



heroeslife.fr

Speedster

CULTURE PORSCHE CLASSIC

Luftgekühlt Wrocław
L'événement en Europe !

993 GT Exclusive
Dépasser la perfection...

968 Clubsport
L'arme fatale

930 TAG-Turbo
La 911 au cœur de F1 !

50
ans

■ **911 TURBO 3.3**
POWERKIT | 330 ch

■ **964 TURBO 3.6** | 360 ch

■ **993 TURBO WLS2** | 450 ch

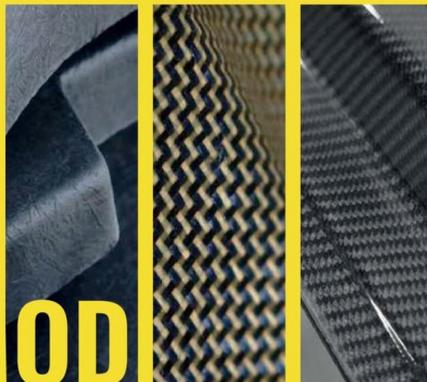
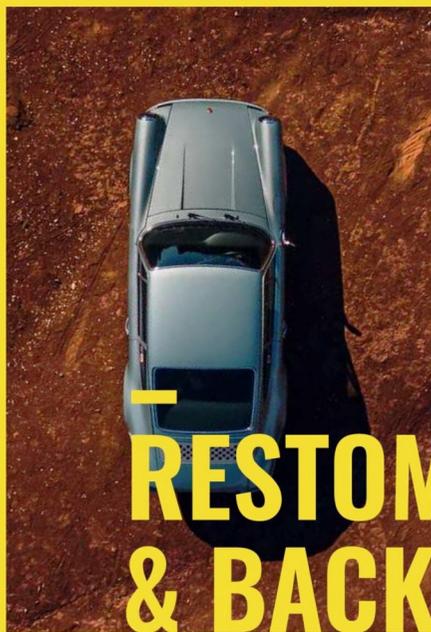
SAGA TURBO

La trilogie aircooled

HEROES PUBLISHING

L 12106 - 77 - F. 6,90 € - RD





La référence "Styling" des kits et pièces carrosserie carbone et fibre

D. Moris TM
STYLING BY MACHINE REVIVAL

07 49 66 90 97 | d-moris.com



© Roman Raetzke

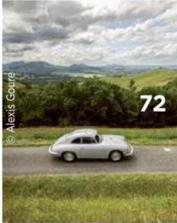
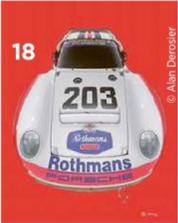
Manuelle ou PDK ? 20 ans que le débat anime des conversations passionnées, et aucune des deux options n'a encore définitivement mis tout le monde d'accord. À chaque camp ses arguments, au milieu desquels certains se refusent à choisir le leur, conscients qu'aucune vérité absolue n'existe en la matière. Les colonnes du tableau avantages-inconvénients s'équilibrent désespérément. Difficile d'opposer à la lecture rationnelle d'un chronomètre systématiquement acquis à la PDK les développements philosophiques et autres considérations émotionnelles prônés par les adeptes du levier. N'en déduisez pas que je n'ai aucun avis sur la question, il est purement subjectif et personnel, j'aurais préféré le garder pour moi, rester strictement neutre pour ne transiger en rien avec la déontologie à laquelle m'oblige le métier. Mais voilà qu'il y a quelques jours tombe dans ma boîte mail un communiqué très officiel de l'International Drivers Association, qui met en exergue les bienfaits pour la santé de la conduite d'une automobile à transmission manuelle. Selon Dominic Wyatt, *« conduire une voiture manuelle est une tâche complexe qui demande un effort physique, une concentration mentale et un ensemble de compétences variées qui contribuent à une dépense calorique plus élevée que la conduite automatique. »*

Alors voici les cinq irréfutables raisons pour lesquelles, désormais, vous pourrez fermement plaider en faveur de votre G50 : primo, le changement de rapports sollicite les muscles du bras et mobilise le haut du corps. *« Des calories sont brûlées à chaque changement de vitesse, ce qui peut être fréquent lors de la conduite en ville. »* Soit, Deusio, *« l'utilisation de l'embrayage nécessite une pression avec votre pied et votre jambe, ce qui fait travailler constamment les muscles de la hanche et de la jambe »*, explique Wyatt qui considère,

C'EST UN ENJEU DE SANTÉ PUBLIQUE, ON VEUT DE LA BOÎTE DE VITESSES MANUELLE !

troisièmement, que les voitures à boîtes manuelles étant généralement plus lourdes (ah oui ?), elles *« nécessitent plus d'efforts »*. Quatrièmement, le démarrage en côte implique une coordination entre les trois pédales, exercice d'équilibre délicat qui maintient le conducteur en alerte et le corps en mouvement. Selon Wyatt, *« un esprit engagé et un corps actif travaillent de concert pour réaliser ce ballet automobile. L'exécution régulière de telles manœuvres entraîne une augmentation de la dépense calorique. »* Et cinquièmement, la concentration, supérieure à l'effort mental que réclame la conduite d'une voiture automatique ! *« Mobiliser davantage de processus cognitifs pendant la conduite peut avoir un impact significatif sur le métabolisme, entraînant une légère augmentation des calories brûlées. »* Alors maintenant, entre boîte manuelle et... salle de sport, mon choix est fait ! Juste un conseil pour briller en société : n'oubliez jamais d'ouvrir les guillemets lorsque vous citez monsieur Wyatt...

Josué Chevrel



6 NEWS

L'actu de la Porsche Classic, et pas seulement

12 STUFF

Une sélection d'objets liés à l'univers Porsche

14 COMPTE-TOURS

Le panorama des nouveautés horlogères

16 LITTÉRATURE

Pour compléter sa bibliothèque de Porschiste

18 CAR PICTURAL

Portfolio - Alan Derosier

20 PORSCHERIES

Ciné star - Californication

24 TOURNEZ MANÈGE !

Spa Classic - Plateau 917

28 JE SUIS UNE LÉGENDE !

Classic - 911 Turbo - 964 Turbo - 993 Turbo

42 FORMULE GAGNANTE

Histoire - McLaren TAG-Porsche

46 FORMULE 1 EN TENUE DE VILLE

Continuation - 911 TAG Turbo

56 PARFAIRE LA PERFECTION

Classic - 993 GT Exclusive

66 ENTRÉE EN GARE

Luftgekühlt - Wrocław

72 GT SUR LA ROUTE

Classic - B-T5

80 CHASSEZ LE NATUREL...

Visite - Auto Classic

84 LE DIXIÈME JOUR

Gelderland - 10th Collectors Day

86 LA PASSION POUR SEUL MOTEUR

Passion - Michel - Carrera RS

90 SPORT DE PRÉCISION

Classic - 968 Clubsport

98 L'ITALO-SUISSE

Roadbook - Le Grand-Saint-Bernard

102 AUTOPSIE

911S 2.0 SWB

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



EMBAYAGE
- 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

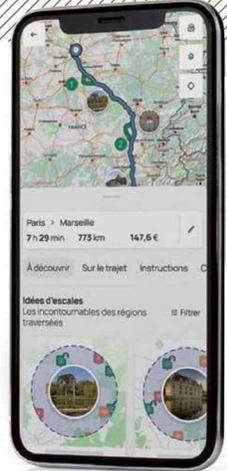


BOUCHONS CARBONE STUTTGART CLASSICA

Pour la bache à huile et le réservoir de liquide de direction assistée qui voisinent sous le compartiment moteur des 964 et 993, le Britannique Stuttgart Classica habille les bouchons de carbone, juste histoire de peaufiner l'esthétique. 145 £ pièce, fabriqués à la demande à partir de bouchons neufs (délai de quatre semaines). www.stuttgart-classica.co.uk

VIA MICHELIN

ViaMichelin révisé en profondeur son site Internet et son application mobile pour les enrichir de fonctionnalités augmentées et d'un nouveau design qui transformeront chaque voyage en une expérience unique, bien au-delà du simple trajet paramétré comme rapide ou économique d'un point A à un point B. En s'appuyant sur l'expertise séculaire du Guide Michelin, en y intégrant la sécurité des routes, la navigation ViaMichelin offre des expériences uniques : un paysage à couper le souffle, un détour pittoresque, un site touristique ou une table à découvrir, il devient facile de planifier son trajet en intégrant ces critères et bien d'autres à consulter en un seul endroit. www.viamichelin.fr



GRUPPE B STUDIE PROTOTYP MUSEUM

Toute l'année jusqu'en mai 2025, la Porsche Gruppe B Studie qui avait fait sensation au Salon de Francfort 1983 sera la vedette de l'exposition consacrée à "50 ans de Porsche Turbo" au Prototyp Museum de Hambourg. Censé préfigurer l'engagement de Porsche dans le Groupe B, le showcar était déjà mû par un flat-six 2.8 à deux turbos et deux échangeurs pour 408ch. Avec un Cd de 0,32, seulement 1115 kg et sa transmission intégrale, l'engin promettait plus de 300 km/h. Tout le monde sait ce qu'il est advenu du Groupe B enterré par la FIA en 1986, mais le concept a trouvé un débouché dans ce qui allait devenir la première vraie supercar de Porsche, la 959. A voir absolument, avant mai 2025. www.prototyp-hamburg.de



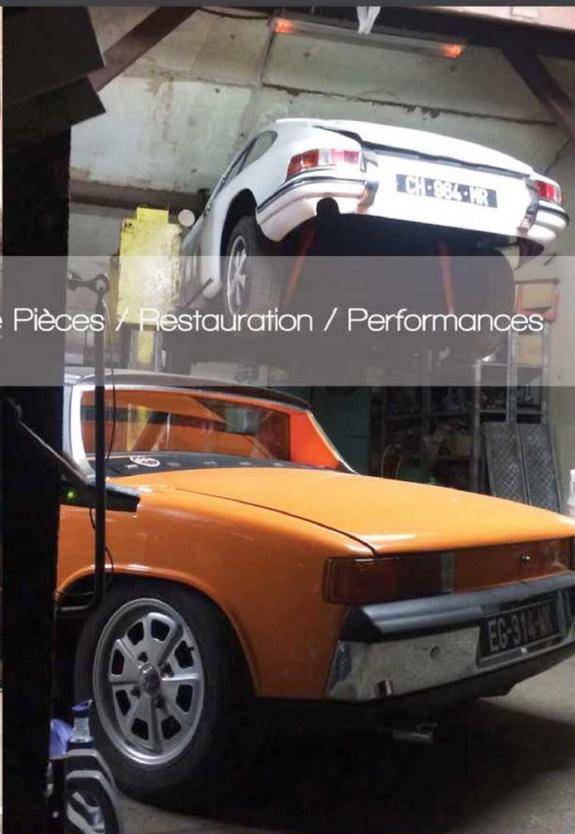
CERCLAGES DE COMPTEURS POUR 911 CAR-BONE

Pour insuffler un petit vent de modernité au tableau de bord de votre 911 type-G, 964 ou 993, Car-Bone propose ce kit composé de cinq cerclages de compteurs en aluminium anodisé noir et d'autant de glaces bombées. La tranche de chaque cerclage est usinée à la façon horlogère (en harmonie avec les autres accessoires Car-Bone pour l'habitacle), et l'ensemble se visse sur l'instrumentation d'origine via le taraudage périphérique. La glace dédiée à la montre est équipée de sa molette de réglage. 930 €. www.carbone.pl

Depuis 35 ans, nous accompagnons votre Passion.



Entretien / Vente de Pièces / Restauration / Performances



ByAUTOPASSION



248 ZAE La Bascule
42520 SAINT PIERRE DE BOEUF
04 74 87 05 41

www.byautopassion.com

ENFIN UN BATIMENT DIGNE DE VOUS



BUTOIRS ARRIÈRE 911 TYPE-G CAR-BONE

Envie d'un peu plus de fluidité dans la silhouette de votre 911 type-G ? Pourquoi ne pas commencer par des butoirs de pare-chocs arrière plus discrets ? Deux fois moins hauts et moins profonds, les butoirs redessinés et produits par Car-Bone (en photopolymères sur platines inox) utilisent les mêmes fixations que ceux montés d'origine sur les 911 européennes, remplissent les mêmes fonctions d'amortissement et intègrent un éclairage de plaque à LED. 930€ la paire sur www.carbone.pl



MAGIC MUSHROOM SCRS BY TUTHILL

Cet engin est le dernier sorti des ateliers de Tuthill dans la série des SCRS lancée l'année dernière. Basé comme les autres sur une 993 préalablement renforcée et allégée, il a été coordonné au vélo de route de son propriétaire, une bande Porsche vert pâle d'un côté, rose pastel de l'autre. Tout en carbone et profilé, le système de fixation du vélo est une merveille en soi. Les jantes noires style RSR en 8 et 9x16" cachent des freins optimisés et des amortisseurs réglables. Le moteur de la Carrera 2 d'origine est reconstruit comme un 3.8 avec papillons et arbres à cames de RSR, volant-moteur de GT3, gestion électronique Motec, admission et échappement sur mesure. Somptueux, l'habitacle revêtu de cuir vert embarque un volant style RS fait du même carbone que les coques de baquets Tuthill, des contreportes façon Clubsport, la climatisation et la connectivité bluetooth. www.tuthillporsche.com

917K GULF EDITION 1000 KM DE MONZA 1971 1:8 PAR POCHER

Si elle ne figure pas dans notre rubrique Models, c'est parce que la réplique de 917K signée Pocher joue hors catégorie. Pas tant pour son échelle de 1:8 qui en fait un objet de plus de 52 cm sur presque 27 (et 13,5 de haut) que parce que c'est à vous qu'il appartiendra d'assembler les 312 pièces déjà peintes et décorées. Le kit, fabriqué dans les matériaux adaptés (métal, plastique, caoutchouc, textile), reproduit fidèlement chaque élément de l'originale, depuis le châssis tubulaire jusqu'au tableau de bord floqué en passant par l'impressionnant 12 cylindres.

Voilà qui devrait vous occuper une bonne trentaine d'heures. uk.pocher.com





Orias : 07 024 923

assurancescollection.fr

agence.ramonatxo@axa.fr

Tel : 04 68 352 353

AXA collection & AXA moderne prestige

ASSURANCES RAMONATXO CYRILLE



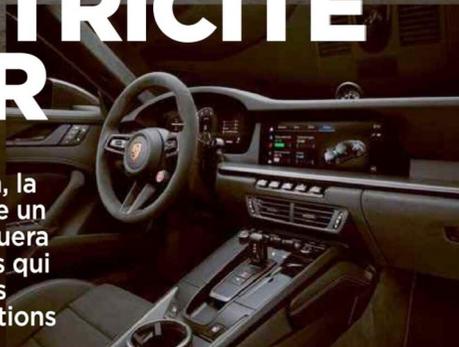
■ 992 PHASE 2

DE L'ÉLECTRICITÉ DANS L'AIR

Après quatre ans de commercialisation, la génération 992 de la Porsche 911 s'offre un discret "face lift" que le novice remarquera à peine. Pourtant, de tous les restylings qui ont jalonné l'histoire de la 911, c'est très probablement celui qui cache les mutations technologiques les plus profondes.

La 992 phase 2, dont les premiers exemplaires de Carrera seront livrés à la rentrée (fin d'année pour la GTS), s'annonce comme une petite révolution dans l'histoire de la 911, pas tant par ses mises à jour esthétiques que par le bagage technologique qu'elle embarque. Parce qu'il faut y regarder à deux fois – surtout une Carrera – avant de réaliser que les boucliers ont changé. La GTS est un peu plus démonstrative, avec des ailettes actives qui ouvrent les écopes avant dès que le moteur sollicite un refroidissement optimal. Les phares à LED rejoignent l'équipement de série (HD Matrix LED en option), le bandeau lumineux arrière gagne en volume et intègre le monogramme Porsche. Signe des temps, l'habitacle est toujours plus numérique, plus connecté, intuitif et interactif, proposant sept modes d'affichage d'instrumentation en série et embarquant jusqu'au streaming vidéo (à l'arrêt, hein...) en option. La nouvelle 911 est livrée par défaut avec la boîte PDK... et avec deux seules places, les strapontins arrière devenant une option sans supplément. La Carrera conserve son 3.0 mais adopte l'échangeur de la Turbo et... la paire de turbos qui étaient jusqu'alors réservés à la GTS, pour voir sa puissance grimper à 394 ch (294 km/h et 4"1 de 0 à 100). Mais le petit séisme qui secoue la 911, c'est par la GTS qu'il

arrive : le six-à-plat entièrement retravaillé fait l'économie de sa courroie d'accessoires (la clim devient électrique), la place ainsi gagnée profitant à la cylindrée portée à 3,6 litres (87 x 81 mm). Mais surtout, la mécanique reçoit le renfort intelligent de la fée électricité qui exacerbe le caractère du moteur légendaire sans entacher la noblesse. Au cœur de l'unique turbocompresseur, sur l'axe, un moteur électrique lance immédiatement la turbine en supprimant le temps de réponse, et devient alternateur une fois que les gaz d'échappement entraînent l'hélice primaire, générant l'équivalent de 15 ch électriques. La boîte PDK à huit rapports, elle, embarque dans sa cloche un moteur électrique synchrone à aimant permanent qui ajoute à l'effort thermique l'équivalent d'une cinquantaine de chevaux, mais surtout jusqu'à 150 Nm instantanés, pour des accélérations d'un nouvel ordre. Cette hybridation légère se contente d'une batterie ultra-light de 400 V, pas plus encombrante qu'une 12 V traditionnelle. Ainsi, la Carrera GTS t-Hybrid n'est lestée que de 50 kg, elle atteint 312 km/h et abat le 0-100 en 3,0". Alors non, le système plus axé performance qu'efficience ne suffira pas à réduire les émissions de CO₂ à un taux qui vous affranchirait du malus maximal du système français, à ajouter aux 131 700€ d'une Carrera ou aux 174 900€ d'une GTS (coupés). ■



ROSEPASSION.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

ROSEPASSION.COM



1



2



3



4



5

SI VRAIMENT VOUS N'AVEZ PLUS L'ÂGE DE JOUER AUX PLAYMOBIL, ALORS PRÉFÉREZ LE E-VTT.

1 DENERI TRIUMPH BENSON & CHERRY

Une Porsche 964, une Triumph classic et une planche de skate devant les vieilles pompes et les réverbères d'une station-service à l'ancienne, c'est l'ambiance vintage que propose l'imprimé vibrant de ce t-shirt, fruit de la collaboration entre Benson & Cherry et les Basques de Deneri Motors.

Du S au 4XL. 100% coton, dispo en blanc ou en noir. 29€.
www.bensonandcherry.com

2 MAGIC V2 RSR HONOR x PORSCHE

L'ingéniosité et le style Porsche Design associés à la technologie Honor pour le smartphone le plus fin au monde à ce jour, c'est tout simplement ce que propose le Magic V2 RSR. Sa charnière brevetée permet un pliage sans couture, et sa double batterie une autonomie d'une journée.

Dimensions 157x146x10mm. Double batterie 5 Ah. Verre nanocristallin Rhinopower, double écran à charnière goutte d'eau brevetée. Processeur Qualcomm Snapdragon Gen 2. Double caméra. Stylet. 2.699€.
www.porsche-design.com

3 VESTE TURBO N°1 PORSCHE

Vous la voyez ici sous son aspect surchemise Tartan parce qu'elle fait partie de la collection Turbo n°1. Elle reprend le tissu de sellerie emblématique des premières 911 Turbo. Mais comme cette veste est réversible, elle peut aussi être portée blanc satiné avec un discret matelassage carré.

Du S au 3XL. Face blanche 100% nylon. Poche poitrine plaquée et poches latérales passepoilées. Face Tartan 100% coton. Poches latérales fendues et deux poches poitrine en applique. Col rabattu. Boutons-pression réversibles. Poignets réglables. 299€.
shop.porsche.com

4 911 RS OFFROAD PLAYMOBIL

Vous aviez déjà la Carrera 2.7 RS jaune Playmobil ? Il vous faut absolument la déclinaison offroad qui vient juste de rejoindre le catalogue. Avec sa garde au sol rehaussée, sa roue de secours et son jerrycan sangleés sur la galerie, ses pare-buffles, plaques de désensablement, phares additionnels, elle est prête à emmener sa figurine sur tous les terrains...

Dimensions 187x348x90mm. Toit amovible, personnage maintenu en place avec des pinces à pieds. 59,99€.
www.playmobil.com

5 PERFORMANCE EXC PORSCHE

Développé en collaboration avec Rotwild autour d'un cadre en carbone conçu par le studio F.A. Porsche, l'eBike Cross Performance EXC Gen 2 est plutôt léger et particulièrement stable du fait de sa rigidité. Et performant, ça va sans dire, puisque c'est un Porsche...

Cadre taille S à L. Fourche et suspension pneumatique Fox. Moteur Shimano EP801 (85Nm), batterie Shimano 630Wh. Dérailleur Shimano 12 vitesses. Roues 29" (S: 27") et tige de selle carbone Crankbrothers, guidon carbone. Freins à disques Magura MT7. 14200€.
shop.porsche.com



6
PCCM+ 997
PORSCHE CLASSIC

Il ne vous a pas échappé que la 911 génération 997 a tout récemment rejoint, officiellement, la grande famille Porsche Classic. Ce qui signifie également que cette youngtimer a aussi droit à son propre Porsche Classic Communication Management Plus qui remplacera avec bonheur (et des fonctions modernes) l'ancien autoradio...

Format 2 DIN. Écran 7 pouces.
Navigation GPS 2D et 3D.
Connectivité USB, Bluetooth, Apple Car Play et Android Auto.
Compatible Système Bose et DAB+. 1535 €. www.porsche.com

7
EAMS PEPITA
VITRA x PORSCHE

1948... L'année où Ferry Porsche créait le Roadster 356 n°1, Charles et Ray Eames révolutionnaient le design avec une chaise mono-coque en plastique devenue iconique. En 2024, Vitra (ayant-droit de Eames) et Porsche créent la Eams Plastic Side Chair Pepita Edition, habillée du tissu typique des premières 911.

Coque polyester et fibre de verre. Textile Porsche Pepita. Pieds érable noir renforcés d'un treillis "basic dark". Dimensions 830 x 465 x 550 mm. Hauteur d'assise: 445 mm. Série limitée à 1963 ex. 911 €. www.vitra.com ou shop.porsche.com

Hommes et autos de caractère

Complétez votre collection



Auto Heroes
Le Mans 2024
Hors-série

Disponible chez votre
marchand de journaux ou sur
kioskautoheroesmag.fr



**AU DOS DU BOÎTIER,
UNE GRAVURE DU
CASQUE ICONIQUE
DE JACKY ICKX,
AVEC SES YEUX
CARACTÉRISTIQUES
CERNÉS D'UN ÉPAIS
FILET BLANC...**



1
MM. CLASSIC JX7
CHOPARD

Comprenez en toutes lettres Mille Miglia Classic Chronograph, JX pour Jacky Ickx et septième opus d'une collaboration née en 1988 de l'amitié entre le célèbre champion belge et K.F. Scheufele, coprésident de la maison Chopard.

Boîtier inox (ou inox + or jaune) 40,5 mm, glace saphir, étanche à 50 m. Cadran laqué bleu satiné. Chiffres et aiguilles traités Super-LumiNova. Compteurs secondes, 30 min et 12 h. Mouvement Calibre automatique ETA A322-11. 54 h de réserve. Bracelet caoutchouc et boucle ardillon. 11 100 € (inox, 250 ex.), 13 000 € (or, 50 ex.).
www.chopard.com

2
ASTRON GPS
SEIKO

Pour le centenaire de sa première montre bracelet, Seiko propose une édition Kintaro Hattori, hommage à son fondateur, limitée à 1 000 unités, de sa nouvelle Astron GPS Solaire dont la mécanique synchronise l'heure d'une seule pression avec le fuseau horaire local détecté par le GPS.

Boîtier titane 43,4 mm, glace saphir bombé antireflet, étanche à 100 m. Cadran soleilé noir, index et aiguilles dorés. Compteurs 12h et 1/20s. Mouvement Calibre Seiko 5X83. Bracelet titane à boucle déployante + deuxième bracelet en silicone. 4 000 €. www.seikowatches.com

3
ALLURE CHRONO
DEPANCEL

Depancel ajoute une version à remontage manuel de son chronographe Allure, véritable célébration de l'âge d'or de la compétition automobile. Le mouvement mécanique réputé fiable est inspiré du mythe Venus 175 fabriqué en Suisse jusque dans les années 60.

Boîtier inox 39 mm, glace saphir antireflet, étanche à 50 m. Cadran argenté, index et aiguilles traités Super-LumiNova. Compteurs 60s, 30 min. Mouvement manuel Seagull ST1901. 45 h de réserve. Bracelet cuir, boucle ardillon ou déployante. 650 €. www.depancel.com

4
TRICOMPA X.T.A. 24
BALTIC

Chronomètreur officiel du Tour Auto 2024, la maison française Baltic a décliné sa TricompaX aux couleurs de l'épreuve, et complète le coffret avec le typique duo horloge - chronomètre sur une platine spécifique, pour le tableau de bord de votre auto de régularité VHC...

Boîtier inox 39,5 mm, glace saphir antireflet, étanche à 50 m. Cadran beige mat. Index et aiguilles traités Super-LumiNova. Compteurs blancs guillochés 60s, 30 min et 12 h. Mouvement mécanique Sellita SW510-M à remontage manuel. 63 h de réserve. Deux bracelets, inox et Alcantara. 500 unités. 2520 €. www.baltic-watches.com

5
SUPERSPORT
BLACK GOOSE

La Supersport ne fait aucun secret de son inspiration : si jamais les marquages verts sur cadran noir ne vous aident pas à la discerner, elle est matérialisée par la jante Fuchs gravée sur le fond du boîtier. Elle réinterprète effectivement quelques-uns des codes propres aux toutes premières 911...

Boîtier inox brossé 40 mm, glace saphir bombé antireflet, étanche à 50 m. Cadran noir solarisé. Index et aiguilles verts. Compteurs 24h et 60 min. Mouvement mécaquartz Seiko VK6 et chrono mécanique. Bracelet cuir et textile. 450 €. www.blackgoose-watches.com



1 505-0424
Volant moteur, super-léger,
Porsche 356, 200mm (12V)
Volant avec 130 dents
Porsche 356 B-T6 .60-.63
Porsche 356 C .64-.65
Porsche 912 .66-.69

2 650-2000
Réservoir d'essence,
924/944, 76-98, 62L,
sauf GT Turbo
Porsche 924 76-.85
Porsche 924 S 86-.88
Porsche 944 82-.85

3 580-0108
Ouvre-porte, intérieur, Alu Race,
69-89
gauche ou droite
avec trous
Porsche 911 .69-.89
Porsche 964 .89-.94

4 010-3105-10
Manivelles de vitre, noir,
Edition-WOB
Manivelles de vitres à visser
noires
Porsche 914 8.69-7.76

5 580-1361-31 gauche
580-1361-32 droite
Bras d'essuie-glace, 911, noir
avec ressorts de tension doubles
(renforcés)
Porsche 964 .92-.94

6 580-1964-11 gauche
580-1964-12 droite
Verre, phare antibrouillard,
993, jaune
avec marque de contrôle E
Porsche 993 .94-.98

7 510-8005-01 gauche
510-8005-02 droite
Rétroviseur sport, Lucas Style
pour montage horizontal sur l'aile ou
la porte
Matériau : acier inoxydable/chromé
Porsche 356, 912 et autres...

8 580-1081-10
Faisceau d'allumage, inox, 911,
74-89, Top Qualité
Matériau : silicone/cuivre; avec
blindage en acier inoxydable
Porsche 911 2.7-3.0 .74-83
Porsche 911 Turbo 3.0-3.3 .75-89

ENTRETIEN · VENTE · PROJET SUR MESURE

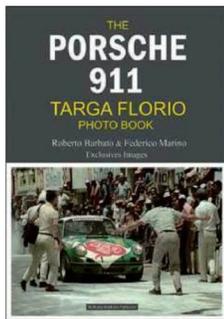
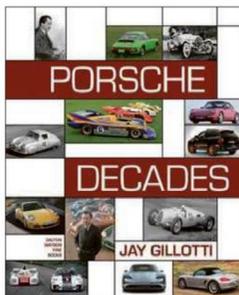
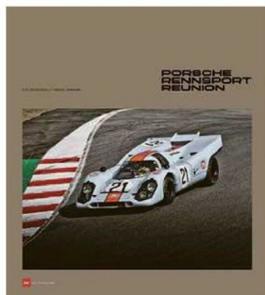
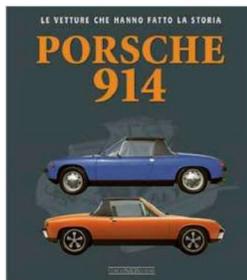
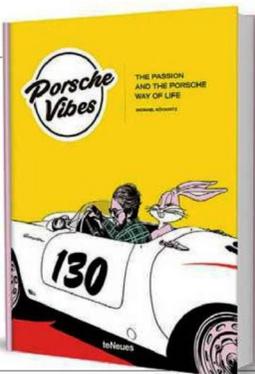
Mécanique / Tôlerie / Peinture / Électricité / Châssis / Sellerie

Spécialiste
PORSCHE
DEPUIS 1984



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

MÊME LORSQUE
TOUT SEMBLE AVOIR
DÉJÀ ÉTÉ ÉCRIT SUR
PORSCHE, AUTEURS
ET ÉDITEURS
RÉALISENT D'IDÉES
POUR DE NOUVELLES
APPROCHES...



1
PORSCHE VIBES
... WAY OF LIFE

Conçu par Michael Kockritz, rédacteur en chef de l'emblématique magazine allemand *Ramp*, *Porsche Vibes* est plus une galerie de portraits de Porscheistes qu'un livre sur les Porsche. Un recueil de passion et de lifestyle dont la mise en page irréprochable, le haut niveau photographique et la qualité de façonnage sont à la hauteur des productions teNeues. Un must have!

En anglais. 256 pages.
Format 24 x 30 cm.
Couverture rigide. teNeues.
50 € e. ISBN: 978-3961715749.
www.teneues.com

2
PORSCHE 914
LA STORIA

Dans la collection *Les Voitures qui ont marqué l'histoire*, Giancarlo Catarsi développe ce qui est un peu le guide pratique de la 914. Il déroule l'histoire de sa conception puis s'attarde sur chaque version, VW ou Porsche, à grand renfort de photos "amateur" mais très détaillées, s'intéresse à des exemplaires anecdotiques et s'attarde en images sur un chantier de restauration.

En italien. 120 pages. Format 24 x 27 cm. Couverture souple à rabats. Giorgio Nada Editore. 35 € e. ISBN: 978-88-7911-928-3.
www.giorgionadaeditore.it

3
RENNSPORT
REUNION

La Rennsport Reunion 7 comme si vous y étiez ! Le plus gros événement au monde dédié au patrimoine sportif de Porsche, sur le circuit de Laguna Seca, à travers le regard de Stefan Bogner, photographe de la série *Curves*. De l'action, des portraits, des détails, des cadrages atypiques et des couleurs vibrantes, le tout accompagné des textes de Thomas Ammann.

En allemand. 288 pages. Format 28 x 30 cm. Couverture rigide entoilée. Delius Klasing. 59 € e. ISBN: 978-3-667-12854-6.
www.delius-klasing.de

4
PORSCHE
DECADES

Écrit à destination des novices qui veulent tout apprendre de l'histoire de Porsche, jusque dans les détails, depuis la naissance de Ferdinand en 1875, le livre est scindé en autant de chapitres que de décennies.

Il explore avec la même franchise les dossiers de la Seconde Guerre mondiale comme la fabuleuse épopée sportive de la marque. Pas que pour les débutants !...

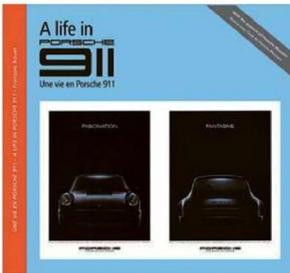
En anglais. 356 pages. Format 23 x 28 cm. Couverture rigide. 135 \$ e. ISBN: 978-1-956309-16-4.
www.daltonwatson.com

5
THE PORSCHE 911
TARGA FLORIO

L'ouvrage est un recueil des photos d'archive exclusives de Roberto Barbato et Federico Marino, consacré aux Porsche 911 engagées dans les éditions 1968 à 1977 de la Targa Florio. Des images inédites en grand format, couleurs comme noir et blanc, qui dévoilent des pépites inconnues de l'histoire sportive de la 911, au-delà des sempiternelles RSR Martini d'usine en 73.

En anglais. 192 pages. Format 21 x 30 cm. Barbatò Publisher. 70 € e. ISBN 978-12-210-5395-1.
Contact : barbato751@libero.it

6

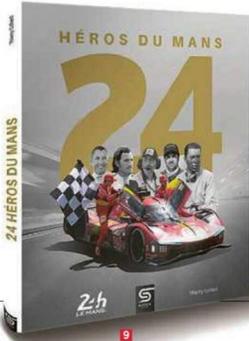
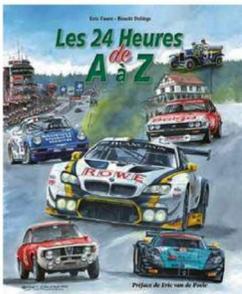


7

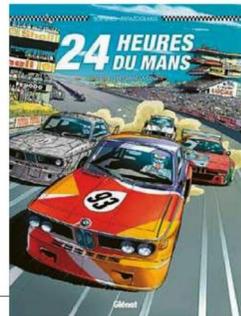


NI TITRE NI PORSCHE SUR L'INTRIGANTE COUVERTURE DE LA NOUVELLE ŒUVRE PHOTOGRAPHIQUE DE BART KUYKENS, QUI MET POURTANT EN VALEUR LA MARQUE DE ZUFFENHAUSEN...

