OCTOBRE - NOVEMBRE - DÉCEMBRE 2024 078

Speedster

heroeslife.fr

CULTURE PORSCHE CLASSIC

DOSSIER SPÉCIAL • 70e ANNIVERSAIRE DU SPEEDSTER

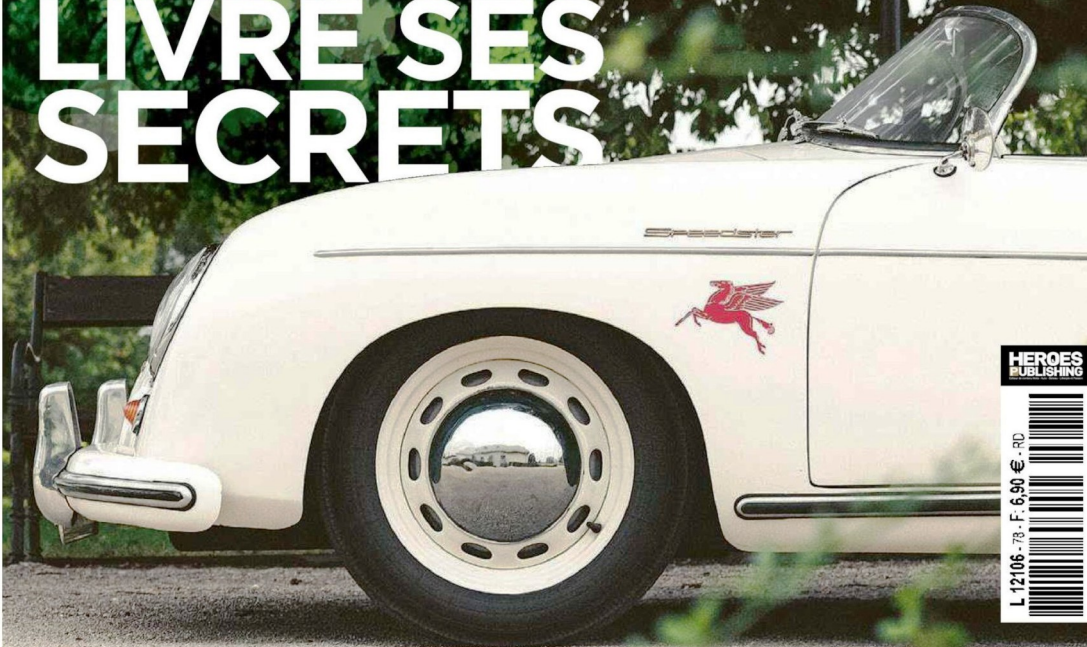
LE SPEEDSTER DE JAMES DEAN LIVRE SES SECRETS

356 pré-A n° 5006
La doyenne des Allemandes

Tuthill GT One
Une GT1 pour la route

Car Bone
Du sticker au Restomod

Megaphonics
Concert à l'anglaise



HEROES PUBLISHING

L 12106 - 73 - F: 6,90 € - RD

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

Speedster
LE MAGAZINE DE LA CULTURE PORSCHE CLASSIC
OCTOBRE - NOVEMBRE - DÉCEMBRE 2024

D-Moris

LA RÉFÉRENCE DES KITS ET PIÈCES DE CARROSSERIE
FIBRE ET CARBONE DEPUIS 40 ANS

BODYKITS & PARTS
*RESTOMOD, **BACKDATING***
PERFORMANCE

d-moris.com
contact@d-moris.com
+33 (0)5 58 70 99 29

FABRIQUÉ EN FRANCE

AVEC PASSION ET GÉNÉROSITÉ, CHAD MCQUEEN A PERPÉTUÉ L'HÉRITAGE DU KING OF COOL.

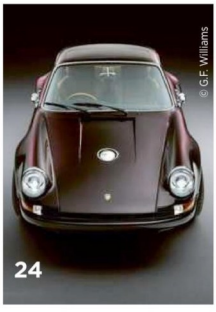
© TED7

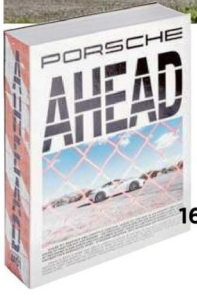
Dans quelques heures, ce numéro Spécial 70 ans du Speedster part chez l'imprimeur, numéro dans lequel nous consacrons une généreuse place à la Porsche préférée de James Dean, tout au moins celle avec laquelle il aura révélé ses talents de pilote, que le destin ne lui aura pas laissé le temps de confirmer. Moins que le Spyder 550 dans lequel il aura laissé sa jeune vie, le Speedster 1500 Super de Jimmy a longtemps suscité légendes et divagations, amalgames et égarements. Beaucoup – qui ne lisent manifestement pas d'aussi bonnes revues spécialisées que vous – l'ont longtemps cru dans le sud de la France, d'autres le "savaient" en Californie. Que nenni ! Les plus sérieux le considéraient perdu à jamais, et c'était une réalité encore pas si lointaine. Qui sait si un jour l'énigme du Spyder 550-055 sera levée, toujours est-il que le Speedster #80126 a révélé ses secrets. L'historien américain Lee Raskin en a chassé la trace, déterminé l'irréfutable authenticité par des détails que seul l'entourage de James Dean pouvait connaître, il en a suivi la restauration et il a eu l'extrême gentillesse de nous guider jusqu'en Hongrie à la rencontre de ce qui est certainement le Speedster le plus iconique de l'histoire. Ce que vous lirez dans cet article sur l'existence post-Dean du Speedster #80126 nous aura coûté, décalage horaire oblige, quelques nuits courtes pour de longues heures d'échanges. Nous aurons transpiré sang et eau pour réaliser la séance photo en temps et en heure, parce que la météo ne nous aura rien épargné, croyez-le. C'est donc une exclusivité mondiale. Pour vous et rien que pour vous.

Cruelle ironie du sort, nous apprenons à l'instant, à quelques heures de mettre sous presse, la disparition de Chad McQueen, fils de Steve. Dans la communauté Porsche, Chad n'avait rien du "fils de". C'était un homme accompli, véritable passionné, abordable et généreux qui aimait partager et garder vivante la mémoire de son père qui lui avait manifestement transmis le virus mécanique, jamais avare de ses souvenirs de tournage du Mans, alors qu'il n'avait pas dix ans. Chad nous avait emmenés, voilà quelques années maintenant, dans une virée en 911 outlaw sur Mulholland Drive. Maurice, notre photographe pour l'occasion, s'en souviendra toute sa vie. Et parmi l'héritage paternel, Chad conservait aussi religieusement la 356 A Speedster 1600 Super de 1958 qu'avait tant aimée son papa, au point de la racheter à Bruce Meyer quelques temps après la lui avoir vendue. À ses enfants Steven, Chase et Madison, à son épouse Jeanie et à ses proches, nous exprimons nos sincères condoléances.

Josué Chevrel

■ SOMMAIRE





Speedster

78 OCTOBRE - NOVEMBRE - DÉCEMBRE 2024

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 WERKSTRASSE
911 GT3 RS Jo Siffert – 911 Turbo 50

24 FOCUS
911 ST-R Rennsport

26 VOL À LA TIRE
Ciné star – 260 Chrono

30 IMMORTELLE
Classic – 356 Speedster *James Dean*

40 LA DÉCOUVERTE DE L'AMÉRIQUE
Histoire – 356 Speedster

46 70 ANS DE SPEEDSTER
Chronologie – Speedster

50 JAUNE ET JOLIE
Sonderwunsch – 993 Speedster

56 DOYENNE DES ALLEMANDES
Classic – 356 Pré-A

64 50 NUANCES DE PORSCHE
Visite – CarBone

68 AUX FRONTIÈRES DU RÉEL
Restomod – Tuthill GT One

74 SPACE COWBOY
Préparation – Ruf Rodeo

76 RETOUR AUX SOURCES
Restomod – Gunther Werks GWR

82 AUX QUATRE VENTS
Restomod – Singer Classic Turbo

84 HYPERCAR RÉTRO
Restomod – Kalmar automotive 9X9

86 MONTEREY NEWS
Restomod – Les délires de la Car Week

88 LA FIBRE ESTHÉTIQUE
Viste – D. Moris

92 ROCK BRITANNIQUE
Boxengasse – Megaphonics

96 DANS LA BRUME
Roadbook – Taïwan

102 AUTOPSIE
Guide d'achat de la 928

108 ADJUGÉ !
Enchères – Le marché de la Porsche Classic

112 MODELS
Les nouveautés du modèle réduit Porsche

111 ABONNEMENT
Ne cherchez plus, recevez *Speedster* chez vous !

Jean BUSER

Pièces détachées pour Porsche

MOTEUR

ECHAPPEMENT

FREINAGE

ALIMENTATION - ESSENCE

EMBRAYAGE - BOITE DE VITESSE

LIAISON AU SOL

CARROSSERIE

ECLAIRAGE

ELECTRICITE

ATELIER

RÉPARATION

COMPTEURS, BOITIERS, TRIANGLES ...

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

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

WWW.JEANBUSER.COM

Josué Chevrel Photos D.R.

50 ANS DE TURBO
AU PORSCHE MUSEUM

Sous l'intitulé *Beyond Performance*, le Porsche Museum célèbre 50 ans de Porsche Turbo dans une exposition temporaire qui court jusqu'au 12 janvier 2025. Il va de soi que la 911 Turbo, icône absolue, y trône en star, mais elle est entourée de tout ce que peut évoquer le label Turbo, de la modeste 924 aux victoires sportives de la redoutable 935 ou des imbattables 956 et 962. C'est aussi une histoire de défis technologiques qui est contée au travers de mini-expos thématiques inédites à base de plans, de photos… On y parle turbines, soupapes de décharge, échangeurs, K-Jetronic… Bref, un condensé d'évolutions et de révolutions menant jusqu'aux plus récents modèles qui perpétuent l'héritage de la performance absolue. **www.porsche.com**

LUFTGEKÜHLT 10

Pour sa 10e édition, l'événement devenu culte se réinstalle sur le plus beau site qui l'ait jamais accueilli, les majestueux décors de film des studios Universal, à Hollywood, samedi 5 octobre. **www.luftgekuhlt.com**

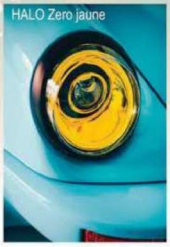
UN SPYDER 550
AU TOUR DE CORSE

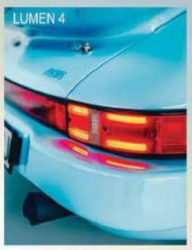
C'est une première dans le Tour de Corse Historique, qui se courra du 5 au 12 octobre. Parmi les 383 voitures engagées figure une Porsche 550 RS Spyder! La 550A-0137 avait été financée par le maréchal Tito lui-même, livrée au pilote yougoslave Milivoje Božic début 1958, trop tard pour concurrencer les nouvelles 1500 RSK, ce qui ne l'empêchera pas de remporter sa catégorie dans le Championnat d'Europe de la Montagne en 1960. Accidentée en 1961, elle avait rejoint l'Italie qu'elle ne quitterait plus.

CURVISTAN BANGKOK

Curvistan, vitrine de l'univers Curves imaginé par Stefan Bogner comme point de ralliement de la communauté Porsche locale, s'installe en plein cœur de Bangkok, à proximité immédiate de la gare de BTS Thonglor. L'endroit est à la fois galerie de l'expo *Porsche: A Design Manifesto* et lieu de collaborations entre partenaires d'horizons multiples, depuis Vitra (avec sa collection de chaises et fauteuils Pepita) jusqu'aux acteurs locaux de la scène artistique et événementielle. Il est aussi la nouvelle adresse d'un bar branché du Socrates Delicious Syrup Company et de The Coffe Academïcs. Et boutique Curves, évidemment… Infos sur instagram @curvistanbangkok

Un large chox de personnalisation de votre éclairage pour une expérience de conduite sublimée.





Conception à la demande : La pointe de la technologie et du design pour réinventer votre véhicule.

AURA[X]

A brighter road ahead

+39 3455256018 www.aurax911.com

EUROPEAN RS THORNLEY KELHAM

Ce serait faillir à notre mission d'information que de passer sous silence l'European RS conçue et réalisée par l'atelier britannique Thornley Kelham. Pour autant, publication ne vaut pas approbation. Certes il y en aura toujours pour louer les 6000h de travail, les 300kg grattés sur la 964 Carrera 2 qu'elle est à la base (1070kg), surtout mis en relation avec les 385ch annoncés par le 3.8 développé à partir d'un bloc de 993. Tout cela compose des spécifications fort aguicheuses, mais une telle débauche technique dispense-t-elle de faire appel à un vrai designer, juste histoire de ne pas errer dans les catacombes du tuning décadent des années 90 ? Plus fondamental encore : reste-t-il de la place sur le marché des "restomods" pour une énième 911 sans plus d'intérêt ni de charisme que les centaines d'autres propositions qui saturent déjà le marché ? Oups ! Me suis un peu emballé, là… **www.thornleykelman.com**

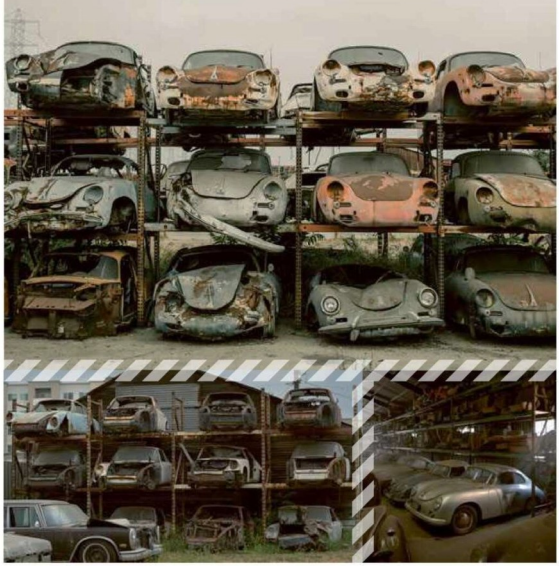
PORSCHE TURBONITE

PANTONE COLOR TREND REPORT

Qu'il s'agisse d'encre, de peinture, de teinture ou de quoi que ce soit d'autre, Pantone est le standard universel dans la calibration de la couleur. Son nuancier n'est ni plus ni moins que la nomenclature internationnale sur laquelle s'appuient plus de 10 millions de designers, graphistes, imprimeurs, stylistes, etc. sur cette planète pour définir, communiquer ou contrôler les couleurs. Deux fois par an, le Pantone Color Institute publie son *Pantone Color Trend Report*, sorte de baromètre officiel des teintes les plus tendance, et y intègre pour la première fois une couleur exclusive issue de l'univers automobile: Turbonite, le gris métal sombre à nuances dorées que Porsche utilise depuis fin 2023 pour distinguer par leur accastillage les modèles Turbo du reste de la gamme. Une subtilité qui s'inscrit dans un programme visant chez Porsche à revisiter les thèmes de couleurs selon des schémas émotionnels distincts. Sans même parler de Paint to Sample (plus de 170 couleurs classic) ou Paint to Sample Plus (sur mesure). **www.porsche.com** et **www.pantone.com**

COLLECTION RUDI KLEIN RM SOTHEBY'S

Des dizaines de carcasses de voitures européennes, des Porsche pour la plupart, empilées dans des racks et brûlées par le soleil californien. Ce décor de science-fiction, c'est tout ce qu'il reste de Porsche Foreign Auto, en périphérie de Los Angeles, et qui va passer le 26 octobre sous le marteau du commissaire-priseur de RM Sotheby's. Immigrant allemand débarqué en Amérique du Nord à la fin des fifties, Rudi Klein, boucher de métier, s'est vite tourné vers la vente de pièces et de voitures de sport d'occasion et a fondé Porsche Foreign Auto en 1967, accumulant par ailleurs une collection privée inestimable de pépites telles que Mercedes 540K, 300SL, ou une Porsche 356 Roadster B-T6 D'Ieteren avec seulement 600 miles au compteur. Depuis la disparition de Rudi Klein en 2001, la famille a préservé la collection et ses "épaves", qui seront ainsi dispersées à l'automne. **www.rmsothebys.com**

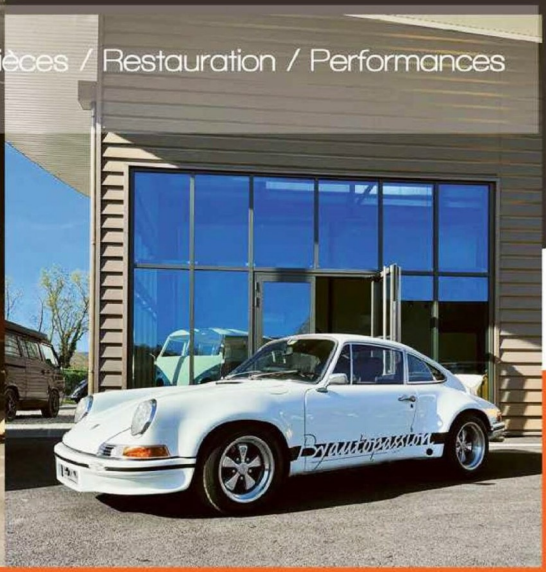


Depuis 39 ans, nous accompagnons votre Passion.

