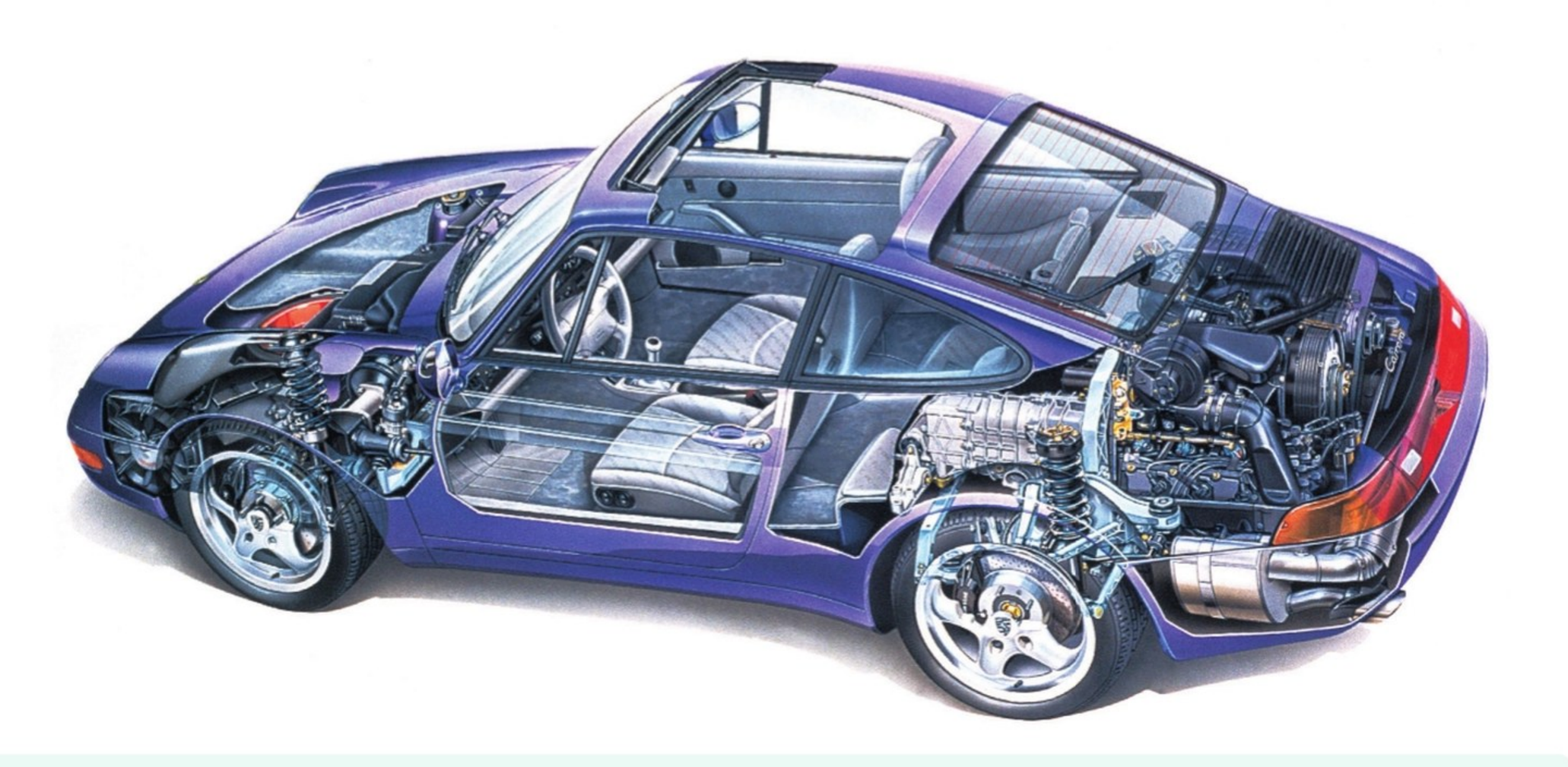
4 En janvier 1991, les essais menés à Turracher Höhe, en Autriche, le sont sur des protos ressemblant à s'y méprendre à des 964 Turbo 3.3.

3



4

4_101891973



INSTINCT DE SURVIE

Francfort, le 9 septembre 1993. Trente après la 901… Sur le stand Porsche de l'Internationale Automobil-Ausstellung, une nouvelle itération de la 911 est dévoilée au public, que Wendelin Wiedeking présente comme « *la voiture qui déterminera si Porsche a un avenir.* » Et trente ans plus tard, il est évident que la génération 993 a brillamment concrétisé tous les espoirs qui avaient été fondés sur elle. Dernière de la dynastie aircooled, elle portait déjà, dans chaque phase de son développement, la vision de la 911 d'après…

Texte **Josué Chevrel** Archives **Porsche**

À son lancement en 1988, 25 ans après la première de la 911, Heinz Branitzki, alors président du directoire, présentait la nouvelle 964 comme « *la 911 des 25 prochaines années.* » En était-il vraiment convaincu ? Tous les gens en poste entre Zuffenhausen et Weissach savaient bien que la 911, même revisitée sous cette forme, arrivait au bout de ses capacités à maintenir des prestations décentes face à des samouraïs à la conquête du monde avec des katanas aussi affûtés que leurs Supra, NSX, 3000 GT et autre 300 ZX… Lorsque Ulrich Bez a pris ses fonctions à la tête du R&D en octobre 1988, il a lancé le chantier 993, qu'il imaginait comme une 911 radicalement nouvelle. La situation économique de l'entreprise, usée par le naufrage du marché américain et le dispendieux développement de la 959, l'a ramené à la réalité. En bon comptable, Branitzki est aussi frileux qu'anxieux par rapport à la nouveauté. Surtout par rapport à la dépense qu'implique une nouveauté. « *Nous n'avons droit qu'à un essai parce que chaque nouvelle voiture coûte des milliards de marks.* » D'où les non-décisions qui ont caractérisé son mandat. Dès son arrivée à la succession de Helmuth Bott à la tête du R&D, Ulrich Bez a dû prendre des décisions et fixer un cap, consistant d'abord à mettre la priorité sur le contenu émotionnel et rétablir Porsche dans son statut de référence du marché. Redéfinir ce qu'est une Porsche, en termes d'ingénierie et de design. On a demandé au respecté Peter Falk son avis sur la question, qu'il a résumé en un mot : agilité. Son mémo de vingt pages a servi de guide à la création de la 993.

Ulrich Bez avait un immense respect pour la 911, savait qu'elle était la colonne vertébrale de l'entreprise, mais était très critique envers la 964. Il fallait rectifier le tir en urgence ! Avec lui, il avait ramené de chez BMW un certain Harm Lagaaij, celui-là même qui avait dessiné la 924 dans les années 70 avant de partir chez Ford, puis BMW. Bez a lancé son designer dans d'inattendues explorations. Le concept offroad Panamericana signé Steve Murkett, dévoilé à Francfort en septembre 1989, légitimé par le palmarès de Porsche en Rallye-Raid mais controversé jusqu'au plus haut de l'organigramme, a institué de nouveaux codes stylistiques.

Lagaaij a confié à Tony Hatter, jeune recrue de 35 ans fraîchement débauchée de chez Opel, le design de la prochaine 911 sous la supervision de Dick Soderberg, son supérieur au Style, et de Bern Kahnau, désigné chef de projet 993. La Panamericana était une inspiration. La supercar 959 et le concept avorté de 965 en furent deux autres, majeures. La face avant devait sembler nouvelle mais ressembler à une 911. Lagaaij était conscient, et les chiffres le démontraient, que le public s'était lassé des lignes de la 911. Hatter a réussi le pari de les redéfinir sans les dénaturer. De les moderniser sans toucher à la structure. Initialement, il était question d'une nouvelle monocoque avec une nouvelle ligne de toit, de nouvelles portières. Finalement, c'étaient cinq millions de marks de développement dont Branitzki a jugé qu'il était bon de faire l'économie. Mais les idées sont restées en réserve… Le talent de Hatter a fait de la 993 l'une des plus belles 911 de toutes les générations, malgré le défi que représentait une base de 25 ans d'âge : des flancs plus galbés de quatre centimètres par côté, un arrière plus musculeux, virtuellement

4_101891973

1 Le staff qui a participé au développement de la Porsche 993. Assis au premier plan, Bernd Kahnau, chef de projet. Derrière lui, la main sur le capot (veste verte), le jeune designer Tony Hatter à qui son boss a confié la périlleuse mission de moderniser la 911 sans la trahir...

2 L'essai d'un prototype de 993 cabriolet sur la piste de Weissach en novembre 1991. Notez les optiques avant camouflées façon 964 pour brouiller les pistes...

3 Juin 1992, les essais se poursuivent sur le Contidrome, avec des prototypes aux airs de 964, mais avec des traits caractéristiques de la 993, notamment l'arrière relevé.

4 Günther Steckkönig fait part de ses impressions au volant du proto. La priorité était de rendre à la 911 son agilité.

LES INGÉNIEURS ONT OPTÉ POUR UN FAUX CHÂSSIS AVEC SON BERCEAU, POUR LE RÉEL GAIN QU'IL APPORTE EN TERMES DE CONFORT ET D'ACOUSTIQUE.

4_101891973

COMME POUR LA 964, PORSCHE REVENDIQUAIT 80 % DE PIÈCES NOUVELLES SUR LA 993, CE QUI ÉTAIT BEAUCOUP PLUS FACILE À ADMETTRE CETTE FOIS-CI !

rehaussé. Mais surtout, les nouvelles technologies poly-ellipsoïdales développées par Bosch permettaient des phares enfin efficaces bien qu'inclinés dans des ailes aplaties. Dans les détails, le pare-brise devenait plus affleurant en l'avançant de 3 mm dans un nouveau joint, idem pour les vitres de custodes (7 mm). Il en résultait moins de bruits d'air, une aérodynamique meilleure que sur la 964 pourtant plus étroite, et une rigidité structurelle accrue de 20 % (notamment par un nouveau plancher).

En 25 ans, chacun avait pu mesurer les lacunes de la 911 en terme d'ergonomie. Bien sûr, on aurait voulu profiter de cette nouvelle génération pour tout remettre à plat. Les commandes secondaires (j'en connais qui cherchent encore à actionner le toit ouvrant de leur 911 SC), le chauffage et la ventilation, la position de conduite (un volant toujours pas réglable), la 911 abordait les années 90 avec un habitacle des sixties. Pourtant, le directoire a opposé son véto aux investissements. Bez se souvient qu'il a dû « *négocier pour le moindre petit bouton, la moindre poignée.* » Tout juste les designers ont-ils réussi à déplacer quelques commandes dans la console centrale, rafraîchir des panneaux de portes dessinés en 1973 et s'offrir, ô folie, un nouveau volant. De nouveaux sièges n'ont été adoptés que parce qu'ils étaient moins chers à produire…

Plein d'enthousiasme, Ulrich Bez avait implanté un V8 Audi sur le berceau de l'ancien proto 965 pour tester la faisabilité d'une 911 motorisée par une version civilisée du V8 d'Indycar, pour 280 ch en version atmo et presque 410 en Turbo. Malgré des résultats probants, les coûts nécessaires à l'outillage de production n'ont jamais eu l'aval de Branitzki. Horst Marchart aurait voulu un refroidissement liquide pour la 993, autant pour répondre aux normes environnementales que pour lever cette exception qui pesait autant sur l'image de Porsche que sur des coûts spécifiques qui ne pouvaient être mutualisés avec personne… « *Nous avons fait des études et des investigations*, se souvient-il, *mais nous aurions eu besoin de nouveaux systèmes de refroidissement et de chauffage, et nous n'avions pas la place dans cette monocoque. Alors nous avons décidé que la 993 conserverait le refroidissement à air. Nous repartirions de zéro avec la prochaine voiture, la 996.* »

Qui plus est, la refonte étendue du flat-six originel en un très efficace M64 de 3.6 était encore suffisamment récente pour justifier quelques années de service supplémentaires. Il suffirait que Herbert Ampferer y apporte quelques améliorations. En modifiant les contrepoids de vilebrequin, le moteur gagnait en douceur de fonctionnement ; en modifiant des poulies, il gagnait en refroidissement. Les bielles redessinées, 18 % plus légères, permettaient aussi d'alléger les pistons de plus de 8 %. Les culasses adoptent des poussoirs hydrauliques qui impliquent une révision du circuit de lubrification. Malgré leur diamètre majoré, les soupapes (et leurs ressorts) sont allégées et leur levée revue pour que tout fonctionne au-delà de 7000 tr/min. Pour réduire le bruit et anticiper les normes acoustiques à venir en 1996, la boîte à air est agrandie de 53 % et l'échappement réunit les canalisations de chaque banc de cylindres dans le même silencieux, ainsi le Motronic ne reçoit plus les informations que d'une seule sonde. Le double allumage de la 964 est reconduit, mais dans des culasses faites du même aluminium RR350 que celles des Turbo. Délesté de 6 kilos par rapport à son prédécesseur, le nouveau M64 développe 272 chevaux à 6100 tr/min pour un régime limité à 6700 tr/min, et le couple culmine à 330 Nm à 5000 tr/min.

Pour limiter résonnance et vibrations, un volant-moteur bimasse était accolé à l'embrayage, désormais ventilé. Mais le changement majeur dans la transmission serait l'addition d'un sixième rapport à la boîte Getrag G50 utilisée depuis 1987, dans une excroissance en sa partie avant. Les rapports réétagés permettent un roulage sans heurts au ralenti en première et d'atteindre 270 km/h au régime maxi en sixième. Si les freins arrière restent ceux de la 964, les disques avant gagnent en diamètre, mais surtout les pistons des étriers sont agrandis pour assumer une surface de contact des plaquettes accrue de 49 %. Les capteurs de l'ABS travailleront aussi pour l'ABD, nouveau système optionnel actif en-dessous de 70 km/h singeant l'effet d'un différentiel en freinant les roues en perte de motricité. Fondamentalement proche de celui de la 964, le train avant de la 993 adopte une nouvelle géométrie profitable à la stabilité, aidée par une nouvelle direction à assistance hydraulique. Mais c'est à l'arrière que Bez, Bezner et Kahnau ont entrepris le plus grand chantier jamais engagé sur le châssis de la 911 : « *Nous devions absolument réduire les bruits de claquements de la suspension arrière* » expliquait Bernd Kahnau. Ulrich Bez s'est battu pour obtenir les investissements nécessaires au développement d'un nouveau train arrière, qui a démarré en janvier 1990. Il en est résulté une pièce qui ferait date dans l'ingénierie Porsche, socle du développement de tous les futurs modèles de la maison : le LSA, pour "Light, Stable, Agile", un sous-ensemble en aluminium composé d'un berceau, d'un triangle inférieur et d'un tirant supérieur enserrant le moyeu, sorte de faux châssis désolidarisé de sa monocoque par quatre Silentblocs. Initialement imaginé comme un train directionnel (les Japonais avaient pris de l'avance en la matière), il est finalement resté fixe faute de place et de moyens (et accessoirement de législation compatible*) mais adopte à minima les rotules élastiques type 928 qui donnent un peu d'angle en appui pour prévenir le survirage. Les tests ont commencé en 1991 et, après une pause obligée par des raisons budgétaires, ont repris de plus belle en 1992 avec des partenaires comme Audi et BMW intéressés par le principe. Le système s'est révélé à la hauteur des exigences de la compétition. Avec ses barres antiroulis de 21 et 18 mm, une 993 Carrera ne prend que 3° de roulis à 1 G d'accélération latérale.

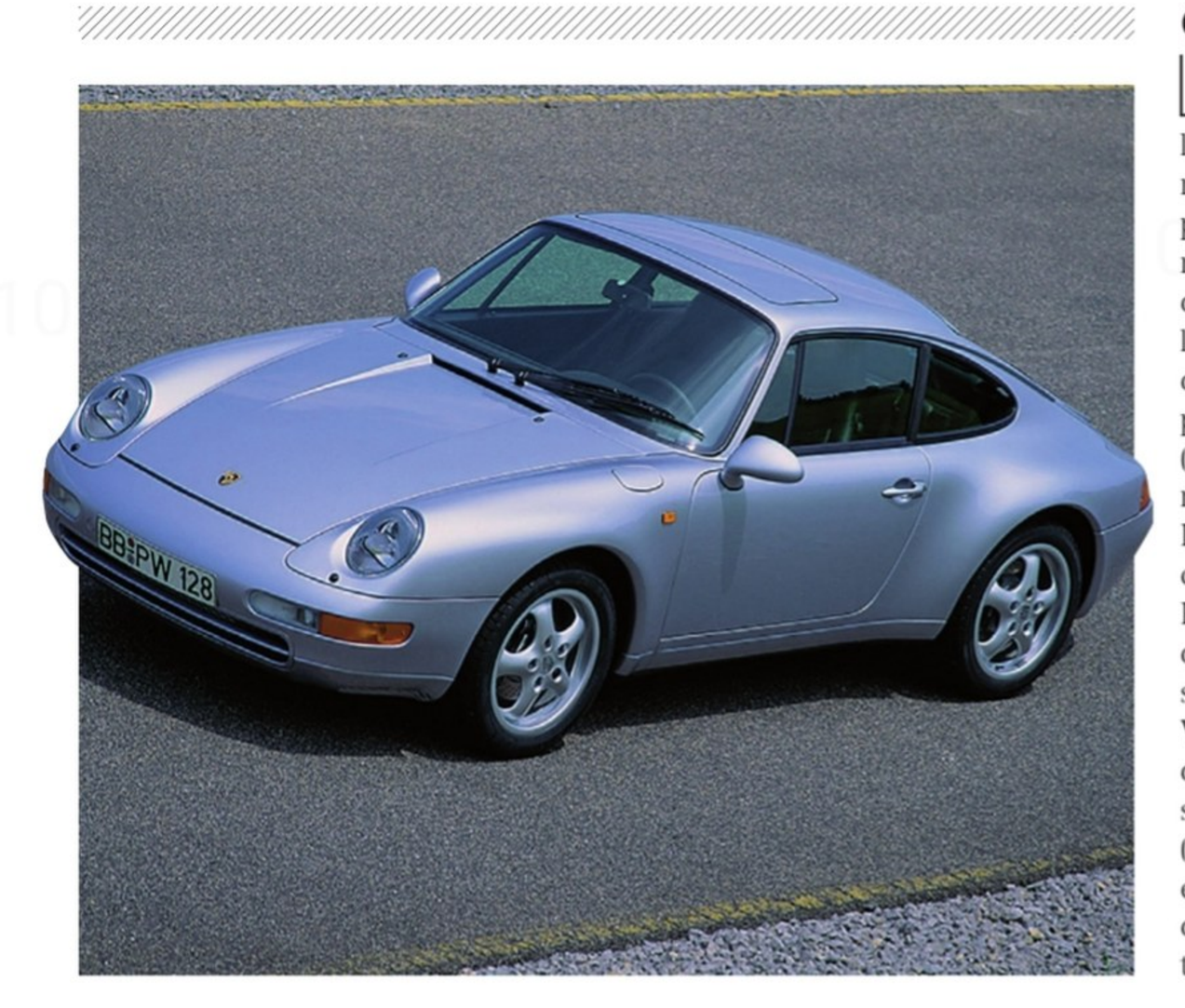
Parce qu'un client de 964 sur cinq choisissait une Carrera 4, la transmission intégrale était une nécessité commerciale sur la 993, même si son utilité technique était discutée. Alors selon Horst Marchart, la priorité a été mise sur l'agilité plus que sur la motricité. Pour que la Carrera 4 soit plus prévisible dans ses réactions. C'est donc un nouveau visco-coupleur qui a pris place sur le train avant. Avec l'ABD déjà cité et le différentiel mécanique du train arrière, la conduite de la Carrera 4 devenait naturelle et agile. Le système n'ajoutait que 50 kg au poids d'une Carrera, deux fois moins que dans la 964, et réduisait de 50 % les frictions mécaniques. Et il était cinq fois moins cher à produire !

Lorsque Ulrich Bez a quitté ses fonctions chez Porsche à l'automne 1991 sur des différends avec son nouveau boss Arno Bohn, il pouvait être fier d'avoir mené la 911 vers sa plus belle définition. Alors que tous les regards du directoire étaient tournés vers le projet de berline 989 et le programme de Formule 1 avec Footwork, personne ne prêtait grande attention à la troisième évolution de la vieille 911. Ils n'ont pris la mesure du travail accompli que lorsque les premières préséries ont été assemblées en octobre 1992. 21 unités durant l'hiver, 25 en mars 1993, suivies de 26 voitures pour le salon de Francfort en septembre et le lancement presse au Cap Ferrat dans la foulée. Entre-temps, en octobre 1991, un certain Wendelin Wiedeking avait pris le siège de directeur de la production. Avec Marchart, il entamait un vaste programme visant à réduire les coûts en mutualisant les plateformes et les pièces dans une gamme Porsche repensée. Tout le monde savait alors que la 993 serait la dernière 911 à hériter de l'architecture de la 901. La relève était déjà dans les tuyaux. Preuve la plus concrète, lorsqu'elle a été dévoilée au Salon de Francfort 1993, le Boxster Concept n'était plus un secret pour personne, révélé neuf mois auparavant à Detroit, lui dont la version de série ferait plateforme commune avec la prochaine génération de 911, radicalement nouvelle. La 993 avait donc pour mission un intérim d'autant plus périlleux qu'en attendant la sortie de la révolutionnaire 996, la survie de la marque reposerait sur ses seules épaules : à compter du millésime 1996, les vieilles 928 et 968 disparaissaient du catalogue. Elle n'avait pas le droit de décevoir, elle n'a pas déçu !

* Un système hydraulique aurait été la solution appropriée au manque de place sous la coque de la 911. Mais la législation allemande imposait que tout système de direction repose sur des liaisons mécaniques.

LA GAMME 993

À l'automne 1993, Porsche dévoile au salon de Francfort la nouvelle génération d'une 911 dont la première mouture avait été présentée au même endroit trente ans auparavant. À Zuffenhausen, on sait déjà qu'elle sera la dernière des 911 aircooled, tremplin vers une toute nouvelle définition de la sportive maison. En trois décennies, le catalogue 911 s'est étoffé, et la gamme 993 inaugure encore de nouvelles déclinaisons pour être finalement la plus large de l'histoire de la 911 aircooled. Texte **Josué Chevrel** Photos **Porsche**

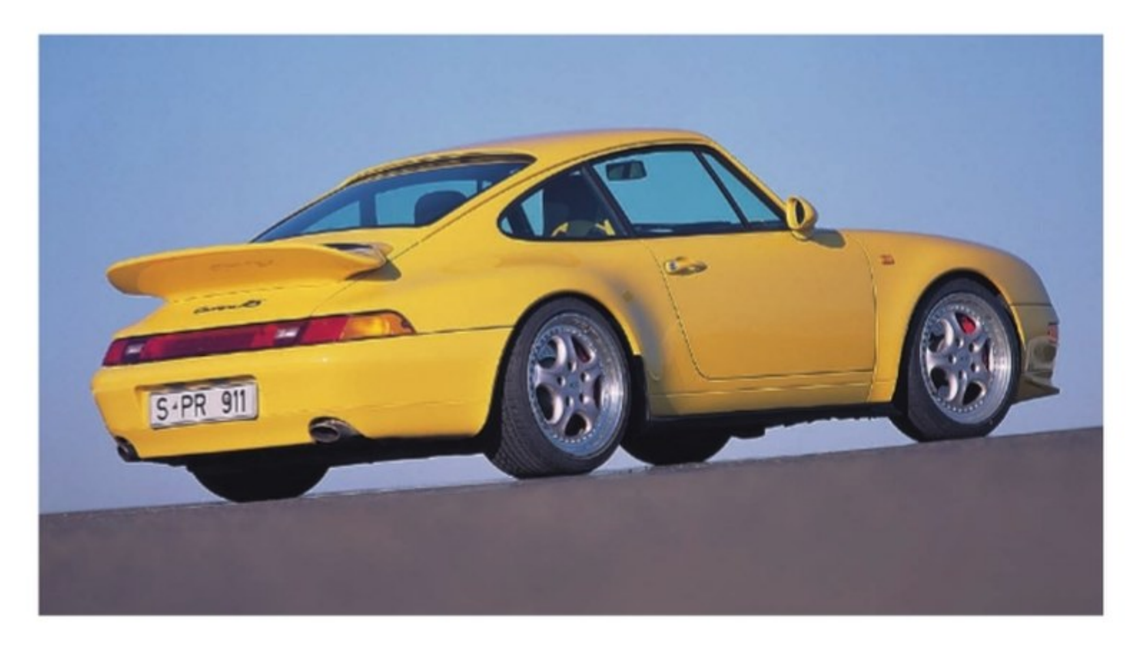


CARRERA / CARRERA 4

La Carrera coupé est la toute première 993 sur le marché, rejointe en mars 1994 par le cabriolet, puis à l'automne par la Carrera 4 sous ses deux formes de carrosserie. Au-delà des monogrammes, la Carrera 4 ne se distingue de la Carrera que par ses clignotants avant blancs et le bandeau arrière tout rouge (tous les clignotants sont orange sur la Carrera) ainsi que la teinte titane de ses étriers de frein et son pommeau de levier de vitesse. La transmission automatique Tiptronic n'est disponible que sur la version propulsion. Rapidement, un kit performance développé par Porsche Exclusive offrit 285 ch (au lieu de 272) en augmentant la cylindrée à 3.8, avec de nouveaux arbres à cames et une gestion reprogrammée.
La Tiptronic devient Tiptronic S sur le millésime 1995, avec changement de rapports au volant.
Pour le millésime 1996, la présentation de la 993 n'évolue que dans la forme des sorties d'échappement, mais le moteur 3.6 standard des Carrera adopte le système d'admission variable Varioram inauguré sur la Carrera RS, et le calage des soupapes de la Turbo. Résultat, avec des soupapes plus grosses : 285 ch sans toucher à la cylindrée 3.6 originelle. Le kit performance (X51) en remet une petite louche du haut de ses 3 746 cc : 300 ch et 355 Nm. Les 993 Carrera et Carrera 4, coupé et cabriolet, disparaîtront du catalogue 1998 pour laisser leur place aux toutes nouvelles 996 qui arrivent aussi par le bas de la gamme.

CARRERA RS

Porsche avait déjà renoué avec l'appellation et la philosophie sur la 964, la 993 reconduit le concept sous le même nom de Carrera RS, la version atmosphérique la plus pointue de la gamme, conçue comme totalement légale sur route ouverte, mais éligible en compétition dans la catégorie N/GT. Plus polyvalente que la 964 du même nom, elle est déclinée en deux versions, une standard (souvent appelée Touring par analogie avec la 2.7 RS) avec aileron, spoiler bavolets "discrets" et habillages intérieurs, et une Clubsport spartiate avec arceau, et dont l'aileron et le spoiler sont plus prononcés (la Clubsport ne sera jamais officiellement homologuée en France). Les deux partagent les mêmes données techniques et s'appuient sur un 3.8 de 300 ch dérivé de celui de la 964 RS, muni d'un nouveau système d'admission Varioram dont la longueur des conduits varie avec le régime, pour de la souplesse en bas et de la rage en haut. La Carrera RS disparaît du catalogue à compter du millésime 1997.



TURBO

Introduite dans la gamme après le salon de Genève au printemps 1995, la 993 Turbo représentait une petite révolution, qu'on saura plus tard interpréter comme les prémices de la 996 suralimentée: les turbos étaient à présent deux à souffler dans le bloc M64, et la transmission (dérivée de la Carrera 4) expédiait désormais les 408 ch aux quatre roues… dont les jantes étaient creuses, anecdote qui a alors contribué à sa légende. Six centimètres plus large qu'une Carrera, la Turbo adopte un kit carrosserie spécifique avec un aileron fixe bien mieux intégré qu'auparavant et, dans la pure tradition, dispose d'un équipement de série pléthorique. À compter de 1996, un kit performances Porsche Exclusive de 430 ch était au catalogue (puis 450 ch en 1998). La Turbo reste la seule 993 qui ait couvert les deux phases sans évolution majeure durant sa carrière.

GT

Sorte de Turbo mijotée à la sauce Carrera RS, la 993 GT lancée en avril 1995 est la voiture de route développée comme base à l'homologation de la radicale 993 GT2 dans la catégorie éponyme. Son habitacle suit le même schéma d'allègement que la RS (une Clusport est aussi disponible sur le même principe), appliqué à une coque de Turbo dépourvue de transmission intégrale (et gréée d'un bouclier avant de Carrera). Dans le principe, la configuration mécanique s'appuie sur le kit performance 430 ch de Porsche Exclusive pour la Turbo, avec toute la latitude de préparation qui lui permet aussi, à la marge, d'évoluer en catégorie GT1. Les extensions d'ailes rapportées sont la marque de sa vocation sportive, et elle partage des traits communs avec la Carrera RS Clubsport, même si le package aérodynamique est spécifique.