8



10



6

UNE VIE EN PORSCHE 911

François Bouet aborde le vaste sujet de la 911 avec une approche originale, celle des publicités de la maison (et de ses filiales), et des catalogues, ce qui replace 60 ans d'histoire de la 911 en perspective au milieu de couleurs, d'ambiances, de tendances mais aussi des préoccupations de son temps, à travers les époques, inventaire enrichi de quelques histoires...

En français et anglais. 240 pages. Format 30x30cm. Couverture rigide et jaquette. 79 €. ISBN: 978-2958602321. www.alfieinporsche911.com

7

TO LIVE AND DRIVE IN LOS ANGELES

Après sept tomes de *A Flat 6 Love Affair*, Bart Kuykens n'en a pas fini avec le sujet Porsche. À n'en juger que par la couverture atypique de cette nouvelle œuvre, la démarche est avant tout artistique et photographique, les héros shootés en argentique noir & blanc (et à Los Angeles, ça va sans dire) étant le seul sujet de ce nouveau volume.

288 pages Format 21,5x30,5cm. Couverture rigide revêtue velours. Édition limitée à 250 exemplaires. 150€. www.bartkuykens.com

8

LES 24 HEURES DE A À Z

Pour lever toute ambiguïté sur le sujet, ce sont des 24H de Spa-Francorchamps qu'il s'agit dans l'ouvrage qu'Eric Faure et Benoît Deliege ont conçu comme un abécédaire abondant d'histoires, d'anecdotes, de témoignages et de plus de 850 photos d'archives. L'épreuve, centenaire, est exclusivement consacrée aux voitures de tourisme depuis 1964, et 100 % GT depuis les années 2000.

En français. 304 pages. Format 24x29cm. Couverture rigide. Benoît Deliege Éditions. 59€. ISBN: 978-2-9603482-0-0. www.benoitdeliege.be

9

24 HÉROS DU MANS

12000 pilotes, des dizaines de milliers de mécanos sur plus de 5000 voitures en 91 éditions, le choix était pléthorique. Thierry Colard a retenu 24 héros célèbres ou anonymes à l'histoire singulière, aux exploits remarquables ou qui ont marqué d'une manière ou d'une autre un siècle de ce qui est devenu la plus belle course du monde. Et des Porsche au milieu de tout ça, il y en a, pas qu'un peu!

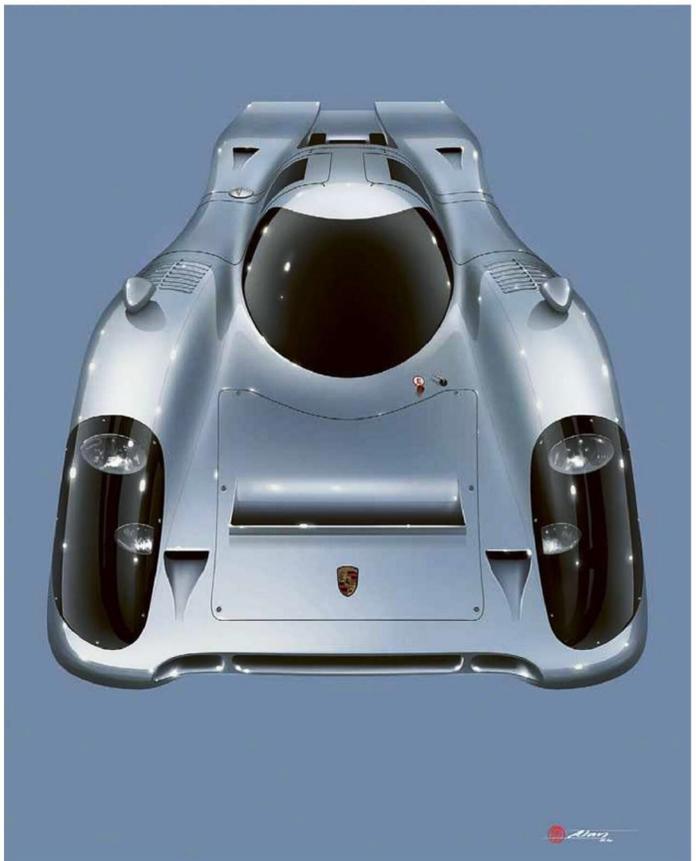
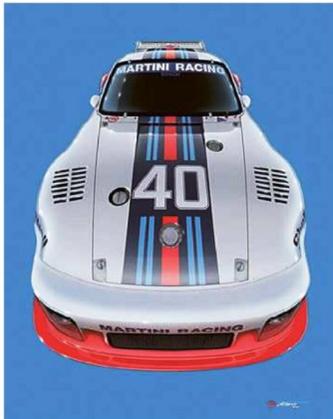
En français. 160 pages. Format 24x29cm. Couverture rigide et jaquette. Sophia Éditions. 44€. ISBN: 978-2-36514-049-6. www.sophia-editions.com

10

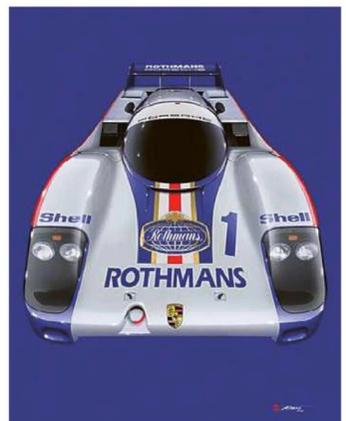
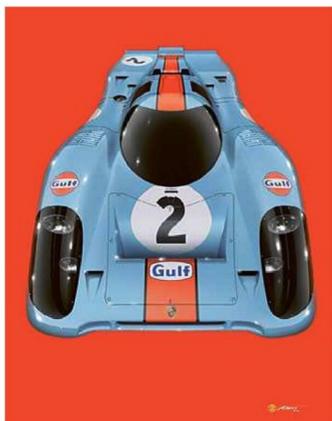
24H DU MANS L'ART DANS LA COURSE

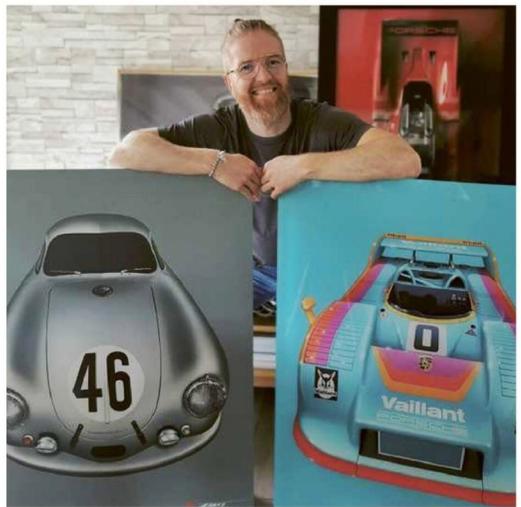
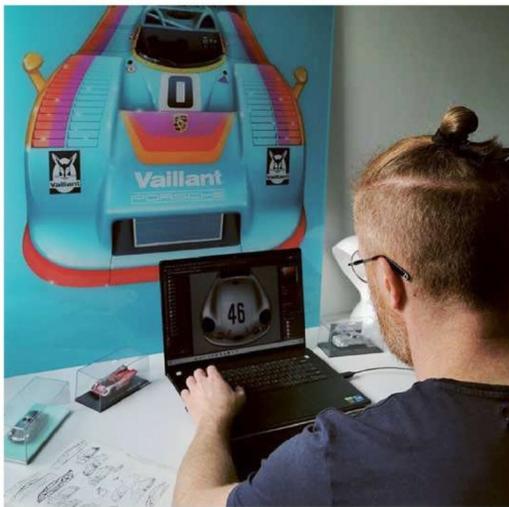
Dans ce nouvel album de la série *24 Heures du Mans*, signé Papazoglakis aux dessins et Bernard au scénario, c'est Hervé Poulain himself qui retrace les premières années arcaïques chez BMW. Évidemment, l'album ne peut pas faire l'impasse sur le triomphe des 936, premières Porsche suralimentées (et premières autos turbo tout court) à s'imposer dans la Sarthe...

En français. Préface de Hervé Poulain. 48 pages. Format 24x32cm. Couverture cartonnée. Glénat - Plein Gaz. 14,50 €. ISBN: 978-2-34406-392-7. www.glenat.com



LE DESIGNER S'EST D'ABORD CONCENTRÉ SUR SA MARQUE DE CŒUR POUR CRÉER LES DIX PREMIERS POSTERS DE LA SÉRIE, HOMMAGES AUX PLUS BELLES VOITURES DE COURSE, RENDUES SOUS UN ANGLE IMPACTANT.





PORTFOLIO ■ ALAN DEROSIER

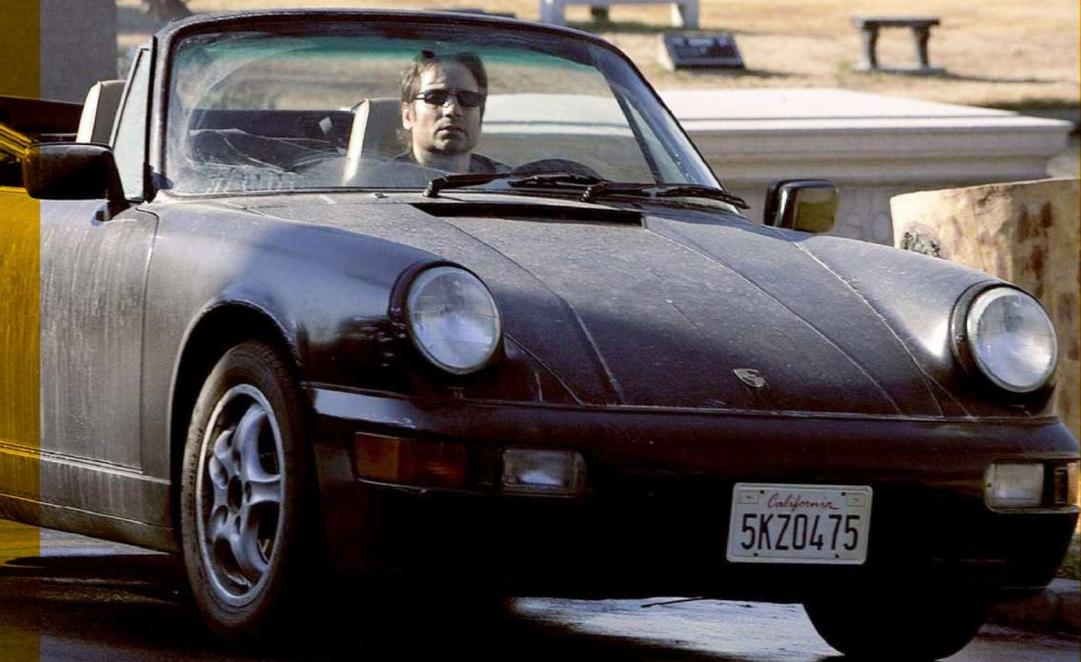
CAR PICTURAL

Alan Derosier vit Porsche, dort Porsche, mange Porsche. Après quelques créations automobiles, Porsche évidemment, ce designer propose une série de posters des légendes de course de la marque de Stuttgart.

Texte Ethan Valentin

Qui a dit que les Bretons étaient têtus ? Force est de reconnaître qu'Alan Derosier, né en Bretagne près de Lohéac, a une idée fixe. Sa passion pour Porsche l'a amené à créer, il y a huit ans, la 908-04 Concept, une interprétation moderne de la 908LH de 1969. Il y a trois ans, c'est pour Gemballa qu'il conçoit la Marsien, un modèle sportif basé sur la 992 Turbo S. Pour Alan, tout commence par un après-midi d'ennui à la maison familiale : « Maman, je ne sais pas quoi faire. » Un ami de son père est à la maison, il lui propose de l'emmener à une vente aux enchères automobile. Alan a 8 ans. Il découvre la 964 Speed yellow et la 356. Le coup de cœur est immédiat. Pourquoi Porsche ? « Quand tu ne connais rien à l'automobile, c'est une voiture qui te parle : elle te regarde, elle a un air sympathique et tu découvres vite que c'est une vraie voiture de sport. Elle coche un peu toutes les cases, je pense que c'est pour ça qu'elle gagne le cœur de tant de personnes. » Alan traîne sur le circuit de Lohéac, flâne sur des concentrations en Autriche où sa famille passe ses vacances : « Je voyais passer des 911 Carrera RS 2.7, des 964 Carrera RS 3.8, des modèles iconiques qu'on ne voit plus sur les routes. » Il a toujours un appareil photo sur lui : « Je me faisais des albums photos, un peu comme une collection de cartes de joueurs de foot. J'avais cette obsession, il fallait que je les aie toutes ». Alan dessine depuis l'âge de 2 ans et devient designer automobile, ce qui lui ouvre les portes d'événements comme Goodwood ou les concours d'élégance. Toujours avec cette même obsession pour Porsche : « Je ne sais pas pourquoi, mais un jour,

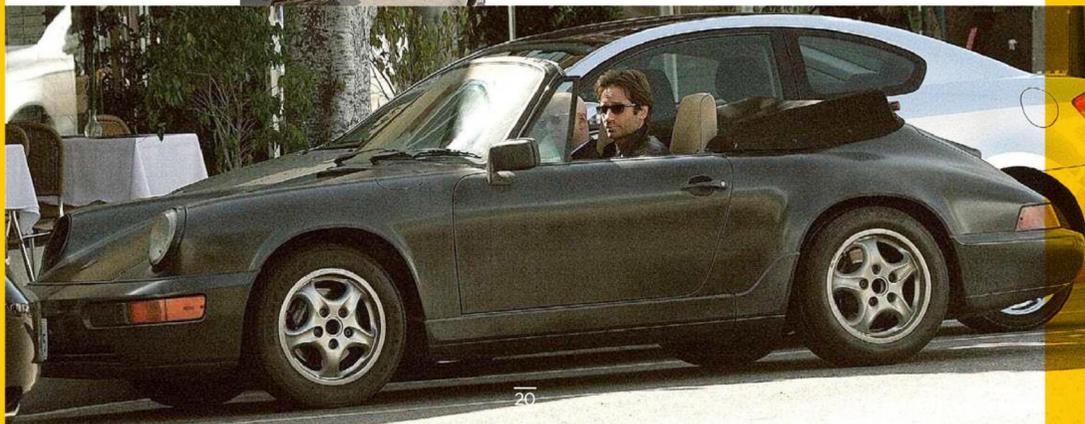
je me suis mis à les prendre en photo sous cet angle-là, c'était une vue où on n'avait pas l'habitude de les voir. » Vient logiquement cette première collection constituée de dix posters, exclusivement Porsche, qu'il traite sur un fond coloré : « C'est ma marque de fabrique, la couleur du fond fait écho à une couleur présente sur la voiture. » Cet angle de vue un peu particulier génère à Alan pas mal de retouches : « C'est du fish-eye, du coup, ça déforme beaucoup la voiture, les ailes arrière disparaissent presque. Je les reconstitue sur Photoshop pour redonner aux voitures leurs épaules, bien sculptées. C'est un travail de triche pour que le spectateur retrouve la voiture qu'il a dans ses souvenirs. » Il nous explique que la 917 Vaillant lui a demandé cinq jours de travail : « Un des prérequis est d'être fidèle aux couleurs de la voiture. Sur cette Vaillant, quand tu vois l'auto, les couleurs t'explorent les rétines, je voulais retranscrire ça. Et puis il y a énormément de détails, les simples aérations sur les ailes avant représentent un travail titanesque. » Alan redessine tout, jusqu'au moindre sticker. Il travaille aussi la lumière qui a un impact essentiel sur la carrosserie : « Si tu regardes bien, elles ont toutes la même lumière. Je suis obligé de les recréer de toutes pièces pour avoir un rendu parfait. » Alan a réalisé dix posters, mais il travaille sur la suite : « J'ai commencé avec ma marque de cœur, mais j'ai des Ferrari qui arrivent, une GT40, des voitures iconiques. » Ces posters, uniques en leur genre, sont disponibles en quatre formats, de 32 x 40 cm à 120 x 150 cm, et en deux finitions, aluminium ou Plexiglas. Cette série est limitée et numérotée. De quoi embellir son salon d'un peu de Porsche... ■

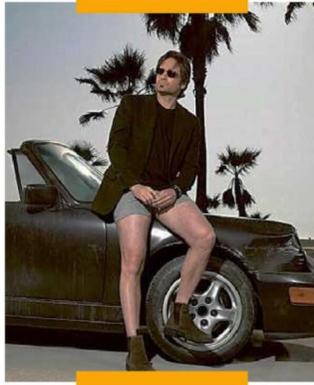


Quelquefois tout au long des sept saisons, Hank Moody aura changé de 911. Mais toujours un cabriolet noir, et qui ne reste généralement pas présentable bien longtemps. À l'image du personnage, en fait.



PORSCHE USA N'A JAMAIS SOUHAITÉ METTRE UNE 911 À LA DISPOSITION DE LA PRODUCTION. QUESTION D'IMAGE, DITES-VOUS ?





PORSCHERIES

Dans cette série au ton iconoclaste, David Duchovny roule dans une 911 en bout de course convenant parfaitement à son personnage de romancier désabusé. Quand le casting des voitures est aussi crucial que celui des acteurs... Texte Jean-François Rivière Photos Alamy

Les quatre-vingt-quatre épisodes de *Californication*, série écrite et produite par Tom Kapinos, tentent de dépeindre les humeurs et états d'âmes du romancier new-yorkais Hank Moody (David Duchovny, jadis Mulder dans *X-Files*), confronté à un manque d'inspiration chronique et à de multiples contrariétés dans sa vie personnelle. Trouvant souvent refuge dans l'alcool, la drogue et des rencontres vouées à l'échec, l'auteur cynique et désabusé s'est installé à Los Angeles qu'il parcourt à bord d'un vieux cabriolet Porsche à son image : peu fiable, mal entretenu et décati.

Élément incontournable dans la panoplie de Moody, son cabriolet Porsche 911 Carrera 2 de 1990 se devait d'être une sorte de prolongement sur quatre roues de la personnalité tourmentée du romancier. Par conséquent, sous la poussière, le cabriolet de Moody présente des bas de caisse rouillés, une aile enfoncée, un phare cassé... L'intérieur est à l'unisson, sale et usé, qu'il s'agisse des cuirs, des plastiques ou des équipements. Le choix de la production s'était porté sur un modèle d'occasion déjà bien usé, mais le Production Designer a su lui ajouter la patine adéquate, la "Moody's Touch". Dès de la première saison, alors que Moody s'est finalement offert une 996, le bolide lui est volé au cours d'un car-jacking, forçant le romancier à reprendre la vieille 964. On retrouve ici une des allusions revendiquées du personnage de Moody à l'écrivain Charles Bukowski car, outre l'alcool, la débauche et son mépris de la morale, ce dernier avait en commun avec Moody d'avoir longtemps roulé dans une vieille voiture, une Volkswagen Beetle de 1967, avant de la remplacer par une BMW 320i qu'il s'était fait voler juste après l'avoir acquise. Au cours de la saison 4, après que la Porsche ait été détruite

par sa fille dans un accident de la circulation, Hank va s'en racheter aussitôt une autre, identique, poussant le sens du détail jusqu'à en casser le phare avant gauche avec un démonte-pneu afin qu'elle ressemble parfaitement à son ancienne 964.

On imagine difficilement Porsche accepter d'associer officiellement l'image de sa 911, best-seller historique, à un tel personnage. En 1990, Porsche USA avait d'ailleurs refusé de fournir un véhicule pour le tournage du film *Pretty Woman* sous prétexte que l'héroïne du film incarnée par Julia Roberts, qui devait être vue au volant, était une prostituée. Lotus Cars, en fin de compte, avait décroché le "rôle" pour son Esprit Turbo SE. Mais quelques années après l'arrêt de *Californication*, Porsche ne semblait pas en conserver un mauvais souvenir, mentionnant même la voiture de Moody parmi les Porsche iconiques de la télévision et du cinéma : « C'est une autre de ces histoires fusionnelles entre un homme et sa voiture. La Porsche de Hank lui ressemble : elle est un peu délabrée, fatiguée mais elle a toujours une belle allure même sous la saleté. Elle a un cœur et une âme, comme Moody. »

Durant la saison 5, l'agent et ami de Moody, Charlie, lui offre un modèle 997 qui se verra remplacé sans explication par une 991 jusqu'à la dernière minute du dernier épisode. « Sur mon dernier jour de tournage, racontait Duchovny en avril 2014, nous trouvions avec l'équipe sur ce promontoire près de l'aéroport de L.A. où nous aimions tourner, et où nous regardions atterrir et décoller les avions. On tourne presque toujours les scènes de conduite à la fin des tournages et pour mon dernier jour, c'était encore une scène avec moi au volant. Et cela a été très difficile, il m'a fallu dire au revoir à la Porsche ! » ■

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.

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

www.pelraslegend.fr

PELRAS
LEGEND

Véhicules
d'Exception.

PLUS D'INFO



La sélection PORSCHE.



911 - 992 GT3 PDK - 2021
7 100 km 247 990 €



911 - 991 ph.1 GT3 RS - 2016
24 781 km 199 990 €



911 - 992 CARRERA GTS BVM - 2022
14 280 km 199 990 €



718 CAYMAN GT4 PDK - 2021
14 577 km 155 990 €



718 - CAYMAN GT4 PDK - 2021
17 400 km 150 990 €



911 - 992 CARRERA 4S PDK - 2019
23 400 km 148 990 €



911 - 991 GTS PDK CAB - 2019
40 250 km 146 990 €



911 - 992 CARRERA S PDK - 2019
49 877 km 145 990 €



718 - SPYDER PDK - 2021
31 000 km 142 990 €



911 - 991 C2S ENDURANCE - 2017
23 168 km 139 990 €



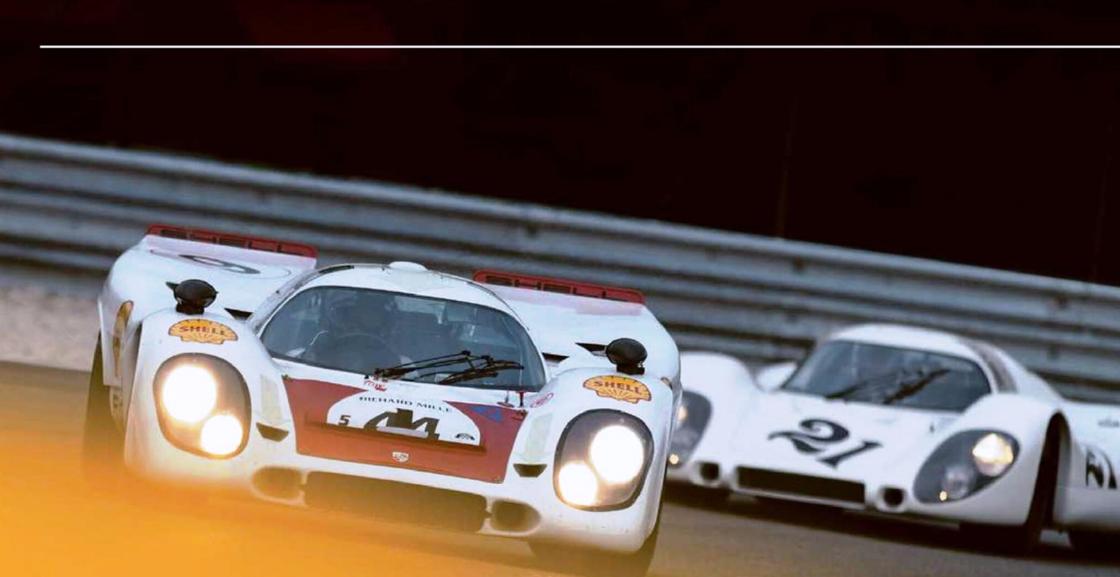
911 - 991 CARRERA GTS PDK - 2015
29 945 km 129 990 €



987 - CAYMAN R PDK - 2011
34 491 km 79 990 €

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





**CERTAINES DE CES 917 SONT
COUTUMIÈRES DES PLATEAUX
HISTORIQUES. D'AUTRES, COMME
LE SPYDER 917-033 D'INTERSERIE
OU LA 917-041 LH, N'AVAIENT PAS
FOULÉ UN CIRCUIT DEPUIS
PLUSIEURS DÉCENNIES...**

Period correct :
la 917 LH #21 et la 917 K
qu'elle a prise en chasse
sont toutes deux dans
une configuration 1970.



Gérard
Larrousse



David
Piper



Philippe
Siffert

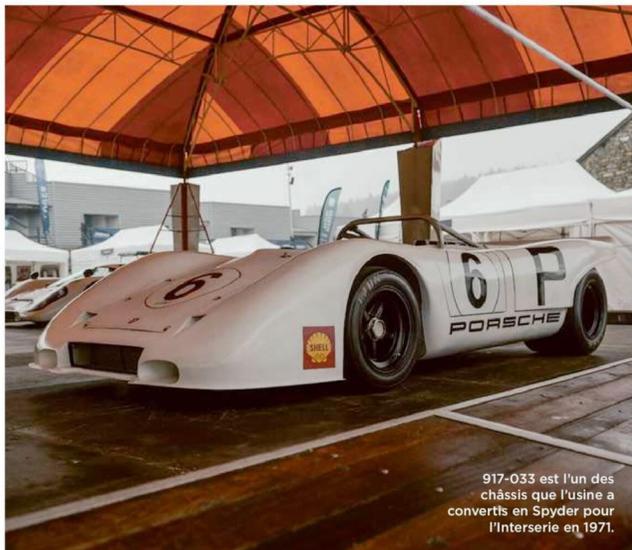


Jürgen
Barth



Philippe Siffert dans la
917-10 CanAm 1971 de
son père Jo. Ci-contre,
Vincent Galy, Gérard
Larrousse et Sébastien
Crubillé autour d'une 917,
il y a des chances que ça
cause douze cylindres...





917-033 est l'un des châssis que l'usine a convertis en Spyder pour l'Interserie en 1971.



C'est une piste d'autos-tamponneuses qui accueillait le paddock anniversaire de la 917.

SPA CLASSIC 🟡 PLATEAU 917

TOURNEZ MANÈGE !

Le circuit de Spa-Francorchamps a toujours été le théâtre de grands moments du Championnat du monde d'Endurance. Cette année, par un plateau de démonstration spécial à peine contrarié par la météo, Peter Auto a fait du Spa Classic une grande célébration de la 917, pour les 55 ans de ce mythe roulant qui a façonné l'histoire des sports mécaniques. Texte et photos **Sian Loyson**

Sur quelque événement historique auquel j'assiste, je vérifie toujours si des Porsche 917 sont engagées. La Porsche 917 est une de ces voitures qui hérissent tous les poils de mon corps. J'essaie toujours d'imaginer ce que pouvait représenter de pousser cette machine extraordinaire à ses limites dans chaque virage tout en essayant de survivre à une course d'endurance des années 70. Je n'aurai jamais la chance d'en faire l'expérience personnelle, mais durant le week-end de Spa Classic, plusieurs des héros qui ont eu le courage de prendre le volant de ces voitures du Groupe 5 à l'époque étaient présents. À ma grande surprise, je n'ai trouvé aucune 917 sur la liste des engagées. Il serait malhonnête de nier ma déception. Je n'avais aucun doute sur le fait que Spa Classic serait encore un grand événement cette année, mais un Spa Classic sans la moindre 917 me semblait un peu étrange. Puis est tombée cette annonce de Peter Auto : cette année, on célébrerait le 55^e anniversaire d'une des voitures de course les plus titrées au monde. Anniversaire inhabituel certes, mais vous ne m'entendez pas m'en plaindre.

Le 17 mai, vendredi, je traçais ma route vers Francorchamps. À peine arrivé, à 16h00, j'embarquais dans la navette pour Les Combes, la chicane après la ligne droite de Kemmel, juste à temps pour la session de démonstration des 917. Il pleuvait abondamment,

ce qui est suffisamment habituel sur le circuit de Spa-Francorchamps pour entretenir sa réputation. Alors que les nuages menaçaient au-dessus de la vallée, une Alfa Romeo SZ est partie, presque flottante, lumière clignotante rouge se reflétant sur l'asphalte détrempé, depuis le poste des commissaires à ma droite. Si j'avais su lire le morse, j'aurais certainement compris que toutes les courses de cet après-midi seraient annulées. Peu de temps après, le message était finalement annoncé par le speaker. Je me suis senti comme un enfant appelé au micro dans le grand magasin parce qu'il a perdu sa maman... Il n'y avait plus de navettes retour, et quelqu'un avait fermé les portes menant des coursives presse aux paddocks ! Quelques collègues photographes et moi avons dû choisir entre contorsions ou acrobaties pour passer dessous ou dessus, sous le déluge. Alors non, je n'ai plus eu la force de visiter le paddock 917 après ça. Retour à l'hôtel, je me suis glissé directement sous les draps, je n'avais pas la moindre photo qui vaille d'être travaillée.

The show must go on

Samedi matin s'annonçait sec. Plus que la veille, du moins... Errant, je suis passé devant les "nouveaux stands". Certains mécaniciens s'étaient levés tôt et entretenaient cette atmosphère chargée des effluves de café ou de cigarettées. Le son et les odeurs de la mise



PETER AUTO AVAIT FAIT DE CETTE ÉDITION 2024 DE SPA CLASSIC UNE CÉLÉBRATION DES 55 ANS DE LA STRATOSPHÉRIQUE 917...

Entre les coupés long ou court et les Spyder CanAm ou Interserie, la 917 est représentée sous presque toutes ses formes.

en chauffe d'une Gr. C mettait déjà plus d'animation que toute la journée de la veille. En bas du paddock, à une centaine de mètres de l'accès à l'Eau Rouge et au Raidillon, était dressé un vieux chapiteau d'autos-tamponneuses, sous lequel étaient alignées comme en grille cinq des huit 917 annoncées. La première sous mes yeux était la blanche et longue 917-041 LH avec laquelle Herbert Lingg avait couru les essais préliminaires des 24H du Mans en avril 1970, et que Willy Kauhnen avait passablement chiffonnée sur la piste d'essais de VW à Ehra-Lessien un mois plus tard. Derrière se tenait une tout aussi blanche 917-033, jadis coupé de réserve de l'écurie JWA-Gulf avant d'être convertie fin 70 en Spyder Interserie. Derrière, dans le coin, la 917K blanc et rouge paraissait être le châssis 917-003, bien que celui-ci n'ait jamais porté cette version de carrosserie puisqu'E mis au rebut après une saison de tests en 1969... Devant, la 917-021 que le Team AAW avait utilisée en deuxième moitié de saison 1970 ainsi peinte par Hans Dieter Dechent (boss de Martini Racing) sous la même livrée psychédélique que la légendaire 917-043 LH Hippie du Mans 70. Et puis, à côté de la LH blanche se tenait le Spyder

rouge 917/10-002 avec lequel a couru Jo Siffert en Can Am 1971. En parlant de héros, Philippe Siffert – fils de Jo –, Gérard Larrousse, David Piper et Jürgen Barth signaient des autographes. Je l'ai, dans mon salon, la miniature de la 917-021 portant le nom de David Piper. Quelle occasion manquée de la lui faire signer !

La première session du samedi est passée inaperçue. Seul Philippe Siffert a pris la piste avec la Can Am rouge. Détail intéressant : le casque qu'il portait à Spa était un hommage à celui que portait son père Jo Siffert dans cette voiture en 1971. Les 917 se sont enfin retrouvées ensemble sur le circuit plus tard le samedi, une fois la piste à peu près sèche. À l'exception de la 917-033, mais qui l'en blâmera : elle est réputée être l'une des plus authentiques 917 existantes du simple fait qu'elle n'a jamais couru en période, ni après.

Malgré les fortes pluies, les sessions annulées et des roulages de démo un peu timides, de sérieuses courses se sont enchaînées sur d'autres plateaux. Le soleil s'est même permis quelques provocations samedi et dimanche, juste histoire de confirmer que cette édition à peine chaotique fut toutefois une belle réussite. 🍷



Ce n'est pas la première fois qu'on croise 917-021 à Spa-Francorchamps. Mais alors quel spectacle !



L'ASSURANCE D'UNE PASSION

ASSURANCES · COLLECTION
RAMONATXO



Orias : 07 024 923

assurancescollection.fr

agence.ramonatxo@axa.fr

Tel : 04 68 352 353

Partenaire Club Porsche

AXA collection & AXA moderne prestige

ASSURANCES RAMONATXO CYRILLE

CLAS

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 :



TEXTAR
BRAKE TECHNOLOGY

PAGID

BILSTEIN

Dansk ORIGINAL

KONI

SCART

JE
SUIS
UNE
LÉG



CLASSIC ■ 911 TURBO - 964 TURBO - 993 TURBO

C'est une légende qui fête ses cinquante ans en 2024 !
Un statut auquel la 911 Turbo a quasiment accédé dès
les premières heures, indépendamment même de
celui de la 911. La Turbo est ancrée dans la culture
populaire comme la machine de tous les superlatifs,
une supercar avant l'heure, une brute épaisse en
tenue presque correcte, si tant est qu'elle lui fut
un jour exigée. Texte Josué Chevrel Photos Frank Camuzat

ENDE





1

1-2 En 1975, la 911 Turbo était une révolution technologique. En 1978, l'évolution 3.3 confirmait sa suprématie et le kit performance apparut en 1983 enfonçant le clou.

3



3-6 Elles ont beau partager la même base mécanique 3.6, les 964 et 993 Turbo sont presque antinomiques. La première surjoue le caractère brutal et imprévisible de l'originale alors que la suivante, avec deux petits turbos, est une machine progressive et facile, même rendue plus vélocité encore par le kit 450ch !