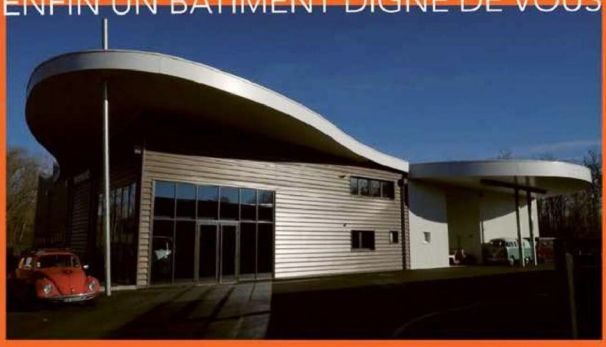
Gulf Classic

Point de distribution

Entretien / Vente de Pièces / Restauration / Performances



ENFIN UN BATIMENT DIGNE DE VOUS



By AUTOPASSION

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

www.byautopassion.com

LADY RIDE & SURF 2

Biarritz accueillait début juin, du 7 au 9 précisément, avec une élégance et un dynamisme renouvelés, la deuxième édition du Lady Ride & Surf, événement 100 % féminin concentré sur la conduite sur les plus belles routes du Pays basque et sur les activités de loisirs qu'offre la côte atlantique. Elles étaient quinze, réparties en sept équipages, des femmes passionnées de conduite, d'aventure et de sport, venues vivre trois jours d'expériences inoubliables en Porsche de toutes générations. Un régal pour les amatrices de paysages qu'elles sont, les routes des Pyrénées alternant avec délice des panoramas à couper le souffle sur de vastes vallées et des vues dégagées sur l'océan à l'horizon, la traversée de zones pastorales dont la chaussée est à partager avec équidés et bovins, ou celle des plus authentiques villages quel que soit le côté de la frontière espagnole. Des routes sinueuses, parfois techniques, qui ont permis à chacune de se mesurer à son environnement et à sa monture, qu'il s'agisse d'un coupé 911 type-G ou d'une 992 cabriolet. Et d'échanger ses impressions à la première occasion, ravitaillement par exemple. Mais si l'événement n'était centré que sur le tourisme en Porsche, il ne serait que Lady Ride. Or il est aussi Surf… Direction donc la célèbre Côte des Basques, à Biarritz. Ces dames ont troqué les mitaines de pilotage contre la combinaison néoprène, abandonné les lacets pour les vagues, et sont passées un temps du baquet à la planche pour vivre d'autres sensations fortes sous la houlette d'instructeurs expérimentés. Première expérience ou confirmation, elles y ont mis toute leur énergie, leur détermination et leur audace, tout en glisse, sans jamais se départir de leur grâce. Évidemment, comme tout effort appelle réconfort, les ladies ne se sont pas fait prier pour déguster des plats typiques en des endroits aussi insolites que gastronomiques, à la Plancha d'Ilbarritz ou dans une venta nichée dans les montagnes, à savourer chaque bouchée les yeux perdus dans le décor enchanteur de la région. Dernier jour plus zen, le Lady Ride & Surf s'installait à l'Hôtel du Palais, palace emblématique en front de plage de Biarritz pour un moment axé bien-être et relaxation – qui n'exclut pas un brunch raffiné – ponctué d'une séance de yoga. Comme souvent au terme de trois jours de partage et de camaraderie qui gravent des souvenirs impérissables, les au revoir sont difficiles mais s'accompagnent naturellement d'un rendez-vous pour la troisième édition, du 16 au 18 mai 2025. Renseignements au 06 62 49 14 28 ou à ladyvibesbiarritz@gmail.com.

Orias : 07 024 923

assurancescollection.fr

agence.ramonatxo@axa.fr

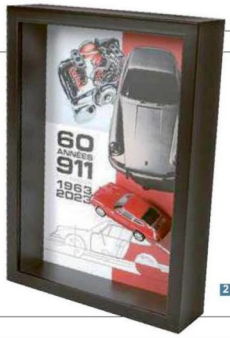
Tel : 04 68 352 353

AXA collection & AXA moderne prestige

ASSURANCES RAMONATXO CYRILLE

LA 911 TURBO EST LA STAR DE LA SAISON DANS LA COLLECTION PORSCHE LIFESTYLE, ANNIVERSAIRE OBLIGE. ON N'A PAS TOUS LES JOURS 50 ANS !

1



2

3

4

5

1 BOMBER RUF
HIGHSNOBIETY

Ruf s'est associé à un pionnier de la culture streetwear, Highsnobiety, pour développer une gamme de vêtements sous la direction artistique d'Aloïsa Ruf (la fille d'Aloïs) elle-même. Ce bomber en cuir reprend le vert caractéristique de l'identité du préparateur allemand de Pfaffenhausen…

Du XS au XXL. 100 % cuir, doublure textile, manches et ceinture élastiquées. Fermeture zippée. Col classique, poches ventrales. Logos brodés dos, poitrine et bras. 880 $.
www.highsnobiety.com

2 CADRE 911
SPÉCIAL 60 ANS

Ce cadre en volume met en valeur la miniature au 1:43 d'une 911 de 1964, rouge ou blanche, exposée devant un décor composé d'authentiques illustrations d'époque. Existe aussi en version 917 K Salzburg Le Mans 70, sur fond noir avec vue en coupe du profil gauche. Pour le garage ou pour le bureau.

Dimensions 32 x 23 x 6 cm. Cadre noir, vitre polycarbonate, crochet mural au dos. Édition limitée à 20 unités par modèle (soit 60 au total). 148,80 €.
www.rosepassion.com

3 SNEAKERS TURBO
PUMA x PORSCHE

50 ans de Porsche Turbo, et un pan d'histoire aux pieds! Limitées à 911 exemplaires dans chacune des douze couleurs. Deux seront disponibles dans le monde entier, la "Turbo No. 1" grise, référence à la 911 Turbo de Louise Piëch, et la "Turbo 930", hommage à celle de Ferdinand Porsche. Et pour le marché français, une version Viper Green…

Du 36 au 48. Tige cuir pleine fleur. Doublure intérieure tissu Tartan. Script Turbo embossé et Porsche imprimé. Fourni avec sac zippé à sangle. 169,00 €.
shop.porsche.com

4 PORTE-CLÉS
PORSCHE

Aussi raccord avec le thème de ce numéro qu'avec le nom même de votre magazine préféré, ce porte-clés fait partie d'une large collection arborant d'autres badges mytiques, depuis le sobre 911 typique des modèles 2.7 des 70s jusqu'au légendaire Turbo en passant par le plus contemporain Taycan…

100 % zinc moulé sous pression. Dimensions 120 x 20 x 4 mm. 39,00 €. **shop.porsche.com**

5 V8 PIED-DE-POULE
GWISK

Gwisk fait dans le beau, l'intemporel, le pratique et le solide, avec une culture automobile en arrière-plan permanent. Le pull V8, qui tire son nom de la forme de son col (en V), est conçu pour bouger… et pour durer ! La manche gauche se distingue par son motif pied-de-poule très proche du Pepita des selleries des toutes premières 911. Adopté !

Du S au XXL. 100 % laine Mérinos. 248 €. **www.gwisk.com**

Josué Chevrel Photos **D.R.**

6

PEU IMPORTE QUE L'ÉTÉ SOIT PASSÉ, LES OCCASIONS DE VOYAGER NE DÉPENDENT PAS DU CALENDRIER.

7

6 WEEKENDER BAG CARBONE

C'est du sur-mesure de très belle facture que propose CarBone avec ce sac de voyage personnalisable aux dimensions standardisées, mais dont les matériaux peuvent être choisis parmi un panel infini de couleurs et de matières, y compris les Tartan, Pascha, Pepita ou autre tissu coordonné à l'intérieur de votre Porsche.

Dimensions 30 x 50 x 25 cm. En cuir plein ou tressé, marron "cedar" ou noir, autres couleurs sur demande. Deux pochettes intérieures, trois extérieures. Deux anses et une bandoulière. À partir de 1920 €.
www.car-bone.pl

7 ICONIC CURVED PORSCHE DESIGN

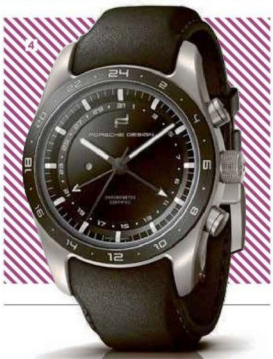
Par leurs surfaces épurées, leurs détails homogènes et leurs matériaux de pointe, les nouvelles P'8952 sont un hommage à la 992 Turbo S. Courbes et contrastes s'entendent pour évoquer les entrées d'air latérales de la 911 la plus puissante de sa génération. Audacieuses mais aussi robustes que légères, elles seront l'accessoire idéal en toutes les occasions.

En aluminium et polyamide RXP. Verres Vision Drive. Fournies avec boîtier et chiffon de nettoyage. 895,00 €. **shop.porsche.com**

Josué Chevrel Photos D.R.

HYPERCAR 963 D'UN CÔTÉ OU 911 CARRERA GTS

DE L'AUTRE, TAG HEUER ET PORSCHE DESIGN CÉLÈBRENT SPORTIVITÉ ET ÉLÉGANCE, CHACUN À SA MANIÈRE…



1

POLARIS CHRONO
JAEGER-LECOULTRE

Des cadrans aux couleurs nouvelles modernisent la Polaris, montre sport-chic classique et robuste réintroduite en 2018 dans la gamme Jaeger-LeCoultre. Le classique Chronograph est désormais disponible en bleu soleillé, grené et opalin.

Boîtier 42 mm acier, glace saphir antireflet, étanche à 100 m. Cadran laqué bleu, aiguilles squelettées luminescentes. Compteurs 60 s et 30 min. Mouvement calibre automatique 761. 65 h de réserve. Bracelets interchangeables acier à boucle déployante ou caoutchouc bleu boucle déployante. 16 200 €.
www.jaeger-lecoultre.com

2

HIGHLIFE CHRONO
F. CONSTANT

Frederique Constant fête les 25 ans de la Highlife avec une édition limitée à 1888 unités du Chronograph Automatic, doté d'un calibre Tricompax développé en collaboration avec la manufacture La Joux-Perret. Également disponible en boîtier plaqué or rose.

Boîtier 41 mm inox brossé poli, glace saphir antireflet, étanche à 100 m. Cadran argenté mat, rehaut vert. Index et aiguilles argentés. Compteurs 60 s, 30 min et 12 h. Mouvement automatique calibre FC-391. 60 h de réserve. Bracelet cuir de veau, boucle ardillon, bracelets caoutchouc et inox supplémentaires. 3 495 €.
www.frederiqueconstant.com

3

CARRERA 963
TAG HEUER

Limitée à 963 exemplaires, la Carrera x Porsche 963 mise tout sur la sportivité et la lisibilité avec le cadran squelette sur lequel se détachent nettement les trois compteurs noirs, et un index rouge à 4 h qui rappelle l'heure de départ des 24 H du Mans…

Boîtier 44 mm acier brossé poli, glace saphir antireflet, lunette carbone forgé. Étanche à 100 m. Cadran squelette, index et aiguilles traités Super-LumiNova. Compteurs 60 s, 30 min et 12 h. Mouvement calibre TH20-00. 80 h de réserve. Bracelet caoutchouc noir, boucle déployante. 9 050 €.
www.tagheuer.com

4

GLOBETIMER GTS
PORSCHE DESIGN

Outre ses caractéristiques techniques au niveau des plus hauts standards de Porsche Design, la Globetimer 911 Carrera GTS se distingue par sa lunette qui peut adopter n'importe quelle couleur du nuancier 992.2 ou du programme Paint to Sample de Porsche Exclusive…

Boîtier 42 mm titane traité carbure de titane, glace saphir antirayures et antireflet, étanche à 50 m. Cadran noir et lunette configurable. Mouvement calibre Werk 04.110. 38 h de réserve. Bracelet titane ou cuir de veau. À partir de 5 950 €.
www.porsche-design.com

5

ENDURANCE PRO 38
BREITLING

Si, selon Breitling, son nom fait référence à l'univers du triathlon, libre à vous de l'associer à la compétition automobile… L'Endurance, jusqu'alors exclusivement disponible avec un boîtier 44 mm, se féminise avec une nouvelle offre en 38 mm.

Boîtier composite Breitlight 38 mm, glace saphir antireflet, étanche à 100 m. Cadran noir. Aiguilles traitées Super-LumiNova. Compteurs 1/10es, 60 s et 30 min. Mouvement quartz Breitling 83, 2 ans d'autonomie. Bracelet caoutchouc assorti au rehaut, boucle ardillon Breitlight. 3 300 €. **www.breitling.com**

ROSE**PASSION**.COM

Toutes les pièces pour une marque légendaire

LIVRAISON RAPIDE

Service client de qualité
Catalogue complet de pièces

POUR TOUS LES MODÈLES

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

PIÈCES MÉCANIQUES

HABITACLE ET ÉQUIPEMENT

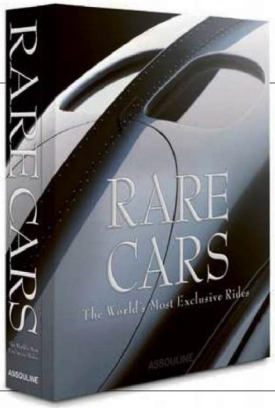
JANTES ET CARROSSERIE

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

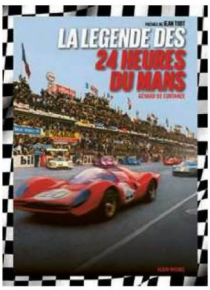
FACEBOOK | **INSTAGRAM** @ROSEPASSION_COM

ROSE**PASSION**.COM

HISTOIRE ET TECHNIQUE SONT PRESQUE HORS SUJET. IL EST PLUTÔT QUESTION DE PAYSAGES ET D'ITINÉRAIRES QUE D'AUTO...