	CARRERA	CARRERA 4	CARRERA RS	TURBO	GT
Millésime	1994-1995	1995	1995-1996	1995-1998	1995-1997
Diffusion	14 541 coupés 7 730 cabriolets	2884 coupés 1284 cabriolets	1014	5978	172
	MOTEUR				
Type moteur	M64/05 [M64/06]	M64/05	M64/20	M64/60	M64/60R
Cylindrée	3600	3600	3746	3600	3600
Alésage x course (mm)	100 x 76,4	100 x 76,4	102 x 76,4	100 x 76,4	100 x 76,4
Rapport volumétrique	11,3:1	11,3:1	11,3:1	8,0:1	9,4:1
Distribution	Par double chaîne, arbre à cames en tête. 2 soupapes / cyl.	Par double chaîne, arbre à cames en tête. 2 soupapes / cyl.	Par double chaîne, arbre à cames en tête. 2 soupapes / cyl.	Par double chaîne, arbre à cames en tête. 2 soupapes / cyl.	Par double chaîne, arbre à cames en tête. 2 soupapes / cyl.
Alimentation	Injection séquentielle Bosch Motronic M2.10	Injection séquentielle Bosch Motronic M2.10	Injection séquentielle Bosch Motronic M2.10	Injection séquentielle Bosch Motronic M5.2	Injection séquentielle Bosch Motronic M5.2
Suralimentation	–	–	–	2 turbos + 2 échangeurs	2 turbos + 2 échangeurs
Puissance maxi (ch DIN)	272 à 6100 tr/min	272 à 6100 tr/min	300 à 6500 tr/min	408 à 5750 tr/min	430 à 5750 tr/min
Couple maxi (Nm)	330 à 5000 tr/min	330 à 5000 tr/min	355 à 5400 tr/min	540 à 4500 tr/min	540 à 4500 tr/min
Rendement (ch/litre)	75,6	75,6	80,1	113,3	119,4
	TRANSMISSION				
Type boîte	G50/21 [A50/04]	G50/21	G50/31	G64/51	G64/51
Transmission	6 rapports [4 rapports], transmission aux roues arrière	6 rapports, transmission aux quatre roues	6 rapports, transmission aux roues arrière	6 rapports, transmission aux quatre roues	6 rapports, transmission aux roues arrière
Différentiel	-	-	Autobloquant 40/65	Autobloquant 25/40	Autobloquant 25/40
	CARROSSERIE - CHÂSSIS				
Structure	Monocoque acier, coupé ou cabriolet	Monocoque acier, coupé ou cabriolet	Monocoque acier, coupé (Clubsport arceau)	Monocoque acier, coupé	Monocoque acier, coupé
Suspension avant	Indépendante, McPherson, triangles alliage léger, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs bitubes à gaz, barre antiroulis				
Suspension arrière	Indépendante, essieu LSA multibras alliage léger, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs monotubes à gaz, barre antiroulis				
Freins avant	Étriers noirs fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 304x32mm. ABS Bosch 5	Étriers couleur titane fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 304x32mm. ABS Bosch 5	Étriers rouges fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 322x32mm. ABS Bosch 5	Étriers rouges fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 322x32mm. ABS Bosch 5	Étriers rouges fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 322x32mm. ABS Bosch 5
Freins arrière	Étriers noirs fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 299x24mm. ABS Bosch 5	Étriers couleur titane fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 299x24mm. ABS Bosch 5	Étriers rouges fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 322x28mm. ABS Bosch 5	Étriers rouges fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 322x28mm. ABS Bosch 5	Étriers rouges fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 322x28mm. ABS Bosch 5
Roues avant	Jantes 7x16" Pneus 205/55 ZR Option 7x17" 205/50 ZR	Jantes 7x16" Pneus 205/55 ZR Option 7x17" 205/50 ZR	Jantes 8x18" Pneus 225/40 ZR	Jantes 8x18" Pneus 225/40 ZR	Jantes 9x18" Pneus 235/40 ZR
Roues arrière	Jantes 9x16" Pneus 245/45 ZR Option 9x17" 255/40 ZR	Jantes 9x16" Pneus 245/45 ZR Option 9x17" 255/40 ZR	Jantes 10x18" Pneus 265/35 ZR	Jantes 10x18" Pneus 285/30 ZR	Jantes 11x18" Pneus 285/35 ZR
	DIMENSIONS - PERFORMANCES				
Long. x larg. x haut. (mm)	4245 x 1735 x 1300	4245 x 1735 x 1300	4245 x 1735 x 1270	4245 x 1795 x 1285	4245 x 1855 x 1270
Empattement (mm)	2272	2272	2272	2272	2272
Voies av./ar. (mm)	1405 / 1444	1405 / 1444	1413 / 1452	1411 / 1504	1475 / 1550
Poids à vide (kg)	1370 [1395]	1420	1270	1500	1295
Poids/puissance (kg/ch)	5,03 [5,12]	5,22	4,23	3,67	3,01
Vitesse maxi (km/h)	270 [265]	270	277	290	295
0 à 100 km/h (sec.)	5,6 [6,6]	5,6	5,0	4,5	4,4

Les valeurs entre crochets correspondent aux modèles équipés de la boîte de vitesses Tiptronic

TARGA

Au catalogue 1996, Porsche offre enfin une descendance à la 964 Targa. S'il a fallu attendre si longtemps, c'est parce que le concept a été totalement réinventé. Exit l'arceau transversal et la lunette bulle qui avaient cours depuis trente ans, la 993 inaugure une nouvelle formule avec deux arceaux longitudinaux qui font office de rails, entre lesquels un toit verre teinté panoramique coulisse jusqu'à se glisser sous la lunette arrière pour ouvrir l'habitacle au grand air. La Targa n'est plus une déclinaison de carrosserie valable sur toute la gamme mais un modèle à part entière, exclusivement basé sur la plateforme technique de la Carrera cabriolet dont elle reprend la fiche technique (dans sa version 285 ch), mais avec des finitions spécifiques comme des jantes de 17 pouces bien à elle et une climatisation renforcée de série pour compenser l'effet verrière…

CARRERA S / CARRERA 4S

Avec la phase deux de la 993 et son moteur de 285 ch, Porsche reconsidère le concept du Turbo-Look jusqu'à lui offrir une vraie place dans la gamme 1996 sous la forme d'une Carrera 4S. Trains roulants, carrosserie, habitacle et équipements sont identiques à ceux de la Turbo, si ce n'est l'aileron escamotable issu de la Carrera et les jantes, visuellement identiques à la Turbo mais privées des branches creuses de celle-ci. En bonne Carrera 4 qu'elle est intrinsèquement, elle n'est disponible qu'en boîte 6 manuelle. Alors pour les fans de Tiptronic, Porsche décline le concept en 1997 avec la Carrera S, une Carrera 2 dans un corps de Turbo (aussi dispo en boîte manuelle), avec ses étriers noirs, ses clignotants orange et une inédite grille d'aileron en deux parties, hommage aux 356 Carrera 2, mais de simples jantes en 17"… sauf avec l'option 18" des Carrera 4S.

	CARRERA	CARRERA 4	TARGA	CARRERA 4S	CARRERA S
Millésime	1996-1997	1996-1997	1996-1998	1996-1998	1997-1998
Diffusion	8586 coupés 7769 cabriolets	2884 coupés 1284 cabriolets	4583	6948	3714
	MOTEUR				
Type moteur	M64/21 [M64/22]	M64/21	M64/21	M64/21	M64/21 [M64/22]
Cylindrée	3600	3600	3600	3600	3600
Alésage x course (mm)	100 x 76,4	100 x 76,4	100 x 76,4	100 x 76,4	100 x 76,4
Rapport volumétrique	11,3:1	11,3:1	11,3:1	11,3:1	11,3:1
Distribution	Par double chaîne, arbre à cames en tête. 2 soupapes / cyl.	Par double chaîne, arbre à cames en tête. 2 soupapes / cyl.	Par double chaîne, arbre à cames en tête. 2 soupapes / cyl.	Par double chaîne, arbre à cames en tête. 2 soupapes / cyl.	Par double chaîne, arbre à cames en tête. 2 soupapes / cyl.
Alimentation	Injection séquentielle Bosch Motronic M5.2	Injection séquentielle Bosch Motronic M5.2	Injection séquentielle Bosch Motronic M5.2	Injection séquentielle Bosch Motronic M5.2	Injection séquentielle Bosch Motronic M5.2
Suralimentation	–	–	–	–	–
Puissance maxi (ch DIN)	285 à 6100 tr/min	285 à 6100 tr/min	285 à 6100 tr/min	285 à 6100 tr/min	285 à 6100 tr/min
Couple maxi (Nm)	340 à 5250 tr/min	340 à 5250 tr/min	340 à 5250 tr/min	340 à 5250 tr/min	340 à 5250 tr/min
Rendement (ch/litre)	79,2	79,2	79,2	79,2	79,2
	TRANSMISSION				
Type boîte	G50/20* [A50/04]	G50/20*	G50/20* [A50/04]	G50/20*	G50/20
Transmission	6 rapports [4 rapports], transmission aux roues arrière	6 rapports, transmission aux quatre roues	6 rapports [4 rapports], transmission aux roues arrière	6 rapports, transmission aux quatre roues	6 rapports, transmission aux roues arrière
Différentiel	-	-	-	-	-
	CARROSSERIE - CHÂSSIS				
Structure	Monocoque acier, coupé ou cabriolet	Monocoque acier, coupé ou cabriolet	Monocoque acier, toit vitré coulissant sur arceaux longitudinaux	Monocoque acier, coupé	Monocoque acier, coupé
Suspension avant	Indépendante, McPherson, triangles alliage léger, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs bitubes à gaz, barre antiroulis				
Suspension arrière	Indépendante, essieu LSA multibras alliage léger, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs monotubes à gaz, barre antiroulis				
Freins avant	Étriers noirs fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 304x32mm. ABS Bosch 5	Étriers couleur titane fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 304x32mm. ABS Bosch 5	Étriers noirs fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 304x32mm. ABS Bosch 5	Étriers rouges fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 322x32mm. ABS Bosch 5	Étriers noirs fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 304x32mm. ABS Bosch 5
Freins arrière	Étriers noirs fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 299x24mm. ABS Bosch 5	Étriers couleur titane fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 299x24mm. ABS Bosch 5	Étriers noirs fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 299x24mm. ABS Bosch 5	Étriers rouges fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 322x28mm. ABS Bosch 5	Étriers noirs fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 299x24mm. ABS Bosch 5
Roues avant	Jantes 7x16" Pneus 205/55 ZR Option 7x17" 205/50 ZR	Jantes 7x16" Pneus 205/55 ZR Option 7x17" 205/50 ZR	Jantes 7x17" Pneus 205/50 ZR	Jantes 8x18" Pneus 225/40 ZR	Jantes 7x17" Pneus 205/50 ZR Option 8x18" 225/40 ZR
Roues arrière	Jantes 9x16" Pneus 245/45 ZR Option 9x17" 255/40 ZR	Jantes 9x16" Pneus 245/45 ZR Option 9x17" 255/40 ZR	Jantes 9x17" Pneus 255/40 ZR	Jantes 10x18" Pneus 285/30 ZR	Jantes 9x17" Pneus 255/40 ZR Option 10x18" 285/30 ZR
	DIMENSIONS - PERFORMANCES				
Long. x larg. x haut. (mm)	4245 x 1735 x 1300	4245 x 1735 x 1300	4245 x 1735 x 1300	4245 x 1795 x 1285	4245 x 1795 x 1285
Empattement (mm)	2272	2272	2272	2272	2272
Voies av./ar. (mm)	1405 / 1444	1405 / 1444	1405 / 1444	1411 / 1504	1405 / 1536
Poids à vide (kg)	1370 [1395]	1420	1400 [1425]	1450	1400 [1425]
Poids/puissance (kg/ch)	4,81 [4,89]	4,98	4,91 [5,00]	5,08	4,91 [5,00]
Vitesse maxi (km/h)	275 [270]	275	275 [270]	270	270 [265]
0 à 100 km/h (sec.)	5,4 [6,4]	5,3	5,4 [6,4]	5,3	5,4 [6,4]

* Transmission type G50/21 sur millésime 1996, puis G50/20 à partir du millésime 1997.

Les valeurs entre crochets correspondent aux modèles équipés de la boîte de vitesses Tiptronic

	TURBO S	GT
Millésime	1998	1998
Diffusion	345	21
	MOTEUR	
Type moteur	M64/60S	
Cylindrée	3600	
Alésage x course (mm)	100 x 76,4	
Rapport volumétrique	8,0:1	
Distribution	Par double chaîne, arbres à cames en tête. 2 soupapes / cyl.	
Alimentation	Injection séquentielle Bosch Motronic M5.2	
Suralimentation	2 turbos + 2 échangeurs	
Puissance maxi (ch DIN)	450 à 6000 tr/min	
Couple maxi (Nm)	585 à 4500 tr/min	
Rendement (ch/litre)	125	
	TRANSMISSION	
Type boîte	G64/51	
Transmission	6 rapports, transmission aux quatre roues	6 rapports, transmission aux roues arrière
Différentiel	Autobloquant 25/40	
	CARROSSERIE	
Structure	Monocoque acier, coupé	
Suspension avant	Indépendante, McPherson, triangles alliage léger, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs bitubes à gaz, barre antiroulis	
Suspension arrière	Indépendante, essieu LSA multibras alliage léger, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs monotubes à gaz, barre antiroulis	
Freins avant	Étriers rouges fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 322x32mm. ABS Bosch 5	
Freins arrière	Étriers rouges fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 322x28mm. ABS Bosch 5	
Roues avant	Jantes 8x18" Pneus 225/40 ZR	Jantes 9x18" Pneus 235/40 ZR
Roues arrière	Jantes 10x18" Pneus 285/30 ZR	Jantes 11x18" Pneus 285/35 ZR
	DIMENSIONS - PERFORMANCES	
Long. x larg. x haut. (mm)	4245 x 1795 x 1285	4245 x 1855 x 1270
Empattement (mm)	2272	2272
Voies av./ar. (mm)	1411 / 1504	1475 / 1550
Poids à vide (kg)	1500	1295
Poids/puissance (kg/ch)	3,33	2,88
Vitesse maxi (km/h)	300	300
0 à 100 km/h (sec.)	4,1	4,1

TURBO S / GT PH.2

En 1998, comme ce fut le cas pour la 964 quatre ans avant, Porsche offre un baroud d'honneur à la génération sortante avec une série très exclusive (réalisée par Porsche Exclusive…), en l'occurrence une version S de la Turbo, basée sur la mise à jour du kit performance porté à 450 ch, soit un rendement, remarquable pour l'époque, de 125 chevaux par litre. La carrosserie est augmentée des écopes (caractéristiques des Turbo S) dans les ailes arrière et d'une panoplie spoiler – aileron dessinée par Vitorio Strosek et fabriquée en France, à la Baule, par D. Moris. En parallèle, pour prolonger l'homologation sportive de la GT2 dans le Championnat du monde d'Endurance, une nouvelle série de 21 exemplaires de 993 GT est assemblée avec le même moteur M64/60S que la Turbo S.

1

2

1-2 Sur quatorze produites, la 993 Turbo cabriolet personnelle de Fritz Haberl est la seule noire à intérieur cuir Provence.

3 Roues et freins viennent de la 964 Turbo 3.6.

4_101891973

HISTOIRE PARALLÈLE

Si vous cherchez 993 plus rare que cette Turbo cabriolet, il faudra tabler sur de la licorne du genre 993 Speedster*. Parce qu'avec seulement quatorze exemplaires à avoir quitté Zuffenhausen, la 993 Turbo Cabriolet fait partie de ces anecdotes que l'histoire a parsemées sur l'Autobahn. Elle n'est pas non plus, à proprement parler, la version cabriolet d'une 993 Turbo. C'est un peu flou tout ça ? Suivez-nous…

Texte **Josué Chevrel** Photos **courtoisie Broad Arrow Auctions**

En 1974, la 911 Turbo avait été conçue comme la version d'homologation d'une nouvelle RSR Groupe 4 suralimentée. Donc un coupé, sans autre alternative. Et puis, le marché américain multipliant les appels du pied, des cabriolets et Targa étaient apparus au catalogue 1986. En 1991 cependant, parce que la clientèle européenne était plutôt portée sur les coupés sportifs, et que développer des modèles spécifiques à un marché américain en berne n'était plus raisonnable dans le contexte de crise que traversait Porsche, la 964 Turbo est revenue comme un strict coupé.

Lorsque Fritz Haberl tombe en arrêt devant le cabriolet de la nouvelle 993 Carrera au salon de Genève en mars 1994, sa première question aux représentants de Stuttgart est : « *Y aura-t-il une version cabriolet de la prochaine Turbo ?* » Concrètement, une 993 Turbo cabriolet standard n'est pas réaliste. Déjà parce que le coupé

* Deux exemplaires, produits par Porsche Exclusive : un pour Ferdinand Alexander Porsche en 1995, l'autre pour Jerry Seinfeld en 1998.

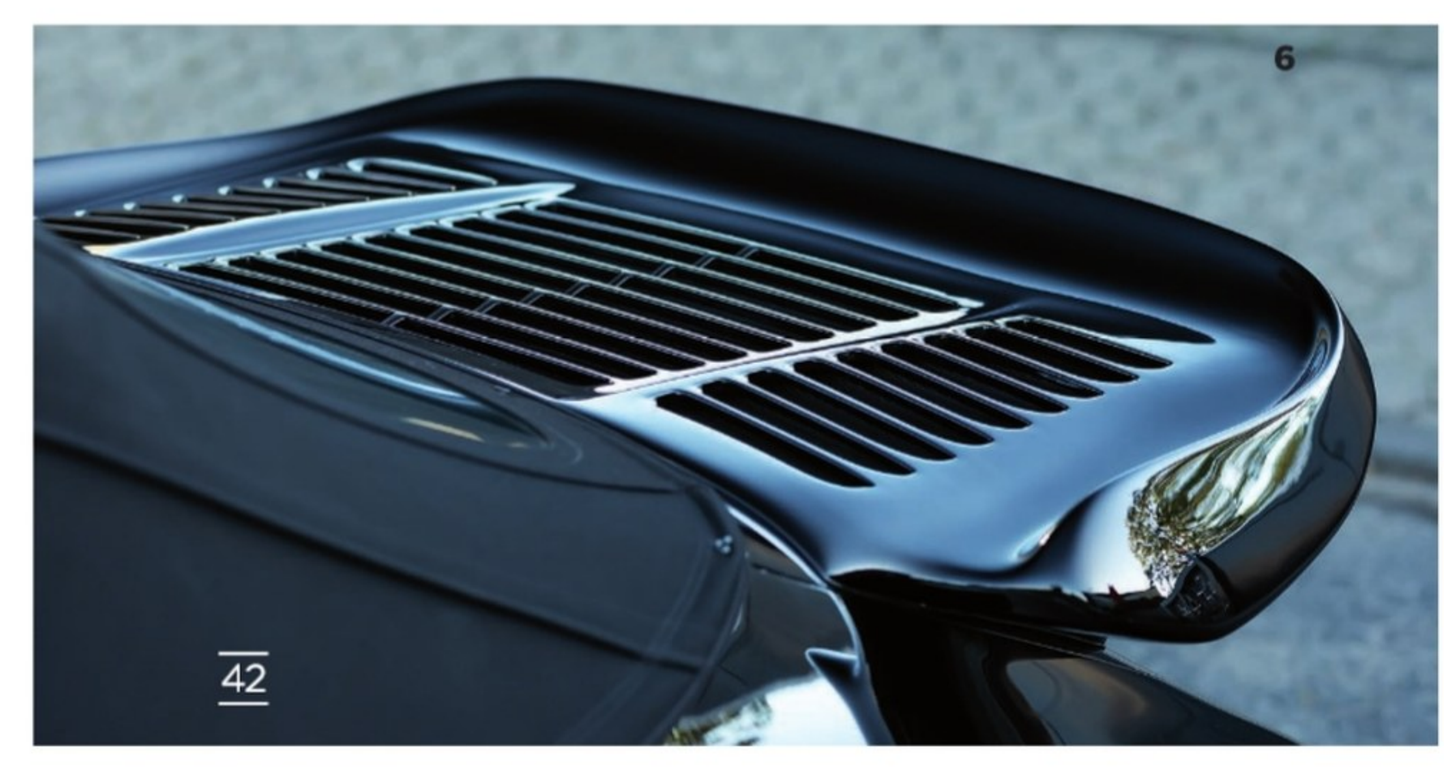
4_101891973

1 Idendifiable à son échangeur, le moteur est le 3.6 de 360 ch issu de la 964 Turbo. Tout comme la boîte 5, les freins et les roues Speedline.

2 La Turbo cabriolet est basée sur la caisse étroite de la Carrera découvrable.

3-4 La sellerie Provence est une option disponible chez Exclusive, le coffre avant est standard.

5-6 La Turbo cabriolet est agrémentée du spoiler avant Exclusive, de seuils de portes gravés, et de l'aileron de 964 Turbo S.



PORSCHE EXCLUSIVE AVAIT DÉJÀ ASSEMBLÉ UNE PETITE SÉRIE DE HUIT 964 TURBO 3.3 CABRIOLET. LA DEMANDE DE FRITZ HABERL N'ÉTAIT FINALEMENT PAS SI INCONGRUE…

4_101891973

lui-même n'est pas encore prêt, ensuite parce que les capacités de recherche et développement de Weissach sont dorénavant consacrées aux projets vitaux que sont Boxster et 996.

Mais à ce Fritz Haberl, il est délicat de dire « *nein !* ». À 61 ans, il dirige le groupe MAHAG fondé par son père Kaspar, l'un des plus anciens et importants distributeurs automobiles en Allemagne avec plus de 1 450 employés dans ses concessions Porsche, Volkswagen et Audi autour de Munich. Accessoirement, Fritz Haberl a aussi été parlementaire au Bundestag, président du ZDK (l'association centrale de l'industrie automobile allemande), et il préside le CECRA (Comité Européen du Commerce et de la Réparation Automobile) qu'il a fondé. Alors on l'invite à Weissach. Il y a la capacité pour une petite série sous la supervision de Rolf Sprenger, dont le département Exclusive prend en charge ce genre de demandes spéciales (les Sonderwünsche). Une fois les calculs posés, la chose s'avère possible à condition que Haberl trouve douze clients prêts à débourser 264 000 DM, soit 112 000 de plus qu'une Carrera cabriolet.

En juillet 1994, le service des ventes de Porsche Allemagne informe les Porsche Zentren du projet : « *Dans le cadre du programme Exclusive, Rolf Sprenger et son équipe ont développé une petite série de douze 911 Turbo cabriolet. Le prix de l'ensemble Exclusive, installation du moteur Turbo, de la transmission, du châssis et de l'aileron, est de 89 500 DM TTC* », lit-on dans le communiqué. La question du prix ne semble pas poser problème aux intéressés, Heberl enregistre six commandes, rien que dans son périmètre munichois, dont bien sûr une pour lui-même. Huit autres seront à livrer à l'étranger, dont une seule en conduite à droite pour le sultan de Brunei.

Sous le matricule X82 dans la nomenclature interne, la transformation est effectuée sur un cabriolet, qui n'existe qu'avec des ailes étroites, mais dans toutes les teintes du nuancier, avec le même choix de couleurs intérieures et d'options que le reste de la gamme. Plus toutes les fantaisies que permet le programme Exclusive… Il est entendu que la Turbo cabriolet n'aura pas d'existence officielle dans la gamme et que, par conséquent, chaque exemplaire sera homologué à titre isolé. En revanche, elle aura bien son code usine spécifique (993 630) et sa propre séquence de numéros de châssis (de WP0ZZZ99ZSS338501 à 8514) qui l'identifiera sans ambiguïté comme un millésime 1995, alors que même les premières 993 Turbo coupé produites au printemps seront identifiées par leur VIN comme des millésimes 1996.

D'office, les cabriolets prélevés sur les chaînes sont préalablement configurés avec la suspension sport, l'ordinateur de bord, la climatisation et le filet anti-remous. Le bloc M64/60 à double suralimentation qui équipera bientôt la 993 Turbo de série est encore en développement. Le projet de Sprenger s'articule donc autour du virulent 3.6 de la 964 Turbo (M64/50) dont les 360 ch sont fournis par un seul gros turbo K27. Tant mieux, il n'aurait pas été certain que le biturbo trouve sa place dans les entrailles étroites d'un cabriolet (avec un turbo K16 aux extrémités et ses silencieux latéraux). Les trains roulants sont ceux de la 993, mais composent avec la transmission de la 964 aux seules roues arrière, via la boîte Getrag G50/52 à cinq rapports et son différentiel autobloquant, avec ses freins et ses roues… La 964 fait don de son instrumentation et de l'aileron spécifique à la Turbo S. Relativement discrète d'apparence, la 993 Turbo cab est une brute certes un peu moins puissante que le coupé, mais plus légère d'une centaine de kilos (1 395 kg) et capable de 280 km/h la tignasse au vent… Les premiers exemplaires sortent de l'atelier en mai 1995, avant que les premiers coupés suralimentés n'entrent réellement en production.

Le noir ici, avec son intérieur cuir bleu Provence, c'est le numéro deux dans la série. Précisément celui que Fritz Haberl avait commandé pour lui, avec quelques petites attentions supplémentaires, comme un cuir étendu jusqu'aux pare-soleils. Il est resté propriété de MAHAG jusqu'en 2000, puis a changé deux fois de propriétaire, le dernier l'ayant conservé ces dix-neuf dernières années. Au début de ce mois de mars, il était proposé à la vente menée par Broad Arrow Auctions à Amelia Island. Il n'a pas été vendu mais, pour référence, un des quatorze exemplaires, avec seulement 18 000 km, avait été adjugé 1 344 000 € par RM Sotheby's à Paris début 2017. Exclusif, vous avez dit ?

EXPOSITION.

RENCONTRE ICONIQUE.

QUAND UNE PORSCHE D'EXCEPTION RENCONTRE LES LUMIÈRES DE STUDIO HARCOURT.

Harcourt
PARIS

Une collection inédite de 13 œuvres photographiques signées Studio Harcourt.

Une exposition à découvrir dès le 06 avril 2024.

Showroom PELRAS Legend.
145, rue Nicolas Vauquelin
31100 TOULOUSE
(Accès > Hall BMW PELRAS)

www.pelraslegend.fr

PELRAS LEGEND | Véhicules d'Exception.

PELRAS LEGEND | Véhicules d'Exception.

La sélection PORSCHE.

911 - 992 GT3 PDK - 2021
7 100 km 259 990 €

911 - 992 GT3 PDK - 2021
2 063 km 259 990 €

911 - 991 ph.1 GT3 RS - 2016
24 781 km 200 990 €

911 - 992 C4S CABRIOLET PDK - 2020
31 515 km 173 990 €

911 - 992 CARRERA S PDK - 2019
10 845 km 155 990 €

911 - 992 CARRERA 4S PDK - 2019
23 400 km 152 990 €

911 - 991 CARRERA GTS ph.2 PDK - 2017
14 181 km 149 990 €

911 - 991 CARRERA GTS PDK - 2015
29 945 km 129 990 €

TAYCAN TURBO - 2020
18 224 km 119 990 €

718 BOXSTER SPYDER - 3.8 BVM - 2015
8 746 km 119 990 €

911 - 991 CARRERA 4S CAB. PDK - 2014
50 100 km 118 990 €

911 - 993 CARRERA BVM - 1994
156 517 km 74 990 €

Scannez le QR code et découvrez tous nos véhicules disponibles à la vente >

4_101891973

PORSCHE
CENTRO PORSCHE GIRONA
Rothmaus
PORSCHE
moma
RAID TEAM
DAKAR CLASSIC
700
LAGUNE
ROSE PASSION
BRAID
F68
B 1469 LD

4_101891973

PRINCES DU DÉSERT

Lorsqu'un passionné de Porsche se lance dans l'aventure du Dakar, il n'a qu'une seule voiture à l'esprit. Mais les trois 959 du Paris-Dakar sont des pièces vénérées dans l'histoire de Porsche, qui ne quitteront plus les musées ou les salons. Alors Juan Morera a construit la sienne.

Texte **Robb Pritchard** Photos **Sébastien Boué, Aurélien Vialatte, ASO**

Sur une durée incroyable de deux semaines, avec des étapes de plusieurs centaines de kilomètres qui mènent les concurrents sur des terrains parmi les plus difficiles du sport automobile, le Rallye Dakar a la réputation bien méritée de défi ultime pour l'homme et sa machine. Organisé pendant des années en Afrique, puis en Amérique du Sud, il a désormais trouvé refuge dans les déserts de l'arrière-pays saoudien. Une autre évolution est survenue il y a quelques années de l'événement avec l'introduction d'une nouvelle classe, le Dakar Classic. Ouvert à une pléthore de véhicules qui ont participé au premier Dakar entre 1978 et 2000, il est soumis à des règles de régularité, où les équipages, plutôt que de se lancer à fond, doivent suivre des vitesses définies sur des distances précises. Ça reste un défi difficile que ne relèvent que les équipes les plus coriaces. Maintenant, si vous vous engagez dans une épreuve aussi prestigieuse, autant le faire avec panache ! Construire, par exemple, votre propre Porsche 959. Nous suivons le parcours de Juan Morera et de son épouse Lidia Ruba, depuis l'idée initiale jusqu'au drapeau à damier.

P to P, de Panda à Porsche

Il y a quelques années, Juan a commencé à participer à des rallyes au volant d'une Fiat Panda, pour vivre une expérience relationnelle avec son épouse, loin des enfants. Lidia en navigatrice, ils ont passé de merveilleux week-ends ensemble. Juan savait que sur les quatorze petites voitures engagées sur le Dakar au fil des années, aucune n'avait jamais terminé. Ainsi, lorsqu'il a vu la promotion du premier Dakar Classic, il a décidé que leur prochain projet serait de tenter d'emmener la toute première Panda jusqu'au drapeau à damier.

Le Dakar impose une préparation considérable par rapport à n'importe quel rallye normal. En plus d'organiser la logistique et l'indispensable camion d'assistance, le couple a passé beaucoup de temps à apprendre les rouages de la régularité pour cumuler le moins de pénalités. Notamment la lecture de l'ordinateur de bord et des diagrammes de tulipes. Ils ne s'attendaient certainement pas à terminer deuxièmes d'une étape, mais sur la base de ce seul résultat, ils savaient qu'avec une voiture capable de mieux gérer le terrain, ils auraient une chance sérieuse de gagner l'année suivante. Pour le rallye 2023, ils ont acheté un Toyota Land Cruiser, l'ont bien préparé et… ils ont gagné !

Véritable exploit, surtout pour une deuxième tentative. Alors s'en tenir à la formule gagnante et simplement viser de nouvelles victoires dans leur Toyota aurait été parfaitement légitime. Seulement, une conversation avec un certain Jacky Ickx lors du gala de clôture de l'édition 2023 a semé le germe d'une nouvelle idée, faire le Dakar dans l'une des voitures les plus emblématiques à avoir jamais remporté l'épreuve originelle, celle dans laquelle Ickx avait terminé deuxième en 1986 : une Porsche 959.