5





La 911 Turbo, ce qu'on en dit depuis cinquante ans, c'est qu'elle n'exprime réellement son talent que dans les grands espaces. C'est un fait, elle avait pour vocation première de survoler six kilomètres de Hunaudières, aiguilles en butée, à des vitesses encore inédites pour une voiture "de tourisme". C'est l'image qui est entrée dans l'inconscient collectif. Partant de là, il paraîtra certainement incongru d'emmener les trois premières générations de Turbo aircooled en balade sous les pins, entre les villages qui jalonnent la presqu'île du Cap Ferret, le long du bassin d'Arcachon. Alors permettez qu'on s'en fasse notre propre opinion... sous un ciel aussi orangeux que peut l'être, de réputation, le caractère de nos trois machines. Si au moins nous avions choisi la plus docile de chaque génération...

Que nenni ! La 930 avec laquelle nous a rejoints Jean-Louis est une 3.3 du millésime 1987 dotée des 330 ch du kit performance, là où le modèle de base se contentait de 300. Pour la 964 Turbo, une 3.3 aurait parfaitement fait l'affaire, celle de Hervé est une de ces pures machines de bad boy, une 3.6 forte de ses 360 ch. Noire ! Et pour compléter notre atypique triptyque, pourquoi se contenter des 408 ch d'une 993 biturbo lorsque le kit performance d'alors en offrait 450 ? Voilà donc trois engins bien en jambes pour aller taquiner le grépin... Trois monuments qui témoignent de trois époques, trois moments cruciaux de l'histoire de la 911.



En piste !

Lorsque Ferry cède les rênes de l'entreprise en 1972, Porsche est au sommet, une réussite industrielle construite en à peine plus de vingt ans, dont le succès repose essentiellement sur la compétition, fraîchement consolidé par deux victoires successives au Mans. Les deux premières. Ernst Fuhrmann, nouveau PDG, hérite d'un département compétition dépossédé par un nouveau règlement de son arme la plus redoutable, la 917, et sans rien dans les tiroirs pour lui succéder. D'un point de vue industriel, stratégie produit, il a d'autres plans pour Porsche que la vieille 911, mais rien d'autre sous la main dans l'immédiat pour occuper le terrain sportif. Et tant mieux, c'est ainsi que naîtront la Carrera 2.7 RS et ses déclinaisons RSR. En parallèle, la 917 a toujours droit de cité dans le Championnat Can-Am en Amérique du Nord, sous forme d'un Spyder que Valentin Schäffer est parvenu à rendre compétitif face aux McLaren M8 en lui adaptant une technologie de camion diesel : la suralimentation par turbocompresseur. Et ça marche du tonnerre ! Après les titres consécutifs de Follmer et Donohue en 1972 et 73, peut-être y a-t-il quelque chose à jouer sur la 911 ?

Porsche vise déjà les perspectives qu'offrira le règlement 1976. En produisant cinq cents exemplaires d'un modèle spécifique, un constructeur peut homologuer une version Gr. 4. Et il se profile une nouvelle catégorie Silhouette, futur Gr. 5, encore plus ouverte. À Weissach, on commence à plancher sur une 2.8 RSR réformée pour créer un monstre inclassable, une 911 trop modifiée pour courir en GT (au Mans 1974, la 911 RSR Turbo 2.1 de Van Lennep et Müller terminera deuxième devant des Matra MS670 et Mirage GR7 de la même catégorie proto). Cinq cents unités, ça signifie une production de série avec des débouchés civils, qui imposent d'autres contraintes qu'une machine de course. Il faut un véhicule conduisible, ce que la RSR Turbo n'est pas ! Temps de réponse interminable, déferlante de puissance aussi imprévisible qu'incontrôlable...



**BESOIN D'ESPACE, LA TURBO ?
CE N'EST PROBABLEMENT PAS
COMPLÈTEMENT FAUX. POUR
AUTANT, ET HEUREUSEMENT,
ELLE EST TOUT À FAIT
CAPABLE DE SOCIABILISER
DANS DES ENVIRONNEMENTS
PLUS EXIGUS QUE L'AUTOBAHN.**





Comme toute œuvre collective, cet article n'aurait pas été possible sans le plein engagement de chacun des protagonistes. Merci à Hervé pour son enthousiasme et au Centre Porsche Bordeaux de nous avoir mis en contact, à la Team Bonin (@teambonin) de nous avoir prêté Jean-Louis - et la 930 qui va avec - ainsi qu'à Paul, du Hangar Bordelais, qui nous a aimablement confié la 993 Turbo WLS2 à la vente dans leur boutique de Mérignac (33).

FIN 1973, PORSCHE COLLE UN TURBO DANS UNE DE SES RSR, SEULEMENT POUR VOIR... RÉSULTAT, QUATRE RSR 2.1 TURBO ÉCUMERONT LA SAISON 1974 DANS LA CATÉGORIE PROTOS, LA SEULE QUI LEUR ÉTAIT ACCESSIBLE. À LA FIN DE L'ANNÉE, LE CONSTRUCTEUR REFAIT LE MÊME COUP QUE POUR SA CARRERA RS : 500 EXEMPLAIRES D'UNE 911 TURBO, JUSTE POUR L'HOMOLOGATION EN GROUPE 4. L'HISTOIRE S'ÉCRIRA AUTREMENT...

	930 [Powerkit]	964 3.6	993 [WLS 2]
Millésime	1978-1988	1993-1994	1995-1998
Diffusion	14 476 coupés [N.C.] 918 cabriolets 193 Targa	1437	5978
MOTEUR			
Type moteur	930/60 [930/60S]	M64/50	M64/60 [M64/60RS]
Cylindrée	3299	3600	3600
Alésage x course (mm)	97 x 74,4	100 x 76,4	100 x 76,4
Rapport volumétrique	7:1	7,5:1	8,0:1
Distribution	Par double chaîne, arbre à cames en tête. 2 soupapes par cylindre	Par double chaîne, arbre à cames en tête. 2 soupapes par cylindre	Par double chaîne, arbre à cames en tête. 2 soupapes par cylindre
Alimentation	Injection Bosch K-Jetronic	Injection séquentielle Bosch DME	Injection séquentielle Bosch Motronic M5.2
Suralimentation	turbo + échangeur	turbo + échangeur	2 turbos + 2 échangeurs
Puissance maxi (ch DIN)	300 à 5500 tr/min [330 à 5750 tr/min]	360 à 5500 tr/min	408 à 5750 tr/min [450 à 6000 tr/min]
Couple maxi (Nm)	430 à 4000 tr/min [467 à 4000 tr/min]	520 à 4200 tr/min	540 à 4500 tr/min [585 à 4500 tr/min]
Rendement (ch/litre)	92,9 [102,1]	100	113,3 [125]
TRANSMISSION			
Type boîte	930/36	G50/52	G64/51
Transmission	4 rapports, transmission aux roues arrière	5 rapports, transmission aux roues arrière	6 rapports, transmission aux quatre roues
Différentiel	40%	Autobloquant 20/100	Autobloquant 25/40
CARROSSERIE - CHÂSSIS			
Structure	Monocoque acier, coupé, Targa ou cabriolet	Monocoque acier, coupé	Monocoque acier, coupé
Suspension avant	Indépendante, McPherson, triangles, barres de torsion longitudinales, amortisseurs bitubes à gaz, barre antiroulis	Indépendante, McPherson, triangles alliage léger, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs bitubes à gaz, barre antiroulis	Indépendante, McPherson, triangles alliage léger, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs bitubes à gaz, barre antiroulis
Suspension arrière	Indépendante, essieu à bras tirés, barres de torsion transversales, amortisseurs bitubes à gaz, barre antiroulis	Indépendante, essieu à bras tirés alliage léger, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs bitubes à gaz, barre antiroulis	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.	Étriers rouges fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 322x32mm. ABS Bosch	Étriers rouges fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 322x32mm. ABS Bosch 5
Freins arrière	Étriers noirs fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 309x28mm.	Étriers rouges fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 299x28mm. ABS Bosch	Étriers rouges fixes 4 pistons Disques ventilés / rainurés 322x28mm. ABS Bosch 5
Roues avant	Jantes 7x16" Pneus 205/55 VR	Jantes 8x18" Pneus 225/40 ZR	Jantes 8x18" Pneus 225/40 ZR
Roues arrière	Jantes 9x16" Pneus 245/45 VR	Jantes 10x18" Pneus 265/35 ZR	Jantes 10x18" Pneus 285/30 ZR
DIMENSIONS - PERFORMANCES			
Long. x larg. x haut. (mm)	4291 x 1775 x 1310	4275 x 1775 x 1290	4245 x 1795 x 1285
Empattement (mm)	2272	2272	2272
Voies av./ar. (mm)	1432 / 1492	1442 / 1488	1411 / 1504
Poids à vide (kg)	1335	1470	1500
Poids/puissance (kg/ch)	4,45 [4,05]	4,08	3,67 [3,33]
Vitesse maxi (km/h)	260 [270]	280	290 [300]
0 à 100 km/h (sec.)	5,4 [6,6]	4,8	4,5 [4,1]



**AU FIL DES ANNÉES,
LA 911 TURBO N'A JAMAIS
CESSÉ DE PROGRESSER
EN PERFORMANCES. MAIS
ELLE A AUSSI APPRIS LES
BONNES MANIÈRES...**

Fuhrmann confie au bureau du Style la mission de « faire quelque chose pour le salon de Francfort » qui se tiendra du 13 au 23 septembre 1973. L'équipe est déjà occupée sur des projets Volkswagen (dont l'AE245 qui deviendra la 924), et c'est au studio Stern qu'est confiée la mission de mettre en maquette les dessins d'une 911 Turbo. « Nous avions le minimum nécessaire, se rappelle Dick Soderberg, le directeur du studio. Des ailes plus larges, une meilleure aérodynamique. » La voiture est prête pour le salon de Francfort, et celui de Paris le mois suivant. Enfin presque : la carrosserie grise arbore la panoplie esthétique qu'adoptera rapidement la 3.0 RS '74. Mais la pièce maîtresse, elle, est factice. Faute de temps, les maquettilistes ont créé turbo et Durits en bois pour habiller un moteur 911/B3 de 2.7 Carrera. Mais l'artefact fait illusion tout le temps qu'on n'ouvre le capot ni trop souvent ni trop longtemps, et le panneau sur le stand annonce 2.7 Turbo - 280ch - 283km/h.

Le 16 octobre, deux jours après la clôture du salon de Paris, l'Opep annonce une réduction de 25% de sa production de pétrole, le cours du baril passe aussitôt de 3 à plus de 5\$. Six mois plus tard, en mars 1974, il se cale à 12\$. Beaucoup de constructeurs engagés dans des projets d'autos à haute performance jettent l'éponge. Porsche tient le cap, poursuit le développement, mais peine toujours à canaliser les accès de colère du turbo.

En Allemagne œuvre un ingénieur suisse qui a déjà croisé la route de Porsche. En 1956, Michael May avait greffé une aile géante sur le

Un moteur imprévisible et des freins symboliques ont valu aux premières 911 Turbo 3.0 une réputation de "widow maker". La version 3.3 a corrigé un certain nombre de ces défauts de jeunesse.

cockpit d'un Spyder 550 et s'était attiré les foudres de Huschke von Hanstein, directeur sportif de Zuffenhausen, parce qu'il était plus rapide que les 550A d'usine... Depuis les années 60, il travaillait sur la suralimentation. Il vendait un kit plutôt efficace pour la Ford Capri qui passait de 108 à 180ch, BMW s'était librement inspiré de ses travaux sur la 2002 pour sa propre Turbo, et il ne tardera pas à collaborer

avec Opel pour créer la Turbo Manta de 140ch en 1974. Bref, Porsche avait acquis une de ces Capri Turbo-May. Le tout jeune Herbert Ampferer l'essaie : perfectible, mais une piste à décortiquer. La 911 ajoutait aux contraintes techniques celle de l'encombrement, d'autant que le Marketing (qui visait bien plus que 500 unités) tenait à conserver climatisation et essuie-glace arrière. Après des mois de travail, l'alchimie fonctionne.

En septembre 1974 est officiellement dévoilée la 911 Turbo de série (sous le type 930) au Salon de l'Automobile de Paris, moment fondateur considéré comme l'acte de naissance de la 911 Turbo. La version définitive, avec des ailes généreuses proprement redessinées, des boucliers à soufflet et un aileron cerné de caoutchouc, affichait désormais une cylindrée de 3.0 qu'elle partageait avec la RS, 260ch à 5500tr/min et un couple de 343Nm à 4000tr/min que la boîte quatre rapports était la seule capable d'encaisser. Le département Marketing avait pesé pour en faire une GT suréquipée, ce qui restait néanmoins compatible avec sa vocation sportive. Avec le coefficient de 1.4 appliqué aux moteurs suralimentés pour déterminer avec



équité leur catégorie, la 3.0 Turbo courait dans la classe 4.5L, dont le poids minimum ne pouvait être inférieur à 1120kg. Donc une 930, avec ses vitres électriques, pèse 1120 kg.

Un numéro entier de Speedster ne suffisait pas à couvrir la carrière sportive des 934 et 935. Dans les showrooms, la 930 est restée quinze saisons à l'affiche ! Avec quelques changements dans le script au fil de l'histoire, le plus important fin 1977. Pour laisser le champ libre à sa nouvelle 928 au V8 de 240 ch, Fuhrmann réduit drastiquement la gamme 911 à une SC de 180ch et révisé la Turbo pour la mettre à distance en termes de perf's et de tarifs. Avec de nouveaux pistons, cylindres, bielles et vilebrequin, Paul Hensler, directeur du développement moteur, fait passer la cylindrée de 2993 à 3299cc. La 3.3 Turbo est la première voiture de série à embarquer un échangeur, ce qui porte la puissance à 300ch et le couple à une valeur de 412Nm qui permet de rallonger le quatrième (et toujours dernier) rapport de la boîte. Les freins originaires de la 2.4S sont définitivement dépassés, remplacés par des dérivés de la 917. En 1983, alors que Peter Schutz a repris les commandes de l'entreprise et choisi de reconcentrer les efforts sur la 911 chère aux clients, l'un des premiers chantiers du Sonderwunsch-Programm (département des demandes spéciales, qui deviendra Exclusive en 1986) consiste à créer pour les clients qui en feraient la demande (et le chèque colossal qui accompagne le bon) une Turbo au faciès de 935 (ailes avant plates, phares escamotables et écopes dans les ailes arrière) augmentée d'un kit performance. Profitant d'une tolérance légale de 10% sur la puissance homologuée, Porsche annonce officiellement 330 ch, même s'il

se murmure que, en réalité... Chut ! En 1987 et 1988, la Turbo s'offre des variantes Cabriolet et Targa, en 1989 elle adopte enfin la boîte cinq sous la forme d'une Getrag G50, juste avant de quitter le catalogue avec les type-G, alors que la 964 vient de prendre la relève.

Turbo II

Dans la saga Turbo, la 964 a bien failli marquer une rupture définitive. La fin du bal... Dans l'esprit du directoire, la suralimentation n'est qu'une des options techniques pour un modèle à hautes performances. Pour remplacer la 930, on explore d'autres pistes, du flat-six à refroidissement liquide au V8 en passant par des V6 atmo et turbo. Entre les challenges techniques, les contraintes budgétaires, les virements de cap et les changements de têtes (Ulrich Bez et Harm Lagaaij remplacent respectivement Bott et Lapine aux postes clés de l'ingénierie et du design), la 964 Carrera 4 est arrivée en concessions sans que rien de concret ne soit prêt à remplacer la Turbo. Ni même un début de solution. Alors Bez reconduit le moteur 3.3 retravaillé sur la base du kit performance, Lagaaij adapte les ailes de la 930 à la coque de la 964, met les boucliers aux cotes, et après une année sans, une 911 Turbo nouvelle rejoint le catalogue. Enfin, nouvelle... Plutôt un plan d'urgence, pas plus du goût des ingénieurs que des clients. Même si elle partage avec la 964 un châssis mis à jour, la Turbo se coltine toujours le même moteur vieux de 15 ans ! Une solution d'interim qui laissera juste le temps aux équipes de Hans Mezger de travailler sur le bloc M64 3.6 qui a fait en Carrera Cup la preuve de sa robustesse. De nouveaux pistons et tous les périphériques des



suralimentation de la 3.3 dessinent ce que la 964 Turbo aurait toujours dû être, une machine de 360ch dont le couple dépasse même les valeurs du gros V8 5.4 de la 928 GTS : 520Nm à 4200tr/min (contre 500 à 4250 tr/min) ! Il lui suffit désormais de 4,8" pour atteindre 100km/h et plusieurs essayeurs de l'époque ont dépassé les 280km/h annoncés par l'usine. Alors imaginez ce que pouvait donner un exemplaire doté du kit performance (option X88) qui porte la puissance à 385 ch (cf. Speedster #044).

Visuellement, les différences sont minimes, mais elles changent tout : des cornes façon RS au bouclier arrière, un badge Turbo 3.6, mais surtout une suspension plus basse de 20mm sur des roues Speedline de 18 pouces, en trois parties, pour des largeurs de 8 et 10" et des pneus en conséquence ! Plus la place où passer le doigt sous une aile, une carrure de brute ! De toute l'histoire de la 911, la Turbo 3.6 incarnera à jamais l'image absolue de la Turbo, à laquelle Will Smith a peut-être un peu contribué aussi... Mais à peine rejoint-elle le catalogue que déjà la génération 964 tire sa révérence, et de quelle manière ! Une Turbo S de 385 ch dont le flatnose intègre des phares de 928...

On double la mise

Une fois encore, la 911 est renouvelée sans qu'une Turbo ne soit immédiatement au catalogue. C'est que la 993 Turbo porte tellement d'innovations que la mise au point prend un temps certain. Au moment de son développement, le directoire était si concentré sur d'autres projets qu'il n'accordait que peu d'intérêt à l'énième

restyling d'une 911 condamnée par des normes de plus en plus draconiennes. Bridé par un budget exsangue, Tony Hatter réussit une prouesse de design qui fait entrer la 911 dans une nouvelle dimension. On reconnaît les formes immuables de la cellule centrale, mais les proportions générales sont réinterprétées par des galbes modernes et des optiques profilées. La Turbo est son chef-d'œuvre, il y corrigé tout ce qu'il aurait aimé peaufiner sur la Carrera. Si elle est évidemment plus large (de six centimètres) que le modèle de base, la fluidité prédomine sur l'agressivité. Signe des temps, la Turbo n'a plus rien de l'"Homologation Special" censée légaliser une voiture de course, elle est désormais une pure Grand Tourisme au sommet de la gamme, performante par essence, mais aussi confortable, éduquée et élégante. Pour en finir avec cette espèce de "coup de pied au c** à retardement" (qui a toujours été la marque de fabrique de la Turbo mais rebute encore une large clientèle), les ingénieurs tentent la double suralimentations. Pas séquentielle façon 959, qui vous colle

1 Elles sont larges, toutes ces 911 Turbo ! Pas autant, pourtant, que la première 992 Carrera venue...

2 La console centrale était un équipement standard sur les rares 911 Turbo S.

3-5 Le coffre à bagages n'a jamais été une qualité de la 911, Turbo ou pas. Un point sur lequel elle ne s'est même jamais bonifiée avec l'âge.





LA 911 TURBO A TOUJOURS ÉTÉ LA VITRINE TECHNOLOGIQUE DE PORSCHE. LES BRANCHES DES JANTES DE LA 993, PAR EXEMPLE, ÉTAIENT CREUSES. UNE EXCLUSIVITÉ MONDIALE...

sournoisement un deuxième coup de pied pour le prix du premier. Non, plutôt en parallèle, un par banc de cylindres, plus petits (des KKK K16 en l'occurrence) pour moins d'inertie, et un temps de réponse quasi immédiat. La solution est efficace : une souplesse sensationnelle, 540Nm à 4500tr/min avec la progressivité d'un gros moteur atmo ! On dépasse alors la barre des 400 ch au-delà de laquelle on s'est toujours juré en interne que la transmission intégrale était une nécessité vitale, d'autant plus légitime maintenant qu'une Carrera 4 en dispose depuis des années. « Les systèmes de contrôle de traction faisaient tout juste leur apparition, se souvient Gerhard Mössle, qui travaillait au développement à Weissach. Mais nous avons préféré équiper la 993 Turbo d'un système de visco-coupleur que nous avons réglé de manière à ce que la voiture procure les sensations d'une propulsion. » À l'usage, par sa facilité, la 993 Turbo est une tout autre voiture que ses aïeules et le train arrière LSA commun à toutes les 993 y joue un rôle central en filtrant

la route efficacement tout en affinant le guidage, les appuis, et le comportement en général. Il faut à Porsche, qui a alors renoué avec la compétition GT (via le BPR), des machines homologables. Une GT2 est dérivée de la Turbo, dont les évolutions moteur sont disponibles sous la forme d'un nouveau kit Performance de 430 ch en 1996, puis 450 sur le seul millésime 1998, kit qui servira de base à la Turbo S du même millésime refermant en apothéose le tome aircooled de la grande histoire de la 911. Histoire qui s'est surtout écrite entre Zuffenhausen et Weissach, mais qui nous a tenus un moment éloignés de nos villages du Cap Ferret... Retour au monde réel, à papoter turbo, ça fait un moment que les moteurs sont chauds.

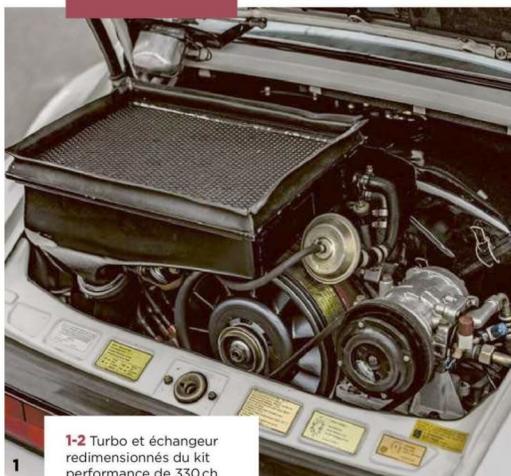
Associable, la Turbo ?

Départ d'Andernos-les-Bains en direction de la pointe. La cabane du résinier derrière nous, traversée de Clauvey sur un filet de gaz. Les locaux ont l'habitude de voir des Porsche classic en vitrine, un



peu moins souvent sur la chaussée, surtout par lot de trois. Il a beau se cacher derrière un discret camaïeu noir-blanc-gris, le cortège intrigue. Sous notre nez, un piéton cède volontiers son droit de traverser, certainement plus motivé par la curiosité qu'impressionné par la carrure de nos montures. Elles ont beau montrer des muscles saillants, aucune des trois n'est aussi large que la plus banale des 992 Carrera d'aujourd'hui. 930 et 964 partagent les mêmes ailes, donc les mêmes cotes. Celles de la 993 sont intégrées avec beaucoup plus de sobriété, paraissent moins étirées, elles sont pourtant chacune un centimètre plus large. Le ralentisseur en vue ne sera qu'une formalité, qu'Hervé aborde sans vraie crainte mais très certainement avec un peu moins de légèreté que ses amis. Plus basse, la suspension de la 964 est aussi nettement plus ferme et nécessairement moins confortable. Sorties du village, les limitations de vitesses cantonnent nos trois Turbo à leur rang de Grand Tourisme qu'aucune ne renie. Du moment que la chaussée est en état, il est possible de prendre le confort en défaut. À l'entrée de Petit Piquey, c'est le moment de bifurquer à droite pour préférer la route du Truc Vert sous les pins, côté océan, à celle côté bassin où se succèdent les villages. La région n'a connu que pluie ces huit derniers mois, le bitume est teinté de ce fin voile vert et humide qui n'incite pas à ouvrir en grand les papillons. Sur cette route de sous-bois déformée par les racines qui ondulent le revêtement, la 964 a une facile tendance au rebond sur les irrégularités, à se laisser entraîner par les raccords et autres défauts tandis que la 993 encaisse gentiment et la 930 survole l'exercice avec la plus grande désinvolture, du fait de ses roues plus petites et de débâtements plus généreux. Trois petits coups de klaxon à l'approche du Camping du Truc Vert, clin d'œil au patron, inconditionnel de Porsche qu'il est. Entrée dans le Cap Ferret à allure légale, encore une fois, chacune des trois se comporte avec la plus grande politesse. C'est l'heure de la pause dégustation à la Cabane du Mimbeau, le regard posé sur les trois engins stationnés devant nos tables, la dune du Pilat à l'arrière-plan. Et petit débrief entre huîtres et bulots qui confirme de manière unanime après une trentaine de kilomètres en mode tourisme que, même si elles ont des fourmis dans les jambes, nos trois Turbo savent canaliser leur fougueux tempérament. La plus récente des trois garde un avantage par la souplesse incroyable d'un moteur réactif à tous les régimes, même les plus bas. Les deux autres jouent quasiment à armes égales sur le terrain de la rondeur, toute relative. Notre 930 est un peu plus qu'une Turbo 3.3, elle a été équipée à la livraison du kit performance usine. Celui qui, avec un turbo KKK plus gros, un échangeur et un radiateur d'huile redimensionnés, des arbres à cames ouvrant plus grand les soupapes et un échappement spécifique à quatre sorties, développait officiellement 330 ch. Kit qui a servi de base au développement de la 964 Turbo 3.3, et dont les périphériques de suralimentation ont ensuite été reconduits sur la Turbo 3.6. La blanche et la noire de notre trio ont donc ce bagage technique en commun, qui en fait de virulentes machines sous d'autres régimes. Pas question de cela en traversant les villages du Canon, de Pirailan ou de Piquey sur le retour. S'il y a un flat-six qui chante un demi-ton au-dessus des autres, c'est le 3.3 du simple fait de son échappement, presque aussi métallique que celui d'une atmo.

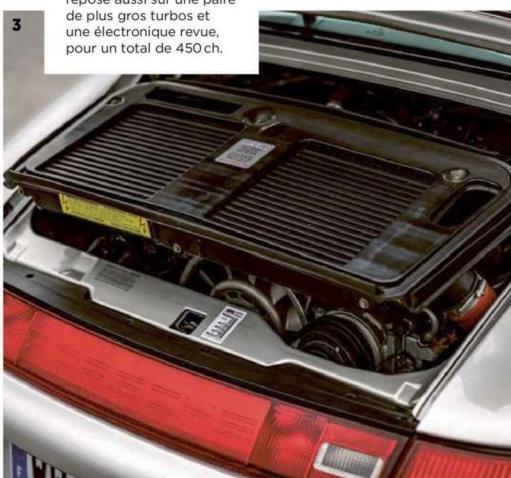
Pause à Clauvey, au milieu des mâts, entre les Optimist et les Hobie Cat de l'école de voile, alors que la marée a déjà pris la tendance descendante. Juste le temps de la contemplation. De mesurer à quel point la 993 a marqué une rupture esthétique dans la généalogie de la 911. D'un strict point de vue du style, 930 et 964 ne semblent évoluer que par leurs pare-chocs. Même l'aileron ne marque aucune différence majeure. Le pare-pierres qui habille les ailes arrière de la 930 est devenu un gimmick si identitaire de la 911 qu'il a été intégré au design des bas de caisse de toutes les 964, Turbo ou non. Les extensions d'ailes sont les mêmes, la coque semble strictement inchangée même si, dessous, c'est la presque-révolution : les trains roulants abandonnent définitivement les barres de torsion. La 993, elle, a mis un pied résolu dans le XXI^e siècle. En tout cas, elle prépare intelligemment le terrain à la 996, sur la même coque qu'une 964 ! De brutal, tout devient gracieux, fluide... Jusqu'au design des jantes dont – prouesse technologique de l'époque – les branches sont creuses. On avance dans notre road trip jusqu'au port ostréicole d'Arès. Ce sont les habitacles que nous détaillons face à l'eau. Jusque-là, nos trois 911 portaient chacune des signes distinctifs plus



1-2 Turbo et échangeur redimensionnés du kit performance de 330 ch de la 930 seront la base de développement de la 964 Turbo 3.3 et, par extension, de la Turbo 3.6.



3 Le kit performance de deuxième génération (WLS2) pour 993 Turbo repose aussi sur une paire de plus gros turbos et une électronique revue, pour un total de 450 ch.





4-6 Quelle que soit la génération aircooled, un cockpit de 911 reste un cockpit de 911, qui n'évolue qu'à la marge. Celui de notre 930 embarque l'équipement Turbo S dont le cuir jusqu'au plafond. Celui de la 964 un cuir rouge Cartier réalisé par Exclusive. Et dans les trois, cette odeur caractéristique...



7-9 Les ailerons arrière des 930 et 964 sont assez similaires. Celui de la 993 évolue nettement vers plus de sobriété.



CHACUNE DES TROIS GÉNÉRATIONS DE 911 TURBO EST LE REFLET DE SON TEMPS. LA 930 ÉTAIT TOURNÉE VERS LA COURSE, LA TURBO 3.6 A FAIT PARTIE MALGRÉ ELLE DE LA STRATÉGIE DE SURVIE DE PORSCHE. LA VOCATION DE LA 993 TURBO ÉTAIT RÉSOULUMENT DE PRÉPARER L'AVENIR DE LA 911 QUI SE TRAMAIT DANS LES COULISSES...



Le design de la 993 paraît le plus sage ? Pourtant, l'ultime Turbo aircooled est la plus large des trois.

ou moins marquants. Maintenant, c'est le jeu des sept erreurs. Notre 930 porte tout l'équipement d'une Turbo S, pléthorique, qui va des sièges Sport à la console centrale spécifique en passant par le cuir noir intégral couvrant même le pavillon et ses montants. En passant dans la 964, l'ambiance est électrifiée par un cuir Cartier – qui justifiait à lui seul le passage de l'auto chez Porsche Exclusive – et le toit ouvrant dont ont été munies la quasi-totalité des Turbo 3.6. Sur les 1437 produites, seules 62 ne l'ont pas. Sinon, rien ne change vraiment, si ce n'est le volant, le bandeau inférieur du tableau de bord, et le profil des sièges qui s'affine sensiblement. Étrangement, le constat est le même dans la 993 ! Comme si le coup de génie stylistique qui avait transcendé l'extérieur n'avait pas atteint l'habitacle. Hormis des panneaux redessinés, des sièges encore revus, quelques boutons déplacés, rien de nouveau.

Pour retourner à Andersens, passage recommandé par la voie "rapide", la seule où chacune va pouvoir exprimer son caractère. Les chevaux piaffent depuis quelques kilomètres maintenant. La doyenne n'a rien perdu de sa forme, moteur refait il y a peu. Elle est l'archétype du moteur Turbo des années 70-80, facile en agglomération dès lors que la performance est hors sujet, un peu moins à l'aise sur le réseau secondaire sinueux où les relances sont toujours soumises au temps de réaction du Turbo. Un régal dès que la perspective s'ouvre sur un point de fuite. Dès que les gaz d'échappement lancent la turbine, la 930 "performance" n'est peut-être pas la plus expéditive du trio, mais sa boîte quatre en fait un élastique à longue détente, le couple qu'elle forme avec le 3.3 entraîne la caisse dans une translation qui semble instantanément se désynchroniser avec la pression

50 ANS QUE LA TURBO EST LE PORTE-ÉTENDARD DE LA GAMME 911. PAS MAL POUR UN MODÈLE QUI DEVAIT N'ÊTRE QU'UN ONE-SHOT, UNE SÉRIE LIMITÉE À 500 EXEMPLAIRES !

que vous exercez sur la pédale d'accélérateur. On prêterait facilement à la 964 un tempérament similaire, mais ses 300 cc supplémentaires et l'étagement favorable d'une boîte cinq condensent encore l'effet Kiss-pas-Cool. L'effet élastique oui, mais en plus court et plus raide, du genre qui claque dans les doigts sans prévenir. La déferlante est plus virulente encore, plus immédiate. La 993, c'est un autre univers. Bien malin celui qui sait déceler quand la suralimentation commence à souffler dans les bronches du 3.6. L'option kit performance ne change pas radicalement le caractère du M64/60, c'est seulement la poussée qui passe de violente à cataclysmique. Jamais la motricité ne sera prise en défaut, et la boîte six permet d'en exploiter tout le potentiel. Quelle qu'en soit la génération, la Turbo offre de telles performances qu'elle n'a plus beaucoup de points communs avec la 911 dont elle dérive, sinon l'enveloppe corporelle. Le reste fait sa légende depuis 50 ans... ■



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



Credit Photo : Benjamin Espinasse



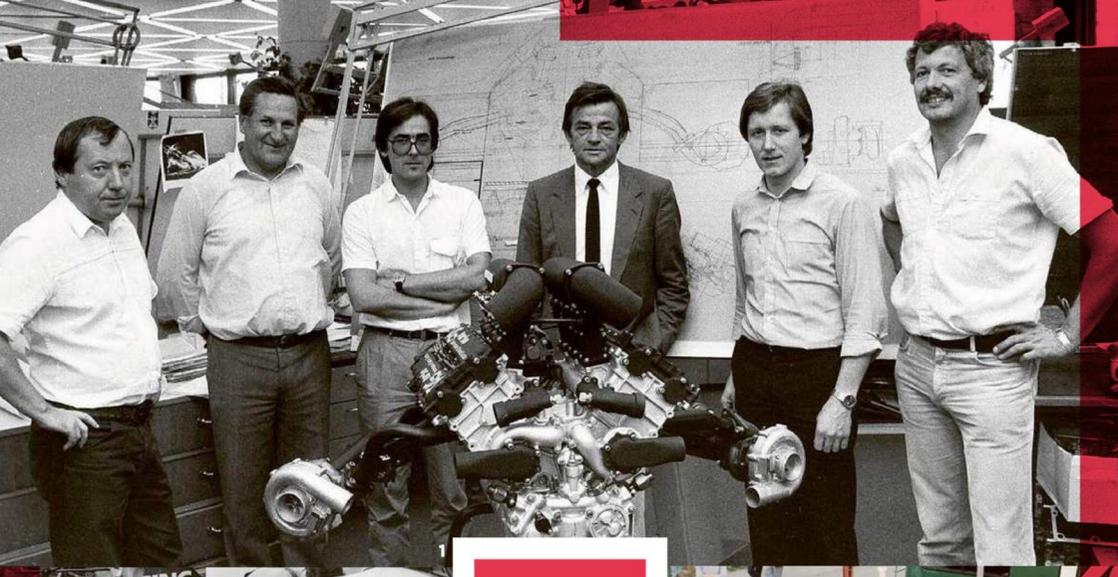
restauration - entretien - achat-vente

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

ART
restoration

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

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



1

1 Hans Mezger, l'homme qui avait suralimenté la 917 puis la 911 dix ans plus tôt, était chez Porsche le plus à même de créer un V6 biturbo de Formule 1.