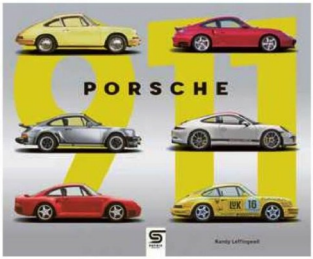


1

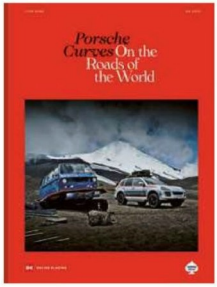


2

3



4



5

1
RARE CARS
EXCLUSIVE RIDES

Rien que par son prix, *Rare Cars - The World's Most Exclusive Rides* se pose au-dessus de la mêlée. D'une qualité de façonnage et d'un gabarit hors norme, l'ouvrage met en avant les plus belles automobiles du monde, photographiées en studio et expliquées par A.J. Baime, auteur à succès du *New York Times*. Une occasion grandiose de redécouvrir les 917 LH "hippie" et 550 Spyder RS.

En anglais. 304 pages. Format 40x50 cm. Couverture façonnée en métal. Assouline. 2500,00 €.
ISBN: 978-1-649-80394-8.
www.assouline.com

2
LA LÉGENDE
DES 24 H DU MANS

Qui mieux que Gérard de Cortanze, écrivain et petit-neveu de Charles du même nom, vainqueur de classe de l'édition 1938, pouvait écrire cette histoire des 24 Heures du Mans, sous forme de glossaire aux entrées parfois anecdotiques mais toujours instructives ? Cette édition augmentée et enrichie d'une vingtaine de pages offre une parfaite première approche de l'aventure du Mans.

En français. 320 pages. Format 27x19,5 cm. Couverture souple à rabats. Albin Michel. 35,00 €.
ISBN: 978-2-226-48293-8.
www.albin-michel.fr

3
CURVES
SARDAIGNE

Routes de rêve sinueuses avec vue sur mer, petits villages traditionnels et panoramas incroyables... Si vous deviez imaginer l'île "Curves" idéale au milieu de la Méditerranée, ce serait la Sardaigne ! Stefan Bogner y a posé Panamera et 992 C4 cabriolet pour nous immerger dans ce paradis pas si lointain à travers de sublimes photos, une carte claire et les textes précis de Ben Winter.

En allemand et anglais. 288 pages. Format 21x28 cm. Couverture souple. Delius Klasing. 19,90 €. ISBN: 978-3-667-12954-3.
www.delius-klasing.de

4
PORSCHE
911 - 60 ANS

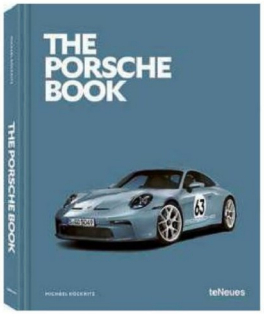
C'est la version française de l'ouvrage de Randy Leffingwell, paru en début d'année chez Motorbooks, que nous propose Sophia Éditions pour cette rentrée. Autant dire une référence, puisque l'auteur est l'un des historiens les plus respectés de la marque de Stuttgart. Il couvre 60 ans d'évolution, de sophistication technique de la 911 sous un design sans cesse modernisé.

En français. 306 pages. Format 30,5x25 cm. Couverture rigide et jaquette. Sophia Éditions. 55,00 €.
ISBN: 978-2-385-14071-7.
www.sophia-editions.com

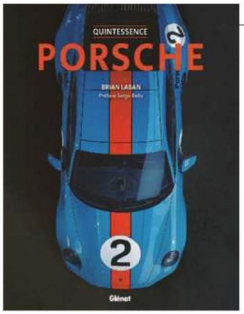
5
ON THE ROADS
OF THE WORLD

Des Porsche et seulement des Porsche, sur les plus belles routes de la planète, de la France à Singapour en passant par la Patagonie ou l'Autriche, Stefan Bogner nous livre de fascinantes images enrichies de textes captivants qui rendent ces itinéraires encore plus tangibles, comme si vous y étiez, d'un virage à l'autre.

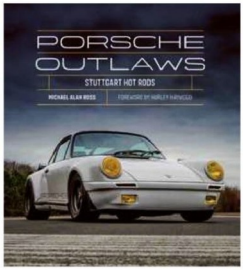
En anglais et allemand. 416 pages. Format 21x28 cm. Couverture rigide. Delius-Klasing. 59,90 €. ISBN: 978-3-667-12953-6.
www.delius-klasing.de



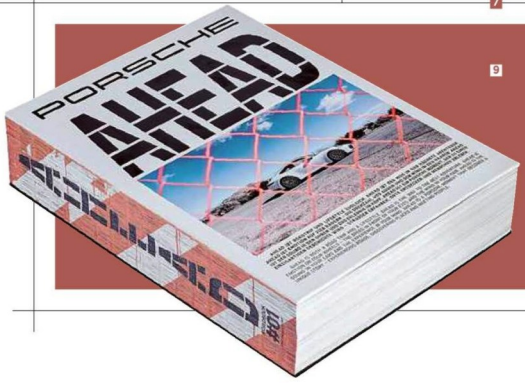
6



7



8



9

***AHEAD* EST LE PREMIER VOLUME D'UNE SÉRIE DE ROAD TRIPS EN PORSCHE. C'EST AUSSI UN OBJET ORIGINAL QUI DEVRAIT FAIRE SENSATION SUR LA TABLE BASSE DU SALON…**

6

THE PORSCHE BOOK

Comme sait le faire le renommé éditeur allemand, ce livre mêle idéalement une iconographie soignée et une maquette moderne et pure pour mettre en valeur la profondeur du travail de rédaction signé de Michael Kockritz autour de l'univers Porsche. Des interviews, du design, de l'histoire, des focus sur des modèles mythiques, bref, tout ce qui fait la culture Porsche.

En anglais et allemand. 304 pages. Format 29 x 37 cm. Couverture rigide. teNeues. 100 €. ISBN : 978-3-96171-611-1. **www.teneues.com**

7

QUINTESSENCE PORSCHE

À mesure que le temps file et que l'histoire avance, Glénat enrichit son ouvrage de référence, *Quintessence Porsche*, en complétant le travail initié par feu Brian Laban des derniers modèles sortis de Zuffenhausen (et Leipzig) depuis la dernière édition. 992 S/T, Cayenne Turbo e-Hybrid, Macan 4 Electric ou Taycan Turbo S sont donc venues étoffer le sommaire.

En français. 320 pages. Format 26 x 34 cm. Couverture rigide et jaquette. Glénat. 45,00 €. ISBN : 978-2-344-06521-1. **www.glenat.com**

8

PORSCHE OUTLAWS HOT RODS

Enfin un livre 100 % outlaw ! Michael Alan Ross, par ailleurs photographe pour *Panorama*, *Excellence* ou *000*, croque la pomme de discorde avec une certaine gourmandise. Tout y passe, par le menu : les Porsche de série les plus délurées, les origines de la discipline, la communauté (le R Gruppe, Zwart, Long, Walker), et les grands artisans comme Emory, Bisimoto ou Singer. Incontournable !

En anglais. 192 pages. Format 26 x 29 cm. Couverture rigide et jaquette. Motorbooks. 40 £. ISBN : 978-0-760-38263-9. **www.quarto.com**

9

PORSCHE AHEAD

Porsche Ahead est un objet original par son façonnage (dos broché à nu, imprimé à même les coutures qui permet de l'ouvrir à plat) et son gabarit conséquent, qui reste assez facile à manipuler mais se révèle fragile à l'usage. C'est avant tout une ode à l'art de rouler Porsche, une œuvre exclusivement photographique – les rares textes parsemés ici et là ne sont que des anecdotes. Fondamentalement, *Porsche Ahead* est un album de voyage, les images en grand format d'un road trip mené par l'équipe de Porsche Lifestyle dans le sud-ouest des États-Unis, depuis les montagnes de la Sierra Nevada jusqu'aux plages animées des alentours de Los Angeles, en traversant le désert de la Vallée de la Mort, en arpentant les boulevards de Las Vegas ou en sillonnant les routes fréquentées de Californie en 992 Carrera S coupé et Carrera cabriolet.

En anglais et allemand. 911 pages. Format 33,5 x 25,5 x 7,5 cm. Couverture rigide à dos nu, face embossée. Édité par Orel Communication pour Porsche Lifestyle. 179,00 €. Réf. : WAP0928050RAHD. **shop.porsche.com**

ZG·94911
29

Josué Chevrel Photos D.R.

911 GT3 RS JO SIFFERT TRIBUTE

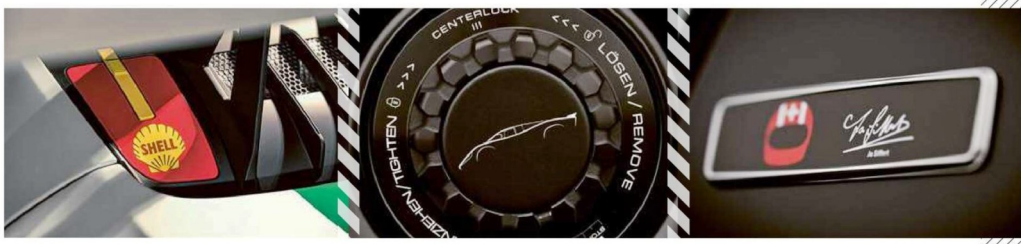
10 août 1969, un dimanche… Jo Siffert et Kurt Ahrens remportent les 1000 km de Zeltweg, signant ainsi la première victoire d'une Porsche 917. Cinquante-cinq ans après presque jour pour jour, Porsche rend un double hommage au pilote suisse avec une GT3 RS "Jo Siffert", exemplaire unique !

Le 24 octobre 1971 disparaissait l'un des plus grands pilotes de tous les temps, le Suisse Joseph Siffert. Si c'est dans une course de Formule 1 sans vrais enjeux (hors Championnat) qu'il perd la vie, c'est en Endurance qu'il a laissé une empreinte indélébile. Il a été l'un des plus brillants ambassadeurs de Porsche dans la discipline. Peter Falk, alors ingénieur et plus tard directeur sportif de la maison, se rappelait en 2018 : « *C'est dans une large mesure à Jo Siffert que nous devons le titre de champion du monde des Voitures de Sport en 1969. Il était de loin le plus rapide de l'équipe.* » Cette saison-là, des sept épreuves que Porsche remportait sur dix au calendrier, Siffert en a gagné cinq avec son coéquipier régulier, le Britannique Brian Redman, et une avec Kurt Ahrens, aux 1000 km de Zeltweg, victoire qui garde une valeur symbolique puisque première d'une Porsche 917 sur la scène internationale. Jo Siffert est une légende, au même titre que la 917, les 55 ans de cette victoire autrichienne étaient l'occasion la plus pertinente pour Porsche de rendre un double hommage à ces deux monstres sacrés du sport automobile. Et c'est au programme Sonderwunsch qu'est revenu ce privilège, le département en charge des requêtes très spéciales qui passent outre le cadre des personnalisations par Porsche Exclusive Manufaktur, qu'elles soient le fait de clients particuliers ou de projets spéciaux internes.

La base ? La plus radicale de la gamme et, par essence même, la plus en phase avec la philosophie de la 917, pistarde atmosphérique, la 911 GT3 RS. Parmi les intervenants, le fils et le petit-fils de Joseph Siffert, Philippe et Jérémy, ont été les garants de l'héritage et témoins à Zuffenhausen de la transformation d'une déjà rare sportive en une pièce unique imprégnée de la mémoire du père. Cette GT3 RS très spéciale est partie pour une tournée des Centres Porsche helvètes depuis août, et jusqu'au salon Auto Zürich en novembre. Elle sera ensuite vendue à un heureux client tiré au sort dans la liste des candidats qui se seront manifestés.

Sous tous les angles, à travers moult détails, cette 911 GT3 RS s'approprie les caractères distinctifs de la 917 victorieuse à Zeltweg (châssis #009). D'abord le Pure White relevé d'une décoration Viper Green, deux teintes propres à la Gr. 5 originale et piochées ici dans

EN 1969, LA PORSCHE 917 ÉTAIT ENCORE LA MACHINE SAUVAGE QUE PEU SAVAIENT DOMPTER. JO SIFFERT ÉTAIT DE CEUX-LÀ !



le nuancier Paint to Sample d'Exclusive Manufaktur regroupant entre autres quelques teintes historiques emblématiques. C'était la toile vierge pour composer un hommage à la livrée originale. Le numéro 29 est le même, sous une typographie similaire, il est repris jusque sur les bouchons de valves. Le lettrage Porsche forme le même bandeau en bas des portières. Avec le concours de Bosch et de Shell, les logos des deux sponsors d'époque ont pu être reproduits aux endroits stratégiques, sur les ailes arrière pour le premier et sous l'aileron pour le second, précisément sur les trappes de service aux extrémités de la grille du capot moteur. Un moteur sur lequel rien n'est à signaler à priori, sinon qu'il transmet ses 525ch (peu ou prou la puissance d'une 917, selon sa configuration) au sol via des roues en alliage de magnésium peintes en noir satin et dont les écrous centraux sont ornés d'un profil stylisé de la 917 de 1969 (silhouette caractéristique de cette seule saison, avant que le team Gulf de John Wyer ne lui découvre une bien meilleure efficacité avec une poupe redessinée en 917K), dessin repris sur les dérives d'aileron. Ainsi, les références aux 1000km de Zeltweg 1969 sont innombrables et évidentes à l'extérieur. Celles à Jo Siffert apparaissent dès que l'on s'apprête à franchir la portière. D'abord sur le montant, une petite plaque commémorative arbore pour pictogramme le casque emblématique du champion et sa signature. À l'ouverture, le seuil de porte en carbone vous accueille d'une mention en rouge « *Tribute to Jo Siffert* » et les finitions vous immergent immédiatement dans une ambiance aussi helvète que sportive. Rouges, les baquets en cuir et Race-Tex sont décorés sur leurs appuie-têtes du même casque rouge à croix blanche, la signature du pilote est gravée dans l'accoudoir central. La clé est personnalisée, même la montre Porsche Design coordonnée est déjà prête pour son très prochain propriétaire. Aucun tarif n'est communiqué, pour autant que ça ait un sens lorsqu'il est question d'une pièce unique…

restauration - entretien - achat-vente

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

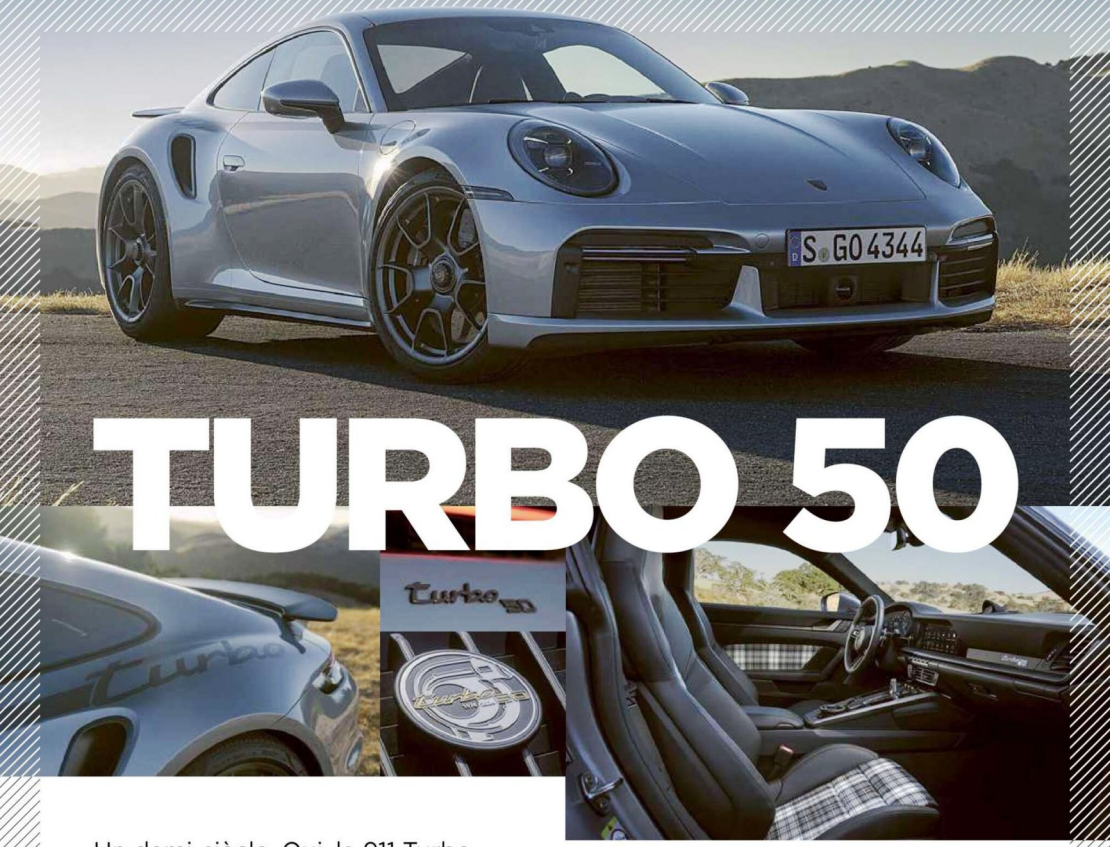
Toutes ces activités sont réalisées dans notre atelier de Holtzheim

par une équipe d'artisans chevronnés

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

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

Nicolas Bayon Photos Porsche



TURBO 50

Un demi-siècle. Oui, la 911 Turbo était dévoilée il y a juste 50 ans ! Pour célébrer cet anniversaire, Porsche lance une série limitée de sa 992 Turbo affublée de quelques éléments spécifiques.