Même si c'était amusant de ramener le trophée en Toyota, Juan a toujours rêvé de Porsche. Il a toujours aimé les Porsche avec passion et en a possédé quelques-unes. Une cinquantaine, des 997 GT3 et GT3 RS, Turbo et Cup, aux 991 (une Cup actuellement dans son garage). Lorsqu'il courait sur la Panda et la Land Cruiser, c'était toujours les Porsche qu'il allait voir dans le bivouac à la fin de chaque journée. Mais, en raison de leurs deux roues motrices, il n'avait jamais envisagé un tel véhicule… jusqu'à cette conversation fatidique avec Ickx. Une Porsche 4x4 pourrait très bien faire l'affaire.

Il a donc eu une conversation sérieuse avec le concepteur de la 911 Safari qui était engagée dans la classe de Juan : Jérémy Athimon. Jérémy dirige le garage Prestige Autos à Nantes, à la réputation de spécialiste Porsche bien établie. C'est lui, aussi, qui a construit le buggy qui a remporté la première édition du Dakar Classic, buggy qu'il avait trouvé dans une mine d'uranium au Niger. Les années suivantes, au volant d'une 911 Safari de son cru, réplique de la Porsche du Safari Rally de 1978, il a obtenu deux classements dans le Top 10, bien qu'il soit dans une voiture à deux roues motrices. Pas mal dans une catégorie comptant plus d'une centaine de concurrents.

4_101891973

« SI VOUS PERDEZ UNE HEURE SUR UN SECTEUR CHRONOMÉTRÉ, VOUS N'AVEZ QUASIMENT PLUS AUCUN ESPOIR DE GAGNER. DÈS LE PREMIER JOUR, NOUS SAVIONS QUE NOUS N'ÉTIONS PLUS LÀ QUE POUR L'EXPÉRIENCE. »

Mais comme Juan voulait une réplique de 959, construite de toutes pièces, en seulement neuf mois, il s'est lancé dans son plus grand projet à ce jour.

Première étape : les recherches. Avec une chance incroyable, Jérémy a trouvé un système 4x4 original complet provenant d'une ancienne 953, en vente en Australie. « *Il y a de nombreuses années, l'une des premières 953 a été vendue à un collectionneur australien,* explique-t-il, *qui a récemment vendu la voiture à un musée où elle est toujours exposée. Mais il a gardé la transmission de rechange, qui n'avait jamais été utilisée et, chose incroyable, nous avons pu l'acheter. Je n'en revenais pas !* »

Une pièce aussi rare de l'histoire de l'automobile n'allait pas être intégrée directement à la nouvelle voiture mais, à elle seule, la copie des composants internes de la transmission 953 a nécessité plus de mille heures de travail. « *La transmission de la 953 était basée sur une boîte de vitesses Audi, mais j'ai adapté celle de Porsche avec le système 4x4 de la 953 en modifiant certaines choses. Par exemple, nos voitures ne disposent pas de levier de sélection des deux ou quatre roues motrices, mais nous avons installé un différentiel autobloquant à la place. Une partie du travail dépassait un peu les capacités de Jérémy, alors une entreprise bien établie et spécialisée dans les transmissions sur mesure, Marrel et Pelin, a tout mis en œuvre.* »

Les seules pièces restantes de la 964 sont la coque, les panneaux de carrosserie, les carters de la transmission et le moteur. Tout le reste est sur mesure. Le moteur est le six-à-plat 3.6 d'origine de la 964, presque standard, à l'exception des arbres à cames, modifiés pour plus de couple. De 315 Nm d'origine, il produit désormais 350 Nm, très judicieux dans le sable mou qui absorbe la puissance. Sable signifie également que le freinage standard de la 964 n'a pas eu besoin de modification, sinon des flexibles tressés pour accompagner le débattement accru de la suspension, et les meilleures plaquettes disponibles. Les 959 d'origine avaient des roues de 15 pouces, mais le terrain en Arabie Saoudite est beaucoup plus accidenté que les déserts d'Afrique de l'ouest affrontés par les voitures d'origine. La garde au sol est donc très importante et les roues ont été fabriquées par Braid pour ressembler aux originales à sept branches, mais sans les fixations centrales. Les pneus sont de gros BF Goodrich en 245/75 R16. Les amortisseurs ont été spécialement fabriqués pour la géométrie spécifique de la 964 par la société française P2S. Même avec la garde au sol importante, la protection inférieure en aluminium de 5 mm d'épaisseur a été constamment

Lorsque Rudi et Lidia sont passés du Toyota à la 959 sur le conseil d'un certain Jacky Ickx, le challenge n'était pas remporté d'avance. Alors pour assembler la voiture, ils se sont adressés à Nantes Prestige Auto, qui avait déjà engagé des Porsche efficaces dans les précédentes éditions.

mise à rude épreuve. Juan s'est même fait arracher sa plaque arrière sur une spéciale. La carrosserie de 959 est également le fruit d'une trouvaille fortuite. Dans les années 1980, beaucoup de 911 ont été modifiées d'une manière inconcevable aujourd'hui. Une entreprise américaine a fabriqué des kits 959 à coller sur une carrosserie SC. Jérémy en a découvert un dans une grange, une copie plutôt fidèle. Il en a fait un moule.

La majeure partie du travail a été la mise au point de la géométrie complexe de l'essieu avant. Pour le désert, la suspension a besoin de beaucoup plus d'amplitude que ce pour quoi la 964 n'a jamais été conçue. « *J'ai dû faire beaucoup de calculs pour obtenir une course et un rayon de braquage corrects. Je suis allé au musée Porsche où ils m'ont permis d'étudier la 959 Paris-Dakar originale, ce qui m'a été très utile.* » La principale différence entre l'original et la réplique, c'est que Jérémy a utilisé un seul amortisseur par roue au lieu des doubles présents sur la voiture de 1986. « *La technologie des amortisseurs a beaucoup évolué depuis !* »

Pour rendre le projet financièrement viable, Juan et Jérémy ont décidé de construire deux voitures. Ils n'ont pas eu trop de mal à trouver un deuxième pilote : Frédéric Larre a rejoint l'équipe. Neuf mois pour construire une paire de ces autos, la tâche serait ardue. Mais même si Jérémy a réussi à les terminer toutes les deux, il n'a pas eu le temps de les tester correctement avant de les expédier en Arabie-Saoudite. Sur le Dakar, épreuve la plus dure au monde, il faut, selon les mots de Juan, « *être fou* » pour monter dans une voiture qui vient littéralement de sortir de l'atelier. Mais une autre règle du Dakar est qu'il faut affronter tout ce qu'il vous réserve.

Ainsi, trente-cinq ans après que Porsche ait conquis l'épreuve avec son fameux doublé mené par René Metge, une paire de 959 est revenue. Même s'il s'agissait de répliques, leur présence a été bien accueillie, d'autant que le début de l'édition de cette année a été éclipsé par le décès de Metge. En hommage au triple vainqueur et ancien directeur de l'événement, la 959 de Juan a été mise à l'honneur lors du briefing d'ouverture.

Apprendre les courbes

Il occupait également la tête du classement après le court prologue d'ouverture. Le rêve n'a pas duré très longtemps. « *Jérémy voulait apporter quelques nuances par rapport à la plateforme originale de la 959,* explique Juan. *Le fait de ne pas installer de turbos en était une, car un moteur atmosphérique est à la fois beaucoup plus simple et plus fiable, tout comme le montage des radiateurs à l'avant. Cela*

4_101891973

Lorsque les deux répliques de 959 se sont présentées sur la ligne de départ du Dakar Classic, elles sortaient tout juste de fabrication, sans que les essais de fiabilisation aient pu être menés, question de calendrier. Pour autant, Rudi et Lidia, au volant de la #700, sont arrivés sixièmes. Rendez-vous en 2025 !

semblait une bonne idée… en théorie. Ce que nous avons constaté le premier jour, c'est qu'il faisait jusqu'à 70 degrés dans le cockpit. » Mais ce n'est pas le fait de rouler dans un sauna mobile qui a mis à mal leurs espoirs de nouvelle victoire. Le jour de l'ouverture, les violentes secousses à grande vitesse sur les rochers ont fait perdre certaines connexions électriques du tableau de bord. « *Avec la manière dont fonctionne le système de classement en régularité sur le Dakar, si vous perdez une heure sur un secteur chronométré, vous n'avez quasiment aucun espoir de gagner. Ainsi, dès le premier jour, nous étions sûrs que nous n'étions plus là que pour l'expérience.* »

Dans la même spéciale, son coéquipier Larre a perdu encore plus de temps en arrachant une roue. Renforcer les points d'ancrage est sur la liste des choses à faire pour l'année prochaine. Le lendemain, toutes les connexions électriques étant bien sécurisées, Juan et Lidia remportaient l'étape, un peu douce-amère car ils savaient qu'ils avaient perdu toutes leurs chances la veille. Ça a au moins donné un aperçu du potentiel de la voiture et de l'équipage. Le troisième jour, le câble d'accélérateur est resté bloqué et ils ont été arrêtés si longtemps que l'équipe médicale est venue vérifier. « *J'ai demandé s'ils avaient de l'huile que je pourrais utiliser pour lubrifier le câble d'accélérateur. Ce n'était pas le cas, mais l'un des médecins avait une boîte de thon. Nous avons versé l'huile du thon sur le câble et ça a marché.* » Le véritable esprit du Dakar !

Une journée type consistait à se réveiller dans le noir total vers 4 h 30 du matin, à prendre le petit-déjeuner puis à parcourir environ deux cents kilomètres jusqu'à la première section. Généralement, la journée se composait de trois types de spéciales différentes : sections chronométrées, dunes et tests de navigation. « *Lidia a un roadbook, avec tous les schémas tulipes qui donnent des informations sur les carrefours et les dangers, avec tous les intervalles, donc elle me dit ce qui s'en vient, jusqu'où et à quelle vitesse je dois rouler. On vous impose une vitesse moyenne sur certaines sections et vous êtes pénalisé si vous êtes au-dessus ou en-deçà du temps. Mais seuls les organisateurs connaissent le temps, vous ne pouvez donc pas ralentir ou accélérer facilement. En plus, la moyenne à tenir est très élevée, donc si jamais vous êtes sur un tronçon facile, vous essayez toujours d'attaquer parce que, dans votre esprit, vous avez perdu du temps dans les roches et sur les dunes.* »

« *Pour les exercices de navigation, les concurrents reçoivent un cap, une direction en degrés, plus souvent utilisée pour la navigation maritime. Ça semble simple, mais ils sont disposés dans des zones où il est impossible de rouler en ligne droite. Il faut contourner au plus*

4_101891973

LA POUSSIÈRE QUI ENTRAIT DANS LA VOITURE LES FAISAIT RESSEMBLER À DES MINEURS À LA FIN DE CHAQUE JOURNÉE. ELLE ÉTAIT SI FINE QU'ELLE PÉNÉTRAIT MÊME DANS LEURS MONTRES.

près les gros obstacles comme les dunes ou un champ de roches sur lesquels il est impossible de rouler. Vous devez trouver un moyen de contourner le problème et essayer de revenir sur la trajectoire que vous n'auriez jamais dû quitter. Linda avait beaucoup de travail, mais elle l'a toujours fait à merveille. Sur dix des treize étapes, nous avons terminé dans le Top 3 ! »

« *Normalement, nous terminons en début d'après-midi, puis il reste encore deux cents kilomètres à parcourir jusqu'au bivouac, où nous arrivons généralement juste avant le coucher du soleil. La première chose à faire est d'informer les mécaniciens de tout problème, puis vous dînez avant de vous rendre au briefing obligatoire, où les organisateurs mettent en garde sur les difficultés à attendre le lendemain. Puis dormir ! C'est très important car l'épreuve dure deux semaines, donc on n'a jamais le temps de récupérer.* »

Le parcours du Dakar Classic est différent de celui de l'événement principal, mais tous deux partagent les mêmes camps, ce qui permet aux concurrents du Classic de côtoyer les superstars du Dakar. Au cours des deux semaines et des 4000 km de spéciales (9000 km au total), les 959 se sont remarquablement comportées, et même si Juan et Lidia n'ont pas pu rattraper le temps perdu lors des premiers jours, ils ont quand même réussi à terminer 6e. Un résultat impressionnant pour une voiture sortie tout droit de l'atelier. Jérémy et Frédéric ont également atteint l'arrivée, à la 19e place.

Le plan initial de Juan pour le prochain Dakar est de participer dans la catégorie camions et il construit déjà l'engin adéquat… mais il sent qu'il y a tellement de potentiel dans la Porsche qu'il veut remettre ça en 2025, dans une voiture mieux préparée. « *Pour l'année prochaine, j'ai donné à Jérémy une liste de cinquante-huit points à améliorer. Les voitures seront bien plus proches de celles de 1986. À mon avis, personne ne peut faire une meilleure Porsche que les ingénieurs Porsche eux-mêmes !* » Une chose que les voitures auront, et que les originales n'avaient pas, c'est un système de surpressurisation du cockpit. La quantité de poussière qui entrait dans la voiture les faisait ressembler à des mineurs à la fin de chaque journée. Elle était si fine qu'elle pouvait même pénétrer dans leurs montres. Alors plutôt que d'essayer de calfeutrer les entrées, Jérémie s'est fait conseiller par un autre personnage célèbre du Dakar, Thierry de Montcorgé, créateur de la célèbre Rolls Royce Jules. Une pompe à air provenant d'un moteur de bateau mettra l'habitacle en surpression, à une vitesse de quatre litres d'air par minute, ce qui devrait résoudre ce problème. Et l'année prochaine, ni Juan ni Jérémy ne se contenteront de moins qu'une victoire !

4 101891973

PORSCHE
Rothmans
PORSCHE
293
DUNLOP
Rothmans
RALLY TEAM
Rothmans
PORSCHE

4_101891973

COMME PAPA

Il est loin le temps de la voiture à pédales, votre progéniture a bien grandi. Si elle avait les jambes un peu plus longues, elle vous piquerait volontiers votre 911 pour aller faire la tournée des McDo avec copains et copines. Pour ne pas en arriver à de telles extrémités, il existe une solution intermédiaire, une 911 à sa taille… Texte **Ethan Valentin** Photos **Rich Pearce**

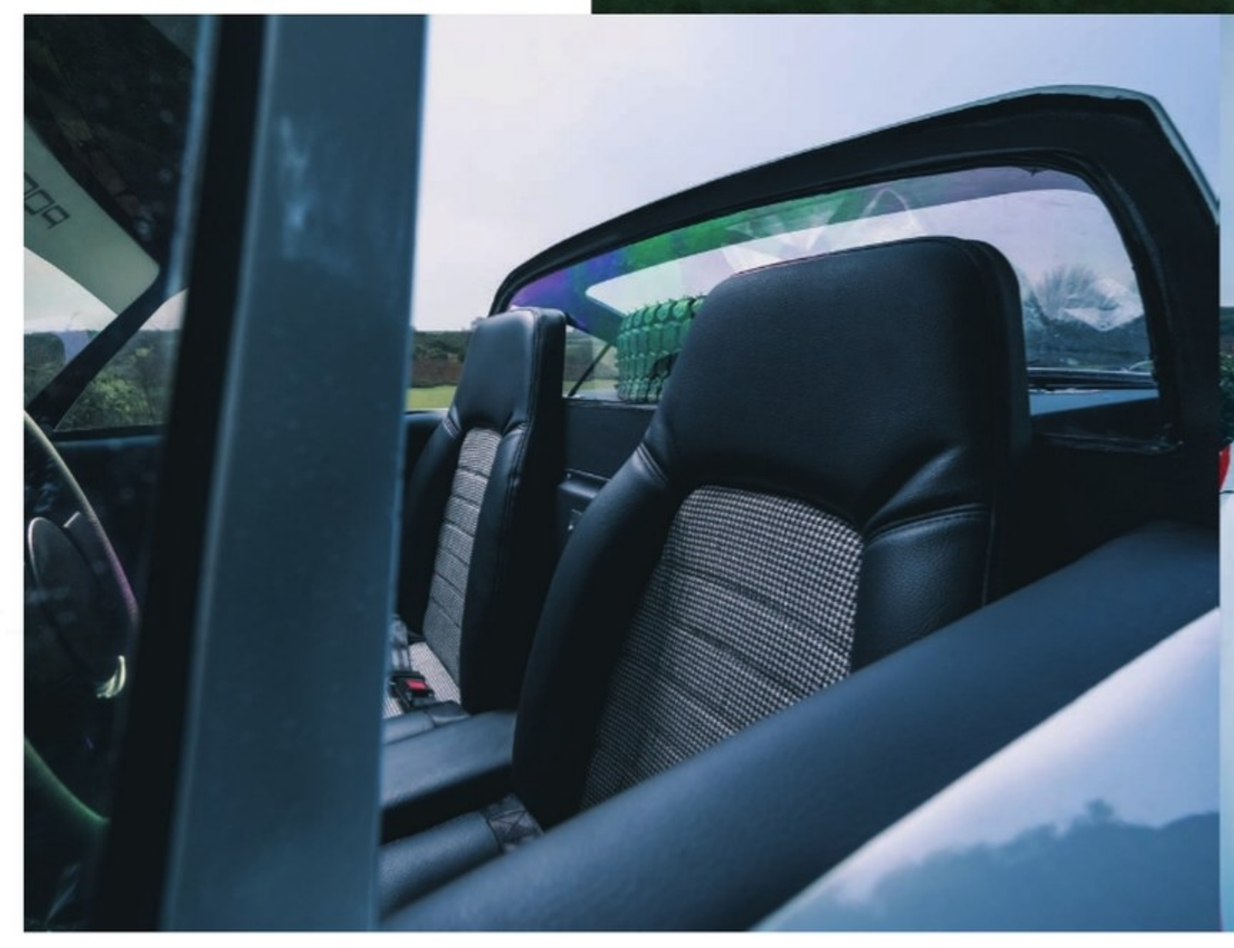
Après tout, pourquoi seuls les adultes pourraient conduire une Porsche ? Parce qu'ils ont le permis et le compte en banque nous direz-vous. Et des jambes assez longues… Certes. Emmener son fils ou sa fille sur le siège passager représente déjà un moment privilégié pour partager avec eux votre passion. Mais il est possible d'aller plus loin. Comme le dit l'adage, « *la passion n'attend pas le nombre des années.* » Ainsi, pour ne pas laisser votre progéniture sur le bord de la route, HalfScale Cars propose, comme son nom l'indique, des voitures à l'échelle un demi. Tiens, comme votre rejeton (ou presque) ! À la manière de Harrington ou de Pennewitz design, HalfScale Cars reproduit des mythes automobiles pour nos chérubins, avec une addiction manifeste pour les modèles de la marque de Stuttgart. Situé dans le sud du Royaume-Uni, le constructeur voit le jour en 2013. Quelques années plus tard, HalfScale Cars propose une gamme de cinq modèles, disponibles sur commande et largement personnalisables (couleurs de carrosserie, habillages de l'habitacle) puisque assemblés à la main. On trouve au catalogue une 722 Racer, réplique de la Mercedes 300 SLR, le roadster piloté par Stirling Moss jusqu'à la victoire dans les Mille Miglia en 1955, ou encore une étincelante Crystal Car, comprenez par là une voiture ornée de 100 000 cristaux Swarovski appliqués à la main. Cette dernière rend hommage à la Jaguar Type E avec ses phares en amande, ses pare-chocs chromés et sa petite calandre ovale. Le reste de la production porte le blason Porsche, à commencer par l'incontournable 911. Silhouette automobile emblématique s'il en

4_101891973

Avec son 400 cc de 15 ch, la 911 réduite de moitié par HalfScale Cars peut atteindre 80 km/h. Ce qui, pour d'évidentes raisons de sécurité, n'est pas un exercice recommandé. En revanche, avec sa garde au sol rehaussée, elle est capable de petites prouesses de franchissement, montées raisonnables ou passages de gués.

Dans l'habitacle comme ailleurs, les détails sont traités avec un maximum de fidélité à l'originale. Volants, sièges, tableau de bord trois compteurs, tout est comme dans la 911 de papa!

LA LIVRÉE RACING EST UNE DES MULTIPLES OPTIONS DE PERSONNALISATION.



est, cette 911 junior réplique donc l'icône dont elle s'inspire, dans une version hybride entre coupé et Targa s'il vous plaît. Vient ensuite une incroyable 917, réincarnation de la légendaire Porsche éponyme, la première à avoir remporté les 24 H du Mans. Fidèle au modèle original puisque développée à partir d'un scan 3D de la voiture, elle propose les mythiques coloris de course Salzburg, Martini, Gulf ou Porkie. Dès 5 ans, vos marmots peuvent donc faire "comme papa" au volant d'un mini-bolide mu par une motorisation thermique, électrique ou… à pédales s'ils n'ont pas été sages. Dernière réalisation de HalfScale Cars, la 911 Dakar est une variante du modèle 911, créée à l'occasion toute particulière du 40e anniversaire de la première victoire de Porsche au Paris-Dakar 1984, que l'on doit à l'équipage Metge-Lemoine dans une 911 (953) Carrera 3.2 4x4. Porsche a d'ailleurs puisé à la même source l'inspiration de sa toute récente 992 Dakar, voiture exceptionnelle aussi bien pour son look et ses capacités à sortir des sentiers battus que pour sa fiche technique : 480 ch, boîte à double embrayage PDK à 8 rapports, quatre roues motrices et roues arrière directrices, stabilisation antiroulis active PDCC… La Dakar est la seule 911 dotée d'un châssis sport la plaçant 50 mm plus haut que le châssis d'une 911 GTS. Pour parfaire son look (et ses capacités) de baroudeuse, elle se pare de boucliers avant et arrière en acier inoxydable avec renfort, de jantes forgées en alliage léger avec pneus tout-terrain, de jupes latérales avec inserts en acier inoxydable et d'élargisseurs de passages de roues. Et bien sûr de cette peinture historique blanc et bleu Gentiane métallisé, agrémentée de bandes décoratives or et rouge ainsi que de jantes peintes en blanc. Mais trêve de digression, revenons à nos agneaux… Si le moteur de 400 cc de la 911 Dakar de votre bambin se contentera de 15 ch (mais tout de même 80 km/h en pointe), l'auto reprend néanmoins les mêmes ingrédients : une garde au sol accrue de 15 cm par rapport à la 911 HalfScale standard, des amortisseurs renforcés, une direction à crémaillère, des freins hydrauliques Brembo, des suspensions à triangulation indépendante avec amortisseurs hélicoïdaux et des jantes de 12 pouces accueillant des pneus tout-terrain. L'habitacle n'est pas en reste avec deux mini-sièges baquets garnis de cuir Connolly et de tissu, un volant Moto Lita en cuir ainsi qu'un tableau de bord plus vrai que nature avec son combiné d'instrumentation. Le fabricant promet que cette mini-Dakar se conduit comme un véhicule de taille normale, simplement réduit en termes de proportions. Plus de cinquante combinaisons de garnitures intérieures sont disponibles afin de s'approcher au plus près de la Dakar de papa. Comme pour le modèle à l'échelle 1, HalfScale Cars propose une gamme d'accessoires permettant de monter à plus de 150 combinaisons les possibilités de personnalisation. Cet exemplaire hommage est revêtu de la légendaire livrée Rothmans peinte à la main. Non, vous ne rêvez pas, elle a vraiment tout d'une grande. Reste à savoir si votre progéniture a été sage…

4_101891973

LADIES RIDE & SURF
2

7/8/9 JUIN 2024 BIARRITZ

ÉVÉNEMENT 100% FÉMININ AU PAYS BASQUE

courses d'orientations au volant de vos porsche,

surf yoga et gastronomie

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

HOTEL DE SILHOUETTE BIARRITZ

64

HÔTEL DU PALAIS BIARRITZ

Centre Porsche Bayonne

CHAMPAGNE CASTELNAU

Speedster

SUN BUM

PLP ASSURANCE PECQUEUX·LEDUC·PARTENAIRES

business & pleasure Co.

LA PLANCHA Biarritz

DÉCOUVERTE STUDIO HARCOURT x PELRAS LEGEND

LA 991 CLUB COUPÉ DEVANT L'OBJECTIF DU STUDIO HARCOURT

Cent-cinquante voitures anciennes d'exception sont vendues chaque année par Pelras Legend, véritable magasin de jouets pour grands.

Prenez une 911 parmi les plus rares, placez-la devant l'œil du studio photo le plus glamour, admirez. La rencontre entre une 991 Club Coupe et le Studio Harcourt a eu lieu grâce à Pelras Legend, spécialiste des véhicules d'exception, qui transforme en lieu d'exposition photo son showroom toulousain.

Texte **Nicolas Valeano** Photos **Damien Doumergue et Studio Harcourt**

Treize exemplaires dans le monde, un seul en France : la Porsche 911 Club Coupé est une véritable rareté. Cette 991 datant de 2012 appartient à Michel Artero, ancien président de la Fédération des Clubs Porsche de France. Une voiture d'exception pour une séance photo d'exception, avec des photographes habitués, certes, au glamour, mais à celui des vedettes en chair et en os plutôt que de bolides en métal. C'est ainsi la première fois que les lumières du Studio Harcourt illumineront une Porsche. Classé Entreprise du Patrimoine Vivant Français, le studio est considéré comme un des plus célèbres et des plus anciens studios photo au monde. Il a été créé en 1934 par Cosette Harcourt avec l'aide de patrons de presse de l'époque, les frères Lacroix, et se trouve de nos jours sous la houlette de François Dagnan, à la tête d'une équipe de photographes qui œuvrent à perpétuer la tradition d'une photographie (notoirement en noir et blanc, mais pas uniquement) aux règles simples : le bon cadrage, une mise en scène minimaliste et un travail de la lumière particulièrement soigné qui fait sa patte. Tout ce que compte le show-business, le cinéma notamment, est passé devant les objectifs des fameux studios, au cœur du chic 16e arrondissement de Paris ou dans un studio aménagé sur un lieu de tournage par exemple.

Le travail des photographes du studio parisien autour de Toulouse a été organisé en vue d'une exposition sur le thème "Toulouse, dans l'œil du Studio Harcourt", une première pour eux et un véritable défi : les prises de vue de monuments et lieux ne sont pas dans leurs habitudes. Un hommage à la Ville Rose autour de vingt-deux photographies sur le thème de ses sites historiques, sa gastronomie, ses champions ou encore ses héros. Ainsi peut-on y retrouver le Capitole, le Dôme de La Grave, l'Hôtel Dieu, le Canal du Midi, la halle du marché Victor Hugo, le Quai Saint-Pierre, le cassoulet, le Stade Toulousain, le SAMU 31, le Concorde… Des photos mises en valeur parmi les autos d'exception (dont onze Porsche 911) du showroom de Pelras Legend, commanditaire de ce travail artistique unique pour fêter le quarantième anniversaire de la maison toulousaine qui porte le nom de son fondateur, Roland Pelras. Elle est complétée d'une exposition intitulée "Hors du Cadre", dédiée à de

4_101891973

LES TECHNIQUES QU'ILS ONT DÉVELOPPÉES POUR LES PORTRAITS DE STARS, LES PHOTOGRAPHES DU STUDIO HARCOURT LES APPLIQUENT À UN SUJET INÉDIT : LA PORSCHE 911 CLUB COUPÉ.

Toutes les conditions du studio Harcourt ont été recréées entre les murs du showroom de Pelras Legend à Toulouse.

4_101891973

nouveaux travaux du studio et des créations originales réalisées en collaboration avec des artistes et des magazines au travers de quarante-deux œuvres. Trente-neuf œuvres iconiques issues des collections parisiennes de Harcourt ont aussi été emmenées pour l'événement. C'est aussi l'occasion pour le public de découvrir dans cette exposition gratuite les méthodes de travail du studio, voire de s'offrir un véritable portrait Harcourt réalisé sur place.

En complément de cette exposition vient, cerise sur le gâteau, la série de treize photographies de la 991 Club Coupé que nous découvrons dans ces pages. Cette séance n'était pas au programme, elle s'est décidée sur place, après six nuits passées à la réalisation des photos de l'exposition, lors de discussions autour de cette auto d'exception entre les équipes de Pelras et celles de Harcourt, avec les photographes Kostia Petit et Nicolas Le Prevost. Ils décident au débotté de reconstituer un véritable studio dans le showroom pour deux nuits de travail avec la voiture. Des fonds gris, de nombreuses lumières, des planches de polystyrène pour réflecteurs et un tapis noir serviront à créer la lumière nécessaire à la patte du studio, mise au point des heures durant pour chaque photo.

L'inauguration de l'exposition s'est faite en présence des photographes et de l'équipe Harcourt au showroom Pelras Legend fondé en 2016 dans un groupe désormais quarantenaire, la voiture y étant présentée en situation et sous les projecteurs du studio. Pelras est coutumier de ce type de collaborations artistiques, ayant par le passé exposé des œuvres du photographe Oliviero Toscani, de Jean Graton (le dessinateur de Michel Vaillant), d'Arthur Djoroukhian, du Toulousain ITO ou encore de la Galerie d'art contemporain CM Art Invest. « *Lieu de vie, de culture et d'inspiration, Pelras Toulouse est un acteur engagé en faveur de la diffusion de l'art sous toutes ses formes auprès de tous les publics. Pour son 40e anniversaire, nous souhaitions immortaliser l'instant et rendre un magnifique hommage à la Ville Rose et aux Toulousain(e)s en leur offrant cette exposition exceptionnelle toute en émotions* », explique Grégory Corbière, directeur général associé de Pelras Toulouse.

991 Club Coupé, hommage aux clubs

Les treize exemplaires de la Porsche 911 Club Coupé ne doivent rien au hasard, ils font écho au nombre de passionnés qui se sont réunis en 1952 pour fonder le tout premier club Porsche, en Allemagne. Aujourd'hui, le club (ou plutôt, les clubs) s'est quelque peu agrandi, puisqu'on comptait pas moins de… 181 000 membres de clubs Porsche en 2012, au moment du lancement de cette édition très spéciale, à l'occasion du soixantenaire des clubs. La Club Coupé a été présentée aux membres des clubs, seuls à pouvoir l'acquérir, lors d'une exposition spéciale organisée au musée Porsche à l'époque, avec une définition unique. Elle reçoit ainsi un supplément de puissance offert par une préparation moteur exclusive portant son flat 6 à 430 ch, un pack SportDesign et un habitacle personnalisé, et elle est livrée avec un ouvrage unique dédié à son propriétaire, une montre spécifique et une miniature. Sa peinture Brewster Green s'étend jusqu'à ses jantes SportTechno de 20 pouces, qui abritent des étriers de freins jaunes donnant un coup de lumière dans la sobriété générale de cette définition d'une élégance rare. On y trouve des revêtements intérieurs décoratifs réalisés aux initiales de l'heureux propriétaire ainsi que des seuils de portes éclairés portant le logo de la série (très) spéciale et son logo anniversaire. En réalité, seules douze Club Coupé ont été proposées à la vente, un exemplaire restant destiné à la marque. Un tirage au sort a été effectué parmi les candidats membres de clubs de tous les pays (sauf la Chine et l'Inde), prêts à avoir la chance de débourser 142 831 € hors taxes, son tarif en Allemagne. Un collector mis en valeur avec grâce par Harcourt.