2 Incident diplomatique entre Weissach et Woking: Porsche a eu le culot d'entamer les essais du V6 type 2623 dans le berceau d'une 956 sans attendre qu'un châssis de MP4/2 ne soit prêt...

3-4 C'est l'effervescence à Weissach lorsque Ron Dennis (à droite sur les deux photos) vient en personne assister aux essais de la McLaren MP4 avec son V6 TAG-Turbo...



2



3



4



FORMULE GAGNANTE

Porsche est revenu en Formule 1 dans les années 80 en fournissant à McLaren le moteur qui permettrait à l'écurie d'accéder à deux titres consécutifs. Ce partenariat parmi les plus réussis de l'histoire de la F1 a été rendu possible par un intermédiaire encore peu connu à l'époque : Techniques d'Avant-Garde.

Texte Kieron Fennelly Archives Porsche

Au point de départ de la Formule 1 dans les années 50, la plupart des écuries utilisaient leurs propres moteurs. Vingt ans plus tard, excepté Ferrari, presque tous utilisaient le Ford Cosworth DFV. En 1976, une équipe au sein de la toute jeune écurie Renault Sport a convaincu le PDG Bernard Hannon de les laisser développer un moteur suralimenté. Les Français étaient subjugués par la manière dont Porsche avait utilisé cette technologie pour remporter non seulement la CanAm, mais aussi le Championnat du monde d'Endurance. Dans les Formule 1 trois litres d'alors, le règlement autorisait les moteurs suralimentés jusqu'à 1.5 et Renault pensait, à juste titre, avoir une chance. La mise au point a pris plusieurs saisons, mais en 1979, lorsque les Renault d'usine ont remporté le Grand Prix de France à Dijon, le turbo est soudain devenu une technologie à considérer. D'autres, notamment BMW, ont construit leurs premiers moteurs turbo. En 1982, Ferrari aussi avait le sien.

Après sa victoire en Championnat du monde en 1976 avec Hunt, McLaren avait décliné jusqu'à devoir fusionner avec l'écurie Project Four de Ron Dennis pour s'assurer une chance de survie. Le concepteur John Barnard a été recruté pour construire une nouvelle voiture, la victoire de John Watson à Silverstone en 1981 a été la première de McLaren depuis 1977, et l'écurie a terminé sixième du Championnat du monde. Mais l'initiative de Renault avait ouvert de nouvelles perspectives, et il était évident pour Dennis que la suralimentation était désormais le seul moyen de revenir au plus haut niveau de la Formule 1. Il n'y aurait manifestement pas de 1.5 Turbo chez Cosworth, Ford restait convaincu que son 3.0 atmo était compétitif. Dennis a considéré toutes les alternatives suralimentées. Ni Renault, désormais leader du championnat, ni son principal concurrent BMW ne semblaient plus enclins que Ferrari à partager leur moteur Turbo avec une autre écurie. Il y avait peu d'autres possibilités. Dennis avait approché les motoristes britanniques Weslake & Co

et Ricardo PLC, sans succès. Pour John Barnard, il fallait juste « aller vers le meilleur ! » Alors à l'automne 1982, Dennis a contacté les hommes de Porsche, experts reconnus en suralimentation.

McLaren à Weissach

Dennis a été reçu à Weissach par Helmut Bott et Hans Mezger. Bien que Porsche n'ait pas d'activité en F1, Mezger, en tant qu'ingénieur en chef de la compétition, suivait les développements et assistait occasionnellement aux Grands Prix. Porsche a réagi positivement à la démarche de Dennis, tout en soulignant que l'entreprise n'avait aucun intérêt particulier à partager les coûts de développement d'un moteur de F1, selon le plan originel de Dennis. Weissach pourrait toutefois s'en charger sur une base contractuelle. Dennis a affirmé son intérêt en commandant à Porsche une étude de faisabilité. Dans l'intervalle, McLaren continuerait d'utiliser son vieux Cosworth. La prochaine étape pour Dennis était de trouver le soutien financier nécessaire. Il s'est rapproché de Techniques d'Avant-Garde, société de courtage basée à Genève qui négociait des contrats pour le compte de l'Arabie Saoudite avec la France ou la Grande-Bretagne. Son jeune directeur général Mansour Ojeh, fils du fondateur Akram Ojeh, cherchait à promouvoir une image positive du Royaume à l'ouest. Ojeh junior avait déjà mis un premier pied dans la F1 en 1979 comme intermédiaire dans le sponsoring de l'écurie Williams par la compagnie aérienne Saudia.

Passionné de compétition automobile, Ojeh a accepté la proposition que lui a faite Ron Dennis de devenir partenaire de McLaren. Dennis a fait valoir que TAG avait bien plus à gagner à participer activement à l'aventure technologique qu'à simplement peindre ses couleurs sur une voiture de course. Argument audacieux mais payant, aussi bien McLaren que TAG tireraient un profit financier de ce deal. Un des premiers problèmes cependant, c'est que Frank

La MP4/3 est une nouvelle version de la monoplace, développée par Steve Nichols. Malgré son moteur TAG Turbo, elle ne brillera pas durant la saison 87, dernière de la collaboration entre McLaren et Porsche.



À PEINE PLUS DE VINGT ANS ENTRE LA PORSCHE 804 ET LA MCLAREN TAG-PORSCHE. UN MONDE, POURTANT ! ET CE N'EST QU'AVEC LA MP4 QUE PORSCHE VA ENFIN BRILLER DANS LA DISCIPLINE, EN 1984.



1 Dès la saison 1984, le Championnat Pilotes se joue entre Prost et Lauda au sein même de l'écurie McLaren, imbattable.

2 En juin 1983, Porsche mène les essais du V6 biturbo sur la piste de Weissach. Au volant, le Britannique John Watson.

3 En 1984, Niki Lauda au GP d'Allemagne sur le circuit du Nürburgring. Il terminera 4^e, sur une victoire d'Alain Prost...



Williams a aussi demandé que son écurie reçoive ce moteur, ce que ni Porsche ni McLaren ne pouvaient accepter. Finalement, Williams s'est tourné vers Honda qui développait son propre 1.5 turbo. Après avoir avancé un premier acompte de cinq millions de dollars, TAG est devenu actionnaire majoritaire de McLaren avec 60 % du capital, tandis que Ron Dennis, qui avait racheté le principal actionnaire américain Teddy Mayer, détenait les 40 % restants.

En 1982, autour de rumeurs disant que sa compagnie aérienne Lauda Air avait besoin d'argent, Niki Lauda revenait en F1 après avoir pris sa retraite en 1978. Philip Morris, propriétaire de Marlboro et sponsor de McLaren, lui a proposé un million de dollars pour rejoindre son écurie. Désormais, Dennis pouvait assurer Porsche que non seulement McLaren était soutenu par des fonds saoudiens, mais qu'il avait aussi Lauda, champion du monde 1975 et 1977, comme premier pilote. C'était pour Helmut Bott les garanties nécessaires pour engager Porsche dans le projet. Au printemps 1983, les essais du nouveau moteur Porsche type 2623 étaient en cours. Alors que Porsche et McLaren n'avaient fait qu'une vague annonce publique de leur coopération, Bott avait installé le V6 1.5 Turbo dans une 956 pour de premiers essais à Weissach en attendant qu'un châssis McLaren soit prêt. Mais les hurlements du V6 ont trahi le secret, et Dennis a été contrarié que les premiers tests n'aient pas été menés dans une McLaren. Ce développement a mis aussi bien Porsche que McLaren sous une pression qu'ils auraient préféré éviter, parce que le sponsor Marlboro y ajoutait maintenant la sienne pour voir rapidement son cher pilote (pour ne pas dire coûteux pilote) prendre le volant de ce qui allait devenir la TAG McLaren MP4/2. Lauda aussi était impatient de voir un moteur TAG dans une McLaren pour pouvoir développer la voiture en situation durant la fin de la saison 1983.

Champion du monde

Il y eut quelques tensions entre Lauda et la direction de McLaren durant la fin de saison 1983 : Barnard et Dennis n'ont jamais admis l'utilité de faire courir la MP4/2 avant 1984 – John Watson était encore compétitif dans sa McLaren à moteur Cosworth – mais Lauda était déterminé à acquérir une expérience pratique plutôt que de débiter la saison 1984 avec une voiture inédite. La force de persuasion de l'Autrichien et le fait que lui et Mezger ont particulièrement bien collaboré ont fait que son point de vue a prévalu. À la fin de la saison 1983, McLaren s'est adjoint le renfort d'un autre pilote de haut niveau : Alain Prost s'était brouillé avec Renault, et Dennis a persuadé le Français de rejoindre McLaren en remplacement de Watson. La combinaison Lauda-Prost allait s'avérer fort inspirée : à eux deux, Lauda et Prost ont gagné douze des seize Grands Prix en 1984, et Lauda a remporté le Championnat du monde, un demi-point devant Prost (qui n'avait inscrit que 4,5 points à Monaco au lieu des 9 parce que la course avait été interrompue pour cause de pluie avant la distance réglementaire).

Le moteur TAG-Porsche était clairement le meilleur. La voiture la plus rapide du plateau était généralement la Brabham-BMW de Patrese, mais il lui manquait la fiabilité de la McLaren TAG-Porsche. Le moteur de Weissach était toutefois loin d'être parfait, sujet à des défaillances électriques ou mécaniques. Mezger admettait que c'était inévitable sur un moteur aussi sollicité et tout nouveau. Indice de sa marge de progression, il a entamé la saison 1984 avec 715 ch, mais en développait 860 à la mi-saison 1985. Cette année-là, Prost était intouchable, remportant son premier championnat avec six victoires, aidé par un système Bosch Motronic à la pointe indiquant au pilote quelle réserve de puissance il pouvait exploiter sans risquer la panne sèche. Les moteurs TAG de 1985 étaient aussi plus fiables et ont été exploités sur une saison 1986 tout aussi fructueuse (Prost a encore remporté le titre malgré la concurrence féroce de la Ferrari de Michele Alboreto). Weissach n'a assemblé que quelques V6 type 2623 supplémentaires pour la saison 1987 pour un total de cinquante-trois moteurs. Les mécaniciens de Gerhard Kühle reconstruisaient les moteurs et, après quelques discussions avec Horst Marchart en charge du volet financier du contrat, McLaren a accepté de payer ces reconstructions à prix coûtant. La collaboration Porsche McLaren ne s'est pas toujours passée sans heurts : à un moment, Dennis s'est plaint qu'à chaque fois qu'il ouvrait un numéro de *Christophorus*, il semblait y avoir un nouvel article vantant les

succès de Porsche en Formule 1 sans mentionner McLaren. Plus tard, il a tout de même reconnu que, dans beaucoup de circonstances, Helmut Bott n'avait pas facturé à McLaren certains travaux comme le contrat l'y autorisait. Mezger avait expliqué que, s'il envoyait une pièce à un autre département pour en tester la résistance par exemple, il n'envoyait pas de facture supplémentaire pour cette opération. Dans son autobiographie, il reconnaissait que Porsche n'avait pas dû gagner beaucoup d'argent avec McLaren.

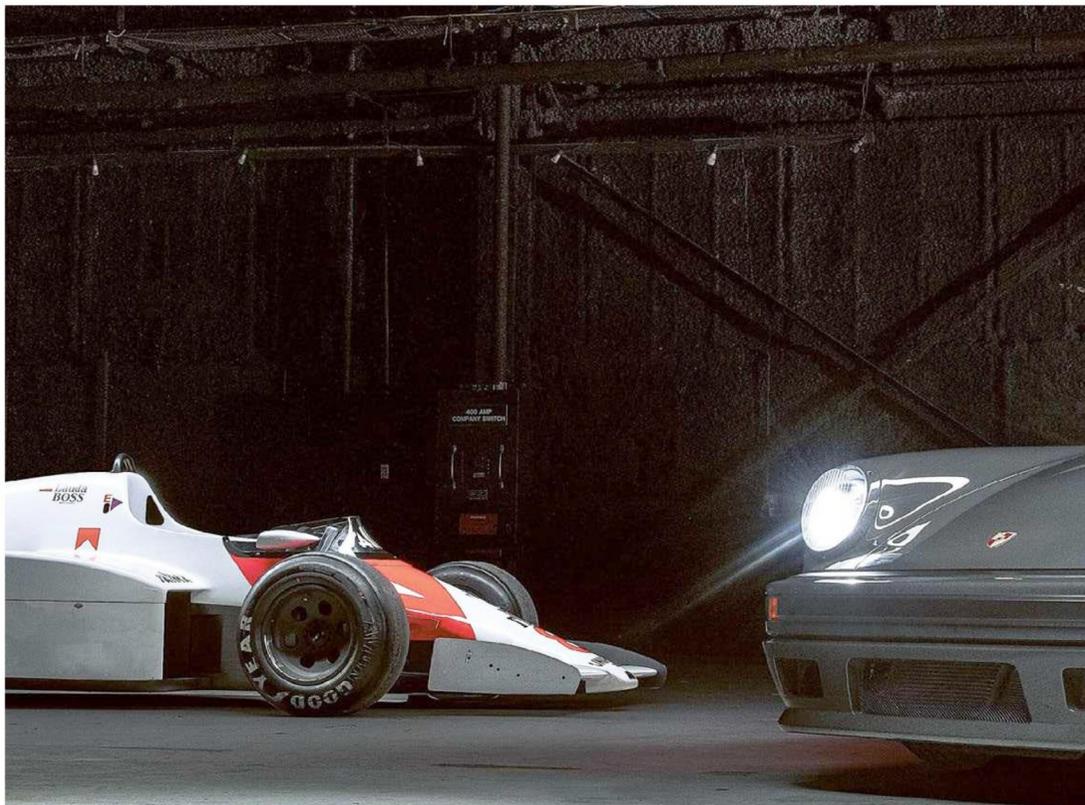
Dès la saison 1986, il fut évident que la concurrence rattrapait son retard, particulièrement Williams Honda. Comme si Prost a encore été champion, il n'a remporté que quatre Grands Prix. Lauda avait quitté le circuit (pour de bon cette fois), et le coéquipier de Prost était le Finlandais Keke Rosberg, champion 1982. Rosberg était rapide : sa TAG McLaren est partie une fois en pole, a mené trois courses, mais n'a jamais réussi mieux que deuxième (à Monaco) et une poignée de quatrième places. Il s'est plaint avec véhémence de sa McLaren MP4/2 : comme il ne savait pas interpréter l'affichage de son Motronic, il est tombé en panne sèche à Hockenheim. Et il ne parvenait pas à endiguer la tendance sous-veuse de sa monoplace. Prost, au contraire, semblait tirer avantage des caractéristiques de sa McLaren, reconnaissant que, bien que les Williams Honda soient plus rapides, sa TAG était plus efficiente : il utilisait judicieusement son contrôle de puissance et ses stratégies fonctionnaient lorsque les voitures à moteurs nippons devaient ravitailler. C'est cette approche intelligente qui a valu à Prost son second titre, et le surnom de "professeur" qui le suivra toute sa carrière.

La saison 1987 a marqué la fin du contrat TAG, et ce fut la moins fructueuse. Prost et son nouveau coéquipier Stefan Johansson – qui venait de chez Ferrari – sont arrivés respectivement cinquième et troisième au Grand Prix du Brésil, premier de la saison. Prost n'a remporté que deux courses cette année-là. McLaren a terminé deuxième du Championnat Constructeurs, loin derrière Williams Honda. Le moteur TAG était touché par des problèmes mécaniques, dont une panne récurrente de courroie d'alternateur. Mezger admettait que la manière dont ces courroies crantées se retournaient sur leurs poulies l'intriguait, et que ces échecs à répétition avaient tendu les relations avec McLaren. Mais le V6 TAG développait alors 1060 ch et tournait à 12300 tr/min, presque le double de la puissance originale à sa conception en 1983. Les renforcements successifs pour faire face aux contraintes d'une puissance toujours accrue commençaient à générer des déséquilibres et des vibrations qui provoquaient finalement des défaillances. Le type 2623 avait fait son temps.

L'après MP4

Bott a informé Dennis que Porsche ne poursuivrait pas le développement du TAG pour la saison 1988, qui serait de toute façon la dernière des 1.5 Turbo avant le retour réglementaire à l'alimentation atmosphérique. Dennis a exprimé sa déception même si la décision ne l'a pas complètement surpris, et il avait déjà envisagé l'idée d'utiliser le moteur Honda, qui arriverait finalement chez McLaren en même temps que le talentueux Ayrton Senna. Pour sa part, Porsche souffrait déjà des effets désastreux de la chute du dollar et ses dépenses en sport auto seraient désormais concentrées sur sa campagne d'Indycar en Amérique du Nord (abandonnée un an et demi plus tard elle aussi). Comme toujours, Porsche a cherché d'autres débouchés pour ce V6, par exemple comme moteur d'hélicoptère pour le fabricant allemand MBB, piste abandonnée quand les tests n'ont démontré aucune économie de carburant par rapport aux turbines existantes. Le département R&D de Weissach l'a aussi envisagé dans une voiture de route sans que les résultats ne soient plus concluants. Pas même dans la 930...

Finalement, les deux parties se sont séparées à l'amiable. Dennis a fait l'éloge de Bott, Marchart et Mezger, « les trois héros qui ont placé TAG au centre du jeu ». Le don à Porsche d'un châssis McLaren à moteur TAG a été considéré comme un geste de grande générosité : normalement, Dennis avait cette obsession de ne pas laisser sa technologie partir entre des mains tierces. Côté Porsche, Mezger résumait succinctement : « Ron Dennis a été un partenaire 100 % fiable. Ce qu'il disait, il le faisait. » La collaboration avec TAG a produit des résultats mémorables : 25 victoires en 68 Grands Prix sur quatre courtes saisons. C'était alors inédit, et ça reste un palmarès exceptionnel dans l'histoire de la Formule 1. ♥



TAG TURBO

CONTINUATION | 911 TAG TURBO



FORMULE 1 EN TENUE DE VILLE

Dans les années 80, Porsche a utilisé une 930 comme prototype roulant pour son moteur de formule 1. Et comme, à proprement parler, il était la propriété de McLaren, il est dûment retourné à Woking à la fin du contrat. Pour utiliser le stock restant de moteurs TAG de F1, Porsche a imaginé les implanter dans des 911 Turbo de l'époque. Mais les complications et la situation financière critique de l'entreprise ont mené à l'abandon du projet. Quarante ans plus tard, l'écurie britannique Lanzante a finalisé le projet.

Texte Kieron Fennelly Photos Jeremy Cliff, courtoisie Mouse Motors

QUEL EST LE POINT COMMUN ENTRE UNE MCLAREN MP4/2 ET CETTE 930 ? HANS MEZGER, LE CONCEPTEUR DE LEURS MÉCANIQUES... RÉPONSE JUSTE MAIS INCOMPLÈTE, ELLES PARTAGENT CARRÉMENT LE MÊME MOTEUR TYP 2623, LE V6 1.5 TURBO DÉVELOPPÉ POUR LA FORMULE 1 !



1

1 Hans Mezger est le père du moteur de la 911. C'est lui aussi qui a créé le V6 turbo de la McLaren MP4 championne du monde de F1 en 1984 et 1985.



2

2 Chacun des onze châssis porte le nom d'un pilote et d'une saison de l'épopée McLaren TAG Porsche. Cet exemplaire slate grey s'appelle "Alain Prost 85". Il est mû par le moteur #043 dont le palmarès est inscrit sur l'une des étiquettes de la baie moteur.



3

3 Les jantes du proto original étaient des Ruf.

4 Durant la mise au point, il s'est avéré qu'une boîte à six rapports serait plus adaptée. Elle est associée à un différentiel à glissement limité.



4

5 En devenant actionnaire majoritaire de McLaren, TAG avait financé le développement par Porsche d'un des moteurs les plus titrés de l'histoire.



5

LE
V6 TURBO A
NÉCESSITÉ DES
ADAPTATIONS AUSSI
RADICALES QUE
CELLE DE
L'AILERON
AJOURÉ.



Ce fut l'un des partenariats les plus prolifiques de l'histoire de la Formule 1 : entre 1984 et 1987, un V6 1.5 Turbo conçu à Weissach a propulsé McLaren vers deux titres constructeur et vingt-cinq victoires en Grand Prix en quatre ans, permettant à Nikki Lauda de remporter son troisième titre de champion du monde et à Alain Prost de s'emparer du titre en 1985 et 1986. Lorsque le contrat TAG a pris fin en 1987, Porsche s'est retrouvé avec un petit stock de moteurs Typ 2623. Dans la culture de l'entreprise, expérience et matériel étaient rarement perdus. Dès 1984, le département R&D de Porsche cherchait déjà d'autres moyens d'exploiter ce petit mais extraordinairement puissant V6 turbo. Une des voies envisagées était de remplacer le turbo jet des hélicoptères MBB. Mais le V6 ne s'est pas avéré plus économique que les turbines de MBB. D'autres idées consistaient à utiliser ce 1.5 dans des voitures de route, mais aucune candidate sérieuse ne s'est présentée. Finalement, la R&D a voulu essayer le moteur TAG dans sa 930 de série. L'intégration était complexe et, malgré plusieurs semaines de travail intensif durant le printemps de 1987, le résultat fut décevant : selon le directeur Helmut Flegl, la voiture n'avait aucune souplesse. Manifestement, beaucoup de développements étaient encore nécessaires. Le mulet, inachevé mais roulant, a rejoint Woking pour ne refaire surface qu'à l'occasion de portes ouvertes.

En 2017, Ron Dennis, directeur de longue date, a liquidé ses parts et rompu tout lien avec McLaren. Depuis, la nouvelle direction a entrepris de se débarrasser d'une grande partie du considérable inventaire de pièces détachées, y compris un certain nombre de moteurs TAG Typ 2623. Ils ont été acquis par Lanzante, sérieuse écurie qui avait préparé et engagé, entre autres, la McLaren F1 victorieuse aux 24 Heures du Mans 1995, dès le début de cette longue coopération avec la firme de Woking.

Initialement, Lanzante Motorsport cherchait à acheter le prototype 930 TAG. Bien que McLaren ait décidé de ne pas se séparer de cette 911, il était prêt à céder le lot de moteurs au préparateur. Dean Lanzante était si impressionné par cette Porsche à moteur de formule 1 qu'il y a trouvé l'inspiration pour sa propre 930 TAG. Après mûre réflexion et l'approbation de McLaren, il a décidé de construire onze exemplaires "continuation", chiffre correspondant aux onze moteurs, un pour chaque pilote, sur chaque saison durant lesquelles la McLaren TAG a couru.

La première de ces 930 ainsi remotorisées, encore non roulante, a été dévoilée à la Rennsport Reunion en 2018. L'année suivante, elle accomplissait un run de démonstration sur la colline de Goodwood. Ces sorties susciteront un vif intérêt pour une voiture que Lanzante avait prévu de ne construire que sur commande. En à peine un an, les onze étaient vendues. Dean Lanzante explique que sa société a acheté au total quinze moteurs Typ 2623 à McLaren : onze voitures auront des spécifications similaires à celle de démonstration, trois autres seront des "lightweight" dépourvues d'isolation phonique, de garnitures et de chauffage électrique pour économiser 30 kg, et leurs moteurs seront boostés à 650 ch. Le quinzième moteur serait une sorte de police d'assurance... dans l'hypothèse où un échange standard serait un jour nécessaire.

Même si la restauration de vieilles 911 est une industrie florissante depuis de nombreuses années, la reconstruction totale d'une 930 en tant que TAG Turbo selon les standards que Lanzante s'est lui-même fixés est une opération complexe et laborieuse. Un véritable saut dans l'inconnu. Si Dean Lanzante pensait reconstruire une Porsche 911 Turbo 3.3 avec le moteur V6 1.5 suralimenté de Hans Mezger, c'était une auto destinée à la route qui devait atteindre l'énorme niveau de performances d'une voiture légère de plus de 500 ch. Il tenait à terminer le travail en reprenant le chantier là où Porsche

UNE RÈGLE À LAQUELLE DEAN LANZANTE NE DÉROGE PAS : COULEURS, FINITIONS ET ÉQUIPEMENTS DOIVENT CORRESPONDRE AU CATALOGUE ET AU NUANCIER PORSCHE DE L'ÉPOQUE. LANZANTE MOTORSPORT SE GARDE BIEN DE VERSER DANS LE RESTOMOD...



1



1 Face à face, les deux machines n'ont clairement pas la même vocation. Elles partagent pourtant le même cœur, même s'il ne bat pas tout à fait les mêmes pulsations...

2 À 500 ch, la puissance est deux fois inférieure à celle des moteurs de qualifs de la saison 1987, mais à 8500 tr/min au lieu de 13200. Plus civilisée...

3-4 Les matériaux sont identiques à ceux utilisés dans les 930 de série. Lanzante ne s'est pas non plus autorisé les équipements modernes qui ne figuraient pas sur le modèle original.

5 Plutôt que d'apposer sa propre griffe, Lanzante colle un badge TAG Turbo.



2



3



4



5

**L'UNIQUE
PROTOTYPE
ORIGINAL DE 1987
PORTAIT LES MÊMES
JANTES RUF ET LE
MÊME SPOILER DE
911 TURBO S.**



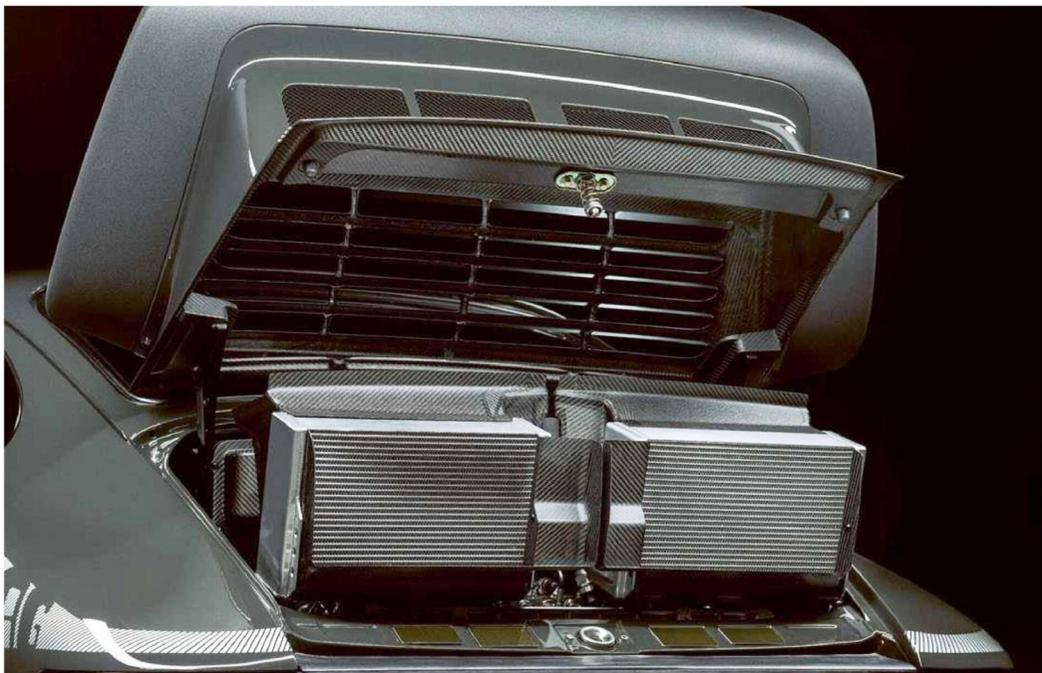
l'avait abandonné, tout en conservant l'ambiance authentique d'une 930 d'époque. Bien qu'il en ait divisé par deux le rapport poids-puissance, la 930 conserverait la majeure partie de ses dessous et les dimensions de ses roues. Si les freins carbone ont remplacé les originaux, il n'y aura aucun des garde-fous, antipatinage ou ABS, qui étaient encore absents sur la 930 de série, direction non assistée et boîte manuelle resteront celles de série. La seule différence résidera finalement dans le fait qu'un moteur Mezger en remplacerait un autre, en l'occurrence un V6 1.5 à la place du flat 6 de 3.3. Malgré les matériaux avancés et les outils de diagnostic plus sophistiqués d'aujourd'hui, ce projet s'est révélé aussi considérable que passionnant pour les ingénieurs de course expérimentés de Lanzante.

Organisme génétiquement modifié

Transformer une 911 Turbo de série en 930 TAG commence par la monocoque. Un processus presque simple. La première voiture donneuse, venue des États-Unis, est entièrement démontée, et les composants inutiles – moteur, boîte et certaines pièces de châssis – sont revendus. La coque est alors expédiée chez un spécialiste qui la ramène à la tôle pour qu'elle soit soigneusement auscultée et y déceler d'éventuels signes de corrosion ou d'accident. Tout ce qui doit l'être est remis à neuf. Elle est contrôlée au marbre pour que tous les points de repère soient justes. Les panneaux de carrosserie en carbone conçus par ordinateur, y compris les boucliers, aileron et capots, sont installés sur la coque en même temps que les portières en aluminium. Le réservoir est remplacé par une membrane de 80L dans un réservoir en carbone dessiné pour laisser au compartiment

avant la place pour le sac de golf cher à Ferry Porsche. Le châssis de la 930 TAG se dispense de barres de torsion, remplacées par des jambes allégées sur mesure développées par les ingénieurs de la maison. L'abandon des barres de torsion n'est qu'un écart mineur par rapport à l'exactitude historique. Les ingénieurs de Porsche ont longtemps cherché à s'en débarrasser. Les 935, versions compétition de la 930, ne s'en encombraient pas et, finalement, la 964 présentée en 1988 adoptait des combinés ressorts-amortisseurs conventionnels. Les freins en carbone céramique ne font pas seulement l'économie de 15 kg par roue, ils procurent une décélération plus en adéquation avec les nouvelles performances de la 911. La hauteur de caisse est conforme à la 930, et les roues monobloc de 17" chaussées de 225/45 et 245/40 proviennent de chez Ruf. Elles sont presque identiques à celles du prototype original de 1987. Au premier regard, la 930 TAG semble parfaitement d'époque : les pare-chocs moulés en carbone reproduisent parfaitement les soufflets en caoutchouc des 911 type-G. Visuellement, seules les ouvertures béantes sous l'aileron arrière – réalisées sur mesure pour recouvrir les plus gros échangeurs du V6 – s'éloignent du design d'origine.

La boîte de vitesses est basée sur la G50 des Porsche 993, mais ses composants internes renforcés sont spécifiques. Les six rapports sont étagés pour répondre à la courbe de puissance du moteur TAG et permettre une vitesse maxi de plus de 320 km/h. Lanzante a considéré que l'embrayage d'origine n'avait pas la progressivité de celui en carbone, qui a aussi l'avantage de la légèreté. Ils ont aussi redessiné le pédalier pour supprimer le décalage, particulièrement visible sur les modèles à conduite à droite.

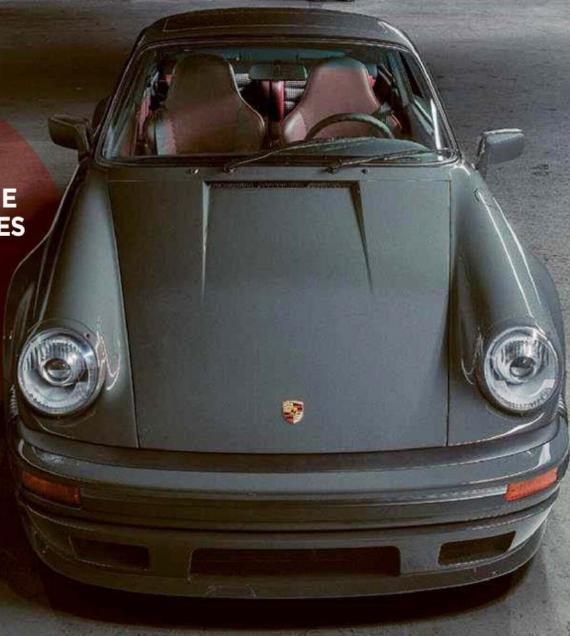


1
2

POUR POUVOIR ÊTRE GREFFÉ SUR LE PORTE-À-FAUX ARRIÈRE DE LA PORSCHE 930, LE V6 TAG-PORSCHE 1.5 TURBO DE FORMULE 1 A PERDU QUELQUES CHEVAUX, MAIS RIEN DE SON CARACTÈRE.



**LANZANTE
MOTORSPORT
NE PRODUIRA QUE
ONZE EXEMPLAIRES
DE CETTE 911 TAG
TURBO. LE STOCK
DE MOTEURS F1
RESCAPÉS EST
LIMITÉ !**



3

L'habitacle réaménagé suit la même philosophie : il paraît original, pourtant Lanzante y a apporté quelques améliorations. Les moquettes, le pavillon et un certain nombre de matériaux sont bien supérieurs à ce qui existait il y a quarante ans. Le chauffage électrique et la climatisation sont bien plus efficaces, plus légers, moins encombrants. Le client a le choix entre les sièges à réglage électrique au design d'origine et des baquets fixes à coque carbone. Le boîtier de gestion électronique est installé sous le siège conducteur.