C'est un fait, Porsche aime les anniversaires : les 75 ans de la marque en 2023 et tous les 10 ans, on célèbre la 911, événements qui donneront lieu à des séries limitées comme la 964 "30 Jahre" en 1993, la 996 "40 Jahre" en 2003, la 991 "50 Jahre" en 2013, etc. Avec la 911 Turbo 50 Years, c'est la première fois que la firme de Stuttgart célèbre l'anniversaire d'une version bien spécifique : la Turbo. Lancée en 1974, la 911 Turbo (série 930) fut la première génération à voir son flat 6 doté d'une turbine, démocratisant la technologie issue de la 917.

La base de cette série limitée à 1 974 exemplaires est une 992 Turbo S. La partie mécanique ne change pas : flat 6 biturbo 3.8 de 650 chevaux accouplé à une PDK à huit rapports. Par rapport à la version de base, la version Turbo 50 Years se dote du système d'échappement sport, de la suspension PASM -10 mm avec lift avant et des phares Matrix LED teintés.

Les attributs spécifiques à cette version ne seront qu'esthétiques. À l'extérieur, Porsche propose une nouvelle teinte spéciale pour l'accastillage. Appelée Turbonite, on la retrouve sur les jantes et les logos. Clin d'œil à la 911 RS Turbo présentée à Francfort en 1973 (antichambre de la 930), les flancs de la carrosserie se parent de stickers terminant par un "turbo" gris anthracite, teinte utilisée pour l'aileron et les pieds de rétroviseurs. Les sorties d'échappement et les étriers de freins choisissent eux plutôt le noir.

Si vous trouvez l'extérieur fade, vous serez servi en ouvrant la portière grâce à un logo projeté au sol représentant un turbo mais également en découvrant le magnifique tissu tartan "McKenzie" so 70s qui recouvre les parties centrales des sièges et les panneaux de porte, en rappel des finitions typiques de la Turbo originelle. Une plaque numérotée est apposée sur la planche de bord côté passager.

Et s'il vous reste quelques euros, visez la montre spécialement développée pour ses propriétaires. Sinon, consolez-vous avec la gamme de sneakers lancée en parallèle, reprenant le nuancier d'époque et le célèbre logo Turbo, ou plongez-vous dans la collection de produits dérivés "tartan" proposée dans les Centres Porsche.

Hoffmann Speedster
since 1987
Air-cooled parts and more

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 **505-0970**
Culasse, complète, Porsche 356 C/912
Porsche 356 C 1600 C/SC .64-.65
Porsche 912 .68-.69

3 **580-1027**
Cache, bobine, 82-94
Matériau : plastique
Porsche 911 .84-.89 sauf Turbo
Porsche 964 .89-.94 sauf Turbo
Porsche 924 S .86-.88
Porsche 944 .82-.85
Porsche 944/2 .85-.89

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

5 **505-0652**
Kit cylindrée, Porsche 356C/912, 82.5mm, JE(B)
Fabricant: AA Performance
Porsche 356 C 1.6 .64-.65
Porsche 912 1.6 .66-.69

6 **510-7885-20**
Bande de serrage, dossier, 356/911 (paire)
2 bandes de serrage
Porsche 356 A .56-.59
Porsche 356 B .60-.63
Porsche 356 C .64-.65
Porsche 911 .65-.73
Porsche 912 .66-.69

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...

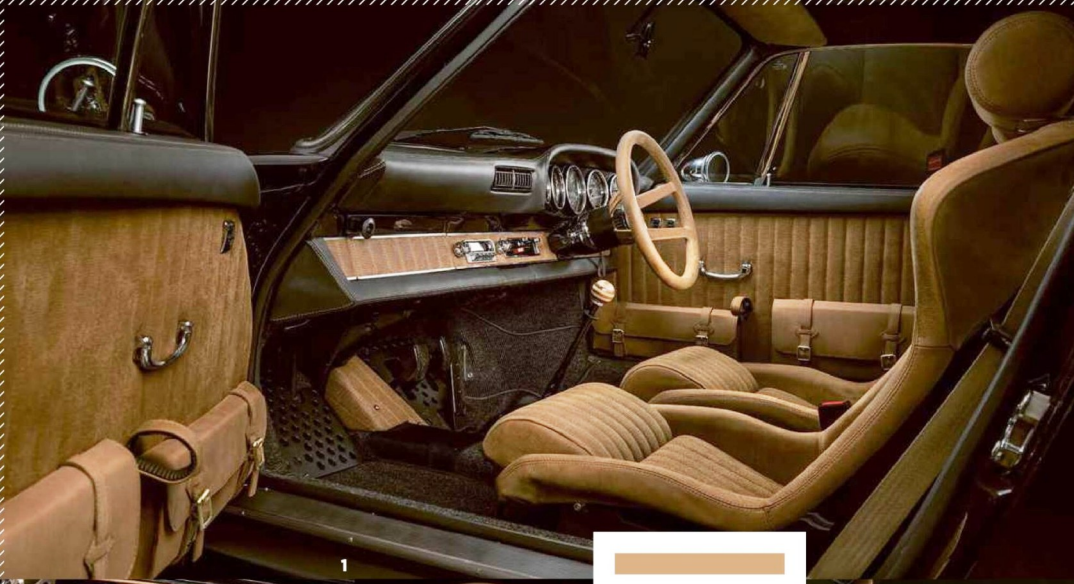
8 **410-0935-20**
Système d'extinction d'incendie, BLAZECUT, 2 mètres
Activation automatique en cas d'augmentation de la température. La température de déclenchement est d'environ 120°C. L'agent extincteur a un effetrefroidissant et peutêtre utilisé de -40°C à +80°C

ENTRETIEN · VENTE · PROJET SUR MESURE
Mécanique / Tôlerie / Peinture / Électricité / Châssis / Sellerie

Spécialiste
PORSCHE
DEPUIS 1984

ATELIER Gobin 1984

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



1

2 3

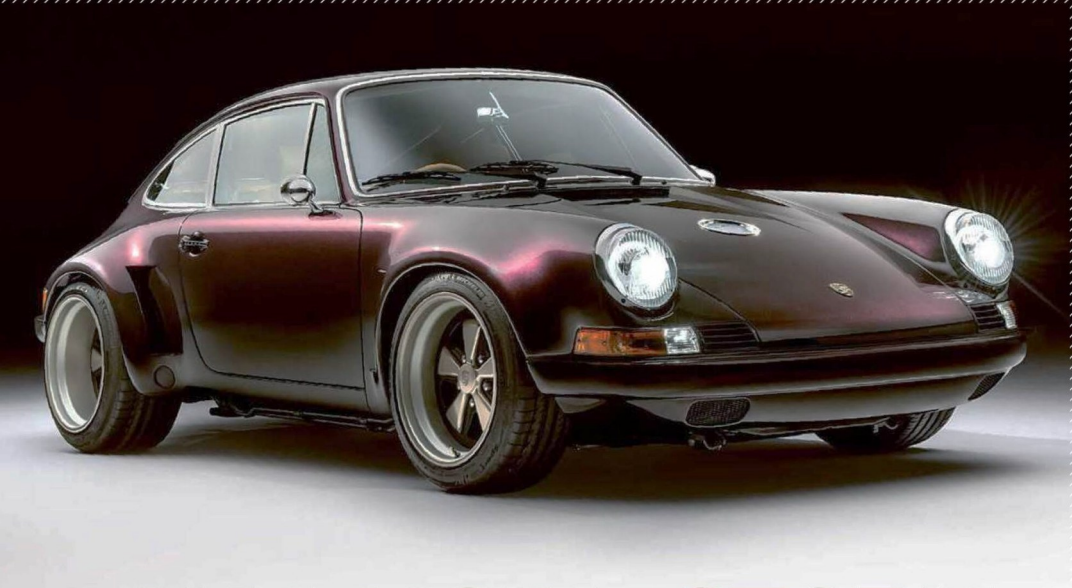
4

1 L'intérieur est traité avec originalité, bon goût, et des matériaux de qualité.
2 Si le moteur est ici dans sa configuration 3.4, l'offre s'étend du 3.0 au 3.8.
3 À l'image de ce compte-tours digne de la haute horlogerie, chaque détail est soigné à l'excès.
4 Les baquets sont des exclusivités Rennsport.
5 Les ailes sont larges comme celles des 911 S/T mais ajourées à la façon des Carrera 3.0 RSR...
6 Volant totalement gainé.

5

6

Nicolas Bayon Photos G.F. Williams



AUBERGINE STORM

Quand un préparateur porte autant de soin à la construction d'une voiture qu'aux photos qui l'illustrent, on mesure le sérieux avec lequel il approche son art ! Les photos de Georges Williams subliment magnifiquement ST-R, le dernier et désirable restomod du Britannique Rennsport. On vous en dit plus...

Non, pas d'erreur de mise en page, pas d'images inversées, nous sommes bel et bien en présence d'une 911 à conduite à droite. Basé au cœur de l'Angleterre, le responsable de cette magnifique 911 ST-R n'est autre que Rennsport, l'un des artisans britanniques de référence en termes de restomod. Ce préparateur propose de construire à la carte votre 911 ultime. Elle sera unique et respectera le moindre de vos désirs. Et même si vous ne possédez pas encore la base de départ, les spécialistes de la marque vous orienteront sur un type de donneuse d'organes, le plus proche de vos besoins en fonction du projet que vous souhaitez élaborer.

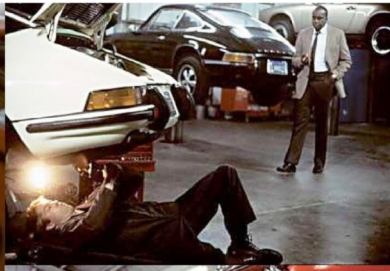
La gamme Rennsport se compose de quatre niveaux avec des physionomies bien distinctes : S / ST / RSR / ST-R. Ce qui signifie que tout est possible, qu'on ne considère rien d'irréalisable : l'éventail de fournisseurs et d'artisans disponibles vous permettra toutes les excentricités. Une fois la conception personnalisée terminée et le devis final établi, le seul juge de paix sera votre budget. Il faudra ensuite patienter entre douze et dix-huit mois pour prendre livraison de votre 911, sachant que des visites à l'atelier ou des modifications sont possibles tout au long du processus de construction. Rennsport a donc profité d'un événement local, le Goodwood Revival, pour dévoiler le 150e véhicule sorti de ses ateliers. Basé sur la définition ST-R de sa gamme, cet exemplaire fait partie d'une série limitée de dix. La carrosserie est profondément remaniée et s'inspire des versions de 911 S/T présentées en 1970 pour courir en Groupe 4. Les ailes en alliage léger sont passablement élargies pour recouvrir les généreuses jantes forgées Fikse de 9 et 11 pouces de large. Le tout est recouvert d'un splendide Dark Aubergine du plus bel effet.

Véritable invitation au voyage, l'intérieur est conçu autour de sièges développés par Rennsport. Le cuir caramel est habilement mixé avec des pièces noires et le fond des cinq cadrans rappelle la couleur extérieure. Le levier de vitesse ultra-allégé se termine par un pommeau en bois rappelant celui des 908 ou 917.

Pour la partie technique, le moteur est positionné dans un écrin recouvert du même cuir que celui utilisé à l'intérieur. C'est un flat-six maison de 3.4 accouplé à une boîte manuelle à cinq rapports. Le différentiel à glissement limité et la suspension semi-active permettent de passer plus facilement la puissance au sol.

En admirant cette 911 ST-R, on ne peut que valider la devise de Rennsport : « *Fabriqué en Allemagne, perfectionné en Angleterre* » et finalement leur pardonner que la clef se situe à droite du volant...

EN 1987, LORSQUE SORT *260 CHRONO*, LA 930 EST ENCORE LA VOITURE DE SPORT LA PLUS EMLÉMATIQUE DE L'ÉPOQUE.



Pour le démanteler, Benjy Tailor (D.B. Sweeney) doit infiltrer le gang de voleurs de Porsche dirigé par Ted Varrick (Charlie Sheen). Un scénario propice aux courses-poursuites plus ou moins crédibles, comme celle où la 911 Turbo peine à semer la pachydermique Lincoln Continental... Une multitude de Porsche se succèdent à l'écran durant les 108 minutes de film.