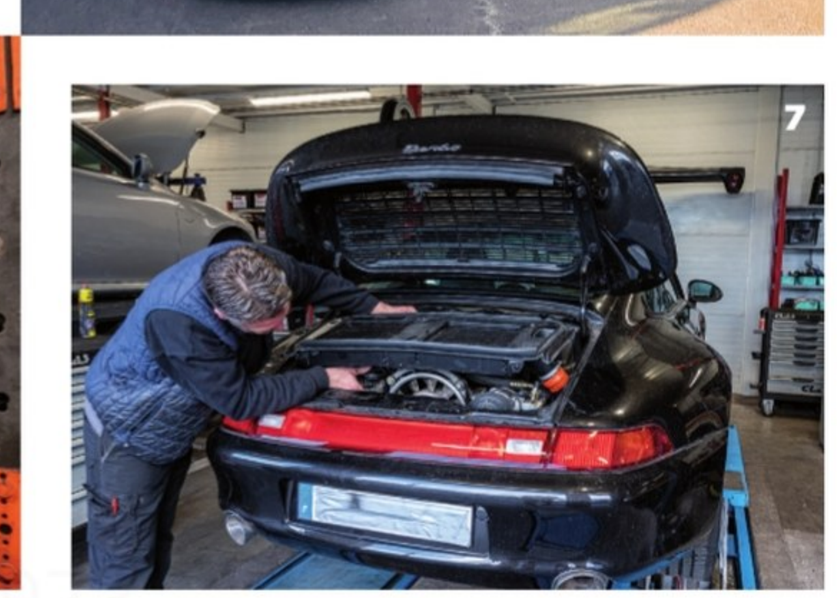
LA 991 CLUB COUPÉ SERA LE SUJET DE TREIZE ŒUVRES INÉDITES SIGNÉES HARCOURT.

EN QUELQUES ANNÉES, GIÈVRES AUTO EST DEVENU SPÉCIALISTE DU RACHAT D'ÉPAVES DE SUPERCARS AUPRÈS DES ASSUREURS.

1-3 C'est généralement chez Gièvres Auto que finissent les automobiles les plus exclusives, accidentées, pour être revalorisées, d'abord par le réemploi des pièces détachées, sauf si elles sont reconstructibles.

4 Un jour, ce sont vingt Porsche neuves enfumées par l'incendie de leur concession qui sont arrivées chez Nelson...

5-7 Au-delà des pièces, Gièvres Auto assure aussi, en parallèle, l'entretien des voitures de prestige.



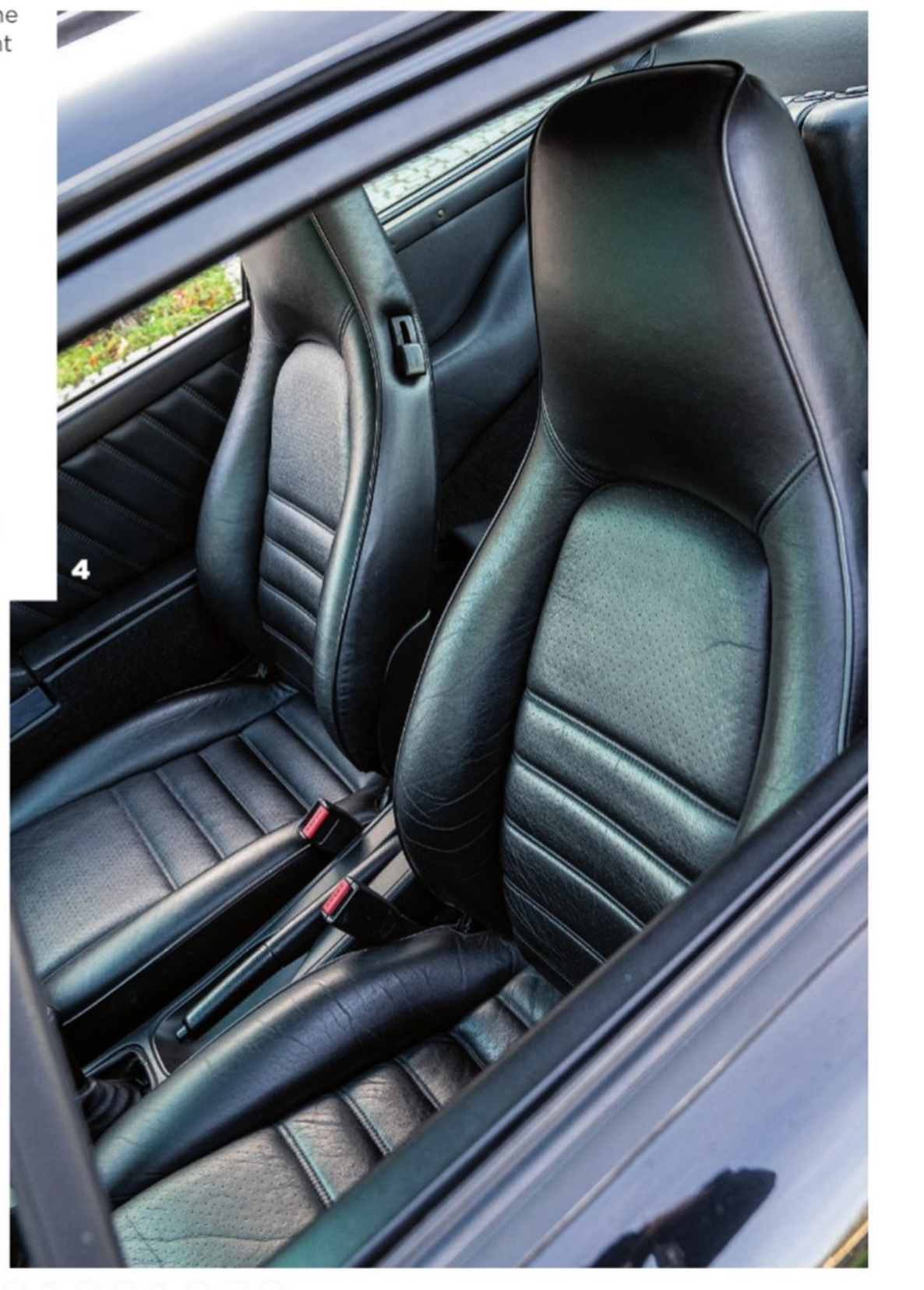
PLUS D'UN TOUR DANS SA PORSCHE

Nelson Jourdin a plus d'une corde à son arc et plus d'une Porsche dans ses ateliers. Le boss de Gièvres Auto, une casse 2.0, et présentateur de *Trésors de casse* voit passer des supercars par palettes. Il nous parle de son rapport privilégié avec Porsche. Texte **Ethan Valentin** Photos **Fabrice Berry**

Avant même d'être la star de *Trésors de casse*, sur RMC Découverte, Nelson Jourdin est un passionné. Tout ce qu'il touche devient cool. À cinquante ans, il se définit comme un "casseur 2.0" et il faut reconnaître qu'il a joliment dépoussiéré l'image de la casse automobile : « *J'aime le côté atypique, authentique, de la casse. Avec les années, la casse est passée à quelque chose de plus proche des gens, de l'écologie et du recyclage.* » Tout commence très tôt pour Nelson : à sept ans, sa tante, qui travaille chez un ferrailleur, l'initie au métier. À treize, il aide son beau-père dans son activité de casse auto : « *J'aimais bien passer du temps à démonter les moteurs, séparer les métaux. Un jour, il m'emmène à une vente aux enchères et m'avance de quoi acheter deux mobylettes.* » Nelson les répare, les repeint et les vend. Ainsi commence sa passion pour la mécanique et le commerce. Il crée son business à vingt-deux ans et, de fil en aiguille, se retrouve référencé chez les assureurs jusqu'à devenir le leader de l'achat de voitures de sport accidentées. Gièvres Auto, ce sont quatre mille voitures par an, un peu plus de quarante collaborateurs et un

4_1018919 73

4_101891973



1 Nelson est un grand fan de la 964 Turbo 3.3, digne héritière du tempérament virulent de la 930.

2 À 11 ans, il retapait des Mobylettes pour les revendre. Aujourd'hui, il est le leader de la casse nouvelle génération, niveau supercars.

3 Le même 3.3 que sur une 930, avec un plus gros turbo et 320 ch.

4 Une Turbo 3.3 offre le même confort qu'une Carrera, sinon plus...

5 Nelson a sauvé cette Turbo de la destruction en 2011. Elle est devenue sa Porsche de cœur.

4_101891973

AU GRÉ DES MODÈLES QUI TRANSITAIENT PAR GIÈVRES AUTO, NELSON JOURDIN A PU ESSAYER UNE MULTITUDE DE PORSCHE, DE LA 928 S À LA 992 TURBO S. S'IL DEVAIT N'EN GARDER QU'UNE, CE SERAIT SA 964 TURBO !

état d'esprit, reflet de la bienveillance du boss : « *J'aime le contact avec les gens. On est tous clients, on attend qu'il y ait un service, du savoir-vivre. Un sourire ne coûte rien et change beaucoup de choses.* » Pour Nelson, plaisir et travail sont intrinsèquement liés. Avec les années, presque toutes les supercars lui sont passées entre les mains, de la Ferrari Pista à la Lamborghini Murcielago, en passant par l'AC Cobra ou la Mercedes SLS… Et un nombre certain de Porsche. Nelson a d'ailleurs une histoire privilégiée avec le constructeur de Stuttgart, qui commence avant Gièvres Auto : « *Je suis né en 1973. À vingt ans, la Porsche qui me faisait rêver, c'était la 964. Mais elle était trop récente, pas dans mon budget. Je décide alors de me rendre à une vente aux enchères à Paris ou est proposée une 928 S. C'était un modèle pas très cher à l'époque, pas trop prisé, une voiture un peu invendable, surtout avec son V8. Je me rappellerai toujours cette voiture arrivant en roulant sur la scène. Elle faisait un bruit de fou, on aurait dit un bateau de course. J'ai remporté l'enchère, ça a été ma première Porsche. Elle était noire, elle venait des Etats-Unis. J'ai eu de la chance, l'ancien propriétaire avait fait presque toutes les modifications pour l'homologation. J'ai juste eu à changer les pneus, le combiné de chauffage et quelques bricoles.* » La seconde Porsche de Nelson est un Boxster 2.5 de première génération. Vient ensuite une 996 Carrera 4 S : « *C'étaient les premières, c'était la Porsche du moment. J'étais à mon compte depuis six ans, j'ai pu me faire plaisir. J'ai pas mal roulé avec. J'ai vraiment aimé cette voiture, sa tenue de route, sa puissance, dans les 320 ch, c'était pas mal pour l'époque. Et puis c'était beau avec ces ailes élargies.* » La suivante est une 996 Turbo. Puis il commence à rentrer des Porsche accidentées au travail. La première est une 997 Turbo. Il nous explique que ce sont les Porsche qu'il récupère le plus aujourd'hui. Question de statistique. Elles ont été les plus vendues, donc celles qui roulent le plus. Sans parler des Cayenne, Macan et Panamera qui ont fait exploser les volumes. « *L'année dernière, on a récupéré en un lot vingt Porsche qui avaient subi une retombée de fumée en concession. Vingt Porsche dont dix neuves. On a eu une concession chez nous ! Il y avait de tout : GT3, 992 Turbo S cabriolet, Taycan, Panamera Hybride, GT3 Touring... Quand les camions arrivaient le soir, on était comme des gamins. J'ai pu rouler avec la 992 Turbo S, un objet magique.* » Les plus courantes sont les 964 : « *La 911, c'est vraiment un icône qui a su se renouveler sans se dénaturer, je ne pense pas qu'il y ait d'équivalent dans l'automobile.* » À côté des versions "classiques", Nelson nous parle des modèles plus atypiques, voire un peu fous, comme la 930 Turbo, les GT3 qu'il récupère régulièrement après de malheureuses sorties sur circuit. Ou cette 992 Turbo S : « *J'ai roulé avec une Ferrari 488 Pista, des Lamborghini Huracan, mais la 992 Turbo S est d'une efficacité redoutable.* » Ce n'est pourtant pas encore la Porsche la plus extrême qu'il ait conduite. Il nous parle d'une 997 Carrera 4 S un peu spéciale dont l'histoire l'est encore plus : « *Un jour, un ami m'appelle depuis une vente aux enchères en Belgique pour me proposer d'acquérir une 997 4 S Cabriolet. Je ne faisais jamais ça mais je lui dis OK. Quand elle arrive chez nous, je découvre un truc bricolé,*

1 Ce que Nelson adore dans la 964 Turbo, c'est le ressenti mécanique, la personnalité unique de ce moteur suralimenté au tempérament on-off.

2 Jantes Cup 17" pour les photos, mais Nelson roule plus couramment avec les Speedline 18" trois parties.

3 En 1991, quelle autre voiture de ce niveau de performance offrait une telle polyvalence ?

EN 2011, NELSON ACQUIERT UNE 964 TURBO NOIRE DONT LA VOISINE DE GARAGE AVAIT PRIS FEU. UNE PETITE RESTAURATION PLUS TARD, LA PORSCHE A REPRIS SON ALLURE DE BAD BOY. C'EST SA PRÉFÉRÉE !

limite tuning avec ses pare-chocs noirs, un arceau derrière les sièges avant, dans un cabriolet… L'esthétique ne me plaisait pas trop. Je me renseigne sur le préparateur, 9FF. La voiture annonce 750 ch mais je n'y crois pas trop. On la descend du camion, on la démarre, elle fait un bruit de dingue. Je vais l'essayer, et… il y avait une préparation très sérieuse avec deux turbos. Je roule un peu, le premier turbo se déclenche. On est déjà dans une 997 Turbo qui marche fort. Puis c'est le second turbo qui se déclenche. Là, c'est le deuxième effet Kiss Cool ! De surcroît, la voiture ne bouge pas, elle freine fort et droit… C'était totalement fou. » Nelson nous explique n'avoir jamais rentré de 356 ou de 914, peut-être en raison de leur côté plus exclusif, collection. De Porsche en Porsche, nous voici à la 964 Turbo dont il fait l'acquisition en… 2011 : « *Elle était stationnée dans un garage, la voiture d'à côté avait pris feu, elle était légèrement brûlée par endroits. Elle m'avait toujours fait fantasmer, je l'ai gardée.* » Pris par le boulot, Nelson la laisse de côté pendant des années. Et puis en 2016, il se lance, trouve des pièces d'occasion, un turbo neuf, refait le moteur, la carrosserie, une peinture complète : « *On lui a mis un échappement inox pour qu'elle fasse un peu de bruit, qu'elle pétarade un peu à la décélération, ça apporte du charme. Je n'en avais jamais essayé, j'avais roulé avec une 930 mais pas de 964 Turbo.* » Dans la pratique, l'une est la descendante directe de l'autre, sans réelle révolution, tout au moins d'un point de vue mécanique. Après des années de tergiversations techniques, de développements, de prototypages et d'essais infructueux, les hommes de Weissach avaient dû se résoudre, faute de temps, à reconduire le moteur et les ailes larges de la 930 dans la coque de la nouvelle 964. Pour faire simple, un moteur à l'ancienne, un poil optimisé avec un plus gros turbo et des paramètres de gestion électronique revus, sur un châssis moderne, avec de vrais combinés ressorts-amortisseurs, du McPherson à l'avant et des bras en aluminium à l'arrière. De meilleures qualités dynamiques, mais toujours ce tempérament impétueux : « *À conduire, tu ressens le côté "mécanique", le caractère on-off du turbocompresseur. Même si aujourd'hui les 320 ch semblent dépassés, l'atmosphère dans ce petit habitacle est inimitable.* » S'il a réinstallé les jantes Cup de 17" pour la séance photo, Nelson leur préfère au quotidien les Speedline en 18" et trois parties, qui confèrent à sa Turbo noire le total look *Bad Boys* ! Il n'y a que l'œil averti qui saura alors relever le défi des sept différences… qui ne sont plus que trois : les cornes du bouclier arrière, les sorties d'échappement et la hauteur de caisse.

« *Si je devais ne garder qu'une seule Porsche, ce serait cette 964 Turbo.* » Pour autant, Nelson nous confie que son rêve le plus fou, le graal, l'objet hors catégorie serait une Carrera GT : « *J'ai toujours été fasciné par cette voiture unique : cabriolet, V10, boîte méca… Un modèle iconique par excellence. Aujourd'hui, elle est inaccessible. Si on en rentrait une réparable, ça serait vraiment difficile de la laisser partir. On m'interroge souvent sur ma voiture ou ma marque préférée. Les réponses peuvent évoluer dans le temps, pas le magnétisme qu'opère sur moi la Carrera GT.* »

4_101891973

GRAND PRIX de

7-9 JUIN 2024 l'Age d'Or

Design by Peter & Associés

www.grandprixdelagedor.com

HISTORIC RACING
BY PETER AUTO

circuit dp dijon prenois

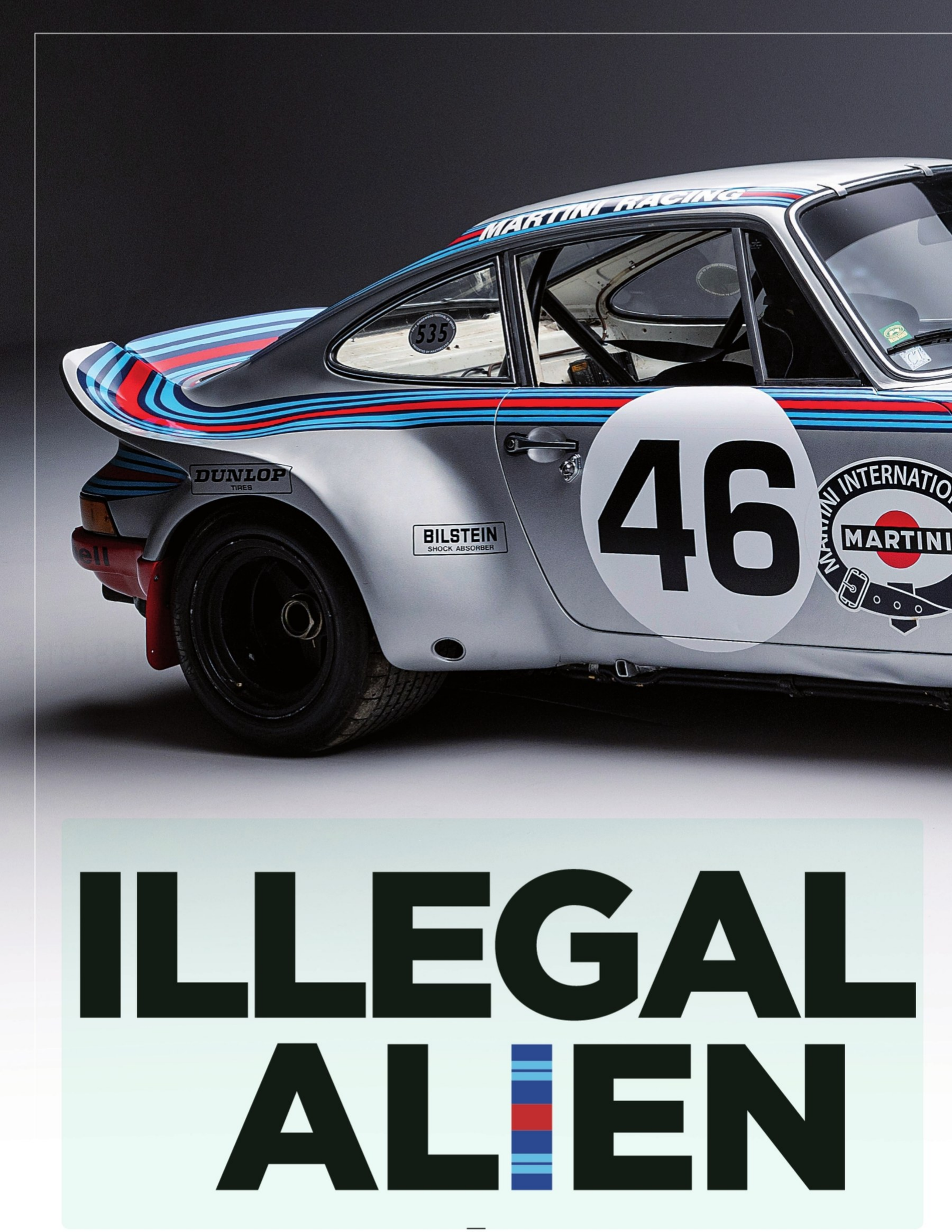
THE BEAUTIFUL WATCH

EDMOND DE ROTHSCHILD

PETER auto

NOSTALGIE
LES PLUS GRANDS TUBES !

4_101891973


MARTINI RACING
535
DUNLOP
TIRES
BILSTEIN
SHOCK ABSORBER
46
MARTINI INTERNATIO
MARTINI
ILLEGAL
ALIEN

RACING 911 CARRERA RSR [R7]

Ce n'est probablement pas à la 911 R7 que Genesis faisait référence dans son titre à succès de 1984. [R7] est la septième des huit Porsche 911 Carrera RSR d'usine engagées par le Team Martini Racing en 1973. Tellement modifiée par rapport à une 911 Carrera Gr. 4 qu'elle fait figure d'alien dans la famille des 911 RSR. Tellement modifiée qu'elle est devenue illégale dans la catégorie GT…

Texte **Jean-François Rivière** Photos **Bonhams**

4_101891973

1

NI AU MANS NI AILLEURS, LA 911 RSR R7 N'A JAMAIS CONCOURU PARMI LES GT. DEPUIS SES PREMIERS TOURS DE ROUES, C'EST UN STRICT PROTOTYPE!

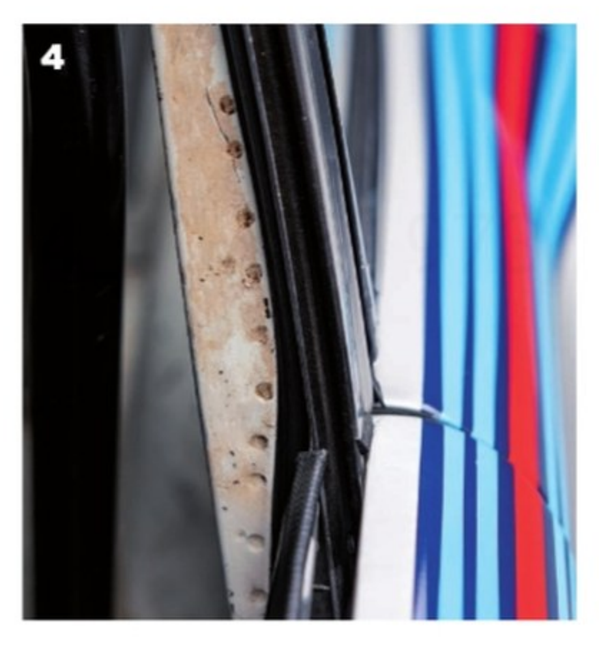
1 Dès sa première sortie aux 1000 kilomètres du Nürburgring en mai 1973, la RSR R7 d'usine arbore un aileron hors norme, et quelques autres nuances par rapport aux Carrera RSR du Gr. 4, menant certains concurrents à porter réclamation devant les instances sportives. R7 sera donc reclassée en catégorie Prototypes pour toute la saison.

4_101891973

2 Aucune fioriture dans l'habitacle de R7, comme dans toutes les RSR d'usine. Si le baquet droit est encore là, c'est que le réglement S 3.0 l'impose.

3 R7 porte les stigmates d'une intense carrière.

4-5 Tout, dans la présentation de cette RSR, confirme qu'elle a été assemblée à Weissach selon les usages courants en 1973 et l'urgence à laquelle était soumis un département compétition.



Il n'en existe que cinquante-cinq exemplaires. Pas un de plus. Si bien que lorsque l'un d'entre eux apparaît au détour d'une vente aux enchères, l'effervescence est à son comble, assortie de son lot de rumeurs et de pronostics enflammés sur le résultat de la vente. En termes de buzz, le lot 251P proposé par Bonhams lors du Goodwood Revival en septembre dernier n'a pas déçu. La Porsche Carrera RSR 3 Litres de 1973 baptisée "R7", puisque c'est bien d'elle qu'il s'agit, a ainsi changé de propriétaire pour la modique somme de 3,6 millions d'euros quand les estimations les plus optimistes la voyaient capable de franchir la barre des 5 millions.

Au début des années soixante-dix, le nouveau Championnat GT européen offre un formidable terrain de jeu pour la Porsche 911 qui monopolise les grilles de départ. Durant l'automne 1972, Porsche va dévoiler sa toute nouvelle 911 Carrera RS programmée comme une série "lightweight" avec une cylindrée passant de 2,4 à 2,7 litres, limitée de 500 exemplaires pour satisfaire aux lois de l'homologation. Trois versions seront disponibles. La RS (RennSport), la RST (Touring) et la RSR (RennSport Rennwagen), celle dont est issue notre R7, une des huit RSR d'usine aux couleurs Martini Racing dont seuls quatre exemplaires semblent avoir survécu. Mais outre sa rareté, ce qui rend encore plus attirante la version vendue à Goodwood, comme souvent avec ce type de véhicules dont le palmarès, pour intéressant qu'il soit, n'est pas particulièrement glorieux, c'est bien son pedigree. Son histoire…

Du Nürburgring à Mexico

Elle débute, cette histoire, aux 1000 kilomètres du Nürburgring lorsque R7, engagée par Porsche via le Team Martini Racing, obtient la cinquième place grâce aux efforts des pilotes d'usine Herbie Müller et Gijs van Lennep qui terminent derrière les redoutables prototypes Matra et Ferrari. Une honorable prestation rééditée lors des 24 Heures du Mans 1973 où notre RSR, avec le même équipage, accèdera à une extraordinaire quatrième position. Engagée en catégorie Prototype, la vaillante Carrera RSR #46 ne se verra ainsi dominée que par les deux imbattables Matra-Simca MS670 de Pescarolo-Larrousse (victoire) et de Jaussaud-Jabouille (troisième) et la Ferrari 312 PB du duo Merzario-Pace, arrivée deuxième.

Avant de poursuivre, une précision s'impose. À l'origine, il avait en effet été décidé que les RSR d'usine ne seraient pas engagées en catégorie GT. Ce sera effectivement le cas lors des 6 Heures de Vallelunga où elles réaliseront un doublé, avant qu'un problème ne se présente lors de la course de Monza, en début de saison. Dans les stands, le team manager de Martini Racing qui fait courir les Porsche d'usine, Norbert Singer, se fait apostropher par le propriétaire italien d'une RSR privée dont le moteur a lâché durant les essais. Il lui affirme avoir repéré dans les RSR d'usine quelques détails frauduleux dont les versions clients ne bénéficient pas et le prévient qu'il est allé en référer aux autorités sportives. À la direction de la course, pour régler ce différent, il va être tout bonnement

4_101891973

LA 911 R7 A RÉUSSI L'EXPLOIT DE SE CLASSER QUATRIÈME AUX 24 HEURES DU MANS 1973, JUSTE DERRIÈRE DEUX MATRA MS 650 ET UNE FERRARI 312 P.

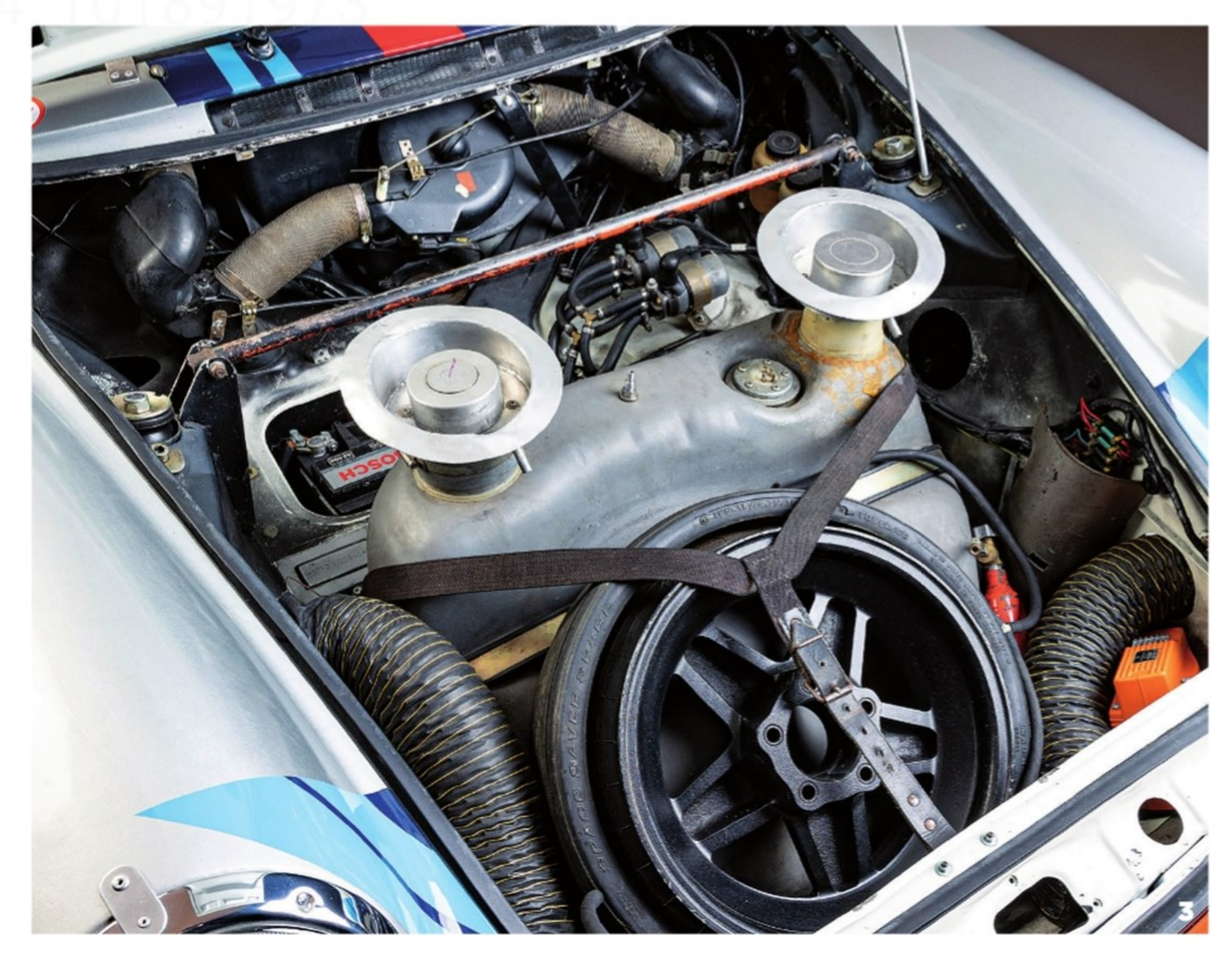
1

2

1 En parallèle des 911 RSR dûment engagées en Gr. 4, certaines courent en S3.0, la catégorie Prototypes, et servent de laboratoire au développement de la Carrera RSR pour la saison suivante…

2 Quitte à jouer dans la cour des GT, autant exploiter toutes les cartes et pousser la mécanique jusqu'à la limite de cylindrée réglementaire : avec ses 2 993 cc, elle développe plus de 330 ch.