Le tableau de bord semble authentique avec ses manomètres de température d'eau, d'huile et de pression de Turbo, c'est en fait une reproduction en carbone habillée de cuir. Le volant n'est pas réglable en hauteur, technologie inconnue sur les 911 avant 1997, mais Lanzante l'a rapproché du conducteur pour améliorer la position de conduite. Alors un nouvel habillage en carbone, imprimé en 3D, remplace intelligemment la pièce Porsche trop courte qui aurait laissé une partie de la colonne à nu. L'imposant compte-tours à 10000tr/min, typique des 911 de course des années 70-80, et la radio Porsche Classic (intégrant le GPS) confortent le look d'époque, renforcé par une console centrale (bien qu'en carbone et incluant deux ports USB) accueillant le levier de vitesse à débattement court.

Apprivoiser un moteur de course qui, dans sa version de 1987, développait plus de 900 ch s'est avéré être un long processus d'apprentissage, qui a nécessité bien plus que de réduire la pression de turbo et d'adapter une injection et une électronique modernes. Dean Lanzante était déterminé à obtenir une courbe de puissance qui rendrait le V6 conduisible en toutes circonstances sur route, sans pour autant l'émasculer. Elle devait être rapide, réactive et confortable sur autoroute, même sous 4000tr/min. « En poussée,

la 930 était bien plus qu'une voiture rapide, et je voulais que la TAG reproduise cette fameuse sauvagerie de la Porsche Turbo. » Ce compte-tours gradué jusqu'à 10000tr/min n'est pas (comme trop souvent) une façade. Le rupteur n'intervient pas avant 9000tr/min. « Lorsque le client voit ça, il commence à comprendre où l'argent a été dépensé ! »

Sans le transformer fondamentalement, le 1.5 est systématiquement reconstruit avec des pièces mobiles neuves, de nouveaux turbos – selon les technologies de 2023 plutôt que celles de 1983 – et une bache à huile en carbone sur mesure. Lanzante a travaillé avec Cosworth au développement d'une gestion électronique adaptée au concept de super voiture de route cher à Dean Lanzante. La réingénierie du système d'échappement a permis l'emploi de collecteurs en Iconel avec des sorties en titane. Aucun catalyseur n'est prévu, et le client peut choisir entre silencieux ou sortie directe.

Le système de refroidissement, initialement conçu pour la compétition avec un circuit séparé pour chaque cylindre, a dû être recoulé en une seule pièce, avec une pompe électrique en renfort des deux pompes mécaniques qui, à elles seules, ne pouvaient fournir un débit suffisant à bas régime. Dean cite le refroidissement en exemple du vaste développement que nécessitait l'adaptation du V6 Typ 2623 : « Nous avions remarqué que la température du liquide de refroidissement augmentait rapidement au ralenti, et nous avons dû construire un gabarit pour modéliser le système de refroidissement à plusieurs régimes. La voiture d'origine était muée d'un voyant pour prévenir le pilote de ne pas laisser chuter le régime. »

L'alimentation électrique a aussi soulevé des problèmes mineurs. Lanzante a décidé que, plutôt qu'une boîte à fusibles classique, la 930 TAG utiliserait une unité de contrôle électronique Cosworth

1 Avec des turbos KKK un peu plus petits mais plus prévisibles et un régime maxi bridé à 9000tr/min, le 1.5 Turbo développe encore 503 ch et 420 Nm.

2 L'habitacle reprend la stricte configuration du prototype Porsche, déclinée dans les finitions disponibles à l'époque au catalogue de la 911 Turbo.

3 Le V6 TAG Turbo à refroidissement liquide impose un généreux radiateur frontal, qui n'est envisageable sur la 930 qu'avec le spoiler additionnel de Turbo S.



DEAN
LANZANTE
VEUT QUE SES
930 TAG TURBO
RESTENT AU PLUS
PROCHE DU PROTO
PORSCHE DE
1987...

EN 1987, PORSCHE A TENTÉ L'IMPLANTATION DU
V6 TAG TURBO DE FORMULE 1 DANS UNE 930. MAIS
C'EST LANZANTE QUI A ACHÉVÉ LE PROJET EN 2019.

fonctionnant grâce à un faisceau Raychem avec PDM et une batterie lithium, configuration qui dispense de fusibles. Le PDM (Power Distribution Management) contrôle tous les signaux électroniques. Si un défaut survient, il coupe tout mais redémarre dès qu'il est capable de transmettre un rapport de défaut. Chaque voiture dispose de son propre ordinateur portable qui peut être interrogé pour connaître les problèmes enregistrés.

« Vous pouvez faire tous les tests que vous voulez », déclare Dean. Et Lanzante l'a fait, « mais les clients rencontreront toujours des situations auxquelles vous n'aviez pas pensé et ce type de retour est crucial. Par exemple, un client a appelé pour dire que sa batterie était à plat, ce qui en théorie est impossible. Nous avons découvert que la batterie légère ne générerait pas un ampérage suffisant, alors la climatisation coupe désormais sous 3000 tr/min parce qu'elle consomme trop de courant. Mais nous ne voulons pas utiliser nos clients comme cobayes, et le système PDM nous accorde de la souplesse en identifiant les problèmes. Nous avons rencontré une autre impossibilité théorique lorsqu'un client nous a dit que sa voiture avait une bougie encrassée. La lecture du PDM a révélé que sur un trajet de 25 km, il en avait fait à peine cinq avec la suralimentation, alors nous avons transmis les données à Cosworth pour qu'ils établissent une nouvelle cartographie d'alimentation. »

« Mettons cela en perspective, poursuit-il. La plupart des huit voitures déjà livrées ont eu leur premier entretien sans soucis, ce qui renforce notre confiance et celle de nos clients. Ça justifie amplement nos investissements conséquents en électronique et en diagnostic. » Avec la neuvième qui est sortie des ateliers en février 2024, l'assemblage est devenu plus productif. Il est modestement satisfait de sa

Lanzante Motorsport est coutumier des projets de haute voltige... Vainqueur des 24 Heures du Mans 95 avec une McLaren F1 GTR, l'écurie s'est spécialisée depuis dans la conversion de ces mêmes GTR à la route. Par ces relations très étroites avec l'usine McLaren, elle a pu acquérir les quinze moteurs TAG Porsche réformés de longue date et qui encombraient les étagères des ateliers de Woking. Une aubaine!

création. « Au début, je voulais simplement ma propre 911 V6 1.5 Turbo. Mais je n'ai pas pu acheter l'originale et je ne pouvais pas justifier la construction d'un exemplaire unique. Nous avons donc choisi de construire toutes les voitures dans la limite des moteurs disponibles. Et à mesure que le projet progressait, nous avons mesuré tout ce qu'il y avait à faire pour que la 930 TAG conserve l'intégrité de la 911 Turbo originale. »

Une entreprise courageuse également parce qu'il est évident que cette 911 magnifiquement restaurée et repensée réclamera de solides compétences en pilotage "à l'ancienne" pour en exploiter le plein potentiel. Dans la fourchette de prix stratosphérique où elle gravite, la 930 TAG de Lanzante fait face à une concurrence moderne et moins exigeante. D'un autre côté, l'entreprise l'a configurée pour les rigueurs du trafic moderne sans pour autant réécrire la partition

ni afficher un tempérament désuet. Chaque configuration client est unique, il n'y en aura pas deux identiques. Un des critères de Dean Lanzante est que chaque 930 TAG doit avoir une couleur Porsche originale, et les garnitures doivent être dans un matériau Porsche d'époque. Dean ne validera jamais d'Alcantara par exemple, matériau qui n'est arrivé que dans les années 2000. Ce qui signifie que chaque 930 TAG est différente, sans aucun écart par rapport à l'exactitude historique. « Je ne voulais pas faire une nouvelle Singer, explique Dean Lanzante. Il ne s'agit en aucun cas d'une 911 "réinventée". Nous avons fabriqué la voiture que je souhaitais à l'origine, avec quelques améliorations et des technologies modernes pour améliorer la fiabilité, mais entièrement fidèle au projet Porsche inachevé. » Comment ne pas abonder en examinant cette 911 conçue aussi brillamment que discrètement ?

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

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

CLASSIC 993 GT EXCLUSIVE

PARFAIRE LA PERFECTION

Est-il possible de dépasser le summum de quoi que ce soit ? Par définition, non. Dans des cas exceptionnels, oui ! Si la 993 GT coiffe royalement trente-cinq ans de 911 aircooled, cet exemplaire unique est le diamant sur la couronne.

Texte Jan-Henrik Muche Photos Roman Raetzke







1

1-4 L'habitacle est fidèle à celui d'une 993 GT, il n'y a même pas les options climatisation, airbags ou vitres électriques. En revanche, il est recouvert de cuir rouge Can Can depuis les seuils de portes jusqu'au plafond en passant par la clé ou les lunettes de compteurs.

2

5 Aileron et extensions d'âiles font partie de la légende de la GT2.

6 La GT de 1996 développait ses 430 ch.

3



4



Bien que très peu de personnes aient eu la chance de l'approcher, cette 911 n'est pas une inconnue dans le microcosme Porsche. Il existe des images officielles d'Exclusive Manufaktur, parfois aussi quelques photos volées et même des modèles réduits basés sur cet exemplaire unique. Mais la réalité surpasse tout.

En 1996, un passionné de Porsche, tisserand à Baden, a commandé une 993 largement modifiée. Le choix de la base était déjà loin d'être banal : la GT, déclinaison à vocation sportive de la Turbo, était la voiture la plus extrême de la gamme Porsche. Et à presque 280 000 Deutschemarks, la plus chère aussi. Une 911 Carrera en coûtait moins de la moitié, alors lorsqu'un client exprimait un désir de personnalisation bien au-delà des requêtes habituelles, c'était un choix plutôt audacieux. Mais après tout, la GT n'a jamais été une voiture de novice.

Biturbo et propulsion

Tout comme la légendaire 911 Carrera RS 2.7, l'idée sous-jacente à la GT était de développer un modèle adapté au sport amateur, une voiture conçue pour la route mais avec les capacités et la meilleure technologie possible pour la piste, autrement dit une Porsche au sens original du terme. Le développement de cette 911 avec une désignation nouvelle dans la nomenclature maison a débuté en 1994 et représentait la combinaison ingénieuse des meilleurs composants disponibles : le flat-six à double suralimentation de la 993 Turbo, boosté de 408 à 430 ch, le spoiler avant et les panneaux de portes allégés de la RS et des extensions d'ailerons en plastique rivetées qui pouvaient être facilement remplacés en cas de collision en piste. Tout comme la



5



6

carrosserie copieusement élargie, l'aileron arrière massif représentait un argument de vente unique : il générait de l'appui, canalisait le flux d'air vers les échangeurs et apportait l'air d'admission à travers ses écopes latérales.

La construction allégée était un thème central du concept. Pour des raisons de gain de poids, la GT faisait l'impasse sur la transmission aux roues avant de la Turbo standard, il n'y avait ni sièges ni essuie-glace à l'arrière, le capot avant et les portes étaient faits d'aluminium, les glaces arrière et latérales constituées de verre mince. Tout cela a permis de gagner 205 kg, et la vitesse maxi passait alors de 290 à 295 km/h. Mais le prix était aussi 50 000 DM plus élevé que celui d'une 911 Turbo normale.

Une légèreté décisive

Durant une année entière, la 993 GT présentée début 1995 est restée le modèle le plus puissant et le plus rapide de la gamme Porsche, avant que la 993 Turbo WLS de 430 ch ne lui ravisse le titre avec deux petits kilomètres heure d'avance (297 km/h). Pour le millésime 1998 (et pour reconduire son homologation sportive qui arrivait à échéance), la GT a répondu avec une puissance portée à 450 ch,

**LE BLEU COPPA FLORIO
EST UNE RÉMINISCENCE DES
70S, C'ÉTAIT LA RÉFÉRENCE
360 DANS LE NUANCIER DES
911 TYPE-G DE 1976 ET 1977...**

A light blue Porsche 911 GT is shown from a rear three-quarter view, driving on a winding asphalt road that curves through a lush green forest. The car is in motion, with a slight blur in the background suggesting speed. The road has white dashed lines and a solid white line on the edge. The scene is brightly lit, with shadows cast on the road.

Répétiteurs compris,
aucun clignotant n'est
resté orange comme
c'aurait théoriquement
dû être le cas sur une GT.

**LE NUANCIER
DE LA 993 GT NE
COMPTAIT QUE SEPT
COULEURS EN 1996,
ET LE COPPA FLORIO
N'EN FAISAIT PAS
PARTIE. C'EST DONC
LE DÉPARTEMENT
PORSCHE EXCLUSIVE
QUI A PRIS EN
CHARGE LES DÉSIRS
PARTICULIERS DE
SON PROPRIÉTAIRE.**

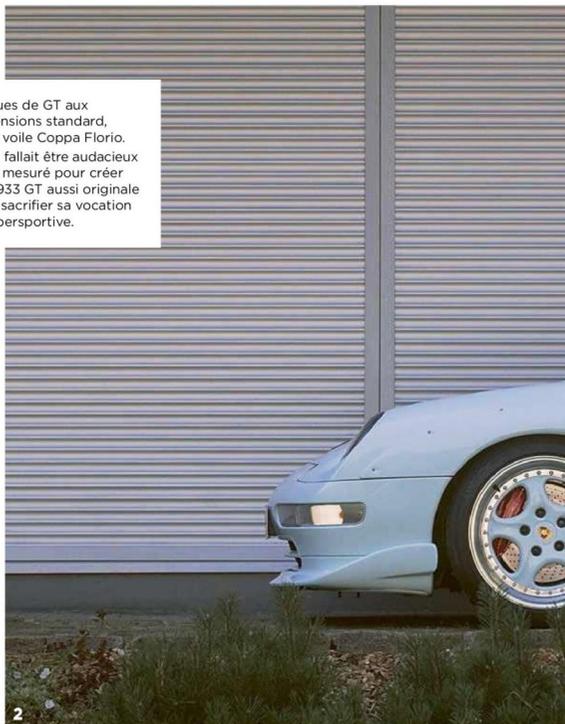


CETTE COPPA FLORIO, PASSÉE PAR LES ATELIERS PORSCHE EXCLUSIVE, EST RESTÉE DANS L'HISTOIRE COMME LA PLUS CHÈRE DE TOUTES LES 993 GT DE LA PREMIÈRE SÉRIE.

concomitamment à une Turbo S affublée de valeurs similaires. Bien qu'il y ait eu un certain nombre de croisements au sein de la gamme 993, aucune autre 911 n'a pu égaler la position exceptionnelle de la GT, dont seulement 172 exemplaires ont été produits sur la première série, et 21 pour le rab de 1998. Le fait que, première du genre, elle soit l'élément fondateur de la famille GT chez Porsche (et la dernière de la dynastie aircooled) alimente encore aujourd'hui la réputation de cette icône des 911 suralimentées. Comment pourrait-elle être surpassée ? Peut-être par un exemplaire unique, une configuration très exclusive ?

La commande de la peinture et de la sellerie a été enregistrée chez Porsche Exclusive, le département chargé des demandes spéciales dépassant le cadre de ce qui peut être réalisé sur les chaînes. Elle a été prise par le responsable et conseiller client Exclusive Peter Fraschka. Le service de personnalisation existait déjà depuis plus de trente ans : avant qu'il ne soit rebaptisé en 1986, Porsche Exclusive fut initialement le Werksreparatur, puis Sonderwunsch-Programm.

1 Roues de GT aux dimensions standard, mais voile Coppa Florio.
2-3 Il fallait être audacieux mais mesuré pour créer une 993 GT aussi originale sans sacrifier sa vocation d'hypersportive.



2

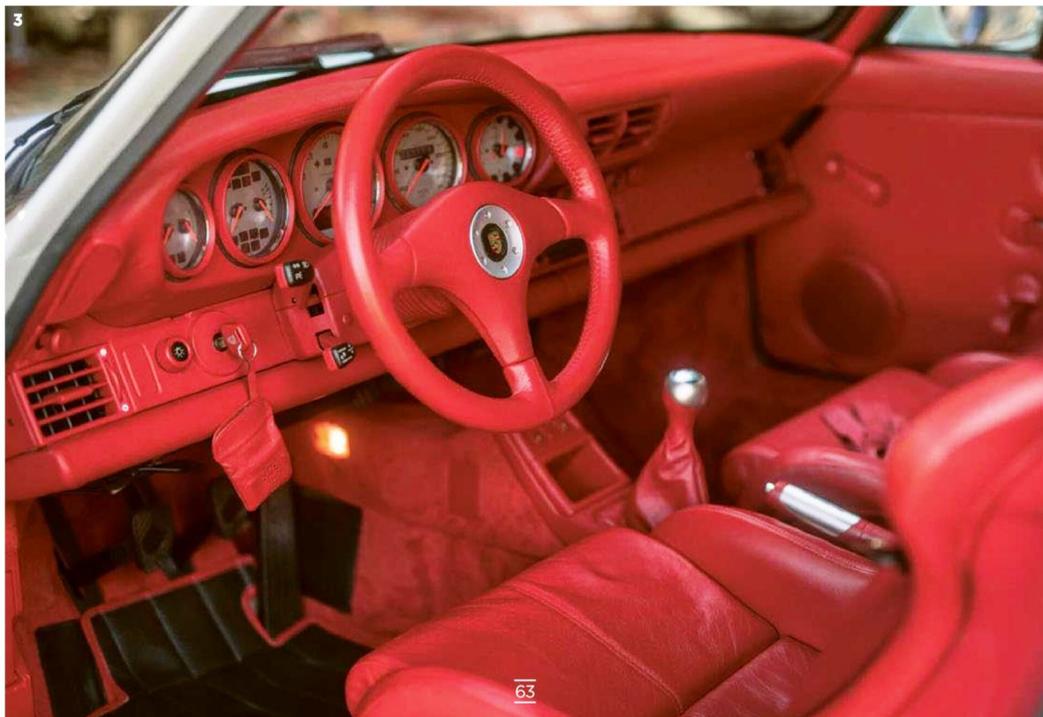


1

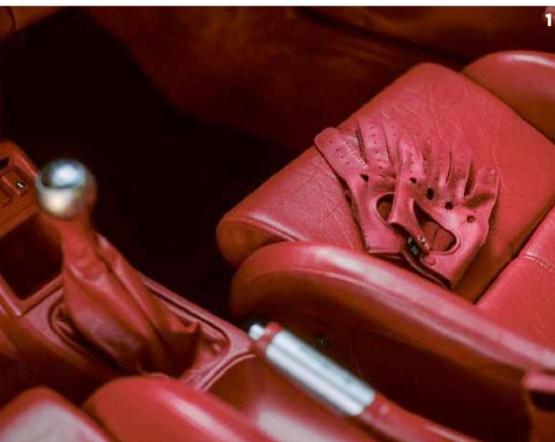
Cuir étendu à l'énième degré

La liste des équipements optionnels pour la 993 GT était particulièrement restreinte : radio Becker Bremen ou Düsseldorf, sièges Sport (sans supplément), climatisation, airbags et vitres électriques. Quelques autres changements possibles incluaient l'omission du monogramme de désignation sur le capot moteur (M494, sans supplément) ou l'équipement Clubsport des plus spartiates (M003, contre 16 800 DM). Au total, la gamme "GT" pouvait se subdiviser en trois versions distinctes : le modèle de route (M002), la Clubsport susmentionnée (M003) et la seule véritable GT2 de la famille, celle préparée pour la compétition dans ladite catégorie (M005). Pour la même raison de simplification de la production, limitée à de faibles volumes, Porsche avait réduit le nuancier. Pour le millésime 1996, les couleurs se limitaient aux Black, Guards Red, Grand Prix White, Riviera Blue, Speed Yellow, Polar Silver Metallic et Night Blue Metallic. La première année, quelque cent-vingt-huit clients ont opté pour des couleurs standard, treize autres pour des teintes différentes via le Sonderwunsch-Program – et un seul a été peint en Coppa Florio. Seules les deux voitures qui ont respectivement quitté l'usine en Ferrari Yellow et en Blood Orange (une ancienne couleur 911) étaient peut-être plus ostentatoires...

Le Coppa Florio, bleu ciel aux nuances pastel (code 360), fut initialement disponible au nuancier des couleurs spéciales des 911 type-G des années 1976-77. Dans le cas de cette GT particulière, le centre des roues Speedline a été coordonné dans la même couleur. L'intérieur, en revanche, mise sur un violent contraste. Cette GT redéfinit totalement le concept de cuir étendu. Depuis la poignée de déverrouillage du capot à la platine circulaire du Neiman en passant par les Commodos de phares, la radio, le rétroviseur et les lunettes d'instrumentation, chaque centimètre carré du cockpit est recouvert d'un



IL A FALLU SIX PEaux POUR HABILLER L'HABITACLE DE LA 993, DU SOL AU PLAFOND ET JUSQUE DANS DES RECOINS INSOUÇONNÉS. "WÖLKCHEN" EST UNE PIÈCE UNIQUE !



2



3



4

1-4 C'est bien du cuir qui recouvre chaque bouton et la façade de l'autoradio tout comme le rétroviseur. Des gants ont été cousus dans le même matériau, et la moquette fournie par Mapotex porte sa propre identification.

5 Cette 993 GT est une pièce de collection au kilométrage mesuré. Elle ne sort qu'en de très exceptionnelles occasions. Comme un shooting pour Speedster, par exemple...

cuir rouge Can Can sur mesure. Et bien entendu, la clé de contact est traitée avec les mêmes égards, dans un étui personnalisé assorti, à manipuler avec les gants de conduite faits du même cuir. Un régal pour les yeux, d'un rouge profond.

Nom de code Wölkchen

Porsche était particulièrement fier de son expertise et de son savoir-faire uniques. Pour garantir un ajustage parfait et durable, le cuir a dû être préformé en chambre climatisée pendant huit heures. Huit peaux sélectionnées ont été nécessaires pour couvrir les soixante-quinze différents éléments. Même la moquette Mapotex rouge a été réalisée sur mesure. Les clignotants et répétiteurs, désormais rouges, ont été la mission de Peter Fraschka, comme le rapporte l'ouvrage de référence sur les GT2 signé de Christoph Mäder et Jan Kouhm : « Vous aviez les étriers de freins rouges et les feux arrière rouges. Les clignotants orange n'allaient simplement pas ! Nous avons développé des petits détails comme ceux-là avec nos clients. » Les plus grandes canules d'échappement du millésime 1997 ont aussi été installées sur cette GT Exclusive au numéro de série finissant par 197, en juin 1996. En revanche, elle s'est très bien passée de climatisation, d'airbags ou de vitres électriques. Car malgré toute l'exubérance de ses couleurs, cette GT au design expressif devait rester une voiture de pilote fidèle à l'esprit originel du concept. À l'époque, se plaît à souligner son actuel propriétaire, elle fut la plus chère des cent-soixante-douze 993 GT / GT2 de la première série. Aujourd'hui, il l'appelle affectueusement *Wölkchen* (petit nuage) pour sa douce peinture bleu ciel et rêve d'une nouvelle GT2 basée sur la 992. Sous une livrée Coppa Florio signée Exclusive Manufaktur, bien entendu... 🍷



5

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



CLUB911.NET

1ER CLUB PORSCHE FRANCOPHONE INDEPENDANT

TOURISME

- 6 juillet : Porsche et avions à la Ferté-Alais
- 12-13-14 juillet : Parcs & Volcans 9e expédition
- 24 - 25 août : Sortie MER (7ème édition)
- 13 -15 septembre : sortie Musée en Allemagne



CIRCUIT

27 octobre :
Dijon-Prenois



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

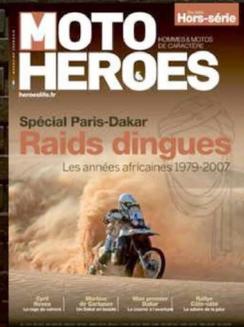
seulement pour passionnés !

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



www.classic911shop.com

Hommes et motos de caractère
Complétez votre collection



Moto Heroes
Spécial Dakar
Hors-série



Disponible chez votre marchand
de journaux ou sur
kioskmotoheroesmag.fr



Clinique ELECTRO - DIESEL



Réparation de pompes à injection essence BOSCH Pour
PORSCHE 906 et 910 compétition
PORSCHE 911 série 2.0 / 2.2 / 2.4 / 2.7
PORSCHE 911 2.3 ST / 2.5 ST / 2.8 BSR / 3.0 BSR



Réglage pompe au Banc d'essai



Pompe de série



Pompe RSR



Pompe 906

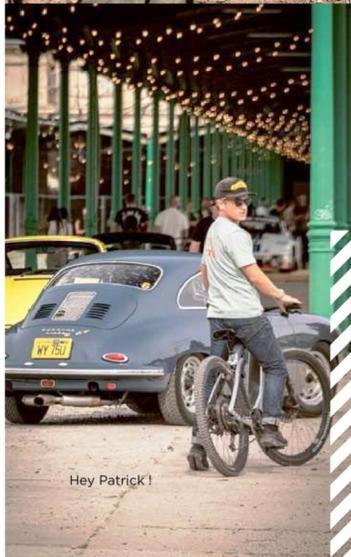
www.clinique-electro-diesel.fr

Mercedes-Benz
Réparateur agréé VP

Z.I - 9 rue Maison Rouge - 67600 SELESTAT
Tél. 03 90 56 47 48 - christophe.beck@electro-diesel.net



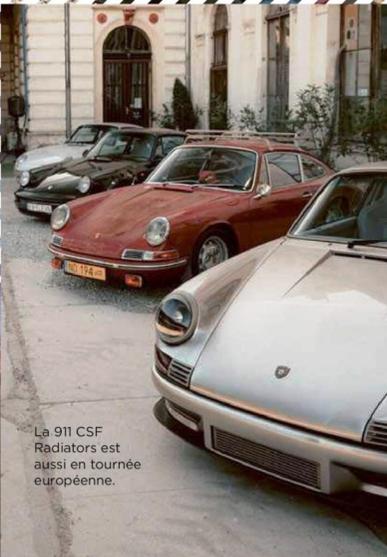
Devant le stand CarBone, cette 912 outlaw fait sa première sortie...



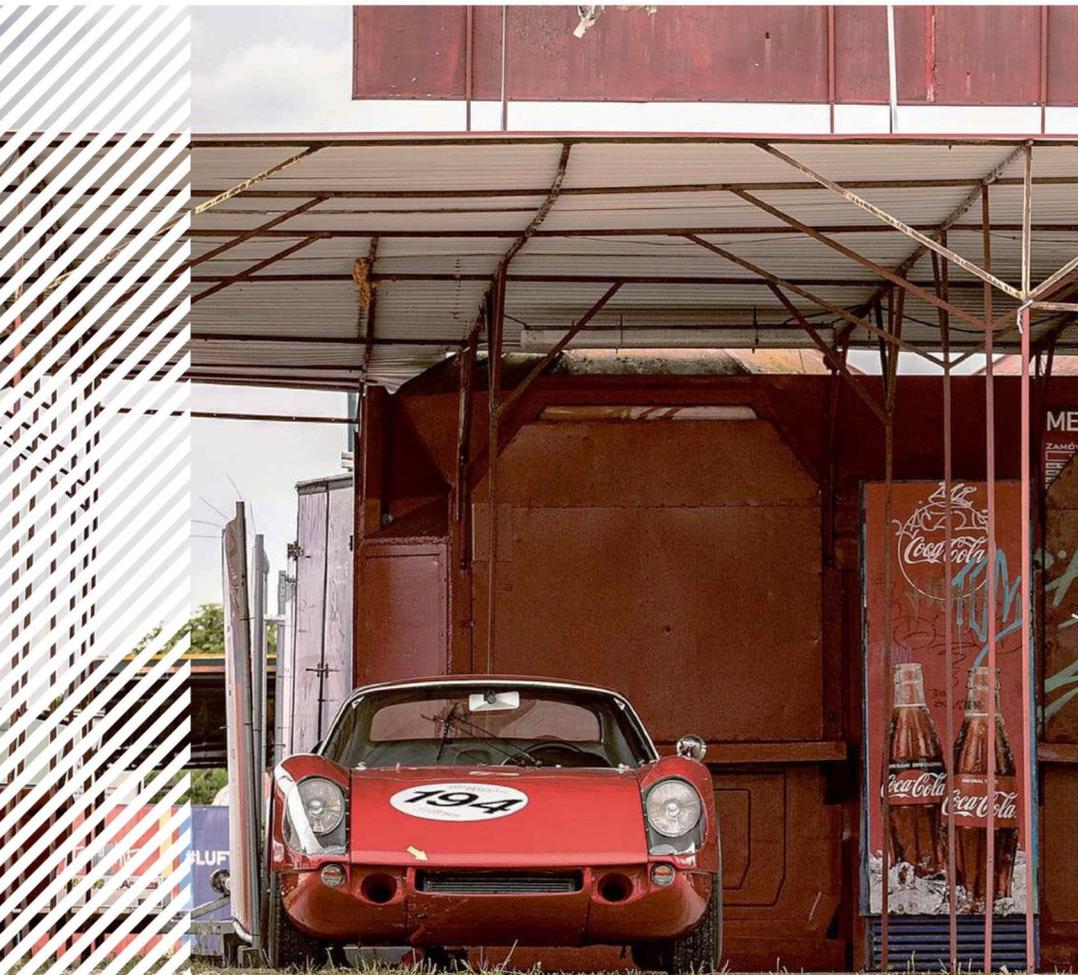
Hey Patrick !



Pre-party du vendredi soir.



La 911 CSF Radiators est aussi en tournée européenne.

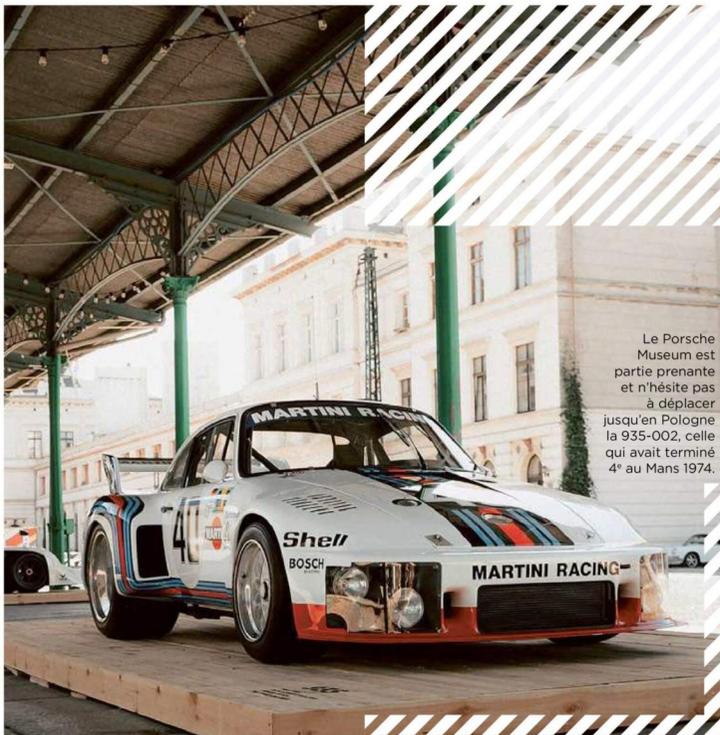


LULFTGEKÜHLT ■ WROCLAW

ENTRÉE EN GARE

Le don d'ubiquité, je vote pour ! Sinon, le week-end de la mi-juin, il fallait faire un choix entre les traditionnelles 24 Heures du Mans et un aller simple pour la gare de Swiebodzki. Pas tout compris ? Bon, Luftgekühlt, ça vous parle ? C'est en Pologne que l'événement phare californien posait ses Fuchs pour la première date de sa tournée européenne 2024, dans une gare désaffectée en plein centre de Wrocław...

Texte Étienne Brard Photos Eugene Tkachenko, Przemyslaw Borowczynski et Lukas Nazdraczew



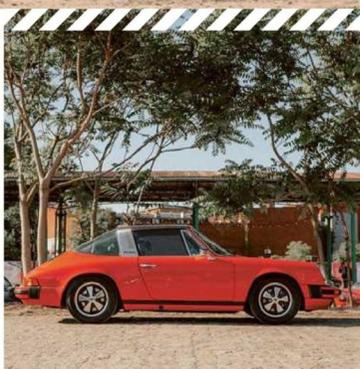
Le Porsche Museum est partie prenante et n'hésite pas à déplacer jusqu'en Pologne la 935-002, celle qui avait terminé 4^e au Mans 1974.



Ruf CTR Yellow Bird.



Blueberru, une 964... à 700 balles !





DLS, par Singer...

Formula-V version Porsche, ex-Marko Schwartz.



LUFTGEKÜHLT, C'EST UN CONCEPT BIEN RODÉ MAIS QUI SE RÉINVENTE EN PERMANENCE EN FONCTION DU LIEU, COMME UNE ŒUVRE D'ART ÉPHÉMÈRE.



La 911 Carrera 3.0 RSR et la Porsche-Thompson 962C-006BM d'Eckhard Schimpf.