VOL À LA TIRE

Ce polar oublié dont l'action se situe parmi un gang spécialisé dans le vol de Porsche contient quelques séquences fort réussies, à défaut d'être parfaitement crédibles. Texte **Jean-François Rivière**

Trois ans avant *La Relève* (Clint Eastwood, 1990) où il incarnait un jeune policier chargé de mettre sous les verrous un gang de voleurs de voitures de luxe, Charlie Sheen jouait le rôle de Ted Varrick, leader d'une bande de voleurs spécialisés dans les Porsche, dans le film *260 Chrono* (*No Man's Land* en version originale) réalisé par Peter Werner. Il y partageait l'affiche avec D.B. Sweeney dans le rôle du policier chargé d'infiltrer ce trafic et d'y mettre fin. Écrit par un vieux routier de la télévision américaine, Dick Wolf, à qui l'on doit nombre de séries policières (*New York Police Judiciaire*, *Swift Justice*…), *260 Chrono* s'apparente à un long épisode de *Deux Flics à Miami*, pour laquelle Wolf écrivit d'ailleurs de nombreux scénarios. Injustement oublié, ce polar nerveux compte quelques scènes auxquelles les amateurs de cascades, et notamment de cascades en Porsche, ne resteront pas insensibles. Qui dit vol de voitures dit poursuites effrénées et *260 Chrono* n'en est pas avare, grâce aux efforts du coordinateur de cascades Corey Michael Eubanks qui officia sur quelques fameuses franchises telles que *Fast & Furious*, *Le Flic de Beverly Hills* et *Mission : impossible*. Mais la première tâche à laquelle fut confrontée la production fut de réunir un nombre suffisant de Porsche, de tous modèles et toutes époques, notamment pour habiller le décor du repaire de Ted Varrick où les voitures volées sont maquillées pour être revendues. « *La marque n'avait pas souhaité s'impliquer directement dans le film*, se souvenait le responsable de production Duncan Henderson en 2006, *mais un spécialiste Porsche de Los Angeles nous a autorisés à tourner dans ses ateliers sur Fairfax Avenue. Nous avions reçu l'autorisation de filmer parmi les véhicules des clients qui dans le film jouaient le rôle de voitures volées !* » L'occasion pour les spécialistes d'identifier, parmi un essaim de 911 Turbo, SC et autres 924, quelques spécimens plus exclusifs comme l'un des 400 exemplaires de la 924 Carrera GT ou cette Porsche 356 B en cours de restauration. Pas question, toutefois, de semer la zizanie dans L.A. avec les Porsche de clients, alors la production va mettre la main au porte-monnaie pour s'offrir quelques exemplaires de seconde main dont une 930 Turbo gris argent de 1975 pour la séquence principale. Tournée dans le parking du centre commercial Westside Pavilion, dans l'ouest de la ville, la scène voyait Sheen et Sweeney prendre la fuite à bord de la 930, poursuivie par… une Lincoln Continental Mark V de 1977 et une Chevrolet Camaro Z28 de 1982. Deux adversaires dont le réalisme aurait voulu que la Porsche se débarrasse d'une légère pression sur la pédale de droite, mais c'était sans compter sur la volonté des cascadeurs de rendre crédible l'affrontement, en mettant en travers de l'Allemande les obstacles les plus divers pour la ralentir et laisser croire aux spectateurs qu'une Lincoln de deux tonnes (0 à 100 km/h en 12 secondes !) était en mesure de lui tenir tête. Le spectacle n'en demeure pas moins fort réussi et plutôt prenant, et si *260 Chrono* fut un échec au box-office, il récolta quelques bonnes critiques, pas pour ses cascades toutefois, comme l'écrivait Roger Ebert : « *C'est un film bien meilleur et plus profond qu'on ne le croit, qui décrit comment l'argent et le plaisir peuvent susciter la séduction et pervertir les valeurs.* » Quand casser des voitures fait réfléchir les spectateurs…

PELRAS LEGEND | Véhicules d'Exception.

ENDURANCE RACING EDITION

La marque la plus titrée aux 24 Heures du Mans a dévoilé en 2016 une édition limitée pour lancer la nouvelle Porsche 911 Carrera S. L'Endurance Racing Edition célèbre les liens forts entre le constructeur de Stuttgart et la course mancelle. Cette 911 se distingue par sa signature «Porsche Intelligent Performance». À l'intérieur, on découvre des inserts en carbone arborant le nom de l'édition et un accoudoir central marqué du même monogramme. Seulement 235 exemplaires ont été produits, dont 9 étaient initialement réservés pour la France. Un véritable collector rendant hommage à une histoire mythique. À découvrir dans votre showroom PELRAS LEGEND.

SCAN ME

< Scannez le QR code et découvrez cette 911 Carrera S collector !

PELRAS LEGEND | Véhicules d'Exception.

La sélection PORSCHE.

911 - 992 GT3 PDK - 2021
11 205 km 255 990 €

911 - 992 GT3 PDK - 2021
7 100 km 245 000 €

911 - 991 GT3 RS PDK - 2016
24 491 km 199 990 €

911 - 992 CARRERA GTS BVM - 2022
14 280 km 195 990 €

911 - 992 C4S 3.0 PDK - 2019
23 400 km 145 990 €

911 - 991 GTS PDK CAB - 2017
33 500 km 144 990 €

911 - 997 TARGA 4S - 2007
103 800 km 69 990 €

911 - 996 TURBO BVM - 2005
110 752 km 74 990 €

911 - 993 CARRERA S BV6 - 1996
106 800 km 129 900 €

718 - CAYMAN GT4 PDK - 2021
14 577 km 153 990 €

718 CAYMAN GT4 PDK - 2021
17 400 km 148 990 €

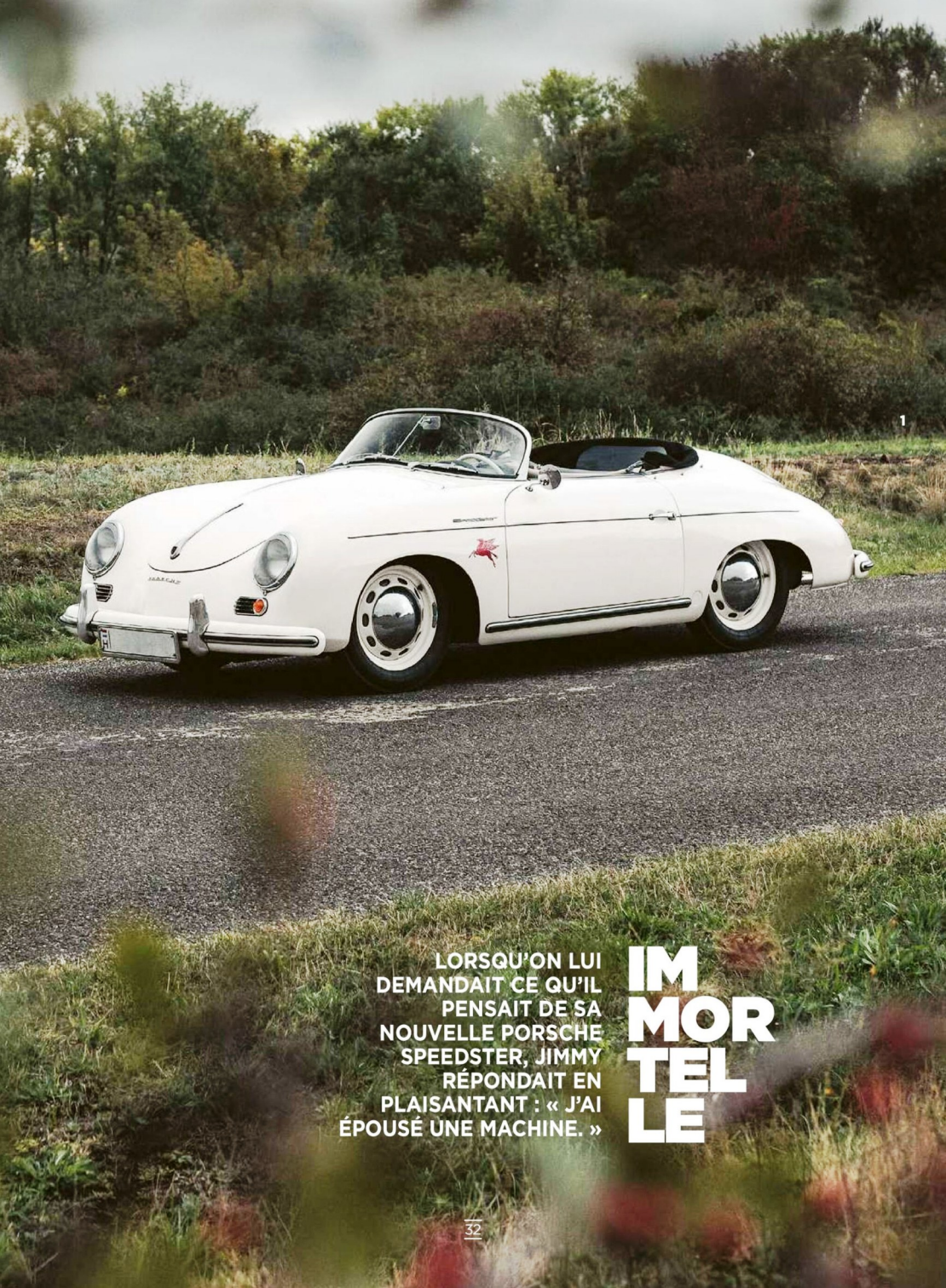
987 - CAYMAN R PDK - 2011
34 491 km 79 990 €

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

IM
MOR
TEL
LE

Comme les hommes, toutes les voitures n'ont pas la même aura. Leur nature, leur usage, leur histoire... Au firmament de l'automobile, les candidates sont nombreuses, les vraies icônes sont plus rares. Les pures légendes ne sont qu'une poignée. Le Speedster 356 en est. Et celui que vous avez sous les yeux est certainement le plus iconique de tous. Unique ! Tombé dans un total anonymat depuis plus de 65 ans, ce 1500 S de 1955 a récemment révélé son secret : il est celui de James Dean ! Secret partagé en exclusivité... dans *Speedster* !

Texte **Josué Chevrel** Photos **Peter Mosoni** Archives **Lee Raskin**



1

IMMORTELLE

LORSQU'ON LUI DEMANDAIT CE QU'IL PENSAIT DE SA NOUVELLE PORSCHE SPEEDSTER, JIMMY RÉPONDAIT EN PLAISANTANT : « J'AI ÉPOUSÉ UNE MACHINE. »

1 Du Speedster #80126 tel que James Dean l'a piloté, il ne manquait quasiment qu'une portière, le moteur et le pare-brise.
2 Le moteur 1500 S de 70 ch rompait définitivement avec les ressources Volkswagen qu'utilisait encore Porsche en 1954. Celui de #80126 n'est plus celui d'origine, mais le même à quelques numéros de série près...
3 L'instrumentation est encore celle d'origine.
4 La partie avant était très endommagée, mais les tôles de 1955 ont pu être sauvées.

C'est injuste, mais c'est ainsi : tous les hommes ne naissent pas avec le même génie, ne développent pas le même charisme. Toutes les stars, même, ne crèvent pas l'écran avec la même intensité. Toutes ne connaissent pas le même destin. Allez savoir sur quoi repose une légende… Quand la route l'a pris à 24 ans, James Byron Dean n'avait pas encore de carrière. Des débuts sur les planches de Broadway, deux films à son actif – et un en gestation –, avant que le jeune prodige ne soit emporté dans sa fulgurante ascension. Dean était bien plus qu'un bon acteur. En quelques mois, il était devenu l'idole d'une jeunesse américaine qui l'idéalisait pour sa liberté, sa vie amoureuse tumultueuse, sa passion pour la vitesse et le danger… Que cette passion l'ait fauché en pleine gloire alors qu'il n'avait pas encore 25 ans l'a définitivement élevé au rang d'icône à la fois rebelle et tendre. Bientôt 70 ans qu'il est parti, pourtant James Dean est immortel.

Un peu de théâtre, quelques spots de pub pour Pepsi, aussitôt Jimmy est remarqué par la Warner Bros. et enrôlé dans le casting de *À l'est d'Eden*, adaptation par Elia Kazan du roman de Steinbeck. Le rôle principal, ni plus, ni moins ! Il était arrivé à Los Angeles en mars 1954. À peine avait-il commencé le tournage qu'il avait déjà lâché une partie de son cachet dans une moto, une Triumph T110, et une voiture de sport d'occasion, anglaise et rouge, une MG TD de 1953. Ce ne serait que pour patienter parce qu'il allait aussi commander en novembre une de ces toutes nouvelles Porsche Super Speedster…

Week-end Racer

Lee Raskin, historien de la Porsche 356 et 550 et biographe de James Dean de renommée internationale, a patiemment reconstitué le parcours de ce Speedster aux mains de l'acteur. Mais lorsqu'il en a livré le récit dans son livre *James Dean on the Road to Salinas* en 2015, l'histoire se limitait aux deux premières années de l'auto. D'abord parce que l'ouvrage consacré à la dernière journée de Jimmy n'abordait son Speedster qu'en préambule, mais surtout parce qu'on avait alors perdu toute trace de l'objet après février 1957. Dix ans ont passé, Lee a poursuivi ses investigations, qu'il compile patiemment pour un très prochain ouvrage consacré aux 356 Speedster, mais nous a offert en exclusivité quelques révélations et nous a mis sur la piste de l'objet tel qu'il est aujourd'hui. Restauré au plus authentique.

L'historien indique que James Dean a pris livraison de son Speedster 1500 Super le 24 février 1955 chez Competition Motors, la concession de John von Neumann à Hollywood. Dans un précédent ouvrage de 2004, *James Dean: at Speed*, il avait déjà révélé que Dean avait acquis le Speedster numéroté #80126, ce qui en fait le 126e produit en incluant les protos et préséries, et seulement le douzième équipé du plus performant 1500 S de 70 ch, ce nouveau bloc type 546-2 avec le tout premier carter en trois parties et le vilebrequin sur roulements, qui marquait la rupture définitive avec les anciens blocs d'origine VW. Il était associé à une boîte manuelle aux quatre rapports synchronisés et aux roues de 16". Normal. L'engin portait une peinture émaillée blanche typique des premiers modèles, un intérieur en vinyle noir aux baquets soulignés de passepoils blancs et une moquette en laine beige. Le Speedster était livré avec capote et couvre-tonneau noirs et ses vitres latérales en plastique souple standard. Étrangement, ce numéro de série révélé il y a 20 ans n'a suscité aucune réaction au-delà des quelques forums d'amateurs à l'époque ; personne, en tout cas, n'a levé le doigt pour revendiquer la propriété de quoi que ce soit correspondant au signalement. Un amateur déterminé avait même promis 25 000 $ à qui aurait des informations permettant de retrouver, d'authentifier et d'acheter #80126. Rien !

1

© Seita Ohnishi / Lee Raskin

A

© Frank Wright / CMG Worldwide Inc.

B

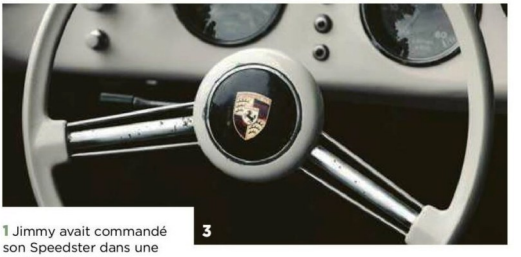
A Dans son allée au 14 611 Sutton Street, Dean prend soin de son Speedster.

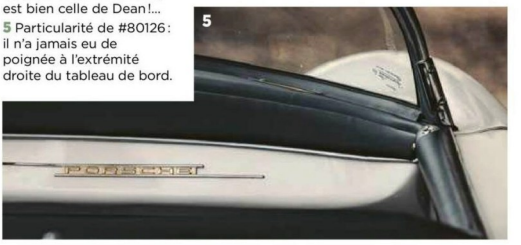
B Abandon à Santa Barbara, piston crevé… Remarquez l'absence de rétroviseurs et de poignée au tableau de bord.

C Le "F" associé à son numéro de course signifiait qu'il courait dans la classe des véhicules de série, ce qui rendait ses performances d'autant plus remarquables lorsqu'il était confronté à des véhicules modifiés.

C

© Chad White / Lee Raskin





1 Jimmy avait commandé son Speedster dans une configuration assez standard, blanc intérieur noir à passepoils blancs.
2 Son propriétaire actuel a mis dix ans à restaurer son Speedster, en ne découvrant qu'en cours de chantier le passé et la valeur patrimoniale de l'objet, et la responsabilité qui en découle…
3 Ce volant est celui que Dean a eu entre les mains.
4 Le contacteur est celui d'origine, la clé a été refaite il y a 65 ans. La clé de portière en revanche, est bien celle de Dean !…
5 Particularité de #80126 : il n'a jamais eu de poignée à l'extrémité droite du tableau de bord.

James Dean, qui n'était pas encore une star – il ne serait révélé que deux mois plus tard, le 10 avril, à la sortie d'*À l'est d'Eden* –, n'avait pas attendu le retour du printemps : en moins de quinze jours, le compteur affichait 1 000 miles (1 600 km), cumulés à force d'aller-retours sur les soixante-huit sinueux kilomètres de Mulholland Drive. Pas seulement pour le plaisir de rouler, Dean avait un objectif : Palm Spring Road Races. Un mois tout juste pour apprivoiser sa Porsche. Parce que Dean n'était pas seulement un acteur, sa MG TD avait éveillé en lui des ambitions d'une autre nature.