4_101891973



3 Répondant aux régles de la catégorie S3.0, la 911 R7 embarquait sa roue de secours, similaire à celles des 917, à écrou central !

4 Difficile, de prime abord, de relever qu'il ne s'agit pas d'un 2.8. La différence est à l'intérieur...

5 Les extensions d'aileron n'étaient absolument pas homologuées en Gr. 4.

6 Ce sont les soudures sommaires qui ont permis à l'éminent Norbert Singer d'authentifier la 911 RSR R7.

décidé de faire passer les RSR d'usine de la catégorie GT à la catégorie Prototypes, si bien que, pour payer les frais d'inscription plus élevés, Singer va devoir passer parmi les mécaniciens pour réunir la somme demandée ! Quelques jours plus tard, de retour à l'usine, Singer s'attend à une sévère remontée de bretelles, voire au renvoi pur et simple. Dans le bureau du boss, le Dr. Helmuth Bott, ce dernier lui montre une pile de courriers envoyés par des propriétaires de RSR mécontents après avoir couru en GT face aux Porsche d'usine. Mais la réaction de Bott va rassurer Singer. « *Wunderbar !* (Merveilleux !), s'exclame-t-il. *Maintenant, nous courons en Prototypes !* » Problème résolu, Singer peut souffler. Désormais, toutes les RSR seront engagées en Prototypes, ce qui leur ouvre une latitude technique et un champ de recherches et de développements sans aucune commune mesure avec la catégorie GT... et qui serviront finalement de banc de test pour les évolutions à homologuer sur les RS et RSR de la saison suivante. Malin ! Entre autres modifications admises par le règlement Prototype, des jantes de taille plus généreuse, à écrou central unique plutôt qu'à cinq goujons. Mais le principal bénéfice du règlement Prototype, c'est la limite de cylindrée à trois litres, soit 200cc de plus que les 2.8 pour lesquels la RSR est homologuée en GT. Une différence qui interdit de fait toute victoire en GT, mais qui peut faire monter très haut dans un classement général, jusqu'à inquiéter sérieusement les vrais protos, en témoignent les 24H du Mans...

Revenons à la carrière de R7. Avec un nouvel équipage composé des jeunes Autrichiens Helmut Koinigg et Manfred Schurti, elle est engagée aux 1000 kilomètres de Zeltweg sur le circuit d'Österreichring où elle termine en neuvième position, juste derrière sa frangine R6 et le duo Müller-van Lennep. À l'occasion de la dernière épreuve du Championnat du monde, les 6 Heures de Watkins Glen, Porsche confie R7 à l'équipe Brumos Racing qui fera courir la RSR sous ses propres couleurs (principalement blanc, agrémenté de bandes centrales rouges et bleues) et s'emploiera à en redessiner l'arrière, remplaçant sa poupe connue sous le sobriquet de "Mary Stuart" (ou "Mary Tudor", pour son aileron évoquant le col en dentelle typique des souveraines du XVIe siècle) par un design de type "queue longue" avec un aileron plus étroit appuyé sur des dérives verticales. À Watkins Glen, R7 termine septième au terme des six heures de course, et neuvième du Championnat Can Am face aux monstrueuses Groupe 7.

Si Porsche a confié la RSR au Brumos Racing, c'est également afin que l'équipe se charge de lui dégotter un nouveau propriétaire privé. Ce qui sera fait en la personne de l'industriel mexicain Hector Rebaque Senior qui la destine au fiston, Hector Junior, un rookie assez prometteur qui finira par glaner quelques points en Formule 1 chez Brabham avant d'accéder au Championnat CART américain dans les années quatre-vingt. Désormais engagée par le Rebaque Rojas Team, R7 hérite des couleurs (blanc, rouge et jaune) de ses nouveaux sponsors, les cigarettes Viceroy et le café Mexicano, avant de faire son retour dans la Sarthe pour l'édition 1974 des 24 Heures du Mans. Le jeune Hector en partage le volant avec Guillermo Rojas et Fred van Beuren Jr. mais le trio ne verra jamais l'arrivée par la faute d'un problème d'allumage. Au Mexique, où elle partage les ateliers du Rebaque Rojas Team avec quatre autres Porsche RSR sur les cinquante-cinq produites, R7 va continuer de courir avant que sa destinée ne prenne une toute autre direction.

4_101891973

Tombée du camion

Quelques années plus tard, alors que R7 semble avoir disparu de la circulation et que son sort demeure inconnu, une rumeur va courir dans les milieux porschistes prétendant qu'elle aurait été détruite après être lourdement tombée du camion sur lequel elle avait était chargée. Jugée irréparable, elle aurait été vendue en pièces détachées qu'un collectionneur américain se serait procurées auprès d'un certain Diego Febles, pièces à partir desquelles il va réaliser une réplique de la RSR, aux couleurs de Viceroy et Mexicano, véhicule qu'il tentera de faire passer pour la véritable Porsche qui avait terminé quatrième aux 24 Heures du Mans 1973.

En réalité, on apprendra plus tard que la disparition de R7 n'avait rien de si mystérieux et que, bien qu'elle soit effectivement tombée de son camion, les dégâts ne furent que légers. En 1977, elle avait été discrètement exportée du Mexique, rachetée par un collectionneur italien obsédé par la sécurité qui va jalousement la conserver durant une trentaine d'années sans jamais la montrer. Ainsi, peu à peu, R7 va tomber dans l'oubli…

Jusqu'en 2009. Cette année-là, le spécialiste français Yvan Mahé (Équipe Europe) se rend à un meeting historique organisé sur le circuit de Monza, au volant d'une Porsche 911 Carrera RSR similaire à R7. Un homme s'approche de lui et, après avoir examiné sa RSR, lui confie qu'il possède le même modèle. Quand un amateur de RSR rencontre un autre amateur de RSR, que se racontent-ils ? Les deux hommes font plus ample connaissance et sympathisent, aussitôt liés par leur intérêt mutuel pour ce modèle aussi rare qu'emblématique. Quelques temps plus tard, sans prévenir dit-on, un camion se présente aux ateliers parisiens d'Yvan Mahé et l'on en décharge… R7 !

C'est au moment où R est tombée de son camion que sa vie a basculé. Un homme prétend en avoir racheté l'épave pour reconstruire une nouvelle R7 avec les pièces authentiques. En réalité, la véritable R7 n'a pas tant souffert de sa chute. En 2009, elle est sortie de l'anonymat lorsque son propriétaire l'a confiée à Yvan Mahé pour lui rendre sa configuration des 24 H du Mans 1973.

Conservée méticuleusement durant plus de trois décennies dans l'état dans lequel elle a terminé sa carrière sportive, la célèbre Porsche ne nécessite aucune restauration particulière. Quelques années en arrière, Raymond Touroul, l'ancien pilote et patron d'écurie français, s'était chargé de reconstruire son aileron "Mary Tudor", son spoiler spécial, de lui restituer ses fameuses couleurs Martini Racing et ainsi lui rendre son apparence originelle de l'époque du Mans 73. La remise en route achevée, à la demande du propriétaire, un autre spécialiste de la marque va se lancer à la recherche d'un nouveau foyer pour la RSR ressuscitée, qu'il va finalement trouver aux USA. L'acheteur conservera la Porsche durant quelques années avant d'en confier la vente à la maison Bonhams qui choisira de la proposer aux enchères lors du très exclusif et so british Goodwood Revival, en septembre dernier.

Soudures bâclées

En réapparaissant ainsi à la lumière, R7 va malheureusement réveiller les ardeurs du propriétaire de la réplique un rien douteuse conçue dans les années 70 avec, soit-disant, des pièces détachées issues de l'épave de la fameuse RSR. Persistant à affirmer que sa réplique est bien la Porsche originale ayant couru au Mans, et n'ayant peur de

NORBERT SINGER S'EST PENCHÉ SUR LE CAS DE R7. SON AUTHENTICITÉ NE PEUT PLUS ÊTRE REMISE EN QUESTION.

DATE	ÉPREUVE	N°	ÉQUIPAGE	CL.
1973				
27/05	**1000 km Nürburgring**	6	G. van Lennep / H. Müller	5e
10/06	**24 Heures du Mans**	46	G. van Lennep / H. Müller	4e
24/06	**1000 km de Zeltweg**	8	H. Koinigg / M. Schurti	9e
21/07	**6 H de Watkins Glen**	59	P. Gregg / H. Haywood	7e
22/08	**Can-Am Watkins Glen**	58	P. Gregg	9e
1974				
16/06	**24 Heures du Mans**	46	G. Rojas / H. Rebaque / F. van Beuren	Ab.
30/6	**1000 km de Zeltweg**	40	G. Rojas / H. Rebaque / F. van Beuren	14e
13/07	**6 H de Watkins Glen**	26	G. Rojas / F. van Beuren	Ab.
20/10	**1000 km Mexico**	5	G. Rojas / H. Rebaque / F. van Beuren	11e

Quelque temps avant sa disparition, Raymond Touroul avait été chargé de remettre R7 dans sa configuration du Mans 73 avec ses ailerons, spoiler et déco spécifiques.

R7 EST PROBABLEMENT LA MIEUX CONSERVÉE DES HUIT 911 CARRERA RSR CONSTITUANT L'ESCADRON D'USINE DE LA SAISON 1973.

rien, ce dernier va en appeler à la justice afin d'interdire à quiconque d'affirmer que R7 est la véritable R7 ! Le conflit va durer sept ans avant de se régler en mai 2023 par le verdict définitif d'une cour de justice de New York. La décision stipule que le concepteur et propriétaire de la réplique est autorisé à conserver sa voiture mais qu'il devra cesser de clamer qu'il s'agit de l'authentique R7. Il sera toutefois autorisé à présenter sa voiture comme « *une reproduction de la RSR dans sa configuration "queue longue" présentée dans sa livrée Viceroy, telle qu'elle fut engagée par le Rebaque Rojas Team.* »

Durant la procédure, afin d'établir indubitablement l'authenticité de R7 et de mettre définitivement fin au litige, une minutieuse expertise avait dû être réalisée en avril 2016, dans les ateliers de Porsche Classic à Stuttgart. À cette occasion, la RSR fut réunie avec une vieille connaissance, Norbert Singer, le team manager qui supervisa également la conception des Porsche RSR Martini Racing en 1973. Après avoir passé une journée entière à scruter le bolide jusque dans ses moindres recoins et détails, Singer a pu confirmer ce dont personne ne doutait vraiment, cette 911 RSR châssis #9113600686 est bien la véritable R7 comme il l'expliquait lui-même à l'époque : « *Quand nous construisions les prototypes 911 de compétition, nous devions consolider certains éléments des Porsche 911 de série afin qu'ils résistent mieux aux contraintes de la course. Il y avait notamment des barres transversales montées devant le moteur. Quand j'ai inspecté ces renforcements, j'ai reconnu qu'il s'agissait bien de ceux effectués en 1973. J'ai reconnu la façon de souder, qui n'était pas aussi précise que ce qu'on aurait trouvé sur une Porsche de série. C'était révélateur de la pression que nous ressentions en raison du manque de temps dont nous disposions pour convertir des 911 de base en prototypes de série R. À cause de cette pression, nous devions travailler vite et faire nous mêmes les soudures plutôt que de les confier à des soudeurs spécialisés, ce qui était normalement le cas sur les voitures de série. Ces soudures un peu bâclées* (mais efficaces) *sont toujours présentes dans le compartiment moteur. Selon moi, il est hautement improbable que cela soit connu par quiconque, excepté quelqu'un qui aurait participé au développement des RSR.* » Et d'ajouter, en guise de conclusion irréfutable, « *qu'il s'agit bien de la Porsche R7. Comme le précise mon rapport, les éléments clés qui sont déterminants pour définir l'authenticité d'une telle voiture de compétition, sont parfaitement originaux.* »

Aujourd'hui, R7 est donc considérée comme étant le mieux préservé et le plus original des huit exemplaires d'usine conçus en 1973. Une originalité qui semble justifier les 3,5 millions d'euros déboursés par son nouveau propriétaire qui peut se targuer de posséder la référence ultime en matière de Porsche 911 Carrera RSR, qui plus est cet exemplaire qui a dominé la majorité du plateau de prototypes aux 24 Heures du Mans 1973, comprenant Ferrari 312, Porsche 908 ou Mirage M6. « *Pour définir la valeur d'une telle voiture,* expliquait le pilote Andy Prill après en avoir pris le volant lors du Goodwood Members Meeting en avril 2023, *on doit séparer la voiture de son histoire. J'ai une idée assez précise de ce que vaut une RSR de 1973 mais en revanche, je ne sais pas trop par où commencer s'agissant de son histoire, laquelle repose essentiellement sur le fait qu'elle demeure aujourd'hui la seule Porsche RSR du Team Martini Racing de 1973 dans cet état.* »

4_101891973

POUR LES AMATEURS DE BELLES MÉCANIQUES

3e EDITION

Hangar ZÉRO 1

Enjoy Life!

rendez vous les 7 8 9 JUIN

AÉRODROME JEAN COUTTY ARBENT

2024

OYONNAX

FESTIVAL

DESSIN DES ATELIERS LORENZO ★ MMXXIV

MOTO HEROES HOMMES & MOTOS DE CARACTÈRE

hangar-zero-1.com

AUTO HEROES HOMMES & AUTOS DE CARACTÈRE

LE GOÛT ET LES

4_101891973

CLASSIC 356 A

COULEURS

À première vue, on les croirait sœurs jumelles. Mais les deux Porsche 356A de Julien et Yves présentent toutefois de subtiles différences. Revue de détails avec leurs propriétaires...

Texte Jean-François Rivière Photos Frank Camuzat

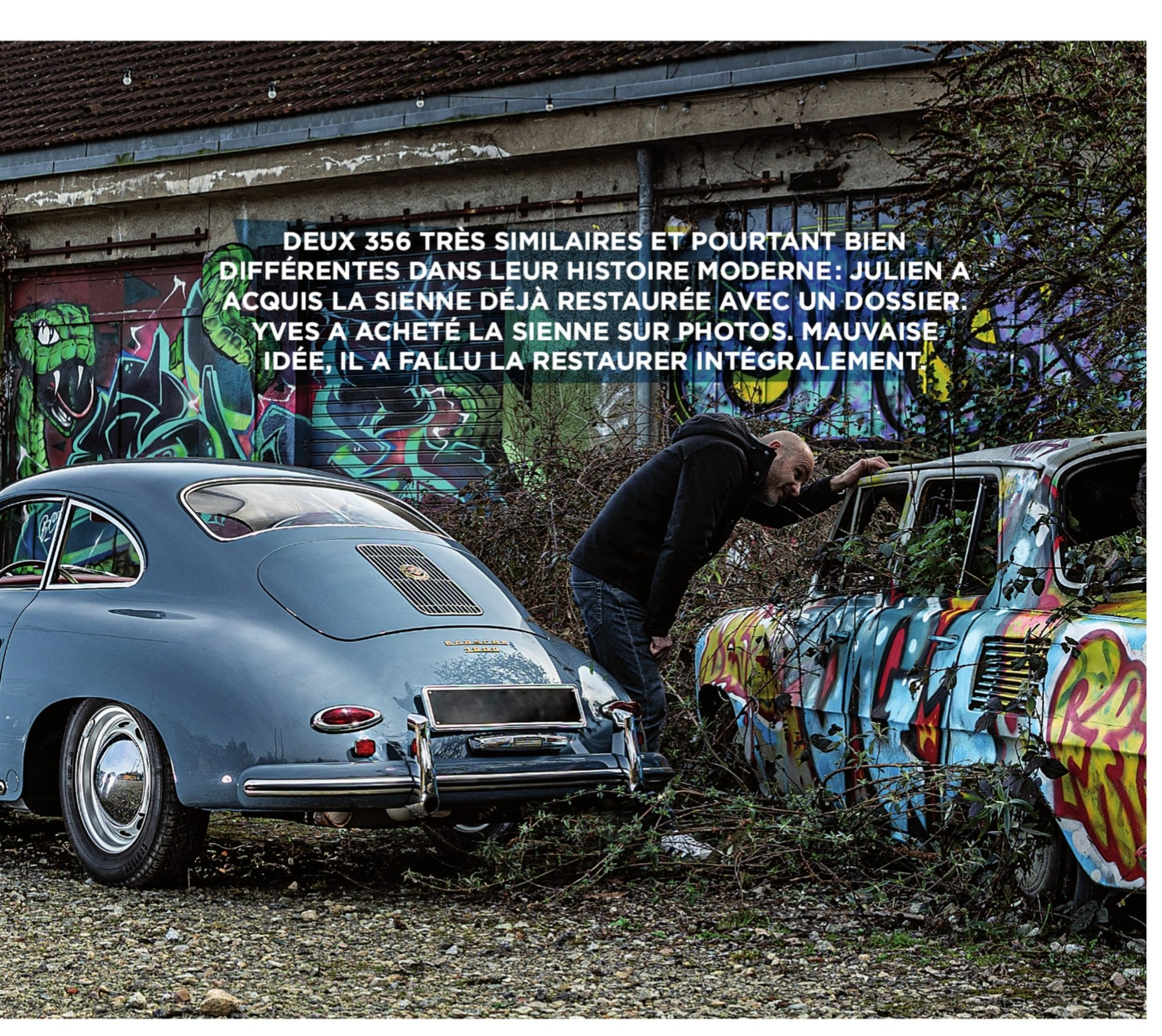
4_101891973

4_101891973

1 Ces deux 356 du même millésime ont la même référence couleur. Mais selon la patine de l'une et la nuance fabricant de l'autre, l'Aquamarine n'a pas la même apparence !

2-3 Traités dans deux esprits différents, les habitacles partagent toutefois l'accastillage typique du millésime.

4_101891973



DEUX 356 TRÈS SIMILAIRES ET POURTANT BIEN DIFFÉRENTES DANS LEUR HISTOIRE MODERNE : JULIEN A ACQUIS LA SIENNE DÉJÀ RESTAURÉE AVEC UN DOSSIER. YVES A ACHETÉ LA SIENNE SUR PHOTOS. MAUVAISE IDÉE, IL A FALLU LA RESTAURER INTÉGRALEMENT.

Ces deux-là étaient faits pour s'entendre. Non contents de partager ce goût prononcé pour les Porsche classic, ils possèdent en effet, chacun dans son garage, une Porsche 356 A 1600 et une Porsche 912 ! C'est d'ailleurs au sujet de cette dernière que les deux passionnés vont correspondre une première fois sur le forum du *club911.net* : « *Avant de faire connaissance autour de nos deux Porsche 356,* se souvient aujourd'hui Julien Milan, *nous avions déjà échangé sur le site lorsque j'avais posé une question sur le forum au sujet de ma 912, une histoire de sièges Recaro dont je souhaitais savoir s'ils étaient d'origine. Yves, qui possédait aussi une 912, m'avait alors contacté en me proposant de racheter mes sièges.* » À l'époque, Yves Sgubbi est déjà propriétaire d'une 356 A depuis 2015, un exemplaire bleu Aquamarine millésime 1959, restauré aux États-Unis et rapatrié en France dans des conditions qui lui laisseront un goût pour le moins amer. « *J'ai fait ce qu'il ne faut surtout pas faire, en achetant cette voiture sans l'avoir vue, sur photos et en faisant confiance. Résultat, je me suis fait avoir. C'était une très bonne base de restauration, et c'est pour cela que je l'ai gardée, mais je n'aurais jamais dû l'acheter car le deal concernait une voiture censée être dans un "état concours", où il n'y aurait rien à faire dessus. Il s'est avéré qu'elle était en fait à restaurer de A à Z. Elle roulait mais le moteur était mort, la boîte de vitesses était rincée… C'est une voiture qui, malheureusement, comme beaucoup d'autres, a été maquillée à l'américaine pour la vendre. En photo, effectivement, elle paraissait "concours" car la peinture était neuve et l'intérieur avait été refait à neuf.* »

Pour Julien, en revanche, l'acquisition de sa Porsche 356 A 1600, un modèle de 1959 également, va se dérouler dans de bien meilleures conditions. Passionné par les anciennes depuis son enfance et propriétaire de plusieurs voitures populaires françaises, il a toujours été attiré par la marque allemande et par le modèle 356 en particulier. « *Je suis arrivé aux Porsche avec une 912 que j'ai achetée en 2015. Je me suis intéressé ensuite plus largement à la 911 et à Porsche en général, y compris aux modernes. Mais la 356 m'avait toujours plu. Je me suis mis à en rechercher une, plutôt une des dernières, pour son côté utilisable au quotidien. Mais au bout d'un moment, je me suis rendu compte que ce modèle serait assez proche de ma 912. Je me suis donc mis à la recherche d'une des premières 356 et par annonce, j'ai trouvé celle-ci en Belgique. Sa couleur Aquamarine m'avait fait craquer.* »

Sortie d'usine en septembre 1958, un mois avant celle de Yves, la 356 A de Julien est aussitôt exportée à New York, vendue par l'importateur Max Hoffman et immatriculée en mars 1959. Lorsque Julien l'acquiert, elle a été entièrement restaurée par son précédent

4_101891973

1

2

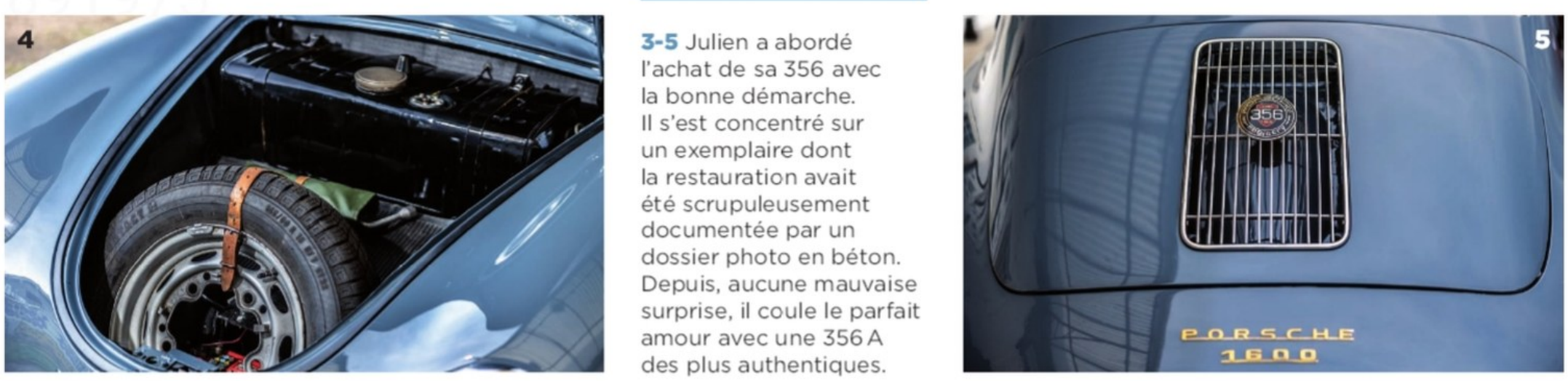
1 Si la peinture a été refaite lors de la restauration par son ancien propriétaire belge, l'habitacle est resté dans un état d'origine louable pour ses 65 ans !

2 Le 1600 cc refait il y a quelques années meut très honorablement la 356 de ses 60 chevaux.

4_101891973

PRÉSENTATION SOIGNÉE ET AUTHENTIQUE DEHORS, UN PEU DE PATINE DEDANS, LA 356 A DE JULIEN PEUT FAIRE RÉFÉRENCE.

3



4

5

3-5 Julien a abordé l'achat de sa 356 avec la bonne démarche. Il s'est concentré sur un exemplaire dont la restauration avait été scrupuleusement documentée par un dossier photo en béton. Depuis, aucune mauvaise surprise, il coule le parfait amour avec une 356 A des plus authentiques.

propriétaire qui l'a récupérée à l'état d'épave en 2014. « *J'ai un énorme dossier des étapes de sa restauration et je n'aurais d'ailleurs jamais acheté la voiture si elle n'avait pas été vendue avec ce dossier, car ce sont des voitures compliquées.* »

Chacune son Aquamarine

Lorsque Julien présente sa nouvelle acquisition sur le forum du club911.net, Yves le contacte sur-le-champ. « *Il m'a envoyé un message*, raconte Julien, *pour me dire qu'il avait une 356A identique et qu'il fallait absolument qu'on se voie. D'autant plus qu'on n'était pas très éloignés, lui à Limoges et moi à Angoulême.* » Durant l'été, Yves rend ainsi visite à Julien pour faire plus ample connaissance et admirer de plus près sa Porsche 356 A Aquamarine. Puis, à l'occasion de cet article, les deux voitures seront enfin réunies cette année pour une séance photo organisée dans l'accueillant et sympathique garage de Yves. D'emblée, une différence de teinte distingue indéniablement les deux voitures, pourtant censées être de la même couleur. « *La référence de ce bleu*, précise Yves, *c'est 707, ou 5707, référence Aquamarine pour le millésime 59. De mémoire, elle n'a existé que sur ce millésime. À l'époque, vous aviez les teintes de l'année proposées sur les voitures neuves, et vous aviez des couleurs spéciales, sur commande, au cas par cas. Mais Aquamarine, c'était pour le millésime 59. Cette couleur est l'un des paramètres qui m'ont fait garder la voiture. Cette combinaison fait l'unanimité, bleu gris et camel à l'intérieur.* » Pour être certain que la couleur de sa 356 A est la bonne, Yves va profiter d'un séjour en Californie pour faire la tournée des plus grands spécialistes Porsche de la région, notamment John Willhoit chez qui il se procure une plaquette PPG du fameux bleu Aquamarine. Après moult tergiversations, c'est finalement une teinte réalisée chez Glasurit qui sera retenue, un Aquamarine se situant entre le bleu de la restauration américaine et le PPG de chez Willhoit. « *Mais la voiture de Julien fait un peu plus grise* » constate Yves qui met cette différence sur le dos de l'usure du temps et des UV, ce que confirme l'intéressé : « *Officiellement, celle de Yves et la mienne sont de la même teinte. Elles ont le même code couleur, mais il y a des nuances. Il avait d'ailleurs fait réaliser plusieurs plaquettes avec des résultats différents. Quand on les regarde côte à côte, elles ne sont visiblement pas de la même couleur. La mienne, la plupart la voient grise mais sa couleur change beaucoup en fonction de la lumière.* »

4_101891973

1

2

1-2 Après quelques déconvenues qui ont fait traîner le projet, Yves a trouvé les bons partenaires pour le mener à terme efficacement. Benoît de Classic Collectors pour la tôlerie-peinture, Jérôme de la Sellerie La Guêpe et Rémi de Classic Garage pour la mécanique et la totalité du remontage. Et quel résultat !

4_101891973

4_101891973

BAQUETS TYPE GT, LOUVERS SUR LE CAPOT ARRIÈRE, BUTOIRS AUX ORTIES, PETITE PRÉPA MOTEUR, LA 356 S'AFFRANCHIT DE QUELQUES RÈGLES MAIS RESTE SOBRE.

3

4

3-5 Yves ne voulait pas d'un Outlaw bête et méchant, mais juste quelques touches subtiles et totalement réversibles. La nuance exacte de la teinte restera un vrai sujet pour des générations, il n'existe de toute façon plus aucune Porsche 356 Aquamarine qui ait été préservée des UV pour arbitrer le débat.