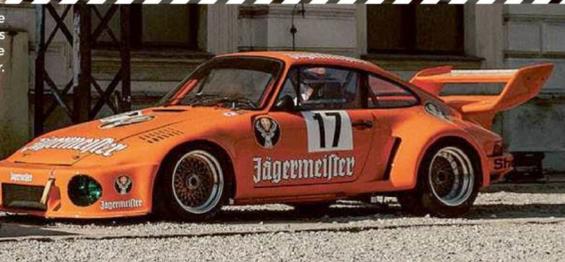


Si vous aviez choisi Le Mans comme destination pour ce week-end de mi-juin, tant pis pour vous. En poussant un peu jusqu'en Pologne, vous vous seriez épargné la frustration d'une météo capricieuse et d'un podium sans Porsche. À Wrocław, il y avait une Porsche sur chaque podium et un soleil californien de circonstance. Parce que Luftgekühlt, s'il faut résumer pour les nouveaux, c'est un événement nomade 100 % Porsche aircooled né en Californie sous l'impulsion de l'ancien pilote d'usine Patrick Long et de Howie Idelson, devenu référence mondiale pour sa scénographie soignée dans des lieux insolites à la mesure du thème. En 2018, "Luft" était parti en tournée européenne et avait posé ses Fuchs en Allemagne à Munich et en Angleterre à Bicester.

Pour la première fois depuis six ans, donc, l'œuvre éphémère qu'est Luftgekühlt revient sur le Vieux Continent et débarque en gare de Swiebodzki, désaffectée depuis des décennies, en plein centre de Wrocław. Le site, cerné de bâtiments modernes, mêle architecture traditionnelle polonaise et allemande de l'entre-deux guerres. Le quai central couvert d'une arche métallique Art déco côtoie des murs supports de street art, de vieux trains abandonnés au milieu des boutiques ou un bistrot typique des nineties. Voilà le cadre dans lequel Jeff Zwart a exprimé sa créativité. L'homme à la carrière de réalisateur et de pilote, directeur artistique de Luftgekühlt, a mis en scène une exposition qui ne laisse aucun détail au hasard, jouant sur les perspectives, les plans, les couleurs, les accessoires. L'équipe locale de CarBone a été mise à contribution pour créer identité



Eckhard Schimpf expose quatre emblématiques Porsche Jägermeister de son team 72Stagpower.



IL SUFFISAIT D'UNE GARE DÉSFFECTÉE AU MILIEU DE LA VILLE POUR QUE S'Y INSTALLE LUFTGEKÜHLT.



visuelle, habillage, signalétique, merchandising. Pawel, le boss, nous raconte : « Jeff est incroyable ! Il a dessiné un croquis sur un plan du site, à l'ancienne. Un vrai pro, il savait exactement quoi et comment faire. » Selon les plans, quelques autos stars ont les honneurs de leur podium particulier : entre autres, la supercar 959, le terrible spyder 917/10, la pépète 911 SC Safari, une 964 Carrera RS ou une 993 Turbo. Mais pas seulement de pures et authentiques Porsche de collection... Une Singer DLS trône aussi sur son estrade. Ou Blueberra - c'est le petit nom de la 964 personnelle de Pawel - remplie de plus de 700 balles jaunes assorties aux motifs de sa déco. Devant le stand CarBone, Przemek exposait StuttGeist, sa 912 outlaw fraîchement terminée. Déambulant, vous découvrez ici les 914 GT, 911 3.0 RS, 935 et même 962 C d'Eckhard Schimpf, toutes les quatre sous leur orange typique, ou là une 904, là-bas une Ruf Yellow Bird. Et des centaines de Porsche plus anonymes...

Luftgekühlt Wrocław s'étendait sur presque deux jours, un vendredi de mise en place calibrée avant de faire la fête sur le rythme de la musique de club polonaise remixée, rejoint par les participants de la Porsche Parade. Tout ce petit monde était debout à l'aube pour profiter de cette atmosphère décontractée sur un samedi de Luft habituel, pure expo à l'ambiance familiale. Un public de toute l'Europe centrale, et même des USA et du Canada, avec en commun le sourire et l'ouverture d'esprit typiques de ces manifestations où se côtoient tous les genres. Mais le meilleur moyen de vous en faire votre idée, c'est à Copenhague le 7 septembre. 🍷



917/30. Mille chevaux vous contemplant...



911 SC de l'East Safari Rally 1978.



45^{ÈME} SALON INTERNATIONAL

époquauto

AUTOS & MOTOS ANCIENNES

8 | 9 | 10 NOVEMBRE
2024

LYON - EUREXPO



epoquauto.com



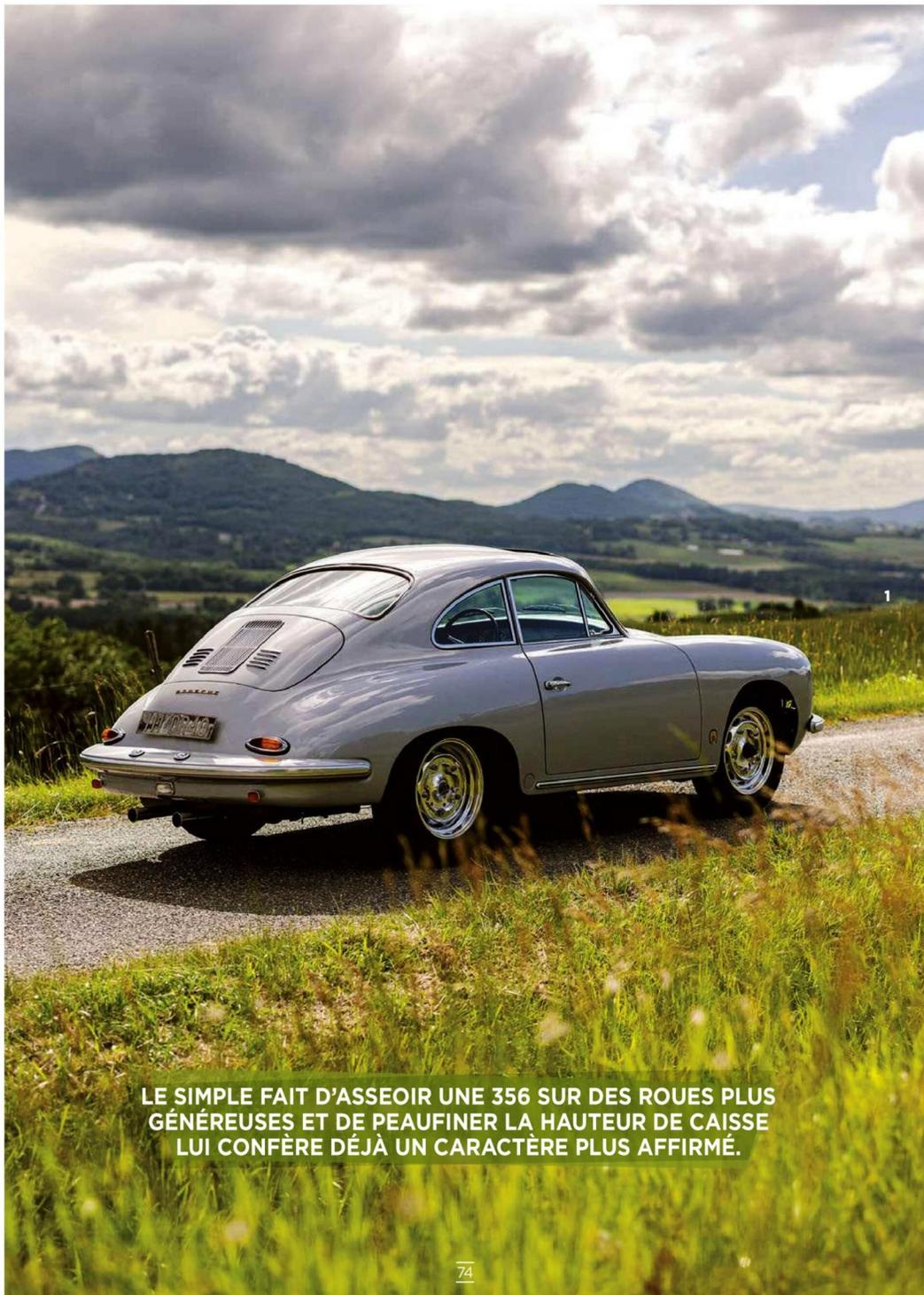
CLASSIC ■ 356 B-T5

GT SUR LA ROUTE TOUTE LA SAINTE JOURNÉE

Lorsqu'une 356 intègre le showroom d'Auto Classic à Rieux-Volvestre, elle a généralement fait l'objet d'une restauration exhaustive et méticuleuse en interne, scrupuleusement fidèle à ses caractéristiques originelles. Et parfois, lorsqu'un client impulse des souhaits bien précis en cours de chantier, Stéphane Plagnat sait y répondre avec le goût et la finesse de l'expert.

Texte Josué Chevrel Photos Alexis Goure





LE SIMPLE FAIT D'ASSEOIR UNE 356 SUR DES ROUES PLUS GÉNÉREUSES ET DE PEAUFINER LA HAUTEUR DE CAISSE LUI CONFÈRE DÉJÀ UN CARACTÈRE PLUS AFFIRMÉ.



1 Il suffit de quelques subtiles touches pour qu'un simple 356 B change de caractère!

2-3 Avec le toit ouvrant et les vitres teintées vert, l'habitacle est lumineux. L'alternative de choix au cabriolet...

4 Bouchon central, la touche GT par excellence.

Vous avez remarqué comme l'hygrométrie ambiante aura alimenté les bavardages de quartier cette saison ? Aujourd'hui il fait beau sur les contreforts des Pyrénées. Presque. Enfin toujours plus que ces huit derniers mois... Ce qui ne veut pas dire que le plafond ne vous aura pas déversé son petit grain au moment de nous mettre en route pour ce galop d'essai. Mais nous ne sommes pas là pour un bulletin météo du 30 mai en Haute-Garonne, peu importent les conditions finalement, les 356 qui sortent de chez Auto Classic prennent la route. Elles sont faites pour ça, elles n'ont rien de la diva de salon mondain. Voilà plutôt des machines à rouler, des petites boîtes à plaisir, du kiff en barre, sous tous les temps ! Pendant des années, avant la 914/6 GT, Stéphane Plagnat a écumé le VHC au volant de ce genre d'engins avec une certaine efficacité. Il maîtrise son sujet. Une 356 B-T5, dont la restauration est à peine terminée – que nous serons les premiers à démarrer, juste à temps pour vous la livrer dans ce numéro – va nous en faire la démonstration. Une restauration intégrale mais "à la carte", qui s'attache à préserver l'authenticité de l'auto mais s'affranchit de l'étroit carcan dans lequel d'autres enferment leur discipline. Ceci étant dit, même en tenant compte des aises qu'elle prend avec ses finitions d'origine, cette 356 est certainement plus conforme à sa fiche d'identification que ne le sont certaines bêtes de concours. Sa couleur de carrosserie correspond à sa livrée d'origine, les matériaux de sellerie aussi.

La Landaise

Cette 356 B est un millésime 1960 livré le 10 mars, via Sonauto, à son propriétaire d'Aire-sur-l'Adour. Cette année-là, il s'agit naturellement d'une génération T5, celle qui avait pris le relais de la 356 A six mois auparavant. Ses phares surélevés répondaient à l'évolution des réglementations routières. Très classique et fort élégante sous son gris argent métal (code 6006) sur un intérieur en vinyle noir, elle a dû dévisser des têtes sur le bord des routes landaises, où elle était immatriculée 111 DR 40. Aléas de la vie, un second propriétaire la rachète... à la casse, dans les années 70, contre un billet de 100 F ! Dans un état indéterminé, vaguement repeinte dans un vert-bleu indéfini, mais avec la volonté de la remettre en état de marche. Rapidement, comme son entourage le savait en quête d'une 356, un ami de ce brave homme le met sur la piste d'une... Carrera. Il va sans dire que la modeste 356 B 1600 de 60 ch ne sera plus une priorité. Elle deviendra même, malgré elle, la banque de pièces détachées de l'autre avant de finir dans l'oubli le plus total, enseveli sous des mètres cube de paille. En 2016, un couple de Mazamet rachète l'objet, abîmé par des décennies d'abandon... avant de réaliser l'ampleur du chantier. Pas qu'elle soit si mal en point, cette Porsche ; la paille est un environnement assez sec pour préserver l'intégrité d'une carrosserie de cette nature, mais ça reste un vrai chantier. Et elle n'est plus tout à fait complète : certes il y a un moteur 1600... dispersés dans des caisses en plastique. Il manque

1 Jantes Carrera. Derrière, ce sont des freins à disques de 282mm.

2-3 Avec une cylindrée de 1720 cc, un rapport volumétrique de 9,4:1, un circuit d'huile gros débit et des carburateurs de 44, le moteur gagne gros en couple et atteint environ 115 ch. Les balades peuvent s'envisager en mode dynamique...

4 Le nouveau réservoir accueille un bouchon de remplissage central.

5 C'est certainement le toit ouvrant électrique qui a réclamé le plus de travail de carrosserie.

6 Sortie de sa grange...



1



2

3

LA SUSPENSION D'ORIGINE ASSURE UN CONFORT OPTIMAL ET UN COMPORTEMENT DYNAMIQUE SAIN ET ELLE PRÉSERVE LA COQUE DES CONTRAINTES D'UN AMORTISSEMENT TROP RIGIDE.



4

76



5



6



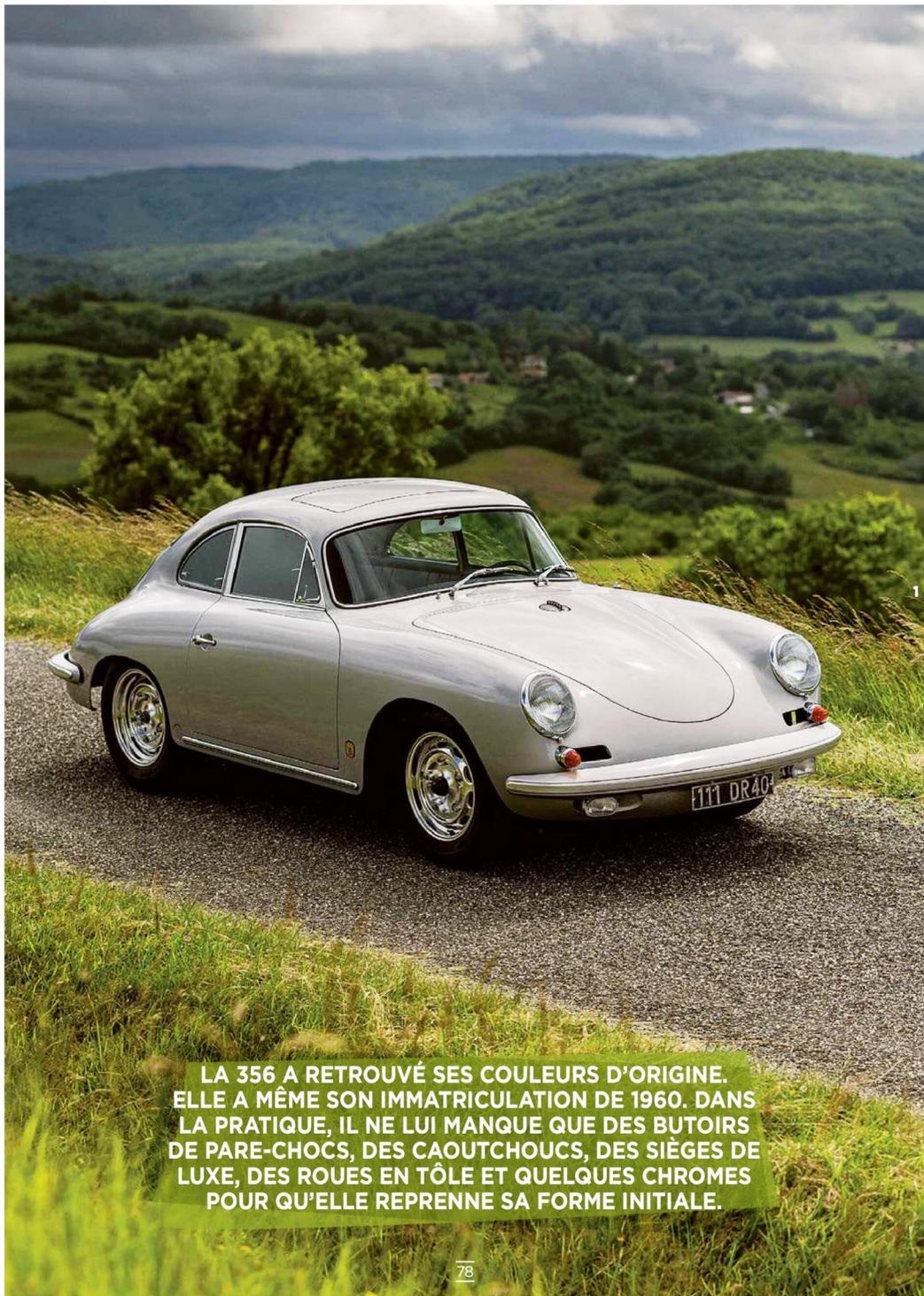
les compteurs, les phares, les sièges, les pare-chocs et quelques centimètres carrés d'acier par-ci par-là, visiblement partis en poussière. Ils n'iront pas plus loin, et c'est sous cette forme que, finalement, se présente le lot 33 à la vente Artcurial "Automobiles sur les Champs" de décembre 2020. Lot qui n'émeut qu'un public très averti. Stéphane est le dernier à lever la main, le marteau retombe sur une enchère à 15000€.

GT, cheveu au vent...

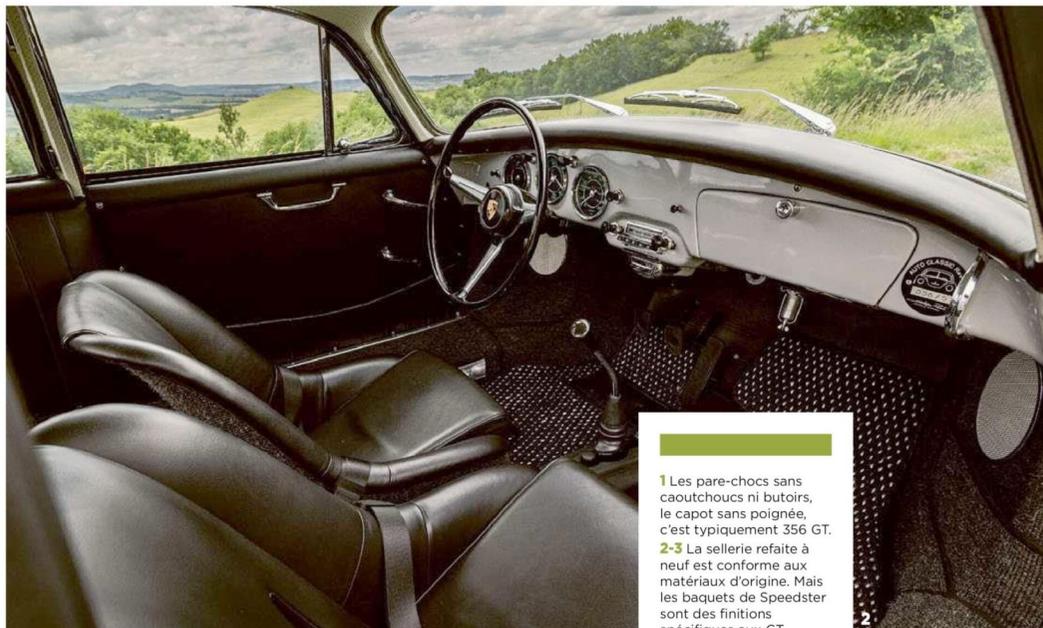
Celle qui va bientôt, entre l'équipe et les prestataires, porter la désignation interne de "La Landaise", encore affublée de ses plaques d'immatriculation de 1960, rejoint l'atelier d'Auto Classic à Rieux-Volvestre. Là, démontage, inventaire et sablage révèlent que la paille a été un rempart assez efficace contre l'humidité. Ce qui ne dispense pas de remplacer le moindre centimètre carré douteux, mais hormis le demi-plancher avant et une peau de portière droite, les dégâts sont mineurs. Fait rare, même les masques avant et arrière ont pu être conservés. Ce qui fait qu'en à peine plus de trois ans, La Landaise a pu retrouver le bitume, aussi neuve qu'en mars 1960, un tout petit peu plus affûtée à n'en juger que par son assiette et quelques indices subliminaux. C'est que, en cours de restauration, un client s'est approprié le sujet et y a impulsé ses orientations :

esprit GT affirmé, habilement calibré pour ne jamais verser dans l'Outlaw intempestif, cadré par la science du patron et s'appuyant sur le savoir-faire de l'équipe et de ses prestataires. Plus que des codes, le style adopte les caractéristiques propres aux 356 GT d'époque, Carrera ou non, dont l'équipement se voulait résolument sportif : une grille de capot arrière cernée de deux rangées de louvers, des pare-chocs aux baguettes brutes d'aluminium, sans caoutchouc ni butoirs, des ouïes de klaxon sans grilles, un capot avant sans poignée mais percé en son centre pour un accès direct au bouchon du réservoir – une modification que certains réalisent encore à la scie cloche, mais que, chez Auto Classic, on n'envisage pas sans ourler la tôle dans les règles de l'art. Idem sur le toit... Ah, vous avais-je dit que, à l'origine, le client était plutôt porté sur un cabriolet ? Que si, à la limite, il voulait bien considérer un coupé, ce ne serait qu'avec un toit ouvrant... dont bien évidemment cet exemplaire ne disposait pas !?

Ce fut peut-être le plus gros chantier de cette restauration. Pas question de remplacer le toit entier avec ses montants, comme c'est souvent de coutume, et de sacrifier ainsi la moitié des tôles d'origine de la voiture. Stéphane a déniché aux États-Unis le panneau coulissant d'un coupé T6, avec glissières et mécanisme. L'adaptation fut un travail titanesque pour deux raisons : primo, les pavillons de 356 T5 et T6 n'ont pas exactement le même galbe, le panneau ne suivait



LA 356 A RETROUVÉ SES COULEURS D'ORIGINE. ELLE A MÊME SON IMMATRICULATION DE 1960. DANS LA PRATIQUE, IL NE LUI MANQUE QUE DES BUTOIRS DE PARE-CHOCS, DES CAOUTCHOUCS, DES SIÈGES DE LUXE, DES ROUES EN TÔLE ET QUELQUES CHROMES POUR QU'ELLE REPRENNE SA FORME INITIALE.



1 Les pare-chocs sans caoutchoucs ni butoirs, le capot sans poignée, c'est typiquement 356 GT.

2-3 La sellerie refaite à neuf est conforme aux matériaux d'origine. Mais les baquets de Speedster sont des définitions spécifiques aux GT.

4-5 Autoradio, cric, les accessoires d'époque sont au rendez-vous.



3



4



5

donc pas la courbe du toit. Secundo, nos protagonistes s'étaient mis d'accord pour électrifier le mécanisme, ce qui n'a jamais existé sur une 356... Alors une fois le pavillon d'origine ouvert aux dimensions, le galbe du panneau corrigé, les évacuations d'eau créées et les glissières mises en place, le défi a consisté à adapter la motorisation d'un toit ouvrant de 964, avec des pièces sur mesure, les montages à blanc et la mise au point que ça implique pour un usage fluide et fiable. Des heures par centaines, mais un habitacle lumineux, auquel participent aussi des vitres latérales teintées vert que Stéphane a chinées à prix d'or dans les stocks du fabricant d'époque. Des compteurs originaux, restaurés, ont regagné le tableau de bord. Des baquets GT complètent obligatoirement la panoplie, et les matériaux conformes recouvrent cet habitacle sans fautes.

... et chevaux au banc

GT rime avec performances. Le moteur fourni n'étant pas "matching", les intéressés n'ont eu aucun scrupule à lui octroyer des chevaux bonus, partant du principe que la 356 a la capacité innée à en exploiter bien davantage que les 60 de base – et que par défaut, une Carrera en développait entre 110 et 130. Puisque cylindres et pistons devaient être remplacés, ils l'ont été par des éléments à l'alésage majoré à 86mm pour une cylindrée finale de 1720cc. Avec tout le travail périphérique, la 356 y gagne nettement en

rondeur. Le réglage de richesse restait à parfaire au moment de notre essai, alors les bas régimes étaient encore un peu chaotiques, mais passés 2000tr/min, le surplus de couple est notable, la Porsche s'élance avec une vitesse qu'on ne connaît pas à la 356 en général, et encore moins à la petite Dame (le petit nom du 1600 de 60 ch). Ce n'est pas le fait d'une nouvelle démultiplication, la boîte de vitesses est refaite à neuf dans sa stricte configuration d'origine. Mais en l'état, la mécanique développe autour de 115 ch.

Évidemment les tambours de frein d'origine auraient rapidement avoué leurs limites, alors il n'en reste que les flasques qui cachent des disques et leurs étriers, sur lesquels sont fixées les jantes de Carrera chaussées en 165 et 185 VR 15. Pas de surprise, le freinage est progressif et puissant, il le sera probablement plus encore une fois le rodage abouti. La suspension d'origine fait le job, elle assure un comportement sain et préserve la caisse des contraintes excessives d'un amortissement trop dur et des torsions qui en résulteraient. L'équipe d'Auto Classic a réussi un projet homogène dans son approche éthique et esthétique autant que dans sa conduite, une auto aux performances actuelles, sans pour autant sacrifier une 356 qui peut aisément retourner à sa configuration d'origine (toit excepté) sans gros efforts. La restauration est irréprochable, les couleurs sont les bonnes, le bilan dynamique enthousiasmant... même sous la menace des nuages. 🍀

STÉPHANE PLAGNAT A TOUJOURS ÉTÉ FASCINÉ PAR LA 356, UNE AUTO AVANT-GARDISTE D'UNE INCROYABLE INGÉNIOSITÉ, MAIS QUI NÉCESSITE UN ÉNORME SAVOIR-FAIRE LORSQU'IL EST QUESTION DE RESTAURATION.





VISITE  AUTO CLASSIC

CHASSEZ LE NATUREL IL REVIENT EN 356 !

Il y a presque 45 ans, Stéphane Plagnat retapait la Fiat de maman. Depuis, des vieilles autos il en a vu de toutes les couleurs, de tous les genres et dans tous les états, qu'il a toutes remises sur leurs roues, aussi droites qu'au premier jour. Côté pro, sa vocation c'était le commerce. Jusqu'à ce que, de fil en aiguille, sa vraie nature ne revienne au galop...

Texte **Josué Chevrel** Photos **Alexis Goure**

Les belles aventures ne peuvent s'appuyer que sur de grandes passions. Stéphane Plagnat est un homme d'automobile, viscéralement. À 14 ans, au début des années 80, il avait déjà démonté la Fiat 500 de sa mère pour la retaper... et la repeindre en jaune. À 16 ans, il se payait une Citroën Traktion à restaurer, bien loin de l'état qu'on lui avait promis mais, avec beaucoup de temps et de galères, le gamin s'en est sorti. Une ténacité qui ne le lâchera jamais. Ses parents l'imaginent garagiste, alors il passe ses diplômes. Mais lui se sent plus à l'aise dans l'échange humain qu'une clé de 13 à la main. C'est dans le commerce qu'il s'oriente finalement. Automobile, vous imaginez bien : une douzaine d'années chez Citroën, Peugeot puis Opel. Entre-temps, il n'a pas lâché l'affaire, sa Traktion terminée, il a restauré une DS puis d'autres petites choses bien sympathiques. Il est subjugué par le génie de l'ingénierie Citroën, auquel il ne trouvera d'équivalent, sinon même de supériorité, que chez Porsche. « *Ce sont les deux seules marques avec un vrai bureau d'étude et qui ont fait avancer l'automobile* » nous livre-t-il avec conviction. La rencontre avec Porsche, c'est une révélation : il n'a que 18 ans en 1985 lorsqu'il embarque dans une montée de côte comme "sac de sable" dans une 935 Silhouette. Dès lors, il n'a plus qu'une obsession : Porsche ! Il travaille d'arrache-pied, économise, et pour ses trente ans, accède au graal : une 964. C'est en 1998, et c'est une expérience autrement plus enthousiasmante que de vendre des Opel... L'envie le démange, l'idée le tarade. En 2001, il plaque tout et revend la 964 pour se lancer dans la vente de voitures de

collection principalement, et de prestige par extension. Porsche de préférence, parce qu'il les connaît. Auto Classic est né, et Auto Classic grandit, si bien que la boutique investit un showroom avenue des États-Unis, à Toulouse, en 2007. Dans le contexte du milieu des années 2000, le marché n'était pas encore achalandé comme il l'est aujourd'hui en voitures restaurées. Lorsque Stéphane achète une Porsche, il sait qu'il y aura des travaux d'ampleur variable et faute de place pour les mener lui-même, il s'est entouré de spécialistes locaux de confiance. L'organisation fonctionne, mais l'urbanisation du quartier a pris une direction qui ne lui permet plus d'y mener sereinement ses activités. Et puis il a les doigts qui fourmillent, envie d'aller plus loin.

Un pas après l'autre

Depuis qu'il est ado, Stéphane a toujours une voiture en chantier. Il vit comme une nécessité de sauver un peu du patrimoine automobile, à son échelle. Alors la vocation d'Auto Classic n'est plus simplement d'acheter et de remettre à niveau pour revendre. Il a mis en route des chantiers un peu plus profonds, il y a un vrai travail à mener dans la préservation de vieilles Porsche, et des 356 qu'il affectionne en particulier. Ce sera le virage décisif dans l'activité d'Auto Classic qui quitte le plein centre toulousain en 2019 pour installer ses quartiers dans la pittoresque citée de Rieux-Volvestre. Dans un atelier qui permet enfin à Stéphane de gagner en autonomie, juste assez grand pour mener un ou deux chantiers de front, mais il n'en faut pas plus. Stéphane part en quête de ces autos





rongées par le temps et sur lesquelles personne ne veut vraiment s'aventurer. Un lot de Porsche bien croustillantes saisies chez un confrère qui n'en fera manifestement rien, un ou deux engins qui n'emballent personne aux enchères, un particulier qui n'a pas vu vieillir son auto mais n'a pas les moyens d'envisager une restauration... De la 356 pré-A à la 911 2.4 en passant par toutes sortes de 356, il engrange en quelques mois les sept ou huit bases qui alimenteront l'atelier à raison d'un ou deux projets par an.

C'est dans ces murs que nous sommes allés rendre visite à Stéphane Plagnat. Aussi chaleureux chez lui qu'en chaque occasion que nous avons de le croiser, il nous emmène dans les méandres de ses locaux. Ce n'est pas qu'ils soient bien étendus vous l'avez compris, mais les portes au fond de l'atelier dévoilent d'autres trésors. Une réserve, véritable caverne d'Ali Baba. Des rayonnages de pièces détachées d'époque, des éléments de carrosserie sauvés au gré des opportunités, ici un mécanisme de siège, là un carburateur, un volant, parfois un moteur entier... Dans la pièce voisine, cinq pépites dans un petit showroom. Avant même que Stéphane ne les soulève une à une, les housses suggèrent des silhouettes typiques : la 914/6 GT, celle avec laquelle il court depuis quelques saisons en VHC. À côté, une queue de canard, qui se révèle être une Carrera 2.7 de 1974, la 911^t produite... Une désormais collector 996 GT3 Clubsport au kilométrage modeste, à côté de laquelle un immaculé coupé 911 2.0 de 1966 paraît minuscule. Des proportions encore bien différentes de la 356 pré-A de 1953 qui la côtoie. Elle est en cours de restauration, projet interne qui avance au gré des temps creux, la priorité étant aux projets de clients.

Retour dans l'atelier, Stéphane détaille le travail accompli sur deux Roadsters. Début de remontage sur le bleu. Le gris sur le pont, lui, est bientôt terminé. Pourtant, il revient de loin... « *Le client venait de l'acheter, il est venu me voir parce que le chauffage ne fonctionnait pas, se souvient-il. En auscultant la coque, on s'est aperçu qu'il n'y avait plus de tubes de chauffage dans les longerons.* » Et ce n'était que le début des surprises, elle n'était en réalité que l'invisible assemblage de morceaux de tôles soudés bout à bout pour composer un semblant de carrosserie sous des kilos de mastic. « *Elle roulait droit, mais la caisse était de travers.* » Alors, aidé du carrossier

indépendant avec lequel il collabore, il est parti sur des travaux d'une ampleur finalement très banale à ses yeux : découper la Porsche en trois pour atteindre sa structure, et la reconstruire méthodiquement. « *J'ai eu la chance de restaurer un certain nombre de voitures, la 356 est la plus complexe de toutes. Elle a une bonne bouille ronde, sympa, mais elle cache un trésor d'ingéniosité qui nécessite un immense savoir-faire. Sa coque autoporteuse était avant-gardiste, elle est d'un seul tenant, la peau extérieure sur la structure, tout est soudé, rien ne se démonte. Les caisses étaient finies à la main, les ajustages des ouvrants à l'étain. La porte de l'une ne va pas sur une autre. Une 911 à côté, c'est de la rigolade...* » L'homme est encore admiratif, fasciné par l'ingéniosité que recèle une 356. Il les comprend, les ressent, son oreille mécanique sait entendre leurs petits bobos intérieurs.

En parallèle de la carrosserie, moteurs et trains roulants sont remis à neuf selon des standards avec lesquels Stéphane ne transige pas et qui fondent la crédibilité de l'atelier. Rares sont les spécialistes encore capables de refaire une boîte de vitesses, Auto Classic est de ceux-là. Sellerie mise à part, tout le remontage d'une auto est mené in situ. Jusqu'au dernier rivet, généralement celui de la plaque d'immatriculation.