Et il faut croire qu'il était prêt, ce 26 mars 1955 ! Pas encore très expérimenté, mais son enfance d'orphelin avait probablement forgé un tempérament de battant, de compétiteur. Pour une première, sur les 3,7 km aux dix virages de l'aéroport de Palm Springs, face à une armada de MG et de 356, ce fut une première ! Gus Vignolle, éditeur et rédacteur en chef *MotorRacing*, raconte qu'une fois dans le baquet, « *Dean était naturellement pilote. Il aimait les voitures, il aimait la vitesse, c'était une libération pour lui. Il aimait foncer.* » Il prit le départ de la course préliminaire du samedi depuis la quatrième ligne. Personne ne misait sur le gamin. Départ en trombe. Après le premier tour, il prit la tête, à un tiers de ligne droite d'avance sur la première MG à ses trousses. « *C'était incroyable qu'un amateur puisse conduire comme Dean*, poursuit Vignolle, *Jimmy maîtrisait sa Porsche avec la technique d'un vétéran.* » Après le sixième et dernier tour, le drapeau à damier s'abattit sur un Dean vainqueur, avec un bon demi-mile d'avance ! Donc qualifié pour la course majeure du dimanche, qu'il terminera deuxième derrière Cy Yedor, mais devant des concurrents du calibre de Ken Miles.

Immédiatement après, James Dean entamait le tournage de *Rebel Without a Cause*, sous la direction de Nicholas Ray. Le réalisateur a laissé sa tête d'affiche s'engager dans la course de Bakersfield le week-end du 1er mai malgré les réticences de la Warner Bros. La météo était dantesque, la pluie et le vent étaient si violents qu'ils ont on été fatals à un autre pilote le même week-end. La concurrence était affûtée et nombreuse, et les catégories moins favorables au 1 500 d'origine. Parti au milieu de la meute, pilotant comme un forcené, Jimmy termina troisième, et premier de sa classe !

À Santa Barbara fin mai, les choses n'ont pas tourné comme prévu. Aux essais, Dean sentait bien que le Speedster clochait. il s'est élancé de la dix-huitième place. Dès le départ, il était remonté comme un possédé. Après quelques tours, il était quatrième… lorsqu'un piston lâcha. Le Speedster chargé sur plateau qui l'emmènerait chez Competition Motors, James avait le temps de flâner dans les paddocks et de discuter. Il s'intéressait de près au Spyder 550 de John Porter, comme à la Lotus MkVIII de Jay Chamberlain, parce qu'il était temps pour lui de passer à la vitesse supérieure… Entre les deux, son cœur restait acquis à Porsche, mais von Neumann ne lui promettait aucune disponibilité avant la fin de l'automne.

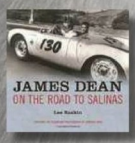
Giant Killer

Dans l'immédiat, c'est le tournage de *Giant* qui s'annonce, dans le Texas. Ce n'est pas la distance qui a empêché Dean de prendre le départ de la course de Santa Barbara à laquelle il était inscrit, les 3-4 septembre. Il y était, pour encourager son meilleur ami Lew Bracker qui s'initiait à la compétition avec son Speedster rouge tout neuf. Non, ce sont les termes de son contrat avec la Warner Bros. qui lui interdisaient ce genre de distraction à risque tant que la dernière scène n'était pas dans la boîte.

Le 22 septembre, dernier jour de tournage de *Giant*, Jimmy était libéré de tout engagement avec la Warner Bros. Dès la veille, le 21, il ramenait son Speedster chez Competition Motors, avec ses deux ou

IMMORTELLE

« IL RESTE ENCORE TROIS OU QUATRE PETITS SECRETS TRÈS INTÉRESSANTS QUE LEE ET MOI RÉVÉLERONS LE MOMENT VENU. »



James Dean On The Road To Salinas, le best-seller de Lee Raskin qui relate la dernière journée de James Dean, et source d'une partie de cet article, est encore disponible sur quelques boutiques en ligne. ISBN : 978-1732725522

trois égratignures de guerre et 3800 $ en cash pour repartir avec un Spyder 550, la machine de course qu'il lui fallait ! Le lendemain même, Lew Bracker fonçait à la concession échanger son Speedster normal contre le Super de son copain Dean, en y mettant un petit billet de 200 $ supplémentaires. Une semaine après, le 30 septembre, James Dean prenait la route vers le nord dans son Spyder 550 pour rejoindre Salinas et la Road Race qui s'y courait les 1er et 2 octobre, son mécano Rolf Wütherich en passager. Ils ne sont jamais arrivés. En fin d'après-midi, une Ford Tudor qui arrivait en face tourne à gauche, coupe la route de la 550, pulvérisée dans le choc. Wütherich sera éjecté, machoire cassée et péroné sévèrement fracturé, Jimmy n'y survivra pas. La légende James Dean est écrite, il devient immortel au moment même où il disparaît…

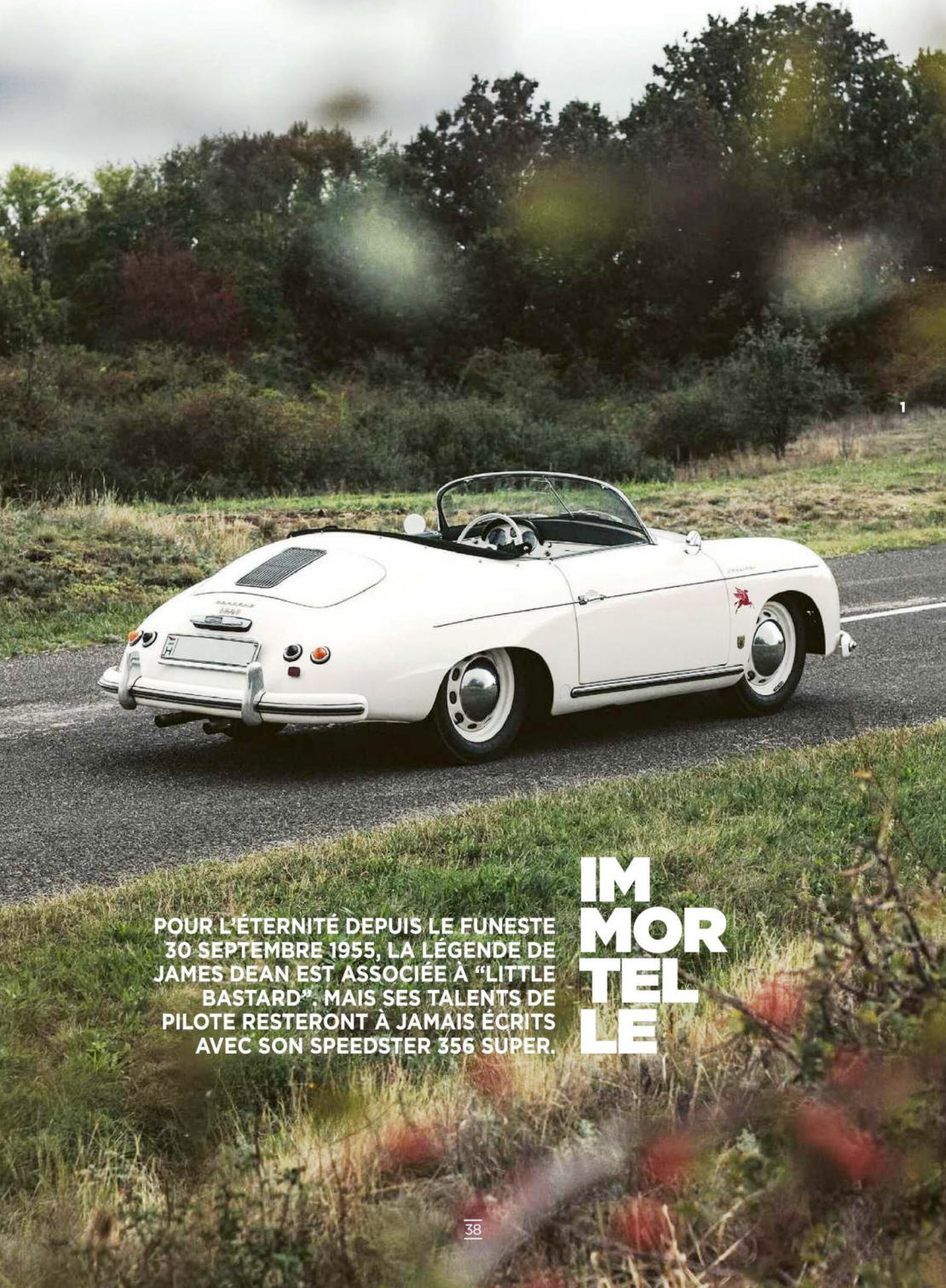
Lew Bracker a conservé le Speedster 1500S de son ami Dean quelques mois en 1956 pour rouler au quotidien et participer à quelques courses. La vocation d'un Speedster, en somme, pur week-end racer… Palm Springs en décembre 1955, Toney Pines en janvier 1956, Palm Springs à nouveau en février, Santa Barbara en mars. Puis le Speedster est retourné chez Competition Motors, où Bracker l'a échangé contre un plus récent et performant Speedster 1600 Super. Certainement n'avait-il pas plus de valeur alors que tout autre Speedster 1500 S blanc… Et à ce moment-là s'est perdue la conscience que le Speedster de James Dean avait porté le numéro de châssis 80126. Ou que #80126 avait appartenu à James Dean… L'engin a probablement complété un lot d'occasions à destination d'un revendeur de Porsche de l'est de Los Angeles. Lorsque Lee Raskin a publié *James Dean on the Road to Salinas* en 2015, l'histoire du Speedster de Dean s'arrêtait ici, parce que la piste de #80126 se perdait ici. Depuis, Lee Raskin a dépoussiéré de vieux dossiers, collecté et croisé des témoignages. Puis entre incidences et coïncidences, le Speedster de James Dean a commencé à révéler ses secrets, dont Lee nous dévoile les contours, qui seront affinés dans son prochain livre, *James Dean and the Porsche 356 : Love at first sight.*

La magie de Noël

À Noël 2017, à quelques milliers de kilomètres de là, près de Budapest, à un fervent collectionneur de 356 on offre le livre *James Dean: at Speed*. Oui, celui-là, avec le numéro… Le choc ! #80126, c'est précisément le numéro du Speedster pré-A qu'il a acheté à l'état de semi-épave en 2011 et qu'il est en train de restaurer patiemment ! Il contacte l'auteur, les hommes échangent de longs mois, confrontent leurs informations, cherchent tous les signes distinctifs… En travaillant à la fois sur ce qu'est devenu #80126 après 1956 et sur la rétro-chronologie du Speedster hongrois, Lee Raskin parvient à superposer les données, les dates, les noms, les lieux. Et l'histoire s'éclaire.

« *J'ai acheté une 356 Speedster sur Internet en 2011 comme un projet de restauration*, nous explique son propriétaire. *La partie avant était bien endommagée mais le tableau de bord était intact. L'arrière était rouillé mais pas en trop mauvais état. En revanche, la partie centrale était très abîmée par la corrosion.* » Ça corrobore le parcours que Lee Raskin a retracé.

En 1956, le Speedster a été acquis par un troisième propriétaire qui n'avait aucune conscience du passé de sa voiture et l'a utilisée un certain temps autour de Los Angeles avant de l'emmener dans ses bagages quand il a déménagé dans un État plus au nord sur la côte Pacifique. Via la concession Porsche locale, #80126 a ensuite rejoint un quatrième propriétaire, qui l'a remis sur les champs de course. Après quelque temps, quelques épreuves et quelques pilotes, le Speedster a été sévèrement accidenté, trop pour être réparé, il a rejoint l'arrière-cour de la propriété vers le milieu des années 70, abandonné sous une bâche pour les quinze années suivantes. C'est principalement là, sous le climat humide du nord-ouest des États-Unis, que la rouille s'en est régalée. Au début des années 90, il a été vendu au Royaume-Uni pour le lot de pièces détachées originales qu'il représentait. Puis il est resté là, une décennie encore, oublié sans que jamais personne n'y porte la moindre attention. Ce qui nous amène au début des années 2000, lorsque le Speedster est revendu à un marchand du nord-ouest de la France qui ne fera guère mieux que le stocker une décennie de plus, jusqu'à ce qu'il passe cette annonce en ligne pour un Speedster 356 à restaurer. « *Personne n'avait conscience qu'il s'agissait du Speedster de James*



1

IMMORTELLE

POUR L'ÉTERNITÉ DEPUIS LE FUNESTE 30 SEPTEMBRE 1955, LA LÉGENDE DE JAMES DEAN EST ASSOCIÉE À "LITTLE BASTARD". MAIS SES TALENTS DE PILOTE RESTERONT À JAMAIS ÉCRITS AVEC SON SPEEDSTER 356 SUPER.

2

3

1 James Dean fut l'un des premiers clients californiens de la Porsche Speedster, avec laquelle il s'est brillamment initié au pilotage. Un tremplin avant de passer aux choses sérieuses, un Spyder 550. C'est son meilleur ami Lew Bracker qui l'a rachetée, utilisée puis revendue. On avait alors perdu sa trace jusqu'à Noël 2017…

2 Ces rétroviseurs Raydot ne sont pas des pièces si anodines. Ils sont d'origine anglaise, installés sur le Speedster par Lew Bracker. Dean n'a jamais eu besoin de regarder dans des rétros.

3 C'est à Santa Barbara qu'on voit apparaître Pégase sur les ailes. Mais Jimmy ne courait jamais avec les enjoliveurs.

4 Ce sont aujourd'hui les routes de Hongrie que sillonne #80126.

4

Dean, se souvient notre collectionneur hongrois, *moi le dernier. Il manquait le moteur, la portière conducteur, le pare-brise et le haut de son cadre* (une pratique courante en course dans les 50s consistait à ne garder que les embases latérales et à réduire la hauteur du pare-brise, des photos d'époque confirment que Bracker y a eu recours, NDLR). *Mais elle a toujours sa clé numérotée* (5485) *de portière passager, comme le contacteur de démarrage* (qui garantissent quasi irréfutablement l'authenticité de l'auto, NDLR), *sa transmission, ses roues, ses sièges, son volant ou son instrumentation d'origine, ses phares, les monogrammes, l'accastillage et quantité de pièces datées du bon mois de production.* » La restauration a nécessité une nouvelle décennie. Jusqu'en 2016, notre homme s'est attaché à trouver des pièces originales pour remplacer les manquantes. Dans la même logique, il lui importait de sauver autant de tôles d'origine que possible. Il n'y avait plus aucun espoir pour les longerons, le tunnel, le plancher et le bac à batterie, ils ont été remplacés. Mais tout le reste a été traité, redressé, y compris la face avant écrasée et les tôles qui n'étaient oxydées qu'en surface. Les capots et pare-chocs sont ceux d'origine, avec leurs numéros. Il a trouvé une portière et un cadre de pare-brise estampillés 1955, et un moteur 1500 Super de 1954, au numéro très proche du #41014 d'origine, qu'il a pu associer à la boîte type 519, la même #4691 qu'à sa sortie d'usine.

Dès qu'il a compris l'histoire de son Speedster et mesuré la responsabilité qu'il engageait dans l'authenticité de sa restauration, notre Hongrois n'a cessé d'échanger avec l'historien Raskin pour s'assurer de bien faire et confirmer des points parfois étranges. James Dean avait acheté son Speedster sans option ni accessoire. Donc sans rétroviseurs extérieurs, ce que confirme l'intégralité des photos de course d'époque. C'est Lew Bracker qui l'a équipé en 1956 d'une paire de rétroviseurs britanniques… qui sont encore sur la voiture !