5

Deux salles, deux ambiances

Si l'on trouve sous le capot des deux Porsche le même quatre cylindres "Dame" de 60 chevaux, avec celui de Yves, fort d'une petite optimisation du moteur, « *on est plutôt dans les 75 à 80 chevaux* » tandis que quelques petits détails esthétiques différencient les deux exemplaires. Pour commencer, l'absence des butoirs de pare-chocs sur la 356 de Yves. « *La voiture de Julien est plus proche de la version standard car elle conserve les bananes sur les pare-chocs et son intérieur d'origine, avec ce qu'on appelle les sièges confort, au style un peu Louis XVI. J'ai voulu donner à la mienne un look un peu GT, avec ces baquets qui étaient à l'origine sur les Speedster mais qui étaient une option à l'époque pour les coupés Carrera GT. Des baquets hyper confortables, et qui permettent un très bon maintien.* » Yves va également faire concevoir un capot arrière un peu spécial avec des ouïes de chaque côté de la grille centrale, qui rappellent la Carrera tandis que Julien apprécie la patine de son exemplaire « *dont les éléments d'accastillage sont des pièces d'origine neuves d'époque.* » Si les deux frangines sont dûment équipées de leurs feux arrière en forme d'amande (qui ont remplacé en 1957 les quatre petits feux ronds des versions AT1 précédentes), sur celle de Julien « *il y a encore les cabochons de feux américains*, précise Yves, *de couleur rouge, alors que sur les plastiques européens, il y a encore l'orange du clignotant.* »

Intarissables, les deux amis pourraient passer la nuit à tourner autour de leurs deux bolides, à échanger impressions et informations, faits historiques et anecdotes de restauration (« *Ça a été une restauration longue et douloureuse* » se souvient Yves). Mais ont-ils prévu de prendre un jour la route ensemble ? « *On avait pour projet*, explique en effet Julien, *de nous rendre en Autriche, à Gmünd, où étaient fabriquées les premières Porsche 356 de 1948 à 1950* (avant que la production ne se poursuive dans l'usine de Zuffenhausen, à Stuttgart, NDLR). *Au fin fond de la région du Tyrol ! J'étais un peu inquiet à l'idée de faire tout ce voyage avec ma voiture mais depuis, j'ai beaucoup roulé avec et je sais qu'elle marche bien. Et nous avons également une sortie prévue avec le club911.net du côté du Massif central en juin, organisée sur trois jours avec une bonne quarantaine de Porsche classiques et peut-être quatre ou cinq exemplaires de 356.* »

Ainsi, il n'y a plus désormais qu'à faire se rencontrer les deux 912 de Yves et Julien, ce qui devrait occasionner moins d'interrogations et de débats sur les similitudes entre leurs teintes. Car l'une est on ne peut plus verte et l'autre blanche. Bien blanche !

XXII
964 RS

4_101891973

PASSION JEAN-MARC – 964 RS

LE BARON ROUGE

Comme le célèbre Manfred von Richtofen, Jean-Marc s'est fait une place en tête de l'escadrille. Son surnom de Baron Rouge, il le tient de ses amis qui ont vite fait la connexion entre l'homme et sa dextérité au manche de son avion de chasse écarlate, en l'occurrence une 964 Carrera RS. Pour cause, il la conduit tous les jours. Texte **Hilaire** Photos **Sian Loyson**

Enfant, Jean-Marc écumait, dans sa ville de Liège, les concessions de voitures de sport. Sans préférence particulière, il les visitait toutes, Ferrari, Lamborghini, Maserati, Porsche, se faisant offrir tous les catalogues. Il écrivait même directement aux constructeurs pour obtenir la documentation d'usine. Il conserve encore religieusement ces archives, plus de cinquante ans après. Il était déjà persuadé qu'un jour, il aurait une de ces autos magiques !

Le temps a passé. Au début des années 90, Jean-Marc travaille avec ses parents dans l'entreprise familiale, affairé à la distribution de matériel de chauffage pour la région de Liège et le Grand-Duché du Luxembourg. Il roule alors en coupé Mercedes 230 CE et son père dans une Porsche 924 que Jean-Marc considère comme un coupé Audi. En visite au Salon de Bruxelles en 1991, il a une révélation. Sur le stand Porsche, la foule enthousiaste se masse autour d'une 964 un peu spéciale. Pour la première fois depuis les 2.7 et 3.0 du début des années 70, Porsche ressort la griffe "RS". Mythique ! Basse, allégée, dépouillée de tout attribut de confort et d'aides à la conduite (si ce n'est l'ABS), elle impressionne, bien campée sur ses jantes en magnésium de 17 pouces, avec ses rétroviseurs profilés hérités de la Cup. Dès que Jean-Marc s'assoit à l'intérieur, la magie opère. « *Un jour, j'en aurai une !* » La promesse qu'il s'était faite gamin devient une certitude. De retour le lundi à la vraie vie, il ne tient plus en place, ce que sa mère remarque tout de suite. Il finit par lui avouer qu'il a été envoûté par une nouvelle voiture, une certaine Porsche 964 Carrera RS.

Quelques semaines plus tard, sa mère lui demande de ramener la 230 CE au garage parce qu'elle l'a vendue. Jean-Marc s'exécute, mais il reste sonné par la surprise qui l'attend. En échange des clés de la Mercedes, il reçoit le bon de commande pour… une 964 RS neuve ! Lorsqu'il en prend livraison quelques mois plus tard, sa maman a succombé à une longue maladie. La RS est donc son dernier cadeau à son fils. Alors pour Jean-Marc, sa 964 rouge a bien plus de valeur que le seul objet Carrera RS…

Quelques années plus tard, son père cède ses parts de l'entreprise à Jean-Marc, désormais seul aux commandes. Il utilise sa RS au quotidien. Vers la fin des années 90, entre les pépins de santé qui l'ont mené plusieurs fois au bloc opératoire et des changements stratégiques chez les marques que distribue sa société, Jean-Marc a vécu des années mornes. Activité à l'arrêt, bâtiments désaffectés, Carrera RS remisée…

Renaissance

Santé refaite, Jean-Marc change de cap. Il réhabilite les plus de 1000 m² de l'immeuble en plein cœur de Liège pour en faire une pépinière d'artistes. Studio de répétition pour des groupes de

4_101891973

La 964 RS de Jean-Marc n'est pas une princesse de salon. Elle a longtemps été utilisée au quotidien et affiche désormais autour de 260 000 km. Mais elle est entretenue dans un état remarquable, en témoignent les cuirs, la forme olympique de son 3.6 ou le magnésium des jantes Cup en 17".

ENTRE LIÈGE, COLLIOURE ET FLORENCE EN FAISANT UN PETIT DÉTOUR PAR L'ANGLETERRE, JEAN-MARC A FAIT DE SA CARRERA RS SON MEILLEUR COMPAGNON DE VOYAGE !

4_101891973

musiciens (dont certains bien connus), studio d'enregistrement, studio photo, atelier de céramique, cours de yoga… Il se met au sport de manière intensive et, surtout, il remet sa RS sur la route.

Membre du club Be911 en Belgique, il enchaîne les sorties : Spa, Rétromobile et beaucoup d'autres. Mais c'est surtout sa rencontre avec l'Anglais Marin Lawrence, fondateur en 2011 du registre 964rsdatabase.com qui recense les 964 RS (1 584 sur les 2 507), qui lui a remis le pied à l'étrier. Avec ses amis britanniques, il multiplie les rencontres et les road trips : Le Mans Classic à plusieurs reprises, circuit de Gueux à Reims, Musée Schlumpf à Mulhouse, Spa, Zolder, Florence, des balades en Angleterre et dans le sud de la France. Ce sont les Anglais qui l'ont surnommé "the Red Baron". Sa 964 RS affiche aujourd'hui plus de 260 000 km. Ne serait-ce que l'été dernier, il en a parcouru quasiment 4 000 sur un périple de Liège à Collioure en passant par les gorges du Verdon. La Porsche n'a jamais été repeinte. Alors, bien sûr, elle n'est pas en état concours et porte quelques stigmates de son vécu, qui ajoutent à son charme et à son authenticité. Mais elle a toujours été régulièrement entretenue, dans un premier temps dans le réseau, et désormais chez 911Motorsport, dont le boss Johan Franck Dirickx est un des plus grands collectionneurs de RS et RSR en Europe.

La RS de Jean-Marc est entièrement d'origine, ce qui est rare aujourd'hui, une grande majorité d'entre elles ayant été modifiée pour limer les pistes avec assiduité. Jantes magnésium qui, malgré leur réputation de fragilité, sont en parfait état, capot avant en aluminium, vitrage mince reconnaissable à son gravage spécifique Sekurit Saint-Gobin 43R-001026, petit volant siglé RS, sièges baquets, contreportes simplifiées, suppression des places arrière, des airbags, de la

direction assistée, des vitres électriques, etc., le tout pour un gain de 130 kg par rapport à une 964 Carrera 2.

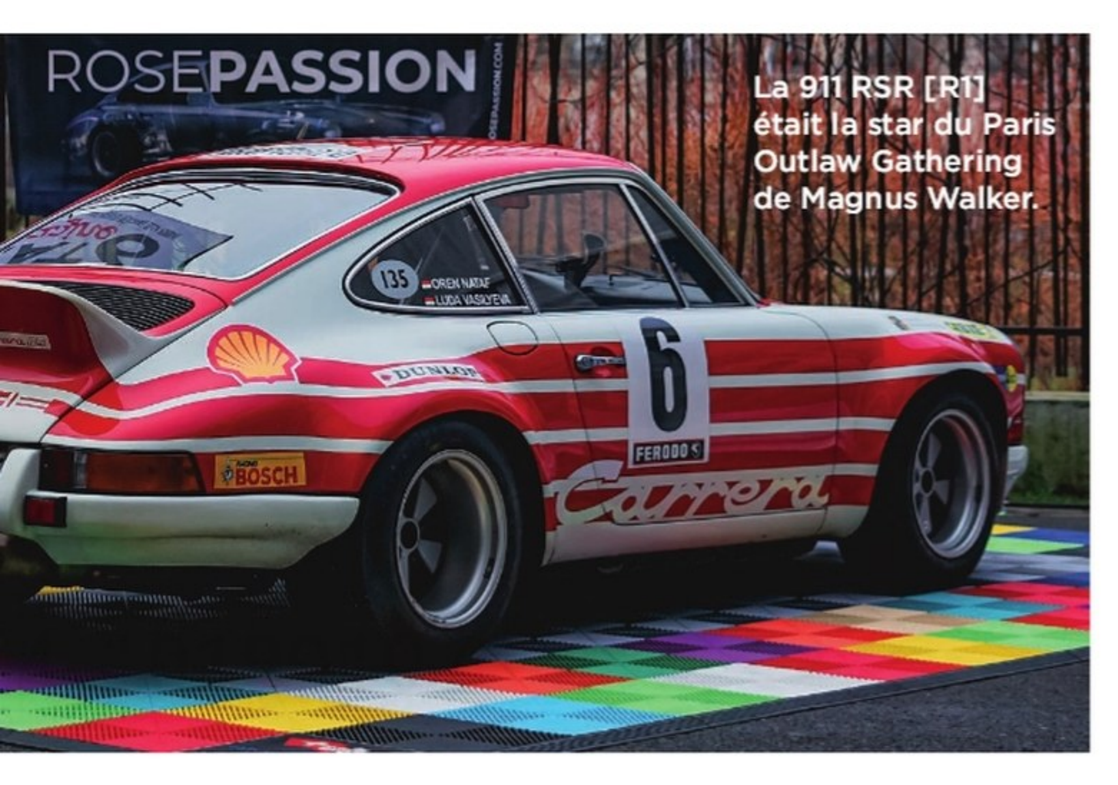
Le moteur aussi est entièrement d'origine, à l'exception d'un tube d'échappement Cup et d'un filtre à air K&N. Le moteur de RS avait subi de nombreuses améliorations par rapport à celui de la Carrera. Il était équipé d'un boîtier spécifique Bosch Motronic, permettant de prendre un régime maximum de plus de 7 000 tr/min, de culasses avec des inserts céramique pour limiter la température à l'échappement et de cylindres de forme cônique pour pallier la déformation à température de fonctionnement. Le volant-moteur allégé de 7 kg lui confère une vivacité incomparable. La boîte de vitesses Getrag G50, dont les deux premiers rapports sont rallongés, est accouplée à un différentiel autobloquant. Selon Porsche, ces moteurs développaient 260 ch. Dans la réalité, malgré son généreux kilométrage, la RS de Jean-Marc en revendique presque 280 au banc.

Le châssis n'était pas en reste avec des barres antiroulis réglables, des combinés ressorts-amortisseurs filetés Bilstein au tarage très ferme, qui abaissent la garde au sol de 40 mm. Tout cela freiné par des étriers en alliage à quatre pistons (ceux de la 964 Turbo 3.3), pinçant des disques percés et ventilés. La RS est une véritable voiture de course pour la route, qui a dominé les sorties circuits des différents clubs Porsche pendant de nombreuses années. Seules concessions auxquelles Jean-Marc a cédé, une paire d'antibrouillards et le dégivrage de la lunette arrière ont été installés lors d'une révision. Ce qui peut se comprendre dans un pays comme la Belgique. À 61 ans, Jean-Marc va continuer à sillonner, pendant longtemps encore, les plus belles routes d'Europe avec sa rare 964 RS première main, qui représente tant pour lui et pour ses amis du 964rsdatabase.com.

Cinquante ans du label Turbo sur le stand Porsche, avec une magnifique 911 Turbo 3.0 Sonauto de 1975, et la très rare 935 “Baby” au 1.4 turbo de 350 ch. Derrière le rideau, une Panamera Turbo S e-hybrid toute neuve…

4_101891973

UN COUP DE TURBO DANS LE RETRO



La 911 RSR [R1] était la star du Paris Outlaw Gathering de Magnus Walker.

Si, d'année en année, Rétromobile semble dépasser les sommets en termes de prestige et d'excellence, il semble que les goûts du public et des exposants prennent des saveurs un peu plus latines désormais. Effectivement, les Ferrari avaient une cote indéniable cette année, et c'est indiscutablement aux Allemandes de Zuffenhausen qu'elles ont grignoté du terrain. Pour autant, les Porsche qui ont fait acte de présence faisaient honneur à la marque ! Texte **Étienne Brard** Photos **D.R.**

Lorsque, fin janvier, on a déjà un automne détrempé et la moitié d'un hiver derrière nous, on n'aspire qu'à une chose, avant même le retour des beaux jours : que reprennent la saison automobile, les sorties en club, les rencontres dominicales, tous ces rendez-vous, majeurs ou plus modestes, qui attisent la passion pour la mécanique et les belles carrosseries. Et traditionnellement, l'ouverture de Rétromobile claque comme le coup de feu du starter d'un marathon. Au parc expo de la Porte de Versailles, chaque année, le gratin de l'automobile de collection fait son show, et il faut reconnaître que depuis quelques éditions, chaque acteur peaufine son numéro au point que celle-ci a atteint le summum du glamour et de l'exclusivité. Une référence sans aucun équivalent dans le registre des salons d'automobiles anciennes. Même si la qualité des autos n'est pas aussi "maîtrisée" que dans un concours d'élégance, les exposants portent une attention toujours plus soignée à ce qu'ils montrent.

Cette année encore plus que les précédentes, on en prend plein les yeux, même s'il faut reconnaître que tous les exposants n'ont pas le même talent pour la mise en scène, la palme revenant incontestablement aux Britanniques, mais le panel des autos exposées à Rétromobile laisse pantois. Certes, on a vu des supercars aussi extraordinaires que des 959, Carrera GT et 918 Spyder négligemment alignées entre les pépites surréalistes que sont McLaren Senna ou AMG GT One sur la moquette criarde d'un stand sans saveur ni lumière digne d'un vendeur d'occases en bord de rocade… À l'autre extrémité du spectre, les deux qui rivalisent de prestige sont une nouvelle fois le Suisse Simon Kidston et l'Anglais Max Girardo. Pour faire simple, la pièce maîtresse sur chacun des deux stands était une Ferrari 250 GTO. Vous savez, cette voiture que l'on considérait comme la plus chère du monde avant que le titre ne lui soit récemment ravi par une Mercedes 300 SLR Uhlenhaut il y a quelques mois. Au jeu de l'exclusivité, c'est Girardo & Co qui l'a emporté avec un modèle à carrosserie spéciale, certes un peu moins élégante que l'originale, mais plus aérodynamique et… unique ! Malgré tout, c'est vers Kidston que balance notre cœur de porschiste, parce que c'est le seul des deux à proposer une Porsche extraordinaire (Girardo était 100 % Ferrari). Bon… pas une Porsche au sens strict du terme, il s'agissait de l'une des six 962 CR. Cette hypercar avant l'heure n'était rien d'autre qu'une 962 C d'Endurance développée par le pilote d'usine australien Vern Schuppan, à peine redessinée avec des formes civilisées et des gimmicks de 959 pour rouler légalement. À défaut d'être vraiment belle, elle était la voiture de route la plus extrême jamais produite en 1992, ses 600 ch la catapultaient de 0 à 100 km/h en à peine 3,5", et jusqu'à 370 km/h en pointe. Et, à un million et demi de dollars de l'époque, elle était – et de loin – la plus chère aussi. Pourtant, peu visiteurs savent mesurer la rareté de cette pièce trop discrète sous sa robe noire.

Dans l'allée des marchands stars d'outre-Manche, il fallait s'arrêter sur le stand Fiskens au milieu duquel trônait une des rares 911 GT1 alors acquises par une écurie privée, Konrad Motorsport en l'occurrence, puis converties en version GT1-97 à Weissach pour la fin de la saison 97. Juste devant, à peine moins spectaculaire mais tout aussi rare était le spyder 908/2 "Flunder" victorieuse à Watkins Glen en 1965 entre les mains de Jo Siffert et Brian Redman. Autre Britannique d'envergure, Joe Macari a volé la vedette à ses voisins en exposant une pièce unique de l'histoire de Porsche : la seule 917 que l'usine ait convertie à un usage routier, dûment immatriculée… en Alabama (!), peinte en gris argent et équipée d'un intérieur cuir beige pour un client auquel il n'aurait pas été sérieux de refuser quoi que ce soit : le comte Rossi. Pour faire le tour exhaustif des protos de course Porsche des années 60, il fallait passer par l'espace de la maison d'enchères Aguttes. La pièce centrale était une

4_101891973

356, 912 et 911 S traitée façon S/T chez ZS Style.

SI LES PORSCHE ONT PERDU EN NOMBRE, ELLES NE CONCÈDENT RIEN EN QUALITÉ.

Cette 911 GT1 qui a couru les circuit dans les 90s est aujourd'hui homologuée pour la route !

Gérard Larrousse en visite chez Porsche.

944 sur le stand de la Fédération des Clubs Porsche.

Jacky Ickx raconte ses histoires de Dakar.

964 RS exceptionnelle chez Vincent Laudisoit.

356 et 911 Classic sont toujours les pièces maîtresses du stand de Serge Heitz, même si elles partagent désormais la vedette avec les Land Rover Hedonic.

exceptionnelle 910. Exceptionnelle parce que premier châssis d'une série de trente-quatre autos. Elle a fait sa première apparition en août 1966 dans une course de côte dans laquelle Hans Herrmann s'est classé troisième, avant d'entamer une longue carrière dans des écuries privées jusqu'en 1973. Une des cinq 904/6 originales était la vedette du stand de l'Allemand Thiesen, voiture engagée au Nürburgring et au Mans 1965 par l'usine avant de faire carrière aux USA. Elle était fort bien entourée, d'un côté par l'une des quatre-vingt-six 964 Turbo S 3.3 Leichtbau avec seulement 56 000 km, de l'autre par un superbe Spyder 550 A à l'histoire brésilienne…

Isolées ici ou là, quelques pépites forçaient le détour. En toute discrétion, le Belge Rock N Roll Classics proposait certainement l'une des Porsche les plus exclusives de ce Rétromobile 2024. Non, pas la magnifique 930 Oak Green… mais juste à côté, cette vieille 911 de course un peu fanée : elle doit être la plus authentique des 911 R de 1967, puisque c'est aujourd'hui la seule des vingt construites à n'avoir jamais été restaurée. Évidemment, prix sur demande, la décence ne permet pas d'afficher le tarif de ce genre de licorne… Plus loin, Motul était partenaire de Ruf, sur un stand qui mettait en lumière la toute première Yellow Bird. Le sympathique Aloïs Ruf en personne avait accompagné à Paris ce prototype de la légendaire CTR qui, en 1987, reléguait les 959 et autres F40 au rang de "gentilles voitures de série". Au détour des allées, il n'est pas rare de croiser un visage, sinon familier, tout au moins connu du milieu. Vous pouviez, chez Chopard, rencontrer Jacky Ickx et Romain Dumas, ambassadeurs de l'horloger suisse. Jeudi, le même Jacky Ickx était au micro, sur la passerelle où étaient exposées les autos légendaires du Dakar, et devant la 959 victorieuse en 1986, pour raconter avec une émotion palpable ses souvenirs de désert avec ses regrettés amis Claude Brasseur et René Metge (qui venait de disparaître). Au gré de nos déambulations, il nous a été donné d'apercevoir ou de croiser Gérard Larrousse, Jean-Pierre Jarrier, Laurent Aïello, autant de noms qui sonnent aux oreilles des fans de compétition. Il est certain que bien d'autres personnalités du monde Porsche arpentaient les mêmes allées.

4_101891973

910 : l'un des rares protos Porsche sur le salon cette année était sur le stand de la maison d'enchères Aguttes

Chez Joe Macari, l'ancienne 917 du comte Rossi, la seule qui fut un jour homologuée pour la route…

De l'art échelle 1 signé Bastian Söllner !

Une 911 2.0 Agablau qui n'est pas passée inaperçue sur le stand de l'Atelier Gobin.

Sur la passerelle occupée par les gloires du Dakar, la légendaire 959 avec laquelle le regretté René Metge a remporté l'édition 1986 !

Sur le stand officiel Porsche, Frank Jung, directeur des archives du Museum, avait fait le déplacement, signe de l'intérêt qu'un salon comme Rétromobile peut susciter pour le constructeur. Très certainement accompagnait-il, depuis le Museum, les deux stars d'un stand totalement dédié aux 50 ans du label Turbo : une 911 Turbo 3.0 Ice Green Metallic de 1975, et la 935/77 "Baby", anecdotique exemplaire mû par un flat-six 1.4 Turbo pour entrer dans la catégorie 2.0 du Championnat DRM en 1977. Et c'est à peu près tout, hormis une anachronique Panamera Turbo S e-hybrid millésime 2024. Il semble désormais admis dans les convenances qu'un stand à Rétromobile soit devenu le théâtre de grands plans marketing visant à dévoiler leurs nouveautés en les légitimant par un rappel historique. Le grand gagnant cette année, c'est Volkswagen qui, sous prétexte des 50 ans de la Golf et d'en exposer un exemplaire de chaque génération, offrait son baptême du feu à la toute nouvelle mouture de la Golf VIII ! Autour d'une thématique aussi virulente, on s'attendait à ce que Porsche compose avec un peu plus de couleurs, plus de puissance, plus d'audace, plus de spectacle, de scénographie… peut-être même, quitte à jouer la carte 2024, à dévoiler une vraie nouveauté apte à faire vibrer le cœur d'un passionné. Ou, à défaut, plus d'autos tout bêtement. Sur cet exercice-là, ce sont les spécialistes de la marque qui ont occupé le terrain. Pas plus loin qu'en face, en traversant l'allée centrale, l'Atelier Gobin avait rassemblé un bel éventail de classics, de la 356 SC rouge de 1964 à la Carrera 3.2, blanc Grand Prix mais surtout Turbo-Look usine. Entre les deux, l'essentiel : un admirable coupé 911 2.0 Aga blau de 1966, une 2.0 S slate grey ou un Targa 2.2 E bleu Gemini. Et si, il y a encore peu de temps, chaque honorable stand à Rétromobile devait disposer de sa Carrera 2.7 RS, il faut avouer que l'objet se fait rare désormais, et c'est ici chez Atelier Gobin que vous pouviez admirer l'une des deux seules sur le salon cette année (une noire était chez Coyote).

Même si le traditionnel stand de Serge Heitz partage désormais sa surface avec la division Hedonic de la maison, dédiée aux Land Rover, le côté Porsche restait fort dignement achalandé, avec une palette couvrant 60 ans d'histoire, depuis les 356 Speedster et Cabriolet A 1600 S à la 991 GT2 RS de 2019, en passant par des 911

4_101891973

Étonnants résultats recensés durant toute la semaine de ventes aux enchères, chez Artcurial mais pas seulement. Des modèles assez communs ont fait de belles performances, alors que des têtes d'affiche comme la Singer "Biarritz" ou la 911 S 2.0 ex-Jean-Claude Killy sont restées sur le carreau...

IL SOUFFLAIT UN VENT DE SUD-EST SUR CETTE ÉDITION DE RÉTROMOBILE, LES ITALIENNES ONT REPRIS DU POIL DE LA BÊTE.

Étonnant Speedster Techart sur base de 964 chez CarJager.

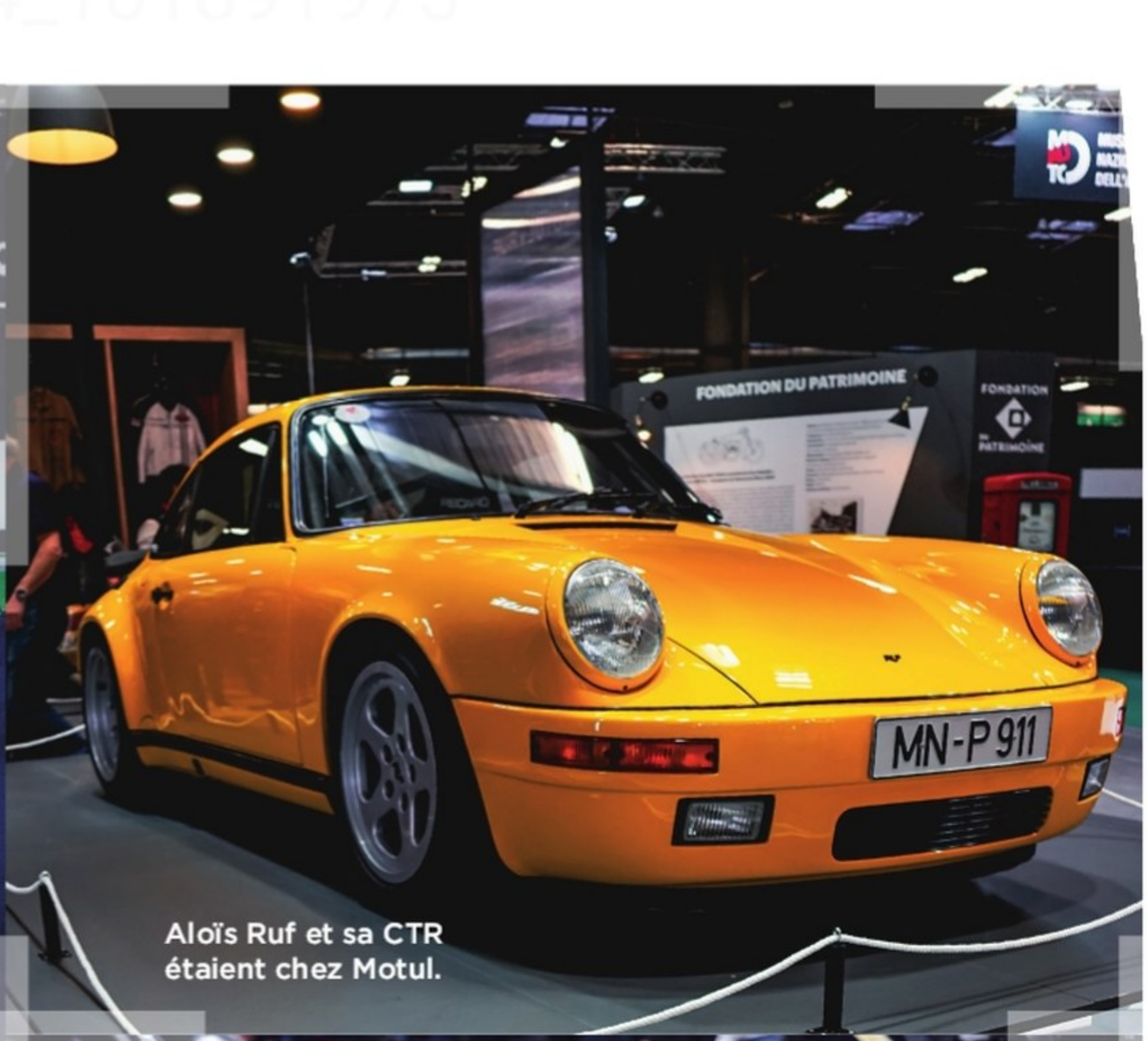
Une des seules Carrera RS 2.7 de cette édition 2024 était chez l'Atelier Gobin...

Charles Leclerc en visite chez Kidston.

2.2 S gris argent et bleu pastel, ou une 2.0 S Targa Soft Window Slate Grey de 1967 qui a laissé sa place en cours de salon à une 2.4 S bleu Gemini. Le Garage Dayraut faisait la démonstration de son expertise dans la préparation compétition avec une impressionnante Carrera 3.0 RSR 1974, à côté d'une plus fluette mais non moins radicale '65 engagée dans la 2.0 Cup, encadrées par de plus traditionnelles 911 2.2S 1970, une 356 SC et un Roadster. Chez ZS Style, 912 Bahama Yellow et 911 S tangerine traitée façon S/T côtoyaient 356 coupé A-T1 et cabriolet C. Ensuite, si vous vouliez encore un peu de Porsche, il fallait les pister une à une, disséminées sur des stands plus généralistes : une 993 Carrera RS méticuleusement restaurée à côté d'un cabriolet 964 Carrera 2 Turbo-Look chez Mecanicus, une 2.4 E Targa vert vipère et une 914/6 look GT chez AS Classics Engineering, une 964 Carrera RS noire et peu kilométrée, entre deux halls, chez le Belge Vincent Laudisoit, un étonnant Speedster 964 transformé en Turbo-Look par TechArt dès sa sortie des chaînes de Zuffenhausen, une 964 Turbo 3.6 chez Rallystory, une rarissime 356 Speedster Carrera vendue 790 000 € chez Eberhard Thiesen, et même en expo à l'ACO la 919 Hybrid victorieuse des 24 Heures du Mans 2016... On a dû en manquer quelques-unes, mais il fallait bien faire ce constat que le marché en permanente mutation semble désormais porter ses regards vers d'autres horizons que ceux de Zuffenhausen. La remarque précédente sur la Carrera 2.7 RS vaut sur bien d'autres modèles. Il me revient cette sensation éprouvée en d'autres temps, pas si lointains, où les 356 Carrera ou les Spyder 550 se faisaient concurrence d'un stand à l'autre, où les Porsche étaient incontestablement les maîtresses de Rétromobile. Cette année, j'ai arrêté de compter les Ferrari 250 et 275 Berlinetta, je n'avais plus assez de doigts pour les F40, bref, le vent tourne.