Prochaine étape

Des bases que Stéphane a achetées il y a quelques années, il n'en reste qu'une poignée à restaurer. Les premières ont été ses cartes de visite, les dernières étaient achetées avant même le début des chantiers, si bien que désormais l'activité d'Auto Classic est plus concentrée sur l'atelier que sur la simple vente de Porsche. Tout un chacun peut y faire restaurer, entretenir ou optimiser sa Porsche. Stéphane voit arriver une nouvelle vague de clients dont la 356 a déjà été restaurée il y a 20 ou 30 ans et qui repartent pour un tour. « *On remet sur le marbre des autos qui ont déjà été restaurées, mais il y a aujourd'hui plus de pièces disponibles, un outillage plus performant – ne serait-ce que la soudure semi-auto par exemple – et des produits plus durables.* » Dans les projets chez Auto Classic : intégrer sa carrosserie pour avoir la maîtrise intégrale de ses chantiers. Donc de plus grands locaux. À suivre... ●





Texte Étienne Brard

PORSCHE CLASSIC CENTER GELDERLAND 10TH COLLECTORS DAY

LE DIXIÈME JOUR

Le 14 avril, c'était la dixième édition de l'International Collectors Day au Porsche Classic Center Gelderland, aux Pays-Bas. Une institution, désormais.

Les journées mondiales ont le vent en poupe. Des tout à fait honorables aux plus farfelues, elles sont plus de 660 recensées. Entre la journée internationale des batailles d'oreillers le 2 avril (ou de la licorne le 9) et celle du véhicule d'époque le 30 du même mois, le Porsche Model Club Europe (club officiel) a institué en 2012 l'International Collectors Day, installé depuis 2015 au Porsche Classic Center Gelderland (Pays-Bas).

Pour replacer les événements dans leur contexte, à Gelderland a été inauguré en novembre 2015 le premier Centre Porsche Classic au monde, qui reste le plus grand à ce jour. Et son patron, Mark Wegh, est beaucoup plus qu'un sympathique businessman, il est aussi et surtout l'un des plus sérieux collectionneurs de Porsche de la planète, et de tout ce qui touche la chose Porsche. Il a réuni sous son giron personnel un nombre incalculable d'autos, des plus emblématiques aux plus rares, depuis le prototype des 911 R de 1967 jusqu'à la palette complète des Porsche de la police néerlandaise, il dispose d'à peu près tout depuis l'antique 356 pré-A jusqu'à la 918 Spyder en passant par le type 597 Jagdwagen (à vocation militaire), la 959, le Spyder 550 ou le VW B32 (Transporter T3 à moteur Carrera 3.2). Avant même d'ouvrir le fameux Classic Center, Mark avait donc posé dans les halls du Porsche Centrum une sorte de bourse géante,

faisant abstraction des voitures en elles-mêmes pour se concentrer sur le memorabilia Porsche. Comprenez par là littérature, brochures, accessoires, décoration, œuvres artistiques sous des formes diverses, modèles réduits du 1:8 au 1:220 et, à la marge, quelques pièces détachées. En peu de temps, le Collectors Day a pris la dimension d'un rendez-vous majeur dans le calendrier porschiste. Cette année, l'International Collectors Day réunissait 110 exposants sur 500 m linéaires d'étal et 2760 m² d'exposition. Sur une seule journée, ce sont 3800 visiteurs qui ont afflué de toute l'Europe et bien au-delà puisque certains ont fait le voyage depuis Dubai, le Chili, le Liban ou les USA... Ça parlait allégrement français dans les allées, au hasard desquelles on croisait quelques visages bien connus dans l'Hexagone. Aujourd'hui, l'événement est un incontournable sur la scène Porsche européenne, il n'a même aucun équivalent au monde, pas même le Lit & Toy Show qui marque traditionnellement le point d'orgue de la Porsche week californienne. Le Collectors Day est bien plus qu'un vide-vitrine ou une grande braderie littéraire, c'est aussi le moment privilégié où l'on vient chiner certes, mais surtout admirer quelques talents à l'œuvre sur leurs toiles, discuter Targa Florio ou 24 Heures du Mans avec une sommité comme Gijs van Lennep, ou fureter au milieu des classic en vente dehors... 🍷



LA PASSION POUR SEUL MOTEUR

À plus de 80 ans, Michel respire la passion. Dans son bureau débordant de coupes et de photos d'époque, il nous raconte, infatigable, les mille et une anecdotes qui ont jalonné sa vie autour des Porsche et de la course. Avec au fond des yeux cette flamme qui pétille et qui le protège, malgré les épreuves, du temps qui passe.

Texte Hilaire Photos Loïc Kernon

Michel avait à peine plus de 20 ans en 1962 lorsqu'il a acheté sa première Porsche, une 356, qu'il a très vite remplacée par une 912 avant de se laisser séduire par les charmes d'une 2.0S de 1968, avec laquelle il a participé à quelques courses de côte. Mais sa carrière de pilote s'est arrêtée très vite, Michel fixant sa priorité sur l'entreprise de travaux publics qu'il venait de créer. Dès lors il mit toute son énergie aux commandes des tractopelles et autres engins de chantier. Il ne voulait pas tout sacrifier sur l'autel de la course automobile, comme trop de ses amis.

Mais les Porsche ont toujours gardé une place dans sa vie : il conduisait alors une 2.4S, relayée en 1977 par une 911 Turbo 3.0 de 1975, une des premières produites, qu'il possède encore. L'entreprise en plein essor accaparait désormais tout son temps. En 1992, il s'est laissé tenter par une 914/6 jaune qu'il a gardée dix ans, vendue, puis rachetée en 2022 pour la faire entièrement restaurer et la conserver. Les années passant, sa situation établie, sa passion première pour la compétition est revenue à lui comme un boomerang.

La course dans les veines

Retour aux affaires sportives en 2001. Michel achète la 911 2.4 S rouge avec laquelle Raymond Touroul avait gagné le Gr.3 du Tour Auto 1973. Mais elle était trop belle – intérieur et moquettes d'origine, 100000 km au compteur – pour repartir sur les champs de bataille. Il en était le troisième propriétaire, il a préféré la conserver au sein de ce qui commençait à constituer une petite collection plutôt que de la dépouiller pour en faire une voiture de course. Il a alors eu l'opportunité d'acquérir une auto qui est certainement, à ce jour, la plus belle pièce dans son garage : une 2.7 Carrera RS qui avait pas mal bourlingué en Gr.3 puis en Gr.4 aux mains de divers pilotes. Elle avait été restaurée en 1993, repeinte dans sa couleur Light Yellow d'origine et vendue aux enchères par Christie's la même année à un Anglais, auquel Michel l'a rachetée début 2002. Avec elle, il a couru le Championnat de France Historique de la Montagne entre 2002 et 2006. Mais ce qui fait de cette RS un objet exceptionnel, c'est qu'elle est l'une des rarissimes Carrera 2.7 RS livrées à leur premier propriétaire sans aucune autre spécification que celles de l'homologation. Ce n'est donc ni une Lightweight



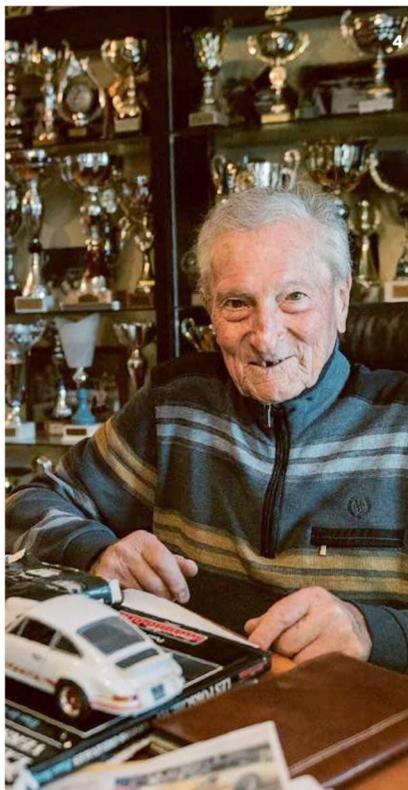
1



2



JUSTE AVANT DE DÉCRÉTER QU'IL ÉTAIT TEMPS DE RACCROCHER LES GANTS, MICHEL AVAIT REPRIS DU SERVICE AU VOLANT D'UNE RSR CONSTRUITE POUR LE CHAMPIONNAT DE MONTAGNE VHC...



4

1-2 Entre les nombreuses coupes et les dossiers de chacune de ses voitures, Michel conserve de précieuses photos, ainsi que les quelques livres de référence sur Porsche.

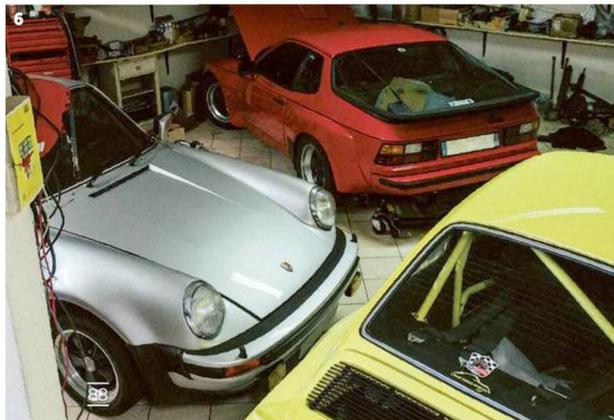
3 Avec cette 3.0 RSR, il remporta le Challenge VHC Gr.4 en 2021.

5-7 Octogénaire inusable ! Michel est un collectionneur averti, de ceux qui consacrent ressources et énergie à restaurer des autos comme ses Carrera 2.7 RS authentiques, participant ainsi à la sauvegarde de ce patrimoine.

5



6





(option M471) ni une Touring (M472), elle est même plus rare encore qu'une 2.8RSR (M491). C'est l'une des dix-sept Carrera RSH (H pour Homologation), la seule en France à ce jour. Et même si son moteur type 911/83 n'est plus "matching number", l'auto fait partie des Carrera RS les plus prisées, pour lesquelles une poignée de collectionneurs dans le monde seraient prêts à déboursier des sommes indécentes.

Pour autant cette RS, toute "H" qu'elle fut, restait un peu juste pour figurer aux classements scratch. Alors en 2005, Michel a déniché une 911 construite par Nello Basteri comme une 3.0 RS sur base de 911 SC de 1981. C'était la première voiture construite par Nello pour ce qui deviendra le fameux Nello Racing Team qui écumait les courses de club dans les années 90. Initialement, Nello était parti du 3.0 réalésé à 3.5 avec double allumage, injection à guillotine et grosse pompe, pour une puissance d'environ 310 ch. Le châssis associait des combinés ressorts-amortisseurs à des barres de torsion, adoptait des barres antiroulis réglables et des freins de 3.3 Turbo. L'intérieur dépouillé et la carrosserie allégée par des pare-chocs et capots composite, des portes en aluminium et des vitres en polycarbonate abaissaient le poids à 980 kg. Lorsque Michel en a pris possession, elle était équipée d'un 3.0 concocté par André Chipeaux. C'est avec cette 911 que Michel a écrit ses plus belles lignes au palmarès du Championnat de France de la Montagne, qu'il a remporté dans sa catégorie en 2006, 2007, 2008, 2010 et 2011. Aujourd'hui, l'auto est remise, équipée d'un moteur Caruso 3.0 à double allumage, le moteur Chipeaux trône, lui, sur une étagère.

Une parenthèse

En 2006, Michel s'est laissé tenter par une 924 Carrera GTS, la quarante-sixième sur les cinquante produites, avec laquelle il envisageait aussi courir. Mais cette voiture en condition exceptionnelle, qui n'avait pas encore 52000 km, est un véritable prototype. De ce fait, trouver les pièces détachées a toujours été une gageure, alors Michel a préféré ne pas l'exposer aux affres de la compétition. Bien lui en a pris, la 924 GTS est aujourd'hui un collector en puissance, elle coule des jours paisibles dans le garage de la propriété.

Après avoir dominé le Championnat de la Montagne pendant tant d'années, Michel a décidé de faire une pause, mais sa passion pour les belles voitures ne s'est pas éteinte pour autant. Elle a simplement emprunté une autre direction : la recherche de machines mythiques à collectionner. En 2012, il achète une magnifique Ford GT40 "Continuation" Superformance neuve, fabriquée en Afrique du Sud, puis une AC Cobra de 1969 à moteur Ford et carrosserie aluminium. Une légère entorse à sa passion des Porsche à laquelle il reviendra

en 2015 par une 2.7 Carrera RS Touring Light Ivory, que son dernier propriétaire avait transformée en 935 avec un moteur de 3.5 équipé de la fameuse pompe d'injection Bosch à bouchon rouge. Durant la restauration, Michel a eu la chance inouïe de retrouver son moteur d'origine, qu'il a négocié contre les pièces démontées sur la 935.

Après ce chantier, il a eu l'occasion de récupérer dans la région de Valence une autre 2.7 Carrera RS Touring, Blanc Grand Prix à bandes bleues, abandonnée depuis une trentaine d'années dans un champ, toit ouvert, séparée de sa mécanique matching number complète (moteur et boîte) stockée dans une caisse, en pièces détachées. Cerise sur le ducktail, cette RS était une première main. Ce fut un chantier colossal que de lui rendre sa présentation d'origine, mais aujourd'hui c'est une vraie pépite. Connaissant son goût pour les RS et... les challenges, on lui proposa en 2018 une 964 Carrera RS, cursifée, grimee en 993, et le voilà reparti pour quatre ans de restauration jusqu'à ce qu'elle retrouve sa stricte configuration d'origine. Dans un registre plus modeste, une 924S en état concours est venue rejoindre la collection la même année. L'année suivante c'est une 928 GTS en parfaite condition qui a rejoint le parc, ainsi qu'une 930 de 1977, une des dernières 3.0 produites, qu'il a fait repeindre dans sa couleur Vert Sapin d'origine.

Chassez le naturel...

En 2019, septuagénaire toujours actif, Michel ressentit le besoin de renouer avec l'ambiance des courses. Il a fait l'acquisition d'une caisse de 911 Turbo sans mécanique ni trains roulants, base d'un nouveau chantier dont l'objectif était de construire une Carrera 3.0 RSR éligible en course historique, avec un passeport technique. Moteur Caruso 3.0 à double allumage équipé de la pompe d'injection Bosch qu'il avait gardée de la 935, freins de 917, carrosserie RSR revêtue d'une magnifique robe rouge... En 2021, il s'engage en Gr.4 dans le Championnat de la Montagne et termine deuxième. En 2022, il ne court que quatre épreuves, et huit en 2023. Voilà, les années commençant à peser; Michel a décidé de raccrocher ses gants. Il a entamé le tri dans ses voitures pour en vendre quelques-unes : la 3.0 RS jaune avec laquelle il a tout gagné, la RSR rouge, la Cobra et la GT40 qu'il n'utilise plus et la 964 RS beaucoup trop raide pour les balades dans son arrière-pays cannois. Presque un choix de passion plus que de raison, puisque l'infatigable Cannois en convertit le fruit en une Aston Martin Valhalla, la Supercar limitée à 500 unités, développée en collaboration avec Red Bull Advanced Technologies, dont le moteur V8 4.0 turbo hybride développe près de 1000ch, et qui devrait lui être livrée dans l'année. Plus confortable qu'une 964 Carrera RS, vraiment ?

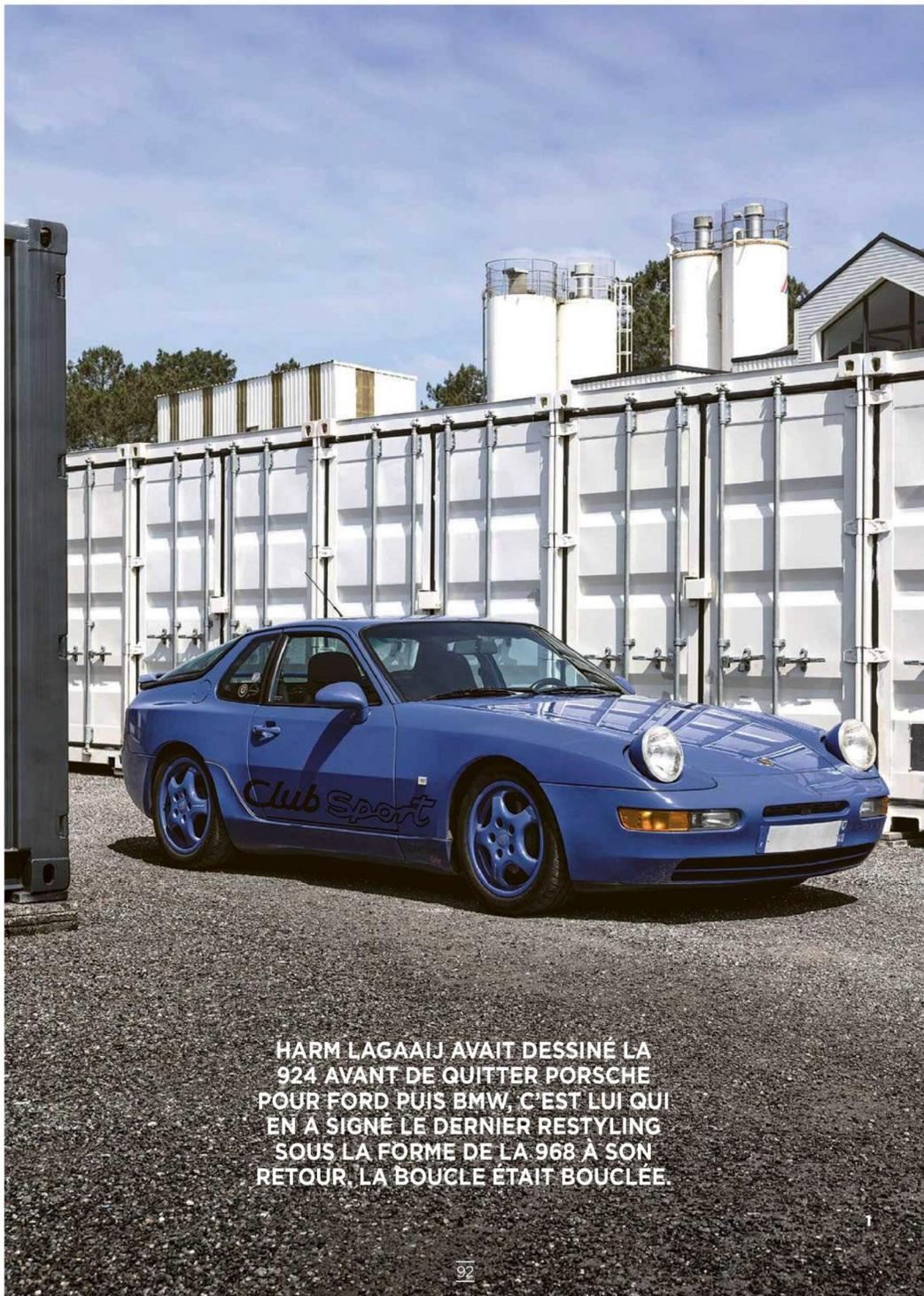
CLASSIC ▣ 968 CLUBSPORT

SPORT DE PRÉCISION

La carrière de la 968, lancée en 1991, n'a duré que trois ans. Une version, pourtant, a marqué son temps : la 968 Club Sport. Une machine allégée comme Porsche sait si bien le faire, afin de revenir à l'essence même de la marque : le sport !

Texte Michaël Levivier Photos Thomas Cortesi





HARM LAGAAIJ AVAIT DESSINÉ LA
924 AVANT DE QUITTER PORSCHE
POUR FORD PUIS BMW, C'EST LUI QUI
EN A SIGNÉ LE DERNIER RESTYLING
SOUS LA FORME DE LA 968 À SON
RETOUR, LA BOUCLE ÉTAIT BOUCLÉE.



- 1 Les phares de la 968 sont empruntés à la 928 et s'escamotent selon la même cinématique.
- 2 Pas de plage arrière, juste un filet.
- 3 Le moteur de la 968 était le plus gros quatre cylindres sur le marché. Il délivre ses 305 Nm à 4 200 tr/min et 240 ch à 6100 tr/min.
- 4 Comme sur une 964 Carrera RS, les jantes Cup sont en 17". Les freins sont plus efficaces que ceux de la 968 standard.
- 5 La particularité des contreportes de 968 CS, c'est qu'elles sont munies de manivelles de vitres !



Présentée en octobre 1991 au Salon de l'Automobile de Francfort, alors que Porsche traverse une crise profonde, menaçant même de disparaître, la 968 se veut être l'aboutissement d'une lignée de Porsche à moteur avant, initiée dans les années 1970 avec la 924. À cette époque, les luttes internes grondent à Stuttgart, et les têtes pensantes choisissent de conserver la base existante de la 944 en la faisant évoluer. Remplaçante de la 944 S2, celle-ci aurait dû conserver son nom avec l'identification S3, mais l'histoire s'écrivira différemment. Pour certains, la 968 est le fruit d'un savant calcul : 924 + 944 = 968. Un nouveau modèle Porsche apparaît qui marque aussi la fin d'une longue collaboration avec Volkswagen, les voitures étant jusque-là assemblées dans l'usine Audi de Neckarsulm. Dorénavant, les coques de 968 seront fabriquées par le célèbre carrossier Karmann dans son usine d'Osnabrück et envoyées ensuite sur le site de Zuffenhausen pour qu'elles finissent d'y être assemblées. Harm Lagaaïj, chef du design de la marque, s'est fait connaître en dessinant à ses débuts la Porsche 924. Il est au crayon sur cette 968 qui tente de renouveler l'attrait du public pour les productions sportives allemandes. Les phares ronds escamotables rappellent la 928 tandis que les faces avant et arrière sont entièrement remises au goût du jour avec des boucliers intégrés réalisés en résine polyuréthane. En revanche, l'intérieur reste identique à celui des dernières 944 S2. Le design de la face avant, avec l'ensemble capot-phares,

rappelle quelque peu celui de la très exclusive Porsche 959. Une ressemblance que la marque utilisera lors d'une campagne publicitaire intitulée « *How to look like a million bucks* » (comment ressembler à un million de dollars). Techniquement, la 968 reprend le bagage technique de la 944, propulsion mue par un quatre cylindres de trois litres placé à l'avant, associé à une boîte de vitesses à six rapports située sur le pont arrière, selon le principe Transaxle cher à Porsche, contraction des termes anglais "transmission" et "axle" (en français, transmission et essieu), d'abord apparu sur les 924. Elle est aussi la première à proposer, au choix, une boîte Tiptronic à quatre rapports avec un mode séquentiel. Malgré tout, les ventes restent décevantes, la 968 quitte définitivement les chaînes de production en 1995, en même temps que la 928. Elle laissera sa place dans la gamme au Boxster à partir de 1996.

Un modèle marquant

Heureusement, en 1993, la maison mère revient aux sources avec une version sportive qui fait aujourd'hui le bonheur des Porchistes : la 968 Club Sport ! Cette petite bombe est présentée au Mondial de l'Automobile de Paris en 1992 avec les initiales CS bien connues dans le milieu Porsche. De fait, une aussi bestiale qu'anecdotique 924 GTS Club Sport imprime ses lettres sur les vibreurs des circuits dès 1981, comme la rare 911 Carrera 3.2 CS apparue en 1987. Club Sport, le nom est enregistré depuis plus de dix ans comme le symbole d'une



**INTRINSÈQUEMENT, LA 968
RESTAIT UN FACELIFT DE 944,
L'HABITACLE INCHANGÉ EN ÉTAIT
LE PLUS PARLANT TÉMOIGNAGE.**





3

lignée réellement sportive. L'objectif est simple : offrir plus de caractère à la 968 afin d'optimiser ses performances et d'exacerber les sensations qu'elle procure. La recette l'est tout autant : abaisser la garde au sol, raffermir les suspensions, réduire le poids de 50kg en supprimant des équipements, tout en conservant à l'identique son quatre-cylindres de 2990cc délivrant 240ch à 6200tr/min pour 305Nm à 4100tr/min. Pour bien marquer chez les amateurs de ce genre de voiture très sportive le changement radical qu'elle vient d'opérer, la 968 Club Sport se pare de peintures extrêmement flashy qu'elle emprunte au nuancier de sa grande sœur 964 Carrera RS : jaune Speed, rouge Guards, bleu Maritime, bleu Riviera, blanc Grand Prix et même un noir intégral. Les jantes sont toujours coordonnées à la carrosserie (à l'exception des CS noires à jantes gris métal), pour un effet encore plus appuyé. D'autres couleurs pouvaient aussi être commandées à l'usine. Entre une 968 normale et une Club Sport, la liste des différences est longue. Outre le châssis abaissé de 20mm, les jantes passent en 17 pouces avec des pneus de 225/45 à l'avant et 255/40 à l'arrière contre des jantes en 16 pouces sur le coupé standard, monté en pneumatique de 205/55 à l'avant et 225/50 à l'arrière. La CS est campée au sol ! Les sièges baquets Recaro empruntés à la 964 RS sont eux aussi de la couleur de la carrosserie, ainsi que

- 1 L'habitacle des 968 est celui des 944 S2. Mais une Club Sport oublie tout confort électrique, airbag ou insonorisant. La radio est une option...
- 2 Aucune modification sur le moteur par rapport à la 968 standard.
- 3 Les performances de la 968 CS tiennent plus à son comportement affûté par l'allègement et la suspension qu'au moteur.

l'aileron arrière assorti. À l'extérieur, des autocollants "Club Sport" prennent place, parfois sur l'aile avant droite, le plus souvent sur les bas de caisse, au niveau des portes, dépassant de celle-ci de chaque côté.

Dépouillée

Dans l'habitacle, le traitement de cette Club Sport est extrême. Finie l'insonorisation, réduite au strict néant. Le faisceau électrique est peu de chagrin, avec des vitres et rétroviseurs désormais manuels, une batterie moins puissante, une climatisation aux abonnés absents, plus d'ouverture électrique du coffre, ni même de serrure, même plus une ampoule pour éclairer le moteur. L'autoradio ? Il a bien sûr disparu au profit d'un cache plastique. Dès lors, plus question d'antenne... La montre analogique et le thermomètre extérieur se sont fait la malle en même temps que la grosse moquette épaisse. Pas de cache-bagage dans le coffre ni de logement au-dessus du radiateur sous le capot avant. Les airbags ? Ils se sont dégonflés, volatilisés. Ce qui autorise, c'est déjà ça, à mettre un très joli volant sport à trois branches fines. Les panneaux de portes, ainsi que le tableau de bord, sont identiques aux 944 phase 2. Vous voulez emmener des passagers ? Conjuguez-le au singulier car la banquette arrière a disparu ! Ainsi que, bien évidemment, les ceintures qui leur étaient dédiées. Puisqu'on regarde dans cette direction, l'essuie-glace



PORSCHE A REFERMÉ LE CHAPITRE 968 APRES SEULEMENT 11245 VOITURES PRODUITES, DONT 1538 ÉTAIENT DES CLUB SPORT..



2



3



4



arrière a pris la poudre d'escampette. Enfin, le vide-poche est désormais ouvert sur la console centrale. Et voilà comment économiser quelques 50 kg, afin de passer le poids de 1370 kg à 1320 kg à vide. La répartition des masses sur une 968 standard est de 48 % à l'avant et 52 % à l'arrière. Sur une CS, elle se rééquilibre très sensiblement, à respectivement 48,9 % et 51,1 %, le poids se portant légèrement sur l'avant. La puissance étant inchangé à 240 ch, le rapport poids/puissance passe de 5,71 à 5,5 kg/ch sur la CS. Allez, elle n'a pas fait que se déléster, cette Clubsport, elle a un petit quelque chose en plus : l'écusson marqué 968 CS placé au centre du hayon, au-dessus du logo gravé Porsche entre les feux. Sur les 968, quel que soit le modèle, le moteur utilise le VarioCam qui permet de faire varier le calage des arbres à cames d'admission et d'échappement par rapport au régime de rotation du vilebrequin : un système qui, comparé au précédent moteur de la 944 S2, apporte plus de puissance et de souplesse en étant plus efficace et écologique. Ainsi équipée, la 968 profite d'un agrément supplémentaire dès les plus bas régimes, s'appuyant sur une boîte de vitesses Getrag à six rapports (Type G44/00) qui offre plus de précision. Les performances progressent logiquement, la 968 CS gagnant 0,3 secondes pour franchir le 0 à 100 km/h en 6,5 secondes. Le kilomètre départ arrêté est couvert en 26,4 secondes, soit 0,2 secondes de mieux. Et, pour l'anecdote,

- 1 Les jantes Cup couleur carrosserie en 17" sont un des premiers éléments distinctifs de la Club Sport. Les autres ne sont pas très discrets non plus.
- 2 Le becquet peint fait partie du pack Club Sport.
- 3 La 968 est le premier modèle de la gamme à adopter les traits de style de la 959, bouclier et capot contournant l'aile.
- 4 La 968 CS partage ses baquets Recaro avec la 964 Carrera RS...

la vitesse de pointe n'augmente que de cinq petits kilomètres heure, pour atteindre au mieux les 257 km/h. Ce ne sont peut-être pas les chiffres les plus impressionnants qui soient, mais la transformation en sportive radicale s'exprime bien davantage volant en main !

Experte en la manière

Sur certaines 968 CS, l'option sport M030, très prisée, est également de la partie moyennant supplément. Celle-ci comprend un châssis abaissé de 25,4 mm (contre 20 mm pour une CS standard), quatre amortisseurs réglables en dureté, des jambes de force fileté et réglables en hauteur à l'avant, une barre anti-roulis plus grosse, des disques de freins percés de 304 mm de diamètre (au lieu de 298 mm) et des étriers avant plus performants, le tout complété par un différentiel Torsen autobloquant à 40 %. Quoi qu'il en soit, avec ou sans ce kit supplémentaire, la 968 CS est déjà d'une précision redoutable dans la recherche d'une trajectoire au cordeau. Incisive, elle excelle sur les circuits, son terrain de jeu favori où elle permet de s'inscrire avec plus de finesse lors des phases de freinage. Plus ferme, le train avant rebondit davantage sur une piste déformée et perd un peu de sa superbe. Mais dès que revient le billard, l'heure est à l'extase, et elle permet aux gentlemen drivers d'exercer à la perfection leurs talents de pilotes. ■





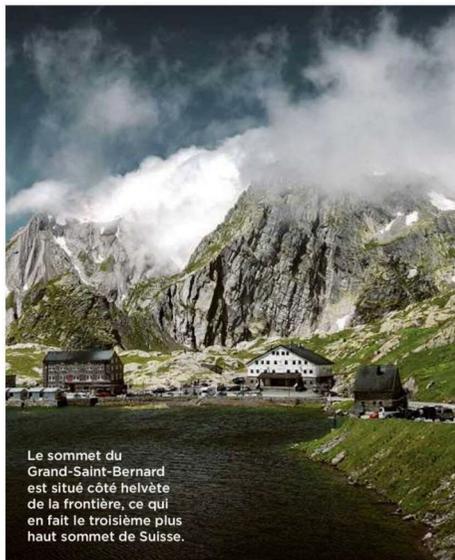
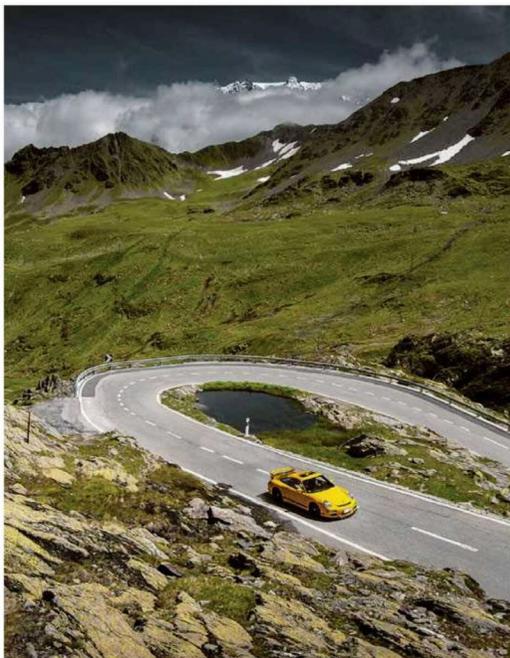
ROADBOOK LE GRAND-SAINT-BERNARD

L'ITALO-SUISSE

Niché à 2473 mètres d'altitude à la frontière entre la Suisse et l'Italie, le col du Grand-Saint-Bernard est bien plus qu'un simple passage entre le canton du Valais et la vallée d'Aoste ; c'est un voyage à travers le temps, un voyage aux nombreux virages au pied de vertigineux pics des Alpes. La recette parfaite pour un road trip de qualité. Texte et photos Jordan Zlgang-Divet | www.curveshunter.fr



**LE SAINT-BERNARD
ENJAMBE LA
FRONTIÈRE ENTRE
SUISSE ET ITALIE,
ENTRE UN VERSANT
NORD ÉTROIT,
SINUEUX, ABÎMÉ
PAR LES ÉLÉMENTS,
ET UN VERSANT
SUD LARGE, LISSE
ET DÉGAGÉ.
UN SEUL COL,
DEUX AMBIANCES...**



Le sommet du Grand-Saint-Bernard est situé côté helvète de la frontière, ce qui en fait le troisième plus haut sommet de Suisse.

NAVIGATION

Régions canton du Valais (Suisse), vallée d'Aoste (Italie)

Situation entre Martigny et Aoste

Routes H 21 (Suisse), SS 27 (Italie)

Coordonnées GPS au départ 46° 5' 16.077" N, 7° 3' 18.868" E

Altitude maximum 2473 m

Distance environ 80 km

Temps de parcours environ 1 h 30

Étapes • Points d'intérêt hospice du Saint-Bernard, statue de St Bernard, enoteca Al Sazio

Fréquenté depuis l'Antiquité, jadis connu sous le nom de Mont-Joux, le col du Grand-Saint-Bernard était autrefois une voie romaine. Ce passage à travers la montagne fut emprunté par les marchands, les pèlerins et les voyageurs intrépides, offrant un lien vital entre deux régions alpines. Au XI^e siècle, Saint Bernard de Menthon y fonda l'hospice du Grand-Saint-Bernard, destiné à offrir un refuge aux voyageurs en détresse. Ce qui, gage de reconnaissance, fera évoluer le nom du col en ce qu'il est aujourd'hui. C'est à partir de 1905 que la route carrossable fut construite. Aujourd'hui, elle n'est praticable que durant les mois sans neige, un tunnel de 5850 m de long percé en 1964 permettant désormais de relier les deux vallées toute l'année. Nous concernant, il est évident que notre choix se portera sur la route historique, plus longue, plus sinueuse, mais sans comparaison pour ce qui est du plaisir de conduire.