C'est un des petits secrets de #80126. Un autre est l'anecdotique absence de poignée verticale à l'extrémité droite du tableau de bord, détail corroboré par les photos d'époque. « *Il reste encore trois ou quatre petits secrets très intéressants que Lee et moi révélerons le moment venu.* » La restauration du Speedster, certainement le plus iconique de l'histoire, s'est achevée fin 2021. Son propriétaire l'utilise régulièrement lors de rallyes historiques en Hongrie, ou pour rejoindre son voilier sur le lac de Balaton. Entre 2022 et 2024, il a parcouru environ 6 000 km et ne compte pas s'arrêter là. « *Jamais je ne vendrai cette voiture. C'est comme une toile de Van Gogh, elle est irremplaçable ! J'ai beaucoup d'autres 356, mais celle-ci est unique. C'est indescriptible cette sensation de s'asseoir dans le même siège, de tenir le même volant, de tourner la clé, de pousser le bouton original et de conduire… le Speedster de James Dean !* »

PALMARÈS DE JAMES DEAN • 1955

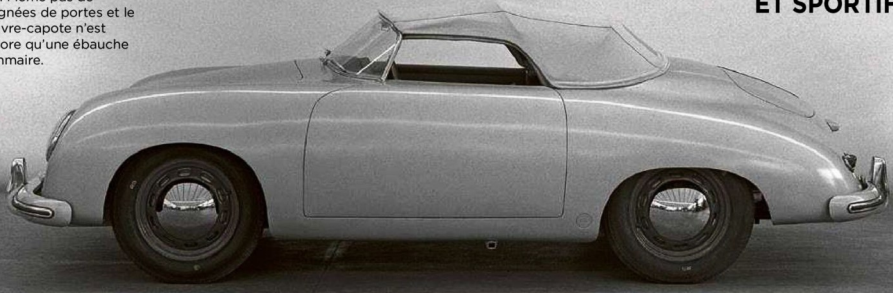
DATE	ÉPREUVE	N°	VOITURE	CL.
26/3	**SCCA Regional Palm Springs** Preliminary	**23F**	356 Speedster 1500 S	1er
27/3	**SCCA Regional Palm Springs**	**23F**	356 Speedster 1500 S	2e
30/4	**SCCA National Bakersfield** Preliminary	**123F**	356 Speedster 1500 S	3e
1/5	**SCCA National Bakersfield**	**123F**	356 Speedster 1500 S	9e
28/5	**SCCA Regional Santa Barbara** Preliminary	**33F**	356 Speedster 1500 S	DNS
29/5	**SCCA Regional Santa Barbara**	**33F**	356 Speedster 1500 S	DNS

Un grand merci, dans l'ordre chronologique, à Bernard Moix, à Lee Raskin, à l'heureux propriétaire hongrois de ce Speedster et à Peter Mosoni, chacun à son niveau, pour leur aide sans laquelle cet article, qui restera dans les annales de *Speedster*, n'aurait pas vu le jour.

LE SPEEDSTER ÉTAIT PLUS UNE 356 DÉCOUVERTE QUE DÉCOUVRABLE, CRÉÉE POUR RESTER DÉCAPOTÉE ET N'ÊTRE SOMMAIREMENT REFERMÉE QU'EN CAS D'URGENCE...

L'ESSENCE MÊME DU PETIT ROADSTER ÉCONOMIQUE ET SPORTIF.

Beaucoup de points seront repris à partir du prototype numéro un, pare-brise en premier lieu. Même pas de poignées de portes et le couvre-capote n'est encore qu'une ébauche sommaire.



540 LA DÉCOUVERTE DE L'AMÉRIQUE

Il y a soixante-dix ans naissait le Speedster, Typ 540 dans les registres, version découverte de la 356 spécialement étudiée pour l'Amérique. Ce modèle d'entrée de gamme, sportif, que Ferry Porsche envisageait avec beaucoup de circonspection, est pourtant devenu une légende dans l'histoire de la marque, qui s'est écrite entre Zuffenhausen et Manhattan...

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

Le mythe veut qu'au génie visionnaire d'un Autrichien exilé aux USA on doive l'existence de monstres sacrés comme la Mercedes 300 SL ou la BMW 507. À juste titre. De la Porsche 356 Speedster aussi... Depuis New York, Max Hoffman a exercé une influence majeure sur l'industrie automobile européenne. Né en 1904 du côté de Vienne d'une famille d'industriels (machines à coudre puis cycles motorisés), il est très tôt sensible à la mécanique et s'installe comme distributeur régional de quelques belles marques européennes. Contraint par ses origines juives à fuir son Autriche natale pour la France puis les Pays-Bas, il accoste finalement à l'est des États-Unis en juin 1941. Ses relations et son réseau familial lui permettent de tenter quelques business, ce sont les bijoux en toc qui fourniront à Hoffman, dans cette Amérique d'après-guerre, les dollars à investir dans le cœur de sa passion : le commerce automobile.

Immédiatement en 1947, il installe un impressionnant showroom à Midtown Manhattan, dans des locaux sur Park Avenue au loyer exorbitant pour n'y exposer qu'une Delahaye. Il se concentre sur les voitures de sport européennes dont raffole la classe huppée new-yorkaise. C'est son contrat avec Jaguar et le succès de la XK 120 lancée en 1948 qui assoient définitivement la réputation de Hoffman. Le roadster de Coventry, réputé voiture de série la plus rapide du monde d'alors, s'affiche à un tarif imbattable.

L'Amérique, je veux l'avoir...

La même année 1948, son ami ingénieur suisse Max Troesch, de passage aux USA, lui montre la photo d'un tout nouveau roadster badgé Porsche, un nom qu'il connaît non seulement pour ses contributions à Mercedes ou VW, mais aussi parce que l'avocat de la famille Hoffman en Autriche était un certain Anton Piëch, époux de Louise, la fille de Ferdinand Porsche...

Il n'y a qu'en 1950 que Porsche peut rétablir une production en série de sa 356 dans les locaux de Reutter à Stuttgart, et dès lors en vendre un des premiers exemplaires à Max Hoffman. En juillet 1950, il n'a pas encore reçu l'objet (un coupé 1.1 livré en août) qu'il sollicite un rendez-vous, fixé en octobre au Salon de Paris. Il va pointer un élément crucial : alors que n'existent encore que les moteurs 1 100 et 1 300 cc, aucun Américain ne se satisfera d'une auto présumée sportive de moins de 1 500 cc. Il soumet aussi l'hypothèse que les ventes seraient plus faciles sous un design plus conventionnel. Ferry sait que son produit est surtout destiné à l'Europe et n'est pas prêt à le dénaturer pour satisfaire un marché aussi anecdotique et versatile que les États-Unis. Porsche sera satisfait si Hoffman en écoule cinq par an. « *Si je ne peux pas en vendre cinq par semaine, ça ne m'intéresse pas !* » aurait répondu Hoffman avant de signer un contrat pour un minimum de quinze par an, avec un moteur 1 500.

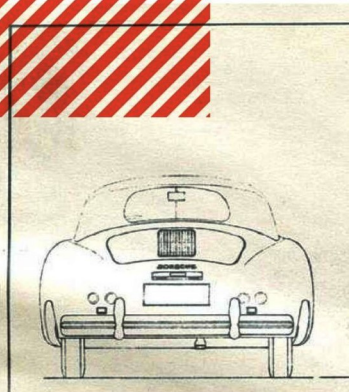
Dans cette Amérique où le sport auto amateur connaît son âge d'or, Max Hoffman est aussi de ceux qui considèrent que les succès en course font vendre des voitures. « *Win on sunday, sale on monday.* » Le 28 octobre 1951 à la course de côte de Mont Equinox dans le Vermont, Hoffman lui-même est si rapide dans son cabriolet blanc qu'il doit faire une deuxième montée pour valider le temps improbable enregistré à la première. Il a aussi racheté deux Gmünd SL (dont celle vainqueur de classe au Mans 51), qui enregistrent les premières victoires significatives de Porsche sur le Nouveau Continent. La même année, il est un acteur majeur de l'initiative de Walter Glöckler de construire une pure voiture de course autour d'organes Porsche dont le quatre-cylindres, en position centrale arrière. Mais dans le contexte, il manque à sa gamme une Porsche de route apte à assumer le quotidien, tout en étant taillée pour la course le week-end, ce qui prend traditionnellement la forme d'un roadster dont on dépose capote et pare-brise le vendredi pour les remonter le dimanche soir. Hoffman est alors un soutien déterminant dans le projet privé de Heinrich Sauter (en Autriche) d'un roadster 356 à carrosserie aluminium, que Porsche finira par prendre à son compte sous le type 540 et baptisé America Roadster puisque absolument pas destiné au marché européen. Trop cher à produire, il ne sera construit qu'à dix-sept exemplaires avant d'entraîner son carrossier Heur dans la faillite.

Pendant ce temps-là, Hoffman vend des Porsche dans tous les États-Unis – en s'appuyant sur le réseau de John von Neumann à l'ouest – mais pas à hauteur de ses ambitions. Les 356 ont toutes les qualités d'une voiture de sport, elles sont légères et maniables donc performantes, n'en oublient pas d'être confortables et raffinées, mais elles sont chères. Beaucoup trop chères. Une Jaguar XK 120 est proposée à 3945 $. Parmi les petites nouvelles, toutes plus rapides, une MG TD coûte 2250 $, une Austin-Healey 100 vaut 2985 $, une Corvette est vendue 2774 $, quand le moindre coupé 356 ne se négocie pas moins de 3395 $, et 300 de plus pour un cabriolet.

Le 9 mai 1952, profitant d'une visite de Ferry Porsche et ses lieutenants (Ghislaine Kaes le directeur financier et Erwin Komenda le designer) à leur client Studbecker aux États-Unis (qu'il avait lui-même mis en relation), Max Hoffman invite le staff allemand à New York pour en discuter concrètement, en présence de M. Kooker, qui préside une fédération de clubs de sport auto amateur dans les États de New York et Washington, et soumettre son idée d'une Porsche plus sportive et moins chère. Dans une note interne de juin, Erwin Komenda synthétise les discussions : le juste prix pour une Porsche de cette nature serait sous les 3000 $, ce qui signifie pour l'usine simplifier le produit à l'extrême et en écouler à minima une série de 2000 unités pour amortir l'outillage. Porsche table sur un 1100 cc et des freins standard, une instrumentation limitée à des compteurs de vitesse et de température d'huile, une montre mais pas de radio, des garnitures intérieures en simili, et tout le reste en option. Ce premier document ne fait même pas état de capote.

Développement éclair

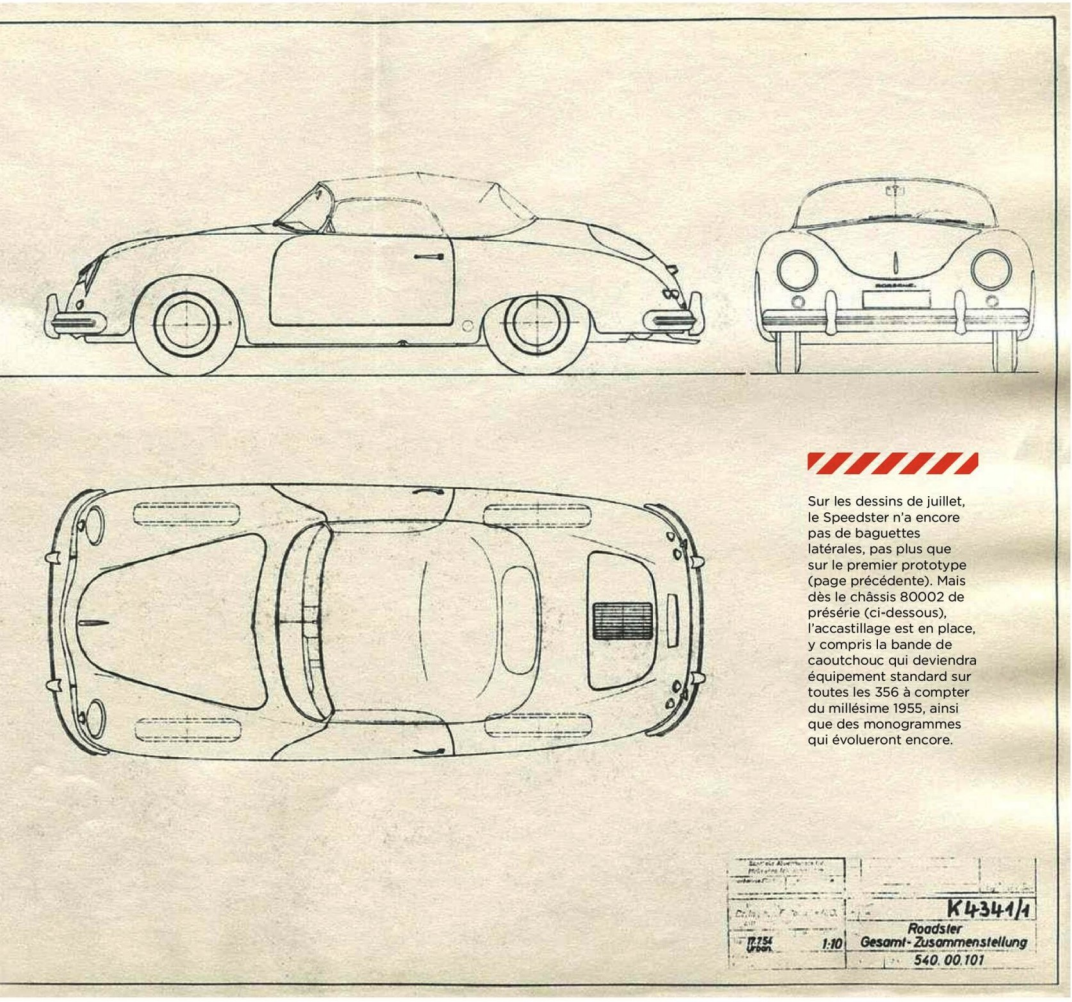
À Zuffenhausen, on reste sceptique : plus simple et moins cher n'a jamais été dans le logiciel de la maison, mais le marché US, tout fluctuant qu'il soit, pèse pour près d'un tiers dans la production et Hoffman semble sûr de son affaire. Dans le contexte, après avoir consulté von Neumann (représentant la Californie, marché cible de ce modèle) sur la pertinence d'une 356 à capote rudimentaire et sans chauffage, Ferry Porsche et son directeur commercial Albert Prinzing valident en avril le projet Typ 540, comme une continuité du Roadster America. La suite du processus est précisément documentée dans les mémos et les registres de l'entreprise. Le 7 mai, les discussions sur le sujet sont ouvertes entre Porsche et Reutter, à qui Komenda fournit les premiers dessins d'un roadster deux places au pare-brise bas en trois parties, posé sur une caisse aux lignes profilées. Il demande à Reutter de chiffrer le coût par carrosserie sur la base d'une série de 200 unités en 12 mois. Dans une lettre à Reutter, il stipule que « *la majorité des pièces embouties de la peau intérieure et extérieure des cabriolets seront retenues, seules les pièces de transition seront retravaillées.* » Après que les ingénieurs de Porsche ont clairement détaillé soixante-et-onze points spécifiques, Reutter rend sa copie le 26 mai : 3180 DM par carrosserie



VON NEUMANN, QUI AVAIT LUI-MÊME TRANSFORMÉ LE COUPÉ GMÜND VAINQUEUR DE CLASSE AU MANS EN UN ROADSTER SIMILAIRE, ESTIME QUE L'ABSENCE DE VITRES LATÉRALES N'EST PAS UN PROBLÈME POUR UNE CLIENTÈLE CALIFORNIENNE QUI VEUT ARPENTER SUNSET BOULEVARD AVEC POUR SEUL CRÉDO « VOIR ET ÊTRE VU ».