Si vous aviez eu la chance de déambuler dans l'espace Artcurial, vous n'auriez pu qu'abonder : le nombre de Porsche au catalogue s'est réduit comme peau de chagrin. Une quinzaine de lots estampillés Porsche quand ils étaient généralement une petite cinquantaine avant-Covid. Étonnamment, les belles pièces "de la vie courante" ont affiché de jolies performances (85 824 € sont une très belle performance pour une 911 SC Targa, toute restaurée qu'elle soit, comme

Il n'est pas donné tous les jours de voir un de ces spyders Porsche 908/03 "Flunder".



Aloïs Ruf et sa CTR étaient chez Motul.

Magnus Walker était à Rétromobile vendredi pour son Outlaw Gathering.

les 226 480 € d'une 3.3 Turbo, même avec une combinaison de couleurs d'origine aussi atypique qu'un full turquoise), mais les têtes d'affiche qu'étaient la 911 2.0 S de 1968 ex-Jean-Claude Killy (multiple champion olympique à Grenoble la même année) ou la 964 Singer "Biarritz" (dernière enchère à 820 000 €) sont restées sur le carreau. 993 GT2, 962 C, 964 et 928 Slantnose, 918 Spyder chez l'un, 911 Speedster 3.2 étroit et Carrera GT chez l'autre, les pièces maîtresses des catalogues respectifs RM Sothebys et Bonhams n'ont pas rencontré le succès non plus, exception faite d'un record inattendu (511 250 €) pour une 964 Turbo 3.6 chez RM…

Parmi les personnalités présentes cette année, Magnus Walker (accompagné de l'animateur Gerry Blyenberg – *Wheeler Dealers France*) était peut-être l'une des plus attendues par la frange Outlaw de la communauté Porsche. Même si son Paris Outlaw Gathering n'était pas le premier du nom (nous avions couvert ses meetings à la Concorde en 2017 et 2019). Le rendez-vous a réuni sur l'espace du partenaire Rose Passion, dans l'enceinte extérieure de Rétromobile, les vingt-cinq Porsche inscrites, toutes plus outlaw les unes que les autres. De la Carrera GT de Raoul Marchisio à la 928 "safari" de Philippe Delaporte, de la 356 "rat's" à la Carrera 3.2 de Stephan Ehrhardt qui s'illustre cette saison en Ferdinand Cup… Crubilé Sport avait déplacé pour l'occasion la 911 RSR originale et originelle, la première de toutes, la [R1] au volant de laquelle notre Magnus est parti le lendemain pour un tournage dans les rues de la capitale. Séances d'autographes sur des supports aussi inattendus que les baskets Nike Urban Outlaw créées par Magnus lui-même, des miniatures, des casquettes… discussions, séances photo, il régnait de cette magie dans l'air… frais (froid ?) de ce 29 janvier. En rentrant dans le hall, il était manifeste que le public était venu en nombre, et l'affluence du week-end l'a confirmé. Dès la fermeture dimanche soir, l'organisation a annoncé une fréquentation de 130 000 visiteurs, à 2 000 petits billets du record de 2019. Si l'on tient compte d'un contexte marqué par le mouvement des agriculteurs qui avaient rejoint la capitale la veille de l'ouverture, la performance est significative. En plus d'être le plus beau salon de voitures de collection au monde, Rétromobile serait-il aussi le plus fréquenté ?

VOIE SANS ISSUE

Quand on pense Côte d'Azur, on imagine plus le bord de mer que les routes de montagne. Pourtant, à une heure de Cannes se trouve la route de Gréolières, qui n'a rien à envier aux plus beaux itinéraires des Alpes.

Texte et photos **Jordan Zigang-Divet** | www.curveshunter.fr

Nichée sur les contreforts des Alpes-Maritimes, la route de Gréolières se vit comme une expérience inédite qui conjugue tout ce qui fait la splendeur naturelle du sud de la France avec virages, villages pittoresques et panoramas à couper le souffle. Cette voie emblématique, qui s'étend de la campagne provençale jusqu'aux hauteurs enneigées de Gréolières-les-Neiges, offre bien plus qu'un banal trajet. Elle promet une aventure durant laquelle chaque kilomètre révèle un nouveau chapitre de l'histoire, et la beauté de la région.

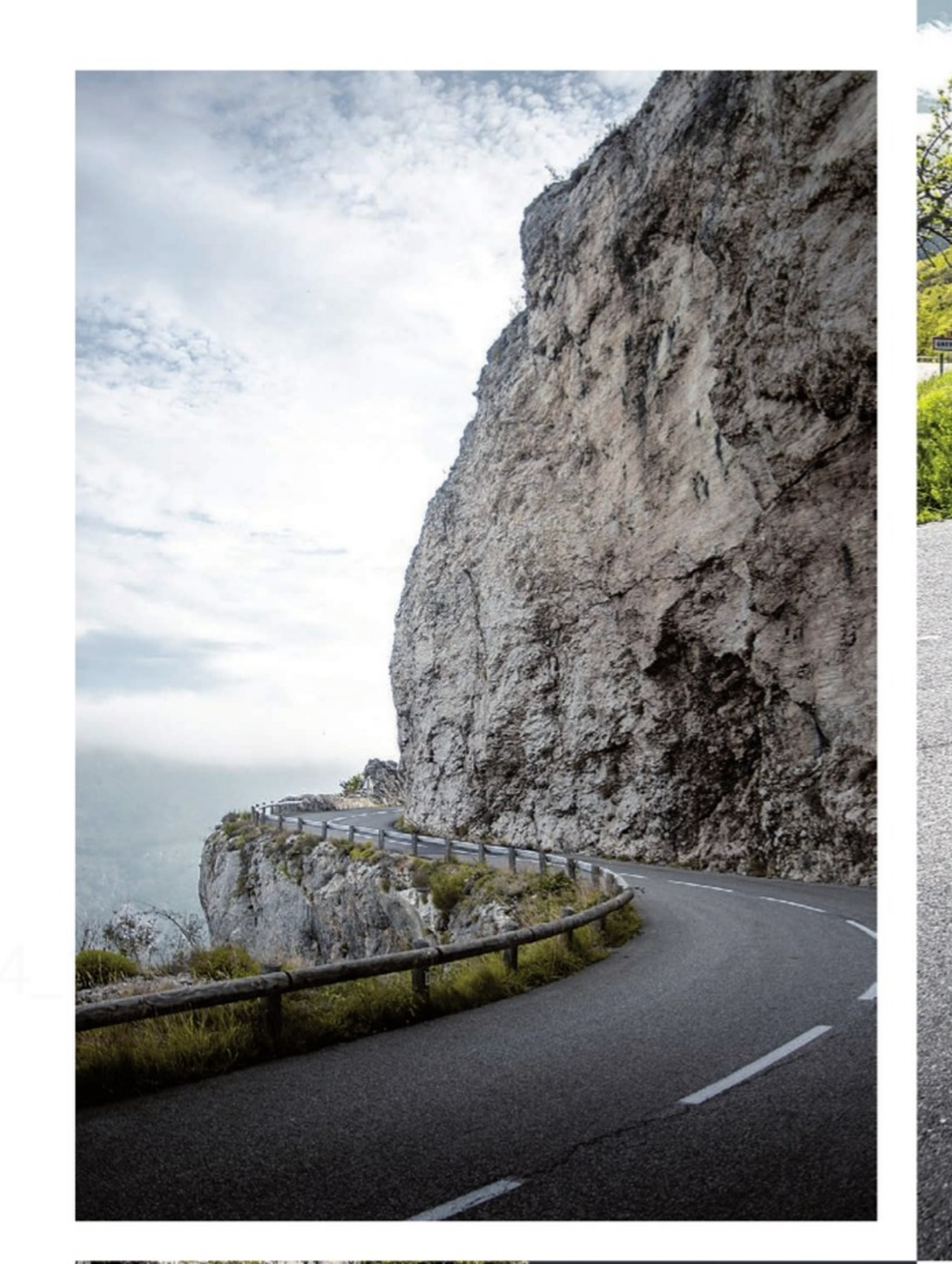
Pour se rendre à Gréolières, il nous faut prendre notre élan depuis la vallée. Là, des villages figés dans le temps, tels que Le Bar-sur-Loup ou Coursegoules, invitent les voyageurs à faire des détours. Le début de la balade emprunte les gorges du Loup, un itinéraire incroyable que nous avions parcouru dans *Speedster* #63. Arrivés au lieu-dit de Bramafan, nous laissons la D6 pour bifurquer sur la D3 en direction de Gréolières. C'est ici que nous quittons les gorges du Loup. La vallée s'élargit. Si les premiers enchaînements de virages sont encore un peu étroits, la chaussée gagne en largeur un peu plus loin. Les courbes aussi. Les sept kilomètres nous séparant de Gréolières se feront sur un tracé large et rapide. De quoi profiter de la vue, ou de la vitesse, selon l'envie de chacun. Après les enchaînements de virages serpentant dans la montagne, deux larges épingles apparaissent soudain, deux virages très reconnaissables qui marquent l'arrivée au village de Gréolières.

Le tracé principal contourne très rapidement le village et continue vers les hauteurs. Mais si vous le souhaitez, une route secondaire, en contrebas, traverse le village en son cœur pour un retour dans le passé. Attention cependant, une voiture trop large ne sera pas très à son aise dans les étroites ruelles, entre les murs de pierres.

Gréolières derrière nous, la route grimpe tout de suite au-dessus du hameau. Sur la droite, vue imprenable sur le village en contrebas et panorama dégagé sur la vallée. Arrivée à la première épingle, la route traverse les ruines de l'ancien village de Gréolières avec sa chapelle, autre vestige du temps. De là, elle entame la partie la plus

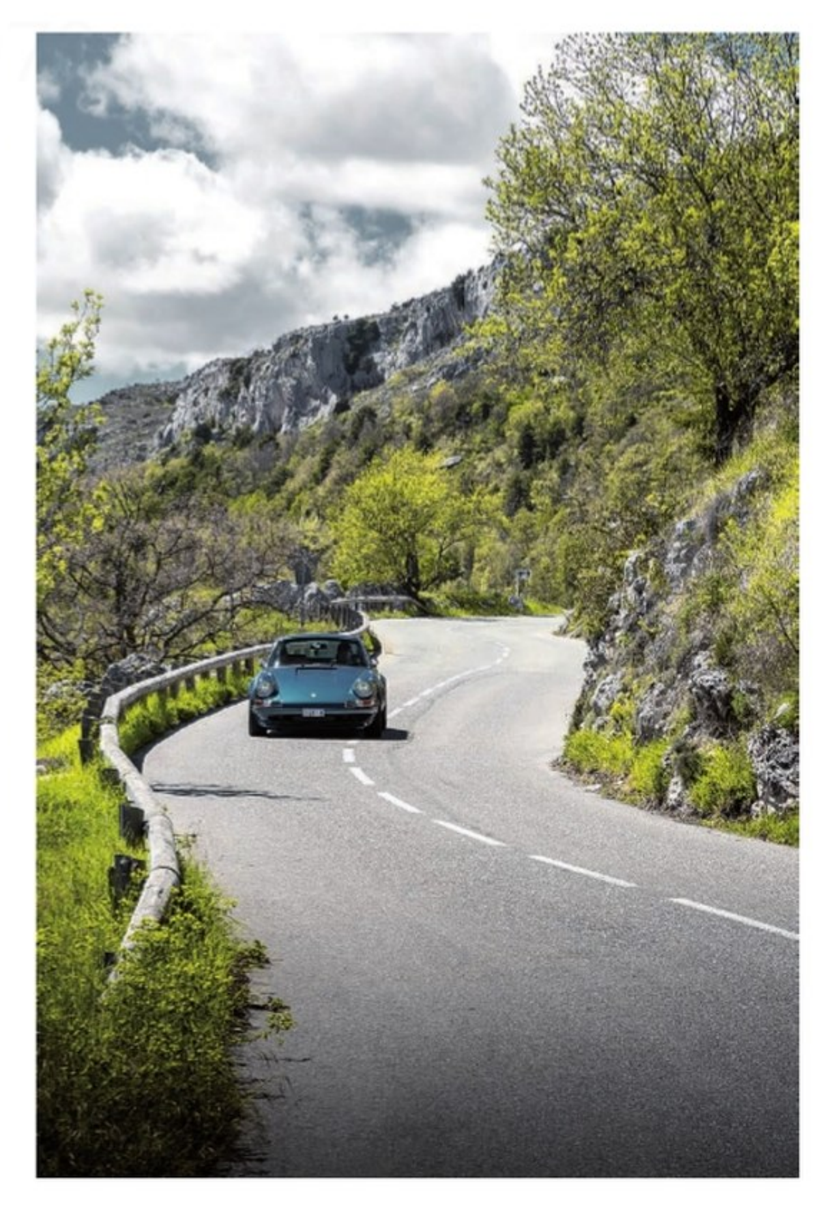
4_101891973

VOUS N'IREZ NULLE PART, SINON À LA STATION.
LÀ-HAUT, DEMI-TOUR ! AVEC GRAND PLAISIR...



EN HIVER, LA ROUTE QUI DONNE ACCÈS À LA STATION FAMILIALE DE GRÉOLIÈRES-LES-NEIGES CHANGE RADICALEMENT DE VISAGE !

4_101891973



NAVIGATION	
Département	Alpes-Maritimes (06), France
Situation	entre Bramafan et Gréolières-les-Neiges
Routes	RD 3, RD 2, RD 802
Coordonnées GPS au départ	43° 45′ 41.287″ N, 6° 59′ 20.357″ E
Altitude maximum	1 400 m.
Distance	environ 25 km
Temps de parcours	environ 30 min
Étapes • Points d'intérêt	Gréolières village, l'arche en pierre

impressionnante, la raison même de notre venue ici. Si, jusque-là, tout paraît assez similaire à ce que nous venons de parcourir, la végétation semble s'arrêter net à la sortie d'un virage. Nous arrivons au pied d'un immense mur de calcaire gris. Nous voilà sur la route des balcons de Gréolières. Creusée à flanc de falaises, cette partie du tracé est à couper le souffle. Dès le début, celui-ci traverse une impressionnante arche rocheuse. Cette immense structure naturelle marque le point de départ d'un kilomètre de pur plaisir. La chaussée devient plus étroite, plus technique, et alterne avec frénésie virages à flanc de falaise et tunnels creusés à même la roche. Difficile de faire son choix entre jouir de la vue et profiter de la conduite. Heureusement, ce tronçon n'étant pas si long, il est facile – voire recommandé – de faire demi-tour pour l'arpenter plusieurs fois. D'imposants blocs rocheux à gauche marquent la fin de cette partie panoramique, c'est aussi la halte photo idéale. Un spot réputé non seulement sur les réseaux sociaux, mais aussi dans l'industrie automobile. En effet, il est très fréquent de voir des photos ou des vidéos officielles de constructeurs réalisées sur cette route, ainsi que de nombreux essais automobiles pour la presse. Cette route est une star, même au cinéma ! C'est elle qui fut le terrain de jeu de l'une des poursuites les plus connues des fans de James Bond, entre la Ferrari 355 de Xenia Onatopp et l'Aston Martin DB5 de l'espion anglais dans *Goldeneye* en 1995.

Après avoir foulé ce tronçon charismatique, nous poursuivons notre itinéraire, il y a encore de quoi se faire plaisir. À la sortie d'un virage, la route entre instantanément dans la "clue de Gréolières", où elle ondule entre conifères et murs de pierre. À la sortie de cette zone enclavée, la végétation reprend ses droits, la vue s'ouvre, nous voilà au creux d'une vallée avec d'immenses champs d'altitude. Nous arrivons alors sur un inattendu rond-point. Sur la droite, direction Gréolières-les-Neiges, la station de ski. Le décor change radicalement. Finis les virages serrés, immédiatement la route grimpe fortement avec de grands tronçons relativement droits, entrecoupés par quatre larges épingles à cheveux. Il faudra solliciter la cavalerie pour se propulser entre chaque virage. Une fois ces lacets derrière nous, la route rejoint un plateau qui nous emmène sur six kilomètres jusqu'à la station à 1 400 m. Gréolières-les-Neiges, c'est l'une des stations les plus proches de la Côte d'Azur à vol d'oiseau. Ce n'est pas celle au domaine skiable le plus étendu, mais cette station de ski familiale est probablement l'une des seules en France depuis le sommet de laquelle il est possible d'apercevoir la Méditerranée. C'est aussi probablement la meilleure option pour profiter d'un petit-déjeuner au bord de la mer le matin avant d'attaquer les pistes de ski. Et entre les deux, s'ennivrer de routes incroyables. Si, évidemment, il est plus agréable d'envisager cette jolie balade en été, la parcourir durant les mois les plus froids offre une expérience unique. Le trajet hivernal vers Gréolières-les-Neiges contraste fortement avec la verdure luxuriante des saisons plus chaudes. Les sapins couverts de neige bordent la chaussée, les paysages se recouvrent alors d'un blanc immaculé, la route traversant des forêts blanches créent une atmosphère sereine et métamorphosent les panoramas.

L'arrivée en station marque la fin de la route de Gréolières, qui fait une boucle autour du champ au sommet et passe devant le front de neige sur la droite. Les grands parkings marquent le point final, pour profiter de la vue et d'une pause au pied des pistes. À un kilomètre avant l'arrivée des pistes se trouve "La maison du fondeur", petit restaurant-snack au bord de la route pour casser la croûte au soleil avant le retour sur cette incroyable route des Alpes-Maritimes.

Kieron Fennelly Photo Porsche.

HERBERT LINGE

1928 - 2024

Herbert Linge, qui est décédé le 3 janvier, a vécu une carrière unique, remarquablement longue et dense chez Porsche.

Herbert Linge avait rejoint Porsche à 15 ans en 1943, et après la guerre, alors que la firme était encore exilée en Autriche, il travaillait pour les Français à Baden Baden à réparer des Kubelwagen. Mais dès que l'entreprise est retournée à Stuttgart en 1950, il a été le premier apprenti embauché à Zuffenhausen. Porsche était alors une PME dynamique en pleine expansion. En 1952, les ventes en Amérique ont décollé et Max Hoffman a réclamé un technicien pour entretenir les voitures de clients. Pour cette mission essentielle, Ferry a choisi un jeune homme compétent et fiable : Herbert Linge.

Malgré son anglais rudimentaire, Linge a compris qu'il devait être plus qu'un mécanicien. Les Américains avaient besoin de cours : certains d'entre eux emmenaient leurs Pré-A sur les circuits et Linge est devenu moniteur de pilotage le week-end et essayeur des Porsche des clients. Lorsque les Porsche ont commencé à participer aux courses sur routes ouvertes d'Amérique centrale, Linge s'est trouvé impliqué comme mécanicien, ce qui l'a ensuite amené à copiloter la nouvelle RS 1500 avec Hans Herrmann aux Mille Miglia 1954.

Réalisant qu'il avait plutôt besoin du talent de Linge à domicile, Ferry l'a rapatrié à Zuffenhausen en 1956 et nommé à un rôle de développement sur les 356B de série, les Porsche de compétition qui arriveraient bientôt en Formule 2, et comme pilote d'usine officiel à raison d'une demi-douzaine de courses majeures par saison.

Dans les années 50 et 60, Porsche menait la majorité de ses essais sur l'aéroport de Stuttgart. Discrétion limitée. Linge allait souvent sur la piste de VW à Ehra Lessien, équipement complet mais à plus d'une demi-journée de route. Il fallait à Porsche ses propres installations. C'est Herbert Linge qui a conseillé un terrain dans la vallée à un kilomètre de son Weissach natal, à seulement 25 minutes de l'usine, avec assez d'espace pour construire une piste et assez isolé pour ne pas attirer l'attention.

Avec Peter Falk et Helmuth Bott, Linge a été l'un des essayeurs en chef de la nouvelle 901 et, en tant que pilote d'usine, a mené la 911 à une cinquième place au rallye Monte-Carlo 1965, première sortie de la nouvelle Porsche. Il a roulé dix fois au Mans, son meilleur score restant la quatrième place au général dans une 904 avec Peter Nöcker en 1964, vainqueur de la classe 2 litres.

Lorsque le centre technique de Weissach a ouvert en 1971, Linge en a été nommé manager. À cette époque, Linge, traumatisé par la succession d'enterrements de pilotes dont beaucoup étaient ses amis, s'est embarqué dans une croisade pour la sécurité en compétition. Il a créé le "ONS Staffel", petit escadron de Porsche et autres voitures d'intervention pour conduire médecins et extincteurs sur les crashs dans les plus brefs délais. Au Nürburgring, l'action rapide de Linge a sauvé la vie de Herbert Müller en 1972, et le ONS Staffel a sauvé Niki Lauda d'une mort certaine en 1976.

À la fin de sa carrière chez Porsche, Herbert s'est vu confier un autre projet à hauteur de son expérience : Ulrich Bez a décidé de transformer la 944 Turbo Cup en une Porsche Cup utilisant des 911. Avec sa connaissance des voitures, des circuits et des règlements, l'homme de Weissach a établi et dirigé la série durant les premières années. La Porsche Cup est rapidement devenue le plus grand championnat monotype au monde.

La retraite officielle de Linge en 1993 a fait l'objet d'une grande fête à Weissach, mais Herbert semble n'avoir jamais vraiment quitté l'entreprise, invité d'honneur des quarante ans de la 911 en 2003, et d'une soirée Porsche pour ses 80 ans en 2008. Il habitait toujours à Weissach dans le même appartement depuis des décennies, juste à côté de la Porschestrasse. Toujours vif et chaleureux, il aimait recevoir des visiteurs et leur montrer sa "cave", fantastique galerie de livres, posters, photos, trophées et souvenirs de sa longue carrière. Bien qu'il soit une célébrité locale, il est resté simple et il a été très touché lorsque Wolfgang Porsche a sonné à sa porte en 2018 pour ses 90 ans. Le sens de la famille, autrefois valeur fondamentale de l'entreprise Porsche, était pour Herbert Linge une part indissociable de son être.

Depancel

Speedster
heroeslife.fr
CULTURE PORSCHE CLASSIC

TRANS PYRENEA

CADAQUES
ANDORRE
BIARRITZ

4 - 5 - 6 AVRIL

2024

BENSON & CHERRY

Kieron Fennelly Photo Alexis Goure.

RENÉ METGE

1941 - 2024

Il reste l'homme qui a offert à Porsche ses deux victoires dans le Dakar. René Metge était un pilote hors catégorie.

Grande figure du sport automobile, René Metge s'est éteint le 3 janvier. Garçon, c'est par le garage en face de chez lui, à Montrouge, qu'il est tombé amoureux des voitures de sport. Le propriétaire était un certain Henri Novo, un ancien de Molsheim et grand spécialiste des Bugatti. Les allées et venues de grandes sportives telles que les Salmson ou Jaguar furent irrésistibles pour le jeune René. Après ses études, il a rejoint un garage du coin qui préparait entre autres une Mini Cooper et une Abarth. Un jour, le patron a proposé à son jeune employé si enthousiaste de piloter la Cooper en courses : la carrière sportive de René Metge était lancée.

Avec son frère, René achète une Renault 12 Gordini. Par la suite, il rencontre Ralph Broad, d'où des saisons en Cooper Broadspeed avant de passer sur Triumph Dolomite puis Rover SD1. Deux participations au Rallye Nice – Abidjan lui donnent le goût du désert et il se révèlera spécialiste en la matière, avec sa victoire sur Range Rover en 1981 lors du Paris-Dakar. Désabusé après une deuxième victoire suivie d'une disqualification "déloyale" en 1983, il envisage de laisser tomber le désert mais Jacky Ickx, qui veut monter une équipe pour faire ce raid avec Porsche, l'invite au vu de son expérience sur les sables du Sahara. Avec Roland Kussmaul, Metge mène des centaines de kilomètres d'essais avec la 953, première 911 à quatre roues motrices au volant de laquelle il gagnera le Dakar 1984. Avec l'époustouflante 959 en 1985, il est arrêté dans sa tentative par une fuite d'huile alors que la victoire est en vue. Mais en 1986, c'est un sans-faute que vient couronner une deuxième victoire sur Porsche.

1986 fut la dernière saison du Groupe B, mais Porsche persista en compétition avec la 959, élaborant une version d'Endurance, la 961, pour les 24 Heures du Mans et invitant leur champion du Dakar à prendre le volant. Fin connaisseur des Vingt-Quatre Heures sur lesquelles son meilleur résultat fut une cinquième place en 1982 sur une 935 Kremer, une fois de plus Metge ne déçoit pas Stuttgart : septième au général et victoire de classe en dépit d'un copilote, Claude Ballot-Jena, souffrant de terribles crampes, obligeant Metge à assurer des relais de quatre heures au lieu de deux. Pas de chance en 1987 : suite à l'accident de son coéquipier Kees Nierop, leur 961 abandonne au bout de trois heures. Metge termine pourtant la saison en beauté en tant que champion en Porsche 944 Turbo Cup. Mais à 46 ans, il décide de tirer sa révérence. Sa renommée en Rallye-Raid fera de lui l'organisateur de plusieurs grandes aventures telles que Paris-Pekin et en 2014, d'une nouvelle édition du Paris-Dakar qui depuis plusieurs années avait déménagé en Amérique centrale. Il reste ambassadeur chez Porsche, participant aux lancements du Cayenne en 2002 et du Macan dix ans plus tard.

De nature modeste, René Metge fut très touché lorsque, à l'arrivée victorieuse du Paris-Dakar en 1984, le directeur de l'équipe, Peter Falk, le remercia « *d'avoir ramené notre voiture intacte* » et il fut toujours admiratif non seulement de l'humilité des gens de Porsche, mais aussi de la discipline et de l'engagement de l'entreprise. Invité au Mans en 1988 comme hôte de Porsche, il fut surpris et ému de se trouver ovationné par les tribunes.

Homme pétri d'humilité, René Metge était toujours très disponible, prêt à se déplacer pour parler aux journalistes et toujours reconnaissant envers Porsche « *d'avoir tant fait pour moi* ».

DEAUVILLE CLASSIC®

12-13-14 AVRIL 2024

www.deauville-classic.fr

1ER SALON AUTOMOBILE À PARTIR DE 1950 AU C.I.D DE DEAUVILLE

Organisé par :

sharing stories in DEAUVILLE

C.I.D DEAUVILLE

Auto Plus Classiques

Classiques

AUTO HEROES

ibis STYLES

PREMIERE CLASSE HOTELS

Annonces Automobile.com

CHAMPAGNE Damien CEZ

Agence Goliath

RMC DÉCOUVERTE

MÉMO

Millésimes
1995 à 1998

5978 unités

3600 cc
408 ch
540 Nm
290 km/h
0-100 en 4"2

993 TURBO

La dernière des 911 Turbo à refroidissement liquide est unanimement regardée comme la plus belle expression d'un concept brillant.

HISTOIRE ET TECHNIQUE

La 993 a fait progresser le concept Turbo comme jamais auparavant. La formule de 1974 reposant sur un gros turbocompresseur et des roues arrière motrices a perduré sans changement majeur durant deux décennies, même si la génération 964 inaugurait un nouveau châssis. Porsche était bien conscient de la situation, une refonte majeure de la Turbo avait été prévue, se basant sur la technologie de la 959. Mais ce qui devait être la 969 a été victime du manque de moyens du constructeur appauvri par la chute du dollar. Cinq ans plus tard, la situation s'était améliorée. Parce qu'il vient de retrouver l'équilibre, l'horizon chez Porsche semble plus clair. La nouvelle 911 a été largement plébiscitée, et l'accueil réservé au nouveau Boxster a conforté l'entreprise dans les nouvelles directions qu'elle prenait. Les attentes envers la nouvelle Turbo étaient donc élevées, et la 993 y a plus que répondu ! En termes d'ingénierie, les deux changements majeurs étaient la transmission intégrale et la double suralimentation. L'expérience de la 993 Carrera 4 démontrait que la transmission intégrale à couple variable était non seulement plus légère et plus économique à produire que le système moins flexible de la 964 C4, mais qu'il était aussi beaucoup moins encombrant. En l'installant sur la 993 Turbo, le comportement était affiné et la réputation capricieuse de la 911 Turbo appartenait désormais au passé. La transmission automatique n'étant toujours pas au catalogue (le 3.6 suralimenté développait trop de couple pour la Tiptronic quatre rapports), Porsche a conçu un système utilisant l'assistance hydraulique de la direction pour réduire d'un quart la pression sur l'embrayage. Utiliser deux petits turbos plutôt qu'un seul gros avait pour effet de lisser la courbe de couple : la moindre inertie de leur petit diamètre réduisait presque à néant le temps de réponse.

Le développement du 3.6 a été assez simple, le bloc de la 993 bénéficiant déjà des culasses revues avec des masses en mouvement réduites pour un fonctionnement plus raffiné. Les pistons étaient remplacés pour réduire le rapport volumétrique de 11,3:1 à 8,0:1 et ainsi encaisser la pression de la suralimentation. Une pompe à huile supplémentaire était ajoutée, et chaque cylindre se contentait d'une bougie, contre deux pour les 993 atmo. Il en résultait une Turbo plus raffinée que les précédentes, plus en phase avec l'image que Porsche souhaitait donner d'une vraie GT plutôt que d'une voiture de sport. Mais les chiffres donnaient le tournis : 408 ch à 5750 tr/min, un diagramme de couple presque plat entre 3000 et 5500 tr/min autour de 500 Nm, avec un pic de 540 Nm à 4800 tr/min, et un 0-100 km/h en 4,2 s, valeur phénoménale en 1995 !