En arrivant du nord par la Suisse, le départ se prend depuis la ville de Martigny. Très rapidement, les vignes de la vallée disparaissent au profit d'un paysage plus alpin. Une trentaine de kilomètres nous séparent du village de Bourg-Saint-Pierre. C'est à la sortie de celui-ci que le tunnel du Grand-Saint-Bernard prend naissance. Il faudra d'abord parcourir la route principale couverte et veiller à ne pas manquer la sortie, sur la droite, en direction du sommet. C'est à partir d'ici qu'on s'amuse. La chaussée devient légèrement plus étroite mais surtout plus ondulée. Finies les amples courbes de nationales, voici enfin une vraie route de montagne. Depuis la sortie du tunnel, sept kilomètres nous séparent du sommet du col. Sept kilomètres de plaisir intense pour les amateurs de conduite. Car ici, épingle et virages s'enchaînent sans répit. Il faudra plus d'un passage pour mémoriser chaque courbe. De plus, le revêtement évolue lui aussi par rapport à la route principale et commence à montrer les signes d'usure d'un asphalte exposé aux éléments et à la neige en hiver. Il faudra donc être attentif aux creux et autres irrégularités pour dompter les virages du Grand-Saint-Bernard. Mais la récompense n'en est que plus belle lorsque nous atteignons enfin le sommet. À 2473 m au milieu des montagnes, nous passons l'historique bâtisse de l'hospice et nous voilà face à un panorama à couper le souffle. Le lac du Saint-Bernard, situé quelques mètres en aval,

reflète dans son eau d'un bleu profond les sommets opposés des Alpes italiennes. Un arrêt s'impose, le temps d'un café, mais aussi l'occasion de faire une rencontre avec le passé en visitant l'hospice du Grand-Saint-Bernard. Ce véritable joyau historique offre un aperçu fascinant de la vie monastique médiévale et de l'hospitalité légendaire des moines qui venaient en aide aux voyageurs et pèlerins traversant les Alpes sous des conditions météorologiques extrêmes. De nos jours l'hospice n'est plus la seule bâtisse au sommet, quelques restaurants, hôtels et échoppes à souvenirs ont été construits autour du lac. Une fois la visite terminée, il est temps de passer en territoire italien pour redescendre en direction de la vallée d'Aoste. Dès la sortie du col, la vue s'ouvre sur un impressionnant cirque montagneux, en direction duquel plonge directement la route. Si la vue est encore une fois incroyable, c'est le revêtement en parfait état qui surprend instantanément. Un banc d'asphalte large et lisse qui tranche avec le versant helvète en moins bon état. Le contraste entre la montée suisse et la descente italienne n'est pas le seul fait de la qualité du revêtement, mais aussi du rythme même qu'autorise le tracé. Plus large, la route offre aussi une vue plus dégagée sur les virages qui approchent, permettant alors un tempo plus soutenu. La descente se fait beaucoup plus fluide et ces grandes courbes s'enchaînent, les unes après les autres, sans effort, au pied de majestueux pitons rocheux. Quelques kilomètres après avoir passé le sommet, la route atteint un premier palier, plus plat. Ici, dans une épingle, d'anciennes bâtisses italiennes, vestiges du passé, ont été réhabilitées en restaurant à vin et spécialités locales pour recevoir les voyageurs. Une halte bienvenue pour jeter un dernier coup d'œil vers le sommet avant de reprendre la route qui plonge très rapidement dans la vallée. Les quelques kilomètres restants nous mènent à la lisière des arbres jusqu'à rejoindre la vallée d'Aoste. La route du "Colle del Gran San Bernardo" est derrière nous... 🍷

MÉMO

Millésimes
1967 à 1968

3573 coupés
925 Targa

1991cc
160 ch
179 Nm
225 km/h
0-100 en 7"6



911 S 2.0 SWB

La première 911 sportive, préparée d'usine, a établi les standards pour un demi-siècle de 911 de sport et de compétition.

HISTOIRE ET TECHNIQUE

Porsche a abandonné la 356 parce qu'au début des années 60, après quinze ans d'évolution continue, elle avait clairement atteint ses limites de développement. Le flat-4 était à la fois bruyant et plus assez rapide, l'espace intérieur étriqué, et le châssis archaïque pénalisait autant le confort que le comportement. Bien qu'elle ait la même architecture de base (un coupé deux portes avec le moteur à plat derrière les roues arrière), la 911 représentait un tout nouveau départ. Plus longue, plus élégante, la nouvelle Porsche se débarrassait de l'aspect bulbeux de la 356 et paraissait résolument moderne. D'abord apparue au Salon de Francfort 1963, elle a reçu un accueil mitigé, bien que le magazine *Motor* ait immédiatement reconnu son potentiel, notant que la "901" était la voiture la plus remarquable pour les passionnés à Francfort. Il était clair cependant que la production n'était pas pour tout de suite. Effectivement, si le design était prêt depuis 1962, le nouveau flat6, lui, ne l'était pas, et les premières voitures ne quitteraient Zuffenhausen que fin 1964.

Les 130 chevaux permettaient une vitesse de pointe de 210 km/h et, compte-tenu de la réputation de Porsche, des pilotes privés préparaient déjà leurs 911 pour la course bien avant que Porsche n'engage sa propre version de 145 ch dans le Monte Carlo 1965. Une nouvelle version plus affûtée n'était qu'une question de temps :

la 911 S (Sport) est apparue en juillet 1966, même si elle ne serait pas disponible avant 1967 sur la plupart des marchés. Un rapport volumétrique plus élevé (9,8:1) associé à un diagramme de distribution modifié, de plus grosses soupapes et un échappement plus libre portaient la puissance à 160 ch, le 0-100 km/h en 7,4s et la vitesse maxi à 225 km/h. En Allemagne, seule la bien plus chère (et plus produite) Mercedes 300SL pouvait tenir le rythme. Une telle performance n'était pas cadeau pour autant ! Si la 911 S fut la première Porsche équipée de disques de freins avant ventilés et d'améliorations aussi appréciées des amateurs que les bielles niturées et les pistons en alliage forgé, elle coûtait tout de même 20 % plus cher que la 911 de base. Environ 4500 de ces 911 S 2.0 furent construites, dont 925 Targa, ce qui représente presque la moitié de la production des 911 de première génération (1964-69).





SWB pour Short Wheel Base. La 911 a été lancée en 1964 avec un empattement de 2211 mm. Conscients du déséquilibre dynamique dont souffrait leur création, les ingénieurs ont allongé le bras oscillant de 57 mm pour porter l'empattement à 2268 mm dès le millésime 1969. On distingue les deux versions à l'emplacement de la trappe d'accès à la barre de torsion.



ÉVOLUTION DE LA COTE

Annunciée à l'automne 1966, la 911 S était le troisième modèle de la gamme "900" après la 911 et la 912. À 45 500 F, la S était positionnée 6000 F au-dessus de la 911. En comparaison, l'Alpine A110 1300 S (qui tenait une 911, mais pas la S de 160 ch) coûtait 27 200 F. Les clients passionnés et suffisamment aisés connaissaient déjà les Porsche, mais l'engagement non officiel par Vic Elford de la seule 911 de démonstration disponible chez l'importateur britannique (AFN) à Biggin Hill en janvier 1967 a réellement posé la marque sur le devant de la scène. L'événement était le premier autocross retransmis à la télévision, et des milliers de personnes ont vu en direct les vains efforts des Cortina d'usine pour pousser hors-jeu la 911 du jeune pilote britannique. Résultat : lorsque les 911 (conduite à droite) ont enfin été livrées, elles se sont arrachées au prix fort. Sa valeur est retombée avec l'arrivée de la 2.2 S en 1970, et dix ans plus tard, le modèle original n'était plus qu'une vieille Porsche, l'intérêt se portant toujours sur la nouvelle et plus puissante 911. Quelques S ont survécu dans les garages, mais dans les régions les plus humides, une partie d'entre elles a simplement pourri. Elles avaient toutes disparu des annonces premium des années 80, confinées aux colonnes des journaux populaires. Dans les années 90, la prise de conscience collective que le refroidissement à air touchait à son terme a provoqué un regain d'intérêt pour les Porsche plus rares, qui englobaient également les premières 911. En 2005, une S originale non restaurée se vendait 50 000 € et, alors que la valeur de la légendaire 2.7 RS atteignait 650 000 €, il devenait manifestement intéressant de restaurer les vieilles 911. Aujourd'hui, le prix courant pour une 911 S 2.0 matching numbers tourne autour de 220 000 €, mais les prix peuvent allégrement varier entre 175 et 350 000 €.

EXPÉRIENCE DE CONDUITE

Contrairement à des autos plus flamboyantes comme les Jaguar Type E ou les exotiques Italiennes, la plus modeste 911 S était dès sa conception une voiture à conduire autant qu'à parader. Ce qui ne signifie pas qu'elle n'a pas séduit des stars. Parmi les propriétaires notables de 911 S figurent le champion de ski olympique Jean-Claude Killy, par ailleurs sérieux pilote qui a couru les 24 Heures du Mans après sa carrière sur neige. Un autre parmi les premiers propriétaires – ou plutôt utilisateurs – de S fut Richard Attwood. La 911 S était sa voiture de fonction durant sa carrière de pilote d'usine entre 1968 et 71. Il raconte que Piëch attendait de ses pilotes qu'ils se rendent sur les courses avec leurs voitures de fonction où qu'elles soient en Europe. Attwood se souvient avec tendresse de sa 911 S, véritable voiture de conducteur, mais avec laquelle vous pouviez facilement avoir des ennuis. De toutes les voitures qu'il a conduites, la 911 S est celle qu'il aurait aimé pouvoir garder.

Aujourd'hui, il n'est pas difficile de comprendre l'avis d'Attwood. Avec seulement 1080 kg, la 911 S est extraordinairement légère, et son moteur très affûté ne demande qu'à prendre les tours. Mais aussi fort accélèrent-elle, il est facile d'oublier que ces anciennes Porsche ne savent pas prendre les virages comme des modernes : changer de braquet et lever le pied au milieu du virage provoque ce fameux transfert de masses vers l'avant, et cette 911 va survivre instantanément. Corriger le tir va réclamer une réaction immédiate de votre part... et un peu de place. Pour le conducteur lambda, c'était un défaut propre au moteur arrière, que Porsche éliminerait progressivement au cours des cinq décennies suivantes. Aussi agréable qu'elle soit pour son conducteur, la 911 S l'accapare toujours : la puissance arrive soudainement après 3000tr/min, la direction est légère et hyper réactive, et la Porsche ne transmet à son conducteur que des incitations à forcer le rythme. Dans la circulation, la très nerveuse S est moins à l'aise, et sa tendance à tousser à bas régime est une des caractéristiques de son époque, où le trafic était moins dense et la conduite moins contrainte par les règles de circulation.

LES BONNES OPTIONS

En tant que modèle haut de gamme, la S avait certains des principaux équipements, notamment les roues Fuchs, les amortisseurs Koni et une barre antiroulis plus conséquente, ainsi que le volant gainé de cuir et la garniture tressée sur le bandeau du tableau de bord. La S avait aussi la boîte à cinq rapports (ou Sportomatic en option), disponible en trois versions de démultiplication : "Nürburgring" à rapports courts, "Le Mans" aux rapports longs et une Bergrennen à la cinquième plus courte. Les phares halogène H3, les radios Blaupunkt ou Becker et le réservoir de 100 litres comptent parmi les extras les plus recherchés avec la peinture métal et les sièges en cuir. Bien avant l'époque des volants réglables, l'option 9267 était un moyeu allongé qui rapprochait le cerceau du conducteur d'environ 30 mm.

En bon modèle haut de gamme qu'elle est, la 911 S est très bien équipée de série, avec du cuir sur le volant... mais encore du simili sur les sièges. Et les cinq compteurs à script vert !



La 911 S 2.0 de ce guide nous a été aimablement fournie par le Centre Porsche Classic Gelderland, aux Pays-Bas. Plus d'infos sur www.porscheclasiccentergelderland.nl



LE MOTEUR AFFÛTÉ DE LA 2.0S ET L'EMPATTEMENT COURT DE SON CHÂSSIS N'EN FONT PAS LA 911 LA PLUS FACILE DE SA GÉNÉRATION.

GUIDE D'ACHAT

De très occasionnelles sorties de grange existent encore, mais sachant qu'une restauration totale chez un spécialiste reconnu peut coûter 230 000 €, il est sûrement préférable d'étudier le marché des voitures autour de 230 000 €... Mick Pacey, d'Export56, souligne que sur les 300 (sinon moins) 911S sorties de Zuffenhausen en conduite à droite, la plupart se sont égarées dans les limbes du temps et les survivantes sont extrêmement rares. Acheter un exemplaire à conduite à gauche revient généralement à mesurer la qualité d'un véhicule restauré. Tout dépend des intentions de l'acheteur. S'il se satisfait d'une voiture utilisable, très présentable mais loin des standards des concours d'élégance ou même des collectionneurs, qu'il vise une voiture restaurée au début des années 2000. Il y a vingt ans, une S achetée 10 000 € pouvait être restaurée pour 30 000 €. Un exemplaire de cette période peut convenir, mais un examen expert de la carrosserie et du châssis est essentiel. Le moteur est plus simple, mais une investigation des numéros devra confirmer qu'il s'agit bien d'un 2.0S (et pas d'un 130 ch de base ou de toute autre imposture mécanique). Les 911 classic sont plus vulnérables à ce genre de falsifications, qui ont vu nombre de 2.4S devenir de très lucratives 2.7RS plus originales que nature... Dans un budget de 175 000 €, il sera peut-être plus judicieux de considérer une plus récente 2.4, plus couplée et moins capricieuse mais qui conserve toutes les vertus de simplicité et d'agilité des premières 911, avanta-gée par un plus long empattement et de plus larges pneumatiques.

Au-delà de 300 000 €, non seulement il faudra réclamer les justificatifs d'une restauration haut de gamme, mais aussi s'assurer de la concordance des numéros de série et d'un historique détaillé et limpide. Le danger est que, après avoir investi dans un objet de collection, la 911S fraîchement acquise passe le plus clair de son temps dans un garage à température et hygrométrie contrôlées, comme beaucoup de Carrera 2.7RS et autres 911 spéciales, trop précieuses pour les risquer sur les routes actuelles.





S'IL EST ADMIS QUE 70% DES PORSCHE CONSTRUITES SONT ENCORE EN CIRCULATION, LA PROPORTION TEND STATISTIQUEMENT À S'AMOINDRIR EN REMONTANT DANS LES MILLÉSIMES. LA 911S SWB EN FAIT LES FRAIS...

INVESTISSEMENT

Bien qu'il soit communément admis que 70% des Porsche construites sont toujours en circulation, la proportion est statistiquement moins favorable pour les plus anciennes. Sur les 4500 Porsche 911S 2.0, il est probable qu'à peine plus de 10% ont survécu. La corrosion fatale à ces voitures pas encore galvanisées, et la certitude que chaque nouveau modèle serait meilleur, ont largement contribué à l'extinction de la race. C'était la norme : même les voitures de course, bien qu'extrêmement coûteuses à construire, étaient démontées ou mises au rebut à la fin de la saison. Il n'y avait encore aucune conscience d'une quelconque valeur ou du moindre intérêt dans le futur. Une 911S avec ses documents originaux et restaurée par un spécialiste renommé aura toujours les meilleures chances de maintenir sa valeur. Mais lorsqu'une Carrera 2.7 RS en état comparable coûte potentiellement une ou deux centaines de milliers d'euros de plus, tout dépend du prix d'achat si le sujet n'est que le profit à la vente.

SWB pour Short Wheel Base. La 911 est lancée en 1964 avec un empattement de 2211mm. Conscients du déséquilibre dynamique dont souffre leur création, les ingénieurs allongent chaque bras arrière de 57 mm pour porter l'empattement à 2268 mm dès le millésime 1969. On distingue les deux versions à la position de la trappe d'accès à la barre de torsion, devant la roue.

VERDICT SPEEDSTER

Voulez-vous vraiment une 911S ? Une restauration totale peut coûter 350000€ sur la base de pièces neuves et de 2500 heures de travail qualifié. Le prix de vente ultérieure a peu de chance d'atteindre le seuil de rentabilité, compte-tenu de la concurrence d'autres Porsche anciennes. Le marché n'est pas infini : dans la fourchette des 230000€, la 911S de Jean-Claude Killy n'a pas atteint son prix de réserve chez Artcurial à Rétromobile 2024. L'acquéreur doit donc déterminer s'il achète une 911S comme un investissement, une voiture de collection, ou plutôt comme une simple 911 classic pour les sorties de week-ends estivaux, auquel cas bien d'autres 911 aircooled plus récentes seront à la fois plus accessibles et plus gratifiantes à conduire.



Alternatives de 150000 à 320000€



993 Carrera RS

Le rapport qualité-prix de la dernière des RS aircooled était décrié à sa sortie en 1995, l'équivalent de 10000€ plus chère qu'une Carrera 2. Plus rare que la 964 RS, avec un 3.8 plus coupleux et une suspension plus polyvalente, la 993 RS est très recherchée aujourd'hui. 350 000€



911S 2.4

Plus puissante et surtout plus coupleuse que la 2.0 S originale, la 2.4 S est portée de la 2.7 RS en termes de conduite et bénéficie des améliorations dynamiques des millésimes post-69. L'acheteur doit s'assurer qu'il ne s'agit pas d'une 2.4T déguisée, qui vaut bien moins. 200-235000€



964 Turbo 3.3

Première 911 Turbo de l'ère "moderne", débarrassée des barres de torsion mais équipée de l'ABS et de la direction assistée et mue par 320 ch, la 964 Turbo rappelle toutefois, même si elle est mieux éduquée et mieux équipée, le côté sauvage de la 911 Turbo originale. 140-235000€



911 Carrera 3.2 CS

911 à l'équipement réduit, peu courue durant sa courte vie, la Clubsport est aujourd'hui considérée comme la réincarnation de la 2.7 RS. Pas aussi agile que la 911S, elle est vue comme la meilleure des Type G, et seuls les inconditionnels du capot long lui reprocheront son poids. 150-185000€

JEU CONCOURS



AUTO HOMMES & AUTOS
HEROES DE CARACTERE
heroeslife.fr

3 500 € DE CADEAUX À GAGNER !

Gagnez des additifs haut de gamme et préparez-vous à prendre la route...
Tentez votre chance en flashant le QR Code.



50 lots : dégrasants 5 en 1.
Le gagnant pourra sélectionner
s'il préfère un dégrasant
essence, diesel, éthanol ou hybride.
Tentez votre chance en répondant
à notre questionnaire.



Bonne chance !

MÉTÉO VARIABLE

La première moitié de 2024 souffle le chaud et le froid sur le front des enchères. La période a été marquée par le succès de la vente W d'Artcurial, riche en Porsche d'exception, mais certains résultats de vente plus modestes témoignent d'un marché toujours plus exigeant.

Les mois se suivent et se ressemblent en matière d'enchères automobiles : l'activité reste soutenue et les transactions nombreuses, signe d'un intérêt toujours significatif pour les Porsche anciennes, mais les prix restent souvent dans la fourchette basse des estimations. Le contexte international perturbé et les taux d'intérêt toujours élevés expliquent en partie cette modération qui peut également être vue comme un signe de l'assainissement d'un marché qui ne spéculé plus. Néanmoins, quelques autos sortent toujours du lot, portées par un historique exceptionnel ou un combat entre enchérisseurs. Ce fut notamment le cas pour quelques exemplaires de la vente W organisée par Artcurial, assurément l'événement du printemps en ce qui concerne les Porsche. Elle a confirmé la tendance du moment favorable aux modèles des années 80 et 90, qui ont suscité les prix les plus élevés par rapport aux estimations. ●



Aguettes
996 GT3 RS 2003
3600cc - 381ch
678 exemplaires
37000 km, état rare
Estimée 170 000 - 210 000 €
Vendue **192 392 €**

D'origine française, cette GT3 RS profite d'un marché toujours porteur pour les premières GT3. Sous même propriétaire depuis 2015, cet exemplaire a très peu roulé et profité d'un gros entretien juste avant sa vente. Il est équipé des freins céramiques optionnels, de la climatisation et de la radio. Il a obtenu un prix plus que justifié pour un modèle rare dans un état d'origine proche de la perfection.



Idfacto
911 T 1968
1991cc - 110ch
6318 exemplaires
Modèle restauré à neuf
90 000 € de factures
Boîte 5 rapports
Origine Sonauto
Estimée 100 000 - 130 000 €
Vendue **138 992 €**

La maison Idfacto proposait de nombreuses Porsche lors de sa vente du 13 avril à Deauville. Beaucoup n'ont pas trouvé preneur, mais cette 911 T d'origine française n'avait parcouru que 420 km depuis sa restauration à neuf dans sa configuration d'origine. En état parfait, l'auto dans une désirable version à empattement court et boîte à 5 rapports n'était cependant pas dotée de son moteur d'origine même si le type était conforme.

Osenat
928 S4 BVA 1987
4957 cc - 320 ch
15 700 exemplaires
Coloris Cassis Red atypique
Origine américaine
220000 km
Estimée 18 000 - 25 000 €
Vendue **22 200 €**



Brisacdiou Bordeaux
964 Turbo 1991
3299 cc - 320 ch
Origine française
136664 km. Très bel état
Estimée 80 000 - 100 000 €
Vendue **132 230 €**



1^{ER} SALON NAUTIQUE À FLOT D'EUROPE



CANNES YACHTING FESTIVAL

10-15 SEPT. 2024

LE LUXE A RENDEZ-VOUS AVEC LE YACHTING.

VISITEZ LE SALON DE MANIÈRE PRIVILÉGIÉE
AVEC UN PROGRAMME EXCLUSIF : TRANSFERT EN HÉLICOPTÈRE,
VISITE DE YACHTS, ACCÈS AUX CLUBS VIP...

cannesyachtingfestival.com



■ ADJUGÉ !

Véhicule phare de la vente organisée par Aguttes lors du Tour Auto 2024, cette 3.0 RS avait tout pour elle : un impressionnant palmarès dans le Championnat allemand ADAC, un historique limpide documenté par un dossier très fourni, son moteur d'origine et un passeport technique lui permettant de participer aux épreuves historiques les plus prestigieuses. Elle n'a cependant atteint que la fourchette basse de son estimation.



Aguttes
911 Carrera 3.0 RS 1974
 2995 cc - 230 ch
 Avant-dernier des 54 ex.
 10 victoires en ADAC
 Matching numbers, passeport FIA
 Estimée entre 1,0 - 1,4 M €
 Vendue **1 013 680 €**

Artcurial
964 Carrera 4 1989
 3600 cc - 250 ch
 15 121 exemplaires
 64 432 km
 Estimée 45 000 € - 65 000 €
 vendue **107 280 €**

La vente W proposait deux 964 rouges, la Carrera 2 Tiptronic et Carrera 4 boîte manuelle, toutes deux dotées du toit ouvrant. Grâce à sa transmission, la seconde, pourtant plus kilométrée, a aisément dépassé la barre des 100 000 € contre 92 976 € pour la première.



Artcurial
911 2.7 RS 1972
 2687 cc - 210 ch
 Une des 100 premières
 Matching numbers, historique limpide
 Estimée 350 000 € - 550 000 €
 Vendue **470 840 €**

D'origine allemande, importée en Suède en 1975, cette RS est un des premiers exemplaires, équipée d'origine des sièges sport, du prééquipement radio et des phares longue portée. Dotée d'un historique complet, l'auto présente une rare authenticité qui a justifié des enchères soutenues, même si les records de 2015 n'ont pas été atteints.



Artcurial
356 C Carrera 2
 1966 cc - 130 ch
 436 exemplaires
 Moteur d'origine, état concours
 Estimée 500 000 € - 700 000 €
 Vendue **435 080 €**

Les enchères ne se sont pas envolées pour cette 356 au pedigree pourtant limpide et prestigieux, livrée neuve au baron David de Rothschild. Elle a subi deux restaurations, la dernière lui ayant rendu ses couleurs d'origine. Elle disposait encore de son moteur matching et se trouvait dans un état concours au moment de la vente.



Artcurial
911 SC Cabriolet 1983
 2994 cc - 204 ch
 Un des premiers cabriolets 911
 35 224 km, matching numbers
 4 096 exemplaires
 Estimée 70 000 € - 110 000 €
 Vendue **110 856 €**

Le renouvelé de la 911 a commencé en 1983 avec la SC Cabriolet, restée peu de temps au catalogue. Un joli jalon de l'histoire du modèle qui justifie le prix élevé obtenu par cet exemplaire dans un état exceptionnel, qui n'a compté que deux propriétaires et juste 35 000 km depuis sa sortie de chaîne.



Artcurial
964 RS "Touring" 1991
 3600 cc - 260 ch
 38 344 km, nombreuses options
 Estimée 150 000 € - 200 000 €
 Vendue **274 160 €**

Lors de la vente W, ce sont les modèles récents qui ont suscité des enchères supérieures aux estimations, en témoigne cette 964 RS d'origine allemande. Sa configuration et son état expliquent largement son prix final : ce modèle Touring équipé de sièges baquets en carbone et d'un autoradio Blaupunkt d'origine arborait une couleur rare et un kilométrage très bas authentifié.

ABONNEZ-VOUS



Et recevez la paire de gants **GLOVE STORY**®

Speedster
heroesllife.fr CULTURE PORSCHE CLASSIC

1 an - 4 numéros

SPEEDSTER

Print + digital

46€

au lieu de ~~102,60~~

+ **Paire de gants Homme**
GLOVE STORY

2 ans - 8 numéros

SPEEDSTER

Print + digital

82€

au lieu de ~~205,20~~

+ **Paire de gants Homme & Paire de gants Femme**
GLOVE STORY



Gant de conduite, mitaine cuir agneau non doublé.

Visuel non contractuel



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 2 mois dans la limite des stocks disponibles. Vous pouvez acquérir séparément les gants de conduite au prix de 75€ en écrivant par mail à sav@heroeskiosks.fr ou par courrier à Heroes Publishing : 35 rue des cordeliers - 63100 Clermont Ferrand. Vous disposez d'un délai de rétractation de 14 jours à réception du 1^{er} numéro (coût des envois à votre charge) en notifiant clairement votre demande à notre service abonnements. L'éditeur Heroes Publishing, 35 rue des Cordeliers - 63100 Clermont-Ferrand, RCS Clermont-Ferrand B 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. Votre abonnement sera activé à partir de la prochaine parution.

PAG77



1:12
1



1:18
2



1:12
3

TOUTES LES ÉPOQUES ET
TOUTES LES DISCIPLINES
DU SPORT AUTO SONT
SOURCES D'INSPIRATION
POUR LES FABRICANTS...



1:18
4



1:18
5

1
964 RS "MIRAGE"
SPARK x PORSCHE

Personnage principal de *Rise Of The Beasts*, dernier chapitre de *Transformers*, Mirage est un Autobot un tout petit peu frimeur et assez inexpérimenté qui fait pourtant sa part dans cette guerre acharnée contre les Decepticons. À la ville, c'est une presque banale 964 Carrera RS 3.8 grise, et c'est logiquement sous cette forme automobile que Spark l'a reproduite pour les boutiques Porsche.
Réf. WAPO21185OR964.
shop.porsche.com

2
911 MONTE-CARLO
MATRIX

À la mi-janvier 1965, alors que les toutes premières 911 sortaient à peine de l'usine, Peter Falk et Herbert Lingg en engageaient une dans le rallye Monte-Carlo réputé très sélectif. Résultat: 5^e au général, 1^{er} de classe! Deux ans plus tard, Vic Elford et David Stone reviennent avec une 911 S 2.0 préparée par l'usine et... s'imposent. La carrière sportive de la Porsche 911 est lancée...
Réf. MXLI1607-031 et 032.
www.matrixcalcomodels

3
964 TURBO S
GT SPIRIT

Ça faisait un moment que GT Spirit n'avait pas sorti de Porsche majeure au 1:12. Après une 992 GT3 Touring au début de l'été, ce sera au tour de la 964 Turbo S de faire son apparition en septembre sous une teinte Amethyst. La généreuse échelle permet de rendre avec fidélité des détails aussi minimes que la verrière des jantes 18" Speedline trois parties...
Réf. GT499. www.gts-models.com

4
911 S/T 2.5
CAR.TI.MA

Car.ti.ma, distributeur allemand de miniatures, a développé sa propre version de la Porsche 911 S/T 2.5, sous diverses déclinaisons, racing, civile ou outlaw, avec ou sans les jantes Minilite sur le train arrière, dans des couleurs variées et des éditions plus ou moins limitées, parfois signées de leurs pilotes historiques, comme peut l'être cette Viper Green de la main de Günther Steckkönig.
Réf. CAR01822004.
www.cartima-modelcars.de

5
934, NORISRING 76
SCHUCO

Dès que Porsche a lancé la 934 dans l'arène durant la saison 1976, elle a fait la claire démonstration de la supériorité de son turbo. Sur la manche de DRM qui se tenait au Norisring en juin, les 934 tenaient le haut du pavé (et du podium). Si Bob Wollek a remporté l'épreuve avec la Kremer Vaillant turquoise n° 16, c'est avec cette n° 6 qu'il avait pris part aux qualifications pour une 3^e place en grille.
Réf. 450060200. www.schuco.de

1:18

6



1:18

7



1:18

8



924 CARRERA GTS
OTTO

C'est la version Groupe 4 de la 924 Carrera GT que nous propose Otto, celle avec laquelle Walter Röhrl a couru quatre épreuves du Championnat d'Allemagne des Rallyes en 1981, durant une saison de transition pour lui entre un titre mondial avec Fiat en 1980 et le suivant en 1982 avec Opel. Ce fut son premier contact avec une Porsche en compétition, mais pas le dernier, loin de là...

Réf. OT442.
www.otto-models.com

993 SPEEDSTER
GT SPIRIT

L'histoire officielle de la 993 ne compte que deux exemplaires de Speedster: un vert Adventure construit pour Butzi autour d'une Carrera et un gris, large, sur base de Carrera S pour l'acteur et collectionneur américain Jerry Seinfeld. C'est le premier que GT Spirit a réduit au 1:18. En attendant probablement que le second rejoigne un jour le catalogue du fabricant français.

Réf. GT446. www.gts-models.com

917K DAYTONA 70
SPARK

Ce sont deux héroïnes des 24 Heures de Daytona que Spark décline au 1:18 cet été. La 917 #1 au premier plan a été menée sur la seconde marche du podium de l'édition 1970 par le duo Jo Siffert et Brian Redman (derrière l'autre 917 de Rodriguez et Kinnunen). La #2 n'est ni plus ni moins que la 917K victorieuse de l'épreuve en 1971 entre les mains de Jacky Oliver et Pedro Rodriguez.

Réf. 18US020 et 18DA71.
www.sparkmodel.com



Mercedes L3500 Rennendienst + 718 RSK
Réf. 450723600 - Schuco



964 Carrera RSR Spa 1993
Réf. 43SPA1993 - Spark



356 pré-A 1953
Réf. 450725400 - Schuco



911T Le Mans 1969
Réf. S9749 - Spark



550A press car 1957
Réf. TM43-6ID2 - Tecnomodel



917K Buenos Aires 1971
Réf. S9981 - Spark



911 S/T Curves
Réf. CAR04324002 - Cartima



Blitz Gulf-Porsche Renntransporter
Réf. MX51502 - Matrix

■ NEXT

SPEEDSTER #78

EN KIOSQUE LE VENDREDI 20 SEPTEMBRE



© Automuseum Prototyp Hamburg

HEROES MEDIA

Speedster
L'ESSENTIEL DE LA VOITURE
L'ESSENTIEL DE LA MOTO

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,
Ethan Valentin, Hilaire, Camille Pinet,
Michaël Levivier, Jan-Henrik Muche
Photographes
Frank Camuzat, Jeremy Cliff, Roman Raetzke
Alexis Goure, Przemysław Borowczynsky,
Thomas Cortesi, Eugene Tkachenko
Rédacteurs-photographes
Jordan Zigang-Divet, Stan Louyson

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

VENTE AU NUMÉRO

(réservé aux dépositaires et aux diffuseurs)
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: 0226K90715
N° ISSN: 21126526
Dépôt légal à parution
Distribution France et export: MLP

HEROES PUBLISHING
Editeur de contenus: Moto - Auto - Bateau - Lifestyle et Passion

SAS au capital de 1264280 €
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

DUTRAY

JOAILLIER  BIJOUTIER



À votre service depuis 1950

Retrouvez l'ensemble de nos marques sur

bijouterie-dutray.fr



HASTONTEN


BREITLING
1884


TAG
HEUER


HERMÈS
PARIS

LONGINES

RADO
SWITZERLAND


HAMILTON

ORIS
HOLSTEIN 1984


TISSOT
MONTRES SUISSES DEPUIS 1853

HERBELIN
HERBELIN CONTINUERAIT SERVICE 1947

MESSIKA
PARIS

FRED

Poiray
PARIS

clozeau
JOAILLIER


Gringoire
Joillier - Paris 1880


ARTHUR BERTRAND
PARIS - 1805


GAREL
PARIS

Place Saint-Nicolas - 72000 Le Mans

Du 1^{er} 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**