ÉVOLUTION DE LA COTE

La version boostée de la 993 a été lancée au printemps 1995, un an et demi après l'apparition du modèle de base. Affichée en France à 790 000 F, soit 210 000 de plus qu'une Carrera 2, la Turbo a connu une courbe de décote similaire, le point le plus bas ayant été atteint vers 2010-11 après le krach financier. On pouvait alors obtenir une très belle 993 Turbo pour 70 000 € et des exemplaires tout à fait convenables pour 10 000 de moins. On a même vu une auto avec 225 000 km pour 37 000 € ! Évidemment, les temps ont changé, le marché aussi, et le prix des Porsche Turbo a doucement grimpé jusqu'à un point haut entre 175 et 200 000 en 2017, retombant ensuite d'environ 15% en 2019. Aujourd'hui, le prix des 993 Turbo varie avec une étonnante amplitude, entre 120 000 et 220 000 €. Un exemplaire à 180 000 € pour 100 000 km, que nous avons repéré chez un spécialiste, est représentatif de ce qui se trouve en haut du panier. Une voiture à 120 000 € réclamera indubitablement des travaux significatifs. À l'autre bout du spectre, les 230 000 € réclamés par DK Engineering pour une auto de 35 000 km peuvent paraître excessifs, mais il existe certaines enseignes où les clients ne rechignent pas à ces prix pour un produit de cette nature.

EXPÉRIENCE DE CONDUITE

La presse de l'époque était stupéfaite par les performances de la nouvelle Turbo. Car & Driver enregistrait 290 km/h, un 0-100 en 3,6 s et un comportement redoutable. Paul Frère écrivait qu'en accélérant fort en sortie de virage, la Turbo « *glissait de manière presque neutre, toujours sous contrôle.* » Même le 911 sceptique Peter Robinson devait concéder que les performances étaient « *électriques, rien d'autre à ce prix n'est aussi rapide.* » Frère ajoutait que les rapports rapprochés étaient un bon choix : « *Lorsque vous montez les rapports, vous ne perdez jamais le boost du turbo.* » C'était un vrai progrès : la puissance démentielle de la Turbo était devenue beaucoup plus accessible maintenant que la nature on-off des précédentes générations s'était dissipée. Les quatre roues motrices mettaient le conducteur en confiance. Ceci dit, les vieux rabat-joie trouvaient toujours à redire : l'assistance hydraulique rendait l'embrayage et la direction trop légers aux yeux de certains, et Peter Robinson n'était pas le seul à la trouver difficile sur surface rugueuse ou à louvoyer sur chaussée dégradée. Mais ces arguties n'enlevaient rien à la synthèse de Paul Frère, pour qui « *la 993 Turbo est une vraie voiture, pas seulement un jouet coûteux. C'est ce qui rend Porsche unique.* »

Au volant, l'impression de poussée massive et infinie est toujours bien présente, autant que la puissance du freinage procuré par les plus gros étriers. La conduite est plus douce que celle d'une Carrera, l'habitacle plus silencieux. Les différences majeures avec les 911 Turbo actuelles concernent le temps de réaction : la direction de la 993, en virage et en stabilité en ligne droite, n'a pas la précision chirurgicale d'une voiture moderne. Bien qu'on ait dit à l'époque que Porsche avait apprivoisé, ou même "assaini" la Turbo (Peter Morgan disait qu'il se sentait « détaché de l'action »), même avec le 4x4, le conducteur sera sûrement d'accord avec la remarque d'*Auto Motor und Sport* selon laquelle « *ce n'est pas un jouet, elle mérite le respect par sa seule puissance.* »

LES BONNES OPTIONS

Porsche a toujours chargé la Turbo d'autant d'équipement que possible. Outre la sellerie cuir, les Turbo étaient dotées de la technologie des jantes allégées à branches creuses. Les sièges sport avec les dossiers à coque rigide étaient une option qui vaut la peine d'être recherchée. Certaines combinaisons de couleur sont plus réussies que d'autres, les carrosseries noires et les selleries noires étant certainement les plus courues. Les intérieurs gris fonctionnent bien dans des voitures noires ou bleu nuit, mais paraîtront fades dans une voiture gris argent, ce qui aura évidemment une incidence sur la valeur.

La 993 Turbo de ce guide nous a été aimablement fournie par le Centre Porsche Classic Gelderland, aux Pays-Bas. Plus d'infos sur **www.porscheclassiccentergelderland.nl**

LA 993 EST CERTAINEMENT LA DERNIÈRE GÉNÉRATION DE TURBO QUI RÉCLAME ENCORE LE PLEIN ENGAGEMENT DE SON CONDUCTEUR.

GUIDE D'ACHAT

Peu de 911 présentent une telle disparité de prix, de 120000 € à presque le double. La vieille maxime « *achetez le meilleur que vous pouvez* » s'applique évidemment ; quiconque envisage de restaurer une 993 Turbo récupérera difficilement son investissement : une 993 Turbo fatiguée nécessitera bien plus qu'une révision et un baume cosmétique. Le problème est un peu celui de toutes les 911 : les Turbo pouvaient fonctionner même avec un entretien négligé, et lorsqu'un exemplaire déjà moyen coûtait 40 ou 50000 €, il était souvent acheté par quelqu'un qui ne pouvait pas en prendre soin. Mais la hausse de la cote a entrainé celles-ci aussi vers des valeurs à six chiffres. Une restauration complète avec une réfection totale du moteur, remise à neuf des turbos et du refroidissement, des freins et de l'électricité peut vite s'élever à plus de 65000 €. Maintenant, en imaginant que vous l'achetiez 120000 €, vous n'en obtiendrez jamais 185000 sur le marché actuel. Pour qu'elle les vaille, en plus d'être impeccable, il faudrait qu'elle prouve un kilométrage relativement faible, qu'elle soit totalement d'origine et dispose d'un carnet d'entretien détaillé signé d'un spécialiste indépendant renommé qui connaît ces autos mieux qu'un Centre Porsche officiel.

Ces mises en garde à part, la 993 Turbo est plus qu'une classic enthousiasmante et polyvalente, elle gagne à être utilisée régulièrement. Elle est intrinsèquement fiable, plus même que des voitures plus simples avec moins d'électronique. Le 3.6 ne pose aucun problème. Les fuites d'huile typiques des 993 au niveau des cache-culasses (en plastique, qui durcissent avec l'âge) se réparent facilement, même si les pièces sont plus chères que sur une Carrera 2 et que l'accès plus difficile prend plus de temps. Il arrive qu'elles fument, ce qui peut faire craindre de gros travaux moteur alors qu'il ne s'agit souvent que d'huile accumulée dans les échangeurs. Le liquide de frein doit être vidangé tous les deux ans, sans quoi les étriers (onéreux à remplacer, comme beaucoup de pièces spécifiques à la Turbo) peuvent se gripper.

La conclusion n'est guère originale mais mérite d'être répétée : cherchez des historiques d'entretien limpides et complets, des documents qui prouvent le remplacement des fluides, mais aussi d'éléments comme les amortisseurs, les biellettes de direction, les consommables de frein et d'embrayage, plus important encore sur des véhicules à faible kilométrage sur lesquels les méfaits de l'inactivité sont souvent négligés. Achetez plutôt auprès d'un spécialiste indépendant.

LES PERFORMANCES ÉTAIENT STRATOSPHÉRIQUES EN 1995 !

INVESTISSEMENT

Les experts aiment rappeler l'exemple de la Carrera RS jugée "chère" à 550000 F quand une 993 Carrera 2 coûtait 530400 F, mais qui peut maintenant changer de main pour 450000 € quand une Carrera 2 exceptionnelle n'atteindra que péniblement 80000… La 993 Turbo, sans doute plus polyvalente (et plus rapide) que la RS, n'a jamais suivi de tendance similaire. Bien sûr, avec près de 6000 unités produites, la Turbo est presque six fois plus courante. Et contrairement à la RS qui était dès le départ une voiture à l'usage très exclusif, beaucoup de Turbo ont été utilisées de manière intensive. Et pas toujours rigoureusement entretenues, d'où la diversité des valeurs. Invariablement, le meilleur investissement restera toujours un exemplaire à l'historique irréprochable, avec ses panneaux de carrosserie d'origine.

VERDICT *SPEEDSTER*

La 993 Turbo est sans le moindre doute la plus aboutie des 911 aircooled, docile à souhait, plus raffinée et facile qu'une Carrera, mais incroyablement performante. Un exemplaire ne nécessitant aucuns travaux importants vaut plus cher aujourd'hui qu'une 991 Turbo S de cinq ans qui, selon tous les critères rationnels, est une meilleure voiture. Mais celui qui envisage une Porsche classic ne cherche pas seulement un objet rapide pour se déplacer d'un point A à un point B. Alors qu'une 991 Turbo continue de décoter et que personne ne sait prédire ce qu'il adviendra de son électronique dans 20 ans, la 993 bien plus "mécanique" roulera toujours aussi bien qu'aujourd'hui… pour autant qu'on ait de l'essence. Pour le passionné, la 993 Turbo est une combinaison d'ingénierie et de raffinement qui réclame l'implication de son conducteur, équilibre subtil que la réglementation ne permettra plus jamais à Porsche d'atteindre.

Alternatives de 140000 à 220000 €

911 Speedster 3.2
Très souvent collectors à faible kilométrage. Les prix s'établissent couramment autour de 210000 €, leur Turbo-Look et leur rareté devraient garantir la stabilité de la cote. Notez qu'un très beau cabriolet 3.2 G50 Turbo-Look se trouve pour la moitié du prix, avec une vraie capote !

964 Carrera RS
Elles se sont vendues presque 250000 € mais le marché est revenu au réel. Un exemplaire Rubystone à 185000 € est très tentant. La 964 est d'une brutalité qui ne conviendra pas à tous les profils, mais elle rappelle beaucoup la 2.7 RS, même si elle n'en égalera jamais l'agilité.

996 GT2
La réputation de "chasseuse de fossés" des GT2 a longtemps nui à leur cote, mais par sa nature encore très mécanique, avec de meilleurs pneus qu'il y a 20 ans, son image a changé, et un exemplaire autour de 160000 € peut représenter un investissement sûr et fiable.

964 Turbo 3.3
C'est le concept original de monoturbo, affiné par le kit performance de Porsche, et installé dans le châssis largement amélioré de la 964. Ultime itération de la 911 aux yeux de grenouille, un modèle de 1991 à 185000 € fait jeu égal en termes de cote avec notre référence 993 Turbo.

DEUS EX MACHINA PRÉSENTE

SUPER OK!

TRACK DAY 2

MAS DU CLOS
CIRCUIT

8 MAI 2024

AUBUSSON
FRANCE

JOURNÉE DE ROULAGE AUTOMOBILE SUR CIRCUIT POUR TOUS

VENEZ ROULER AVEC VOTRE VOITURE SUR CE CIRCUIT MYTHIQUE ET PARTAGEZ UNE JOURNÉE MÉMORABLE ENTRE PASSIONNÉS

STAND DEUS EX MACHINA - BAPTÊME DE PILOTAGE - FOOD TRUCK - ACCÈS PUBLIC

Accelerio

Par Camille Pinet, en partenariat avec
Le magazine des enchères

ENCHÈRES CONTRASTÉES RÉTROMOBILE

Rétromobile est traditionnellement le théâtre de la reprise de la saison des enchères avec, notamment, la vente fleuve d'Artcurial Motors dans l'enceinte même du salon. De nombreuses Porsche ont changé de mains à cette occasion.

Artcurial
993 Cup 3.8 RSR 1997
3748 cc – 350 ch
Palmarès Macao et Malaisie
Historique documenté
Vendue avec deux moteurs dont le bloc d'origine
45 exemplaires
Estimée 475 000-575 000€
Vendue **524 480 €**

Cet exemplaire livré neuf à Porsche Motorsport Asia a couru dans le cadre du Championnat Porsche Club de Hong Kong, a remporté une victoire à Macao et plusieurs places d'honneur en Asie. Livrée avec le réservoir de 100 litres optionnel et une commande de coupure d'ABS, elle se trouve dans un remarquable état d'origine, résultat d'un historique de propriétaires passionnés et connaisseurs. Elle était livrée avec son moteur d'origine hors service mais équipée d'un moteur M64/75 identique entièrement refait en 2015. Elle n'a pratiquement pas tourné depuis.

Le marché des automobiles anciennes en général, et celui des Porsche classic en particulier, apparaît difficile à lire en ce début 2024 : les transactions vont en effet toujours bon train, témoignant d'un intérêt encore soutenu des enchérisseurs. Malgré le nombre record de lots exposés par Artcurial Motorcars au Salon Rétromobile, la maison de vente a ainsi enregistré 75 % de lots vendus, un score satisfaisant. Pour autant, certaines des plus grosses estimations n'ont pas trouvé preneur. Du côté des Porsche, ce fut ainsi le cas de la Singer "Biarritz" estimée autour d'un million d'euros. La plupart des modèles classiques ont cependant bien changé de mains, tous dans leurs estimations avec cependant des surprises pour une 356 A à banquette trois places et une 911 SC 3.0 Targa d'origine européenne qui les ont largement dépassées. La preuve qu'une configuration qui sort de l'ordinaire peut continuer à susciter des batailles d'enchères enflammées.

Au plus fort de la spéculation en 2015, ce type rarissime de 356 pouvait dépasser largement les 500 000 €. Le temps des excès est bel et bien révolu mais cet exemplaire d'origine italienne a tout de même atteint son estimation malgré son moteur non matching et sa combinaison de couleurs différente de l'origine, le noir intérieur noir ayant remplacé le blanc ivoire intérieur rouge. Elle profitait cependant d'un historique limpide et d'un entretien suivi par son propriétaire, qui la détenait depuis 1988.

Artcurial
356 Carrera 2000 GS 1962
1966cc – 130ch
204 exemplaires
Historique connu
Origine italienne
Estimée 350 000 € – 450 000 €
vendue **381 440 €**

Artcurial
356 A 1958
1582cc – 75ch
20623 exemplaires
Moteur de 356C
Banquette avant trois places
Nombreux travaux à prévoir
Estimée 60000€ – 80000€
Vendue **89400 €**

Artcurial
964 restomod "Singer" 1992
Livrée en 2023
1000 km d'origine
Moteur 4.0 de 400ch
Carte grise française
Estimée 900 000 € – 1,2 M€
Invendue

Il n'y avait peut-être qu'un client d'Arabie Saoudite pour commander en 1987 une Porsche 911 Turbo 3.3 dans cette couleur turquoise avec un intérieur cuir parfaitement assorti, à l'exception des moquettes bleu marine. C'est ce qui fait aujourd'hui tout le sel de cet exemplaire probablement unique, qui profitait par ailleurs d'un kilométrage modeste et d'un état d'origine irréprochable. Il a obtenu une enchère pratiquement deux fois supérieure à celle que suscite une 3.3 dans une configuration "classique".

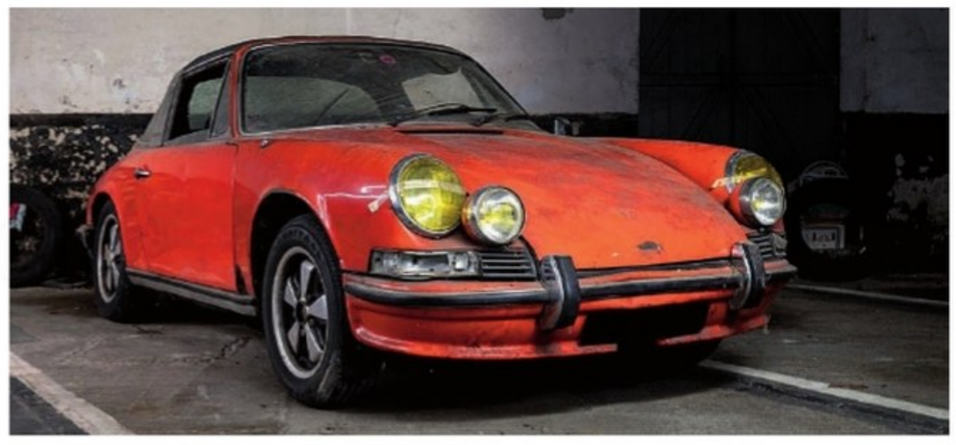
Artcurial
930 Turbo 3.3 1987
3299cc – 300ch
Couleur d'origine – 105000km
Matching numbers et état parfaitement
14 467 exemplaires
Estimée 170 000 € – 280 000 €
Vendue **226 480 €**

Artcurial
911 SC 3.0 Targa 1983
2994cc – 204ch
Gros travaux de restauration réalisés
Teinte d'origine et matching numbers
Rare configuration Targa européenne
Estimée 35 000 € – 50 000 €
Vendue **85 824 €**

Plus de 80000€ pour une 911 SC, voilà qui tranche avec la cote habituelle de celle qui est toujours perçue par certains comme mal aimée. Aucun mystère cependant : il s'agit d'une rare Targa vendue neuve en Europe et elle vient de faire l'objet d'importants travaux de restauration, au nombre desquels une peinture complète dans sa teinte d'origine, avec démontage complet de la carrosserie et remplacement de tous les joints.

BILAN 2023 DES ENCHÈRES PORSCHE

L'année des enchères 2023 a naturellement été marquée par la célébration du centenaire des 24 Heures du Mans. Même si aucune des Porsche gagnantes de la course n'a changé de mains durant ce millésime, de nombreux modèles d'endurance ont été proposés par plusieurs maisons d'enchères avec un succès mitigé. Le contrecoup des événements économiques et géopolitiques mondiaux a en effet touché les modèles les plus chers, qui ont enregistré un fort taux d'invendus au niveau mondial. L'exemple le plus marquant est sans aucun doute la 962 détentrice de la pole position en 1986, proposée sans succès par RM Sothebys le 9 juin au Mans, restée sur le carreau malgré son impressionnant palmarès. La surprise du chef est cependant venue de l'administration d'État AGRASC, qui a commissionné la vente par la maison Balsan de six remarquables exemplaires d'endurance le 29 juin. Le lot le plus disputé fut sans surprise la 908 LH qui a terminé 11e aux 1 000 km de Monza 1968, et a été vendue 1 885 620 €, le record français de l'année pour un modèle de la marque. L'ambiance n'est pas la même sur le cœur du marché, qui est resté actif avec une prime toujours plus forte pour les exemplaires exceptionnels. En cela, les amateurs de Porsche ne se distinguent pas tellement des autres : les faibles kilométrages, les configurations rares et atypiques, les historiques comptant peu de propriétaires suscitent toujours les plus fortes enchères, quels que soient les modèles concernés. On peut ainsi citer la 964 Carrera RS ex-Baudoin Lempereur vendue 339 720 € par Artcurial Motorcars le 30 juin au Mans ou cette 928 GTS très suivie vendue 77 480 € à Rétromobile par la même maison. L'exemple le plus surprenant de l'année reste sans doute la 2.2 E Targa de 1972, arrêtée depuis plus de 20 ans et à restaurer intégralement, vendue 63 596 € par Aguttes en novembre, soit deux fois son estimation haute, certainement en seule raison de sa teinte Orange Tangerine. Le prix de la rareté !



ABONNEZ-VOUS EN LIGNE

Pratique, efficace et sécurisé !

Speedster

Papier + Digital
1 an - 4 numéros
26 €
au lieu de ~~46€~~

Papier + Digital
2 ans - 8 numéros
42 €
au lieu de ~~93€~~

100% Digital
1 an - 4 numéros
10 €

100% Digital
2 ans - 8 numéros
20 €

Parution trimestrielle.

En vous abonnant, vous recevrez votre magazine chez vous tous les trois mois sans subir d'augmentation. Vous ne manquez ainsi aucun numéro pour votre collection.

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 1er 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).*

Josué Chevrel Photos D.R.

DES GRANDS CLASSICS AUX PRÉPARATIONS LES PLUS EXTRÊMES, C'EST LE GRAND ÉCART DES GENRES...

1

911 S 2.2
NOREV

Si, par chance, vous avez déjà en vitrine la 917K du film *Le Mans* au 1:12, il ne vous manque donc que cette 911 2.2S Slate Grey de 1970, celle-là même que conduisait Steve McQueen, alias Michael Delaney, dans les plans d'ouverure du long métrage. Norev la reproduit dans le détail, depuis l'immatriculation jusqu'aux joncs chromés au bord des passages de roues. Un modèle culte!

Réf. 127513. www.norev.com

2

911 RSR, DAYTONA 73
SPARK

Elle fait partie de celles qui ont bâti la légende sportive de la 911. C'est avec cette Carrera 2.8 RSR que Peter Gregg et Hurley Haywood ont gagné les 24 Heures de Daytona en 73, au nez et à la barbe des purs protos Matra, Lola, Chevron et même des Porsche 908/02 du groupe S3.0. La #59 rejoint donc chez Spark la collection des vainqueurs des 24 Heures de Daytona.

Réf. 18DA73.
www.sparkmodel.com

3

911 RWB OSHO
GT SPIRIT

Les Australiens ne sont pas les plus timides en termes de préparations délurées sur base Porsche 911. KTec Autohaus, représentant de RWB sur l'île, est l'auteur de cette 930 sur laquelle la star Akira Nakai a posé son large kit carrosserie. Elle est habillée d'une livrée très étroitement inspirée de la 3.0 RSR Wally's Jeans du team Kremer en 1975.

Réf. GT448.
www.gts-models.com

4

356 PRÉ-A
SOLIDO

Ce n'est pas une nouveauté à proprement parler, mais une nouvelle variante de la 356 pré-A déjà présente au catalogue Solido. Déclinée en bleu Azure avec un intérieur beige, elle sera la plus classique de toutes les 356 dans votre vitrine. Elle est dotée d'ouvrants et d'une direction fonctionnels mais n'en demeure pas moins abordable.

Réf. S1802808. www.solido.com

5

HOONIPIGASUS
SPARK

C'est certainement la 911 "classic" la plus délirante de ces cinq dernières années. Peut-être parce qu'elle n'a plus de 911 que le toit et les portes. Développée par BBI et Scarbo Performance pour Hoonigan Racing, elle était calibrée (1400ch) pour permettre au regretté Ken Block un record à Pikes Peak. Première tentative infructueuse en 2022. Il n'aura pas eu la chance d'en faire une seconde...

Réf. 18S726.
www.sparkmodel.com

6

956, LE MANS 84
SPARK

Toute une histoire que ces 24 Heures du Mans 1984 ! Une écurie privée qui bat l'usine avec une machine supposée obsolète puisque Porsche faisait déjà rouler sa toute première mouture de la 962 C, alors que Joest Racing remportait la course avec une "vieille" 956… Relisez *Speedster* #71, Reynold Joest y dévoilait le secret de cette victoire qu'il a conservé près de 40 ans…

Réf. 18LM84.
www.sparkmodel.com

7

PANAMERICANA
WERK83

Novembre 1953, à pleine vitesse sur les routes du Mexique, le Guatémaltèque Guillermo Suhr Contreras est engagé dans la Carrera Panamericana, quatrième du nom, avec une des rares 356 SL (châssis 62). Hélas, à cause d'un accident, l'équipage qu'il composait avec Oscar Alfonso ne verra pas la ligne d'arrivée.

Réf. 523402. www.werk83.com

8

901
KYOSHO

Pour le soixantième anniversaire de la 901, il fallait un modèle réduit à la hauteur du mythe que représente cette auto dans l'histoire de Porsche, sinon de l'automobile même. C'est Kyosho qui s'y colle avec les honneurs, avec une pièce d'une précision époustouflante tant en proportions qu'en finitions, dotée d'ouvrants et d'une direction fonctionnels.

Réf. 08969G/08969R/08969Y.
www.kyoshoeurope.com

Hoonipigasus Pikes Peak 2022
Réf. S7789 – Spark

911 Turbo 3.3 1977
Réf. 940069004 – Minichamps

911 SC/RS Tour de Corse 1985
Réf. IXORAC333LQ – Ixo

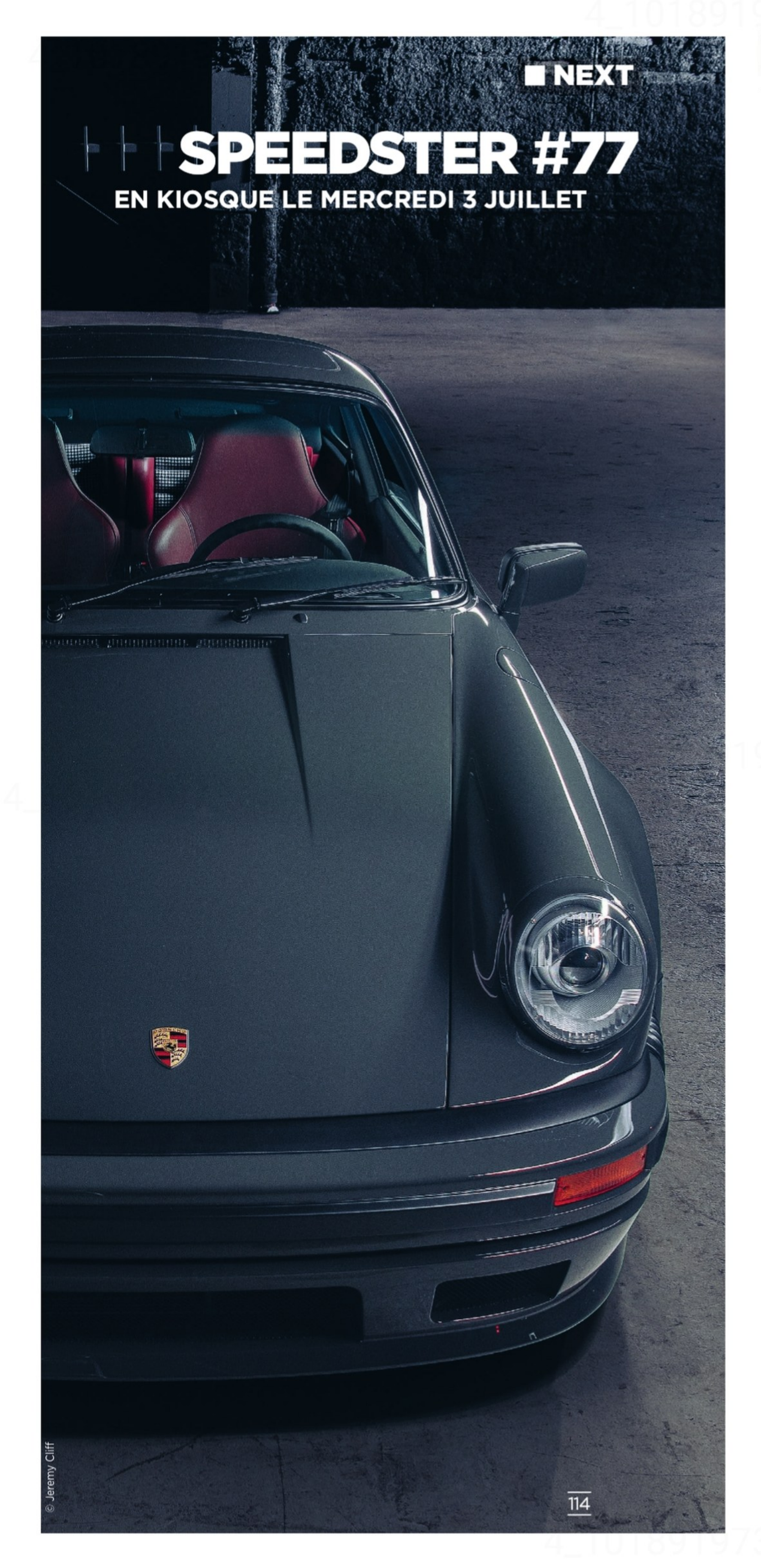
993 Turbo 1995
Réf. 940069205 – Minichamps

928 Cabrio Carelli Design proto 1981
Réf. 60106 & 60107 – Avenue 43

356 B Coupé 1961
Réf. 940064304 – Minichamps

962 C Fuji GT-Cup 1994
Réf. SJ151 – Spark

964 Carrera Targa 1991
Réf. 940061362 – Minichamps



HEROES MEDIA

Speedster
CULTURE PORSCHE 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 - f.tauriac@heroesmedia.fr

Rédacteur en chef
Josué Chevrel - j.chevrel@heroesmedia.fr

Rédactrice correctrice
Cindy Lebouil

ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO

Rédacteurs
Jean-François Rivière, Kieron Fennelly, Nicolas Valeano, Hilaire, Camille Pinet, Ethan Valentin, Robb Pritchard

Photographes
Frank Camuzat, Rich Pearce, Sian Loyson, Damien Doumergue, Fabrice Berry

Rédacteurs-photographes
Jordan Zigang-Divet

PUBLICITÉ

HEROES RÉGIE
Nicolas Souchier - Tél.: +33 (0)6 09 42 24 95
n.souchier@heroesmedia.fr
Blandine Capellier - Tél.: +33 (0) 6 73 66 58 67
b.capellier@heroesmedia.fr
Masha Guinet - Tél.: +33 (0) 6 18 15 30 36
m.guinet@heroesmedia.fr

ABONNEMENTS

Speedster - ABOMARQUE
CS60003 - 31242 L'Union Cedex
Tél. +33 (0) 5 34 56 35 60
heroes@abomarque.fr

VENTE AU NUMÉRO

(réservé aux dépositaires et aux diffuseurs)
Médiasdif - 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 K 90715
N° ISSN: 2112 6526
Dépot légal à parution
Distribution France et export: MLP

HEROES PUBLISHING
Éditeur 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.

Photo de couverture:
Frank Camuzat

Du 1er avril au 30 septembre 2024

LE GRAND JEU

DES AS DE LA SÉCURITÉ

AVEC MICHEL VAILLANT

Grand tirage au sort :

2 VOITURES ET 2 MOTOS À GAGNER*

+ CHAQUE JOUR 1 LOT À GAGNER :

DES CARTES CADEAUX : UPCADHOC (de 500€), TOTALENERGIES (de 100€)**
AINSI QUE DES ALBUMS MICHEL VAILLANT

TENTEZ VOTRE CHANCE !

Pour jouer, RDV dans l'un de nos centres de contrôle

*Visuels non contractuels. **L'énergie est notre avenir, économisons-la ! Jeu avec obligation d'achat soumis au règlement disponible sur www.legrandjeudesasdelasecurite.fr - © Graton Éditeur / Jean Graton, 2024. Crédits photos : Getty Images.

AUTOSÉCURITÉ CONTROLE TECHNIQUE

SECURITEST CONTROLE TECHNIQUE

vérif'autos CONTRÔLE TECHNIQUE

SGS

TACHYMETER
SUPERSPORT
BLACKGOOSE
WWW.BLACKGOOSE-WATCHES.COM
HORLOGERIE AUTOMOBILE - BLACK_GOOSE_WATCHES