LE 5 NOVEMBRE 1954, LE STUDIO DE DESIGN FIGE TROIS COULEURS ET DEUX COMBINAISONS DE SELLERIES. VOITURE BLANCHE INTÉRIEUR NOIR OU ROUGE, VOITURE ROUGE INTÉRIEUR NOIR OU BEIGE, VOITURE BLEUE INTÉRIEUR ROUGE OU BEIGE...

LA RÉPUTATION DE PORSCHE AUX USA ÉTANT BASÉE SUR LA QUALITÉ, HOFFMAN POINTAIT L'IMPORTANCE DE NE PAS BAISSER LE NIVEAU.



Sur les dessins de juillet, le Speedster n'a encore pas de baguettes latérales, pas plus que sur le premier prototype (page précédente). Mais dès le châssis 80002 de présérie (ci-dessous), l'accastillage est en place, y compris la bande de caoutchouc qui deviendra équipement standard sur toutes les 356 à compter du millésime 1955, ainsi que des monogrammes qui évolueront encore.

avec son intérieur (lorsqu'un convertible coûte 4 390 DM). Le premier prototype est déjà en chantier, sur un châssis de cabriolet numéroté 12223 (de 1952, rien ne se perd). Les plans sont assez simples : supprimer les montants de pare-brise et remodeler l'arrière en formant un couvre-tonneau intégré à la caisse, à partir de trois feuilles de tôle. Les portières sont remodelées et même privées de poignées puisque l'absence de toute vitre latérale permet de les ouvrir de l'intérieur. Comme prévu, la capote est rudimentaire, simple toile sans doublure, mais l'armature en ciseaux reste assez complexe. Le pare-brise, qui doit être amovible, a évolué en une seule et unique pièce incurvée dans un cadre en alu, installée via trois points d'ancrage à la carrosserie. La capote – 7,5 cm plus basse que celle du cabriolet – vient s'y arrimer, maintenue par des sangles en cuir. L'instrumentation est réorganisée dans un tableau de bord solidaire de la caisse, ce qui n'est pas le cas des coupés et cabriolets, et redessiné pour se dispenser de boîte à gants. Les sièges de série, trop lourds et coûteux pour l'usage, sont repensés comme des baquets à coque fixe en acier et les habillages sont simplifiés à l'extrême. Ni dégivrage, ni pare-soleil, ni allume-cigare. Il y a consensus sur l'usage d'une peinture émaillée industrielle peu coûteuse pour l'extérieur. Selon les registres, le proto reçoit douze litres d'essence le 30 juin, il part pour ses premiers tours d'essai.

Le 7 juillet, trois préséries supplémentaires sont déjà assemblées à partir de simples planchers de cabriolets, avec quelques corrections techniques : des poignées de portes, des charnières revues pour le capot avant (qui butait à l'ouverture contre les essuie-glaces), un cadre de pare-brise plus arrondi, une capote plus facile à démonter, etc. Et esthétiques : d'épaisses baguettes aux seuils de portes, d'autres plus fines soulignant les flancs à hauteur de la ceinture, et une poignée de capot avant élargie arborant le nouveau blason. Ils reçoivent les premiers numéros de série spécifiques au futur roadster, de 80002 à 80004, et leur nom définitif, en toutes lettres dorées sur chaque aile avant : Speedster ! Le même mois, Ferry informe son carrossier qu'il pense pouvoir atteindre l'objectif de mille exemplaires sur un an et lui demande de recalculer le prix unitaire sur cette base. En additionnant toutes les modifications depuis la première estimation, la note est à 3 350 DM.

Le 28 juillet, Hoffman inspecte le premier prototype, il valide l'expédition des trois suivants et des vingt-et-un premiers exemplaires de série prévus en septembre, chez les distributeurs US. Il table sur cinquante en octobre, quatre-vingts en novembre et autant en décembre. Le 30 juillet, Reutter reçoit la confirmation définitive d'une commande de 200 "Speedster" au prix unitaire déterminé pour mille, sacrifice auquel consent le carrossier.

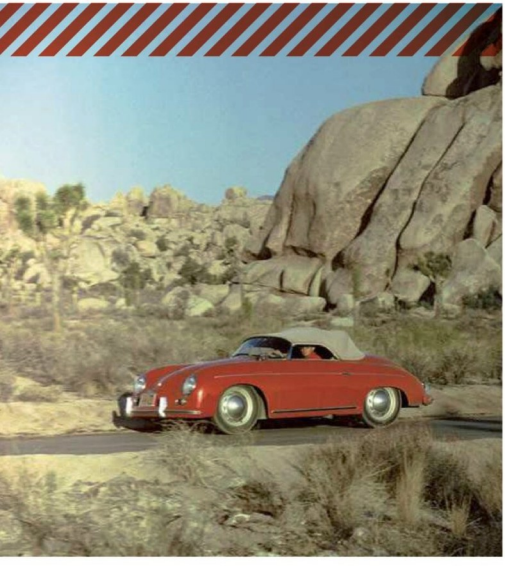
Génie marketing

Mi-septembre, c'est week-end de Grand Prix à Watkins Glen. L'un des deux Speedster rouges de présérie, le 80002, est sur place, il remporte le concours d'élégance en marge de l'événement… et les distributeurs européens qui n'avaient pas été mis dans la confidence marquent leur "surprise" à la découverte d'un modèle que Porsche leur explique dédier exclusivement à un marché US aux besoins spécifiques. Pirouette… cacahuète !

Le 27 septembre, le premier Speedster de série est prêt pour l'inspection, Reutter précise qu'il aura livré les deux cents prévus pour décembre. Même si Porsche a certainement prévu les mille dans l'année, il se contente de commander cent cinquante nouvelles coques pour janvier, autant pour février. Mais l'absence de visibilité inquiète sévèrement Max Müller-Schöll, le PDG de Reutter, qui a concédé beaucoup de sacrifices, jusqu'à prendre en charge une part majeure du développement des prototypes et l'intégralité de l'outillage. En

En novembre 1954, Max Hoffman (ci-contre avec sa flûte de champagne) peut exposer, dans son showroom de Park Avenue, les premiers Speedster à la genèse desquels il a largement contribué. Outre son profil unique, le modèle possède ses propres caractéristiques comme une instrumentation spécifique.

AVEC SES 3E ET 4E RAPPORTS DE BOÎTE RACCOURCIS ET SON AÉRO AMPUTÉE D'UN TOIT, CAPOTE OU PAS, LE SPEEDSTER N'ÉTAIT PAS AUSSI RAPIDE QU'UN COUPÉ. MAIS TELLEMENT PLUS VIF ET MANIABLE !



conséquence, le 22 octobre, Porsche place enfin une commande ferme de mille Speedster sur les douze mois suivants. Les Speedster assemblés durant les trois premiers mois connaîtront de petites et moins petites évolutions. L'arrimage de la capote au pare-brise est modifié pour la sécurité. Les monogrammes sont raccourcis. Pour économiser de la moquette, de la tôle et du temps, les arches de roues arrière sont modifiées.

Malgré tous les efforts de réduction des coûts, Hoffman ne pourra jamais proposer le Speedster sous les 3000 $, comme prévu… sauf coup de génie. Et ça, du génie, l'Austro-Américain n'en manque pas ! En gros et en gras, il affiche le Speedster 1500 à 2995 $. La ruse de Hoffman, c'est que des équipements essentiels, donc montés de série, sont listés parmi les options ! Aucun Speedster ne peut être livré sans l'instrumentation ou le chauffage, mais il faut les payer en sus… Le 1500 S de 70 ch coûte 500 $ de plus. Alors personne n'a jamais eu un Speedster pour moins de 3200 $, mais ça reste la moins chère et la plus légère des Porsche. Autre avantage de la stratégie : les taxes de douanes ne s'appliquent qu'au prix du véhicule de base, les options en sont exonérées.

En octobre, une première cargaison part pour New York : sept rouges, deux blancs et le seul gris du millésime 55. Dans le container suivant, deux rouges, six blancs, le seul Terracotta jamais produit et le seul bleu du millésime. Le 16 octobre, le Speedster de présérie que Hoffman a envoyé en Californie s'offre une publicité inespérée en devenant le pace car de la semaine de courses de Palm Springs. Le 30 décembre, deux ans et demi après les premières discussions entre Max Hoffman et Ferry Porsche à propos d'un roadster sportif et abordable, l'usine recevait de Reutter le châssis 80200, le dernier qui serait fabriqué sur une plateforme de cabriolet. La production est sur des rails, le Speedster va construire sa légende, et conquérir le reste du monde à partir de 1955 !

© European Collectibles

Blanc pur, rouge signal ou bleu clair, il n'y avait que trois couleurs au catalogue 1955 pour le nouveau Speedster...

70 ANS DE SPEEDSTER

CHRONOLOGIE ● SPEEDSTER

Au fil de l'histoire, la vocation du Speedster a passablement évolué. Rétrospective sur sept décennies d'une légende Porsche.

Texte **Josué Chevrel** Photos **Ted7**

© European Collectibles

Équipée de son nouveau moteur 1600 cc, la 356 A rompait définitivement avec ses origines Volkswagen.

356 PRÉ-A SPEEDSTER 1234 unités	**1500** Mill. 1955	1488cc 55ch
	1500 SUPER Mill. 1955	1488cc 70ch
356 A SPEEDSTER 2910 unités (dont 167 Carrera)	**1600** Mill. 1956-1958	1582cc 60ch
	1600 SUPER Mill. 1956-1958	1582cc 75ch
	1500 CARRERA Mill. 1956-1958	1498cc 100ch

356 SPEEDSTER

L'importateur américain voulait une version à la fois plus accessible et plus sportive – donc plus spartiate – de la 356 correspondant aux exigences de son marché, elle est apparue à l'automne 1954 sous la forme du Speedster, uniquement mû par les moteurs 1500 cc. Une carrosserie remodelée en stricte deux-places à capote rudimentaire et sans vitres latérales, un tableau de bord simplifié privé de boîte à gants, des baquets fixes et un pare-brise court dans un cadre indépendant de la coque. La recette fonctionne ! Un an plus tard, elle est reconduite sur la nouvelle génération 356 A avec des roues plus petites (15") sous des arches arrière redessinées, une instrumentation revue, les nouveaux moteurs 1600 cc, et même le 1500 Carrera !

© European Collectibles

Comble du raffinement, le Convertible D gagne un lave-glace avec une pompe au pied.

356 CONVERTIBLE D

356B ROADSTER 1330 unités	**1600** Mill. 1959	1582cc 60ch
	1600 SUPER Mill. 1959	1582cc 75ch

En 1958, le Speedster a atteint ses objectifs mais doit se renouveler. La plus abordable des 356 reste beaucoup trop chère pour son marché (vous aviez deux Ford Thunderbird pour le prix d'un Speedster Carrera). Faute de pouvoir réduire le prix d'un modèle déjà peu rentable, c'est sa définition même qui est reconsidérée. Ainsi, pour le millésime 1959, il évolue vers plus de confort et de polyvalence: concrètement, c'est un Speedster avec un plus grand pare-brise, une plus sérieuse capote avec une garde au toit majorée, des vitres latérales, de vrais sièges et un équipement plus fourni. Mais Porsche marque la rupture en le rebaptisant Convertible D (pour Drauz, le carrossier en charge de la production). À noter que vingt-cinq derniers Speedster Carrera 1600 GT seront toutefois produits durant le millésime 1959…

LES CONVERTIBLE D ET ROADSTER ONT PERPÉTUÉ LES FONDAMENTAUX TECHNIQUES, MAIS SE SONT ÉLOIGNÉS DE LA PHILOSOPHIE ORIGINELLE.

© European Collectibles

En février 1961, la production des Roadster est transférée des usines de Drauz en Allemagne à celles de D'Ieteren en Belgique.

356 ROADSTER

356B ROADSTER 2653 ex. T5 249 ex. T6	**1600** Mill. 1960-1962	1582cc 60ch
	1600 SUPER Mill. 1960-62	1582cc 75ch
	1600 SUPER 90 Mill. 1960-62	1582cc 90ch

En 1959, pour le millésime 1960, Porsche remplace sa 356 A par une 356 B, avec une nouvelle carrosserie "type T5" pour suivre une réglementation américaine qui impose de relever les phares de 95 mm et les pare-chocs de 105 mm par rapport à la précédente. La gamme entière est mise à niveau, y compris le Convertible D qui change une nouvelle fois de dénomination pour devenir Roadster. Derrière ce nouveau design et quelques évolutions techniques, les fondamentaux restent inchangés, même le tableau de bord est encore celui du Speedster de 1956. Pour le millésime 1962, la 356 B adopte l'évolution de carrosserie dite "T6" identifiable à des capots plus anguleux, deux grilles à l'arrière, un bouchon de réservoir d'essence accessible depuis l'aile avant droite (sans ouvrir le capot), et des ouïes d'aération à la base du pare-brise.

© Private Collection Motors

Disponible en janvier 89 comme option M503 du cabriolet Carrera 3.2, le Speedster n'est resté que neuf mois au catalogue. Son pare-brise tronqué, serti dans un cadre en aluminium, était incliné de 5° supplémentaires par rapport au cabriolet.

© RM Sotheby's

911 SPEEDSTER 2103 unités | **CARRERA 3.2** Mill. 1989 | 3164cc 231ch

911 CARRERA 3.2 SPEEDSTER

Au Salon de Francfort 1987, Porsche dévoile une étude de Speedster sur la base d'une 911 Carrera 3.2 étroite. La version définitive au catalogue 1989 est basée sur le Turbo-Look, intégrant le châssis de la Turbo, mais elle est dépourvue de spoiler et d'aileron. Le pare-brise plus court et arrondi est serti dans un cadre boulonné à la carrosserie, comme l'originale de 1954. L'équipement est un peu plus spartiate que celui de la Carrera (vitres manuelles par exemple) et la capote sans isolation est à manœuvrer à la main. Une version étroite, proposée à l'export, ne sera écoulée qu'à 161 exemplaires.

964 SPEEDSTER

En pleine crise au début des années 90, Porsche cherche tous les moyens d'augmenter la diffusion de sa 964, le meilleur consistant en des déclinaisons collector. Ainsi pour le millésime 93 le Speedster se veut-il encore plus exclusif que celui de 1989, pensé comme une sorte de version découvrable de la Carrera RS de 92 dont elle reprenait l'habitacle spartiate, d'où l'unique choix de carrosserie porté sur la version étroite (les quatorze Turbo-Look seront des commandes spéciales réalisées par Exclusive). La conversion Speedster – pare-brise, capote et couvre-tonneau notamment – reprenait des éléments du Speedster 3.2.

930 unités écoulées pour 3000 prévues, le Speedster 964 est un échec. Une version Turbo-Look aurait-elle sauvé la mise ?

911 SPEEDSTER 930 unités | **CARRERA 2** Mill. 1993 | 3600cc 250ch

© Wob Cars

© D.R.

993 SPEEDSTER

Le Speedster n'a jamais figuré au catalogue de la génération 993 de la 911. Il en existe pourtant deux exemplaires officiellement sortis de Zuffenhausen, le premier sur une Carrera 2 vert Aventurine comme cadeau pour le 60e anniversaire de Butzi Porsche le 11 décembre 1995, le second commandé par le comédien Jerry Seinfeld, réalisé par Exclusive sur la base de son propre cabriolet de 1998 et livré en octobre 2001.

Seulement deux couleurs au catalogue du Speedster en 2011 : blanc Carrera ou bleu Pur. Mais les jantes façon Fuchs sont noir et chrome, systématiquement.

© D.R.

997 SPEEDSTER

En 2010, après deux générations sans, la 997 en fin de carrière renoue avec le badge Speedster pour célébrer vingt-cinq ans de Porsche Exclusive… Conçue à contresens de la philosophie minimaliste du Speedster originel, elle est certes 40mm plus basse au pare-brise que le cabriolet, mais surtout large, suréquipée, munie d'une boîte PDK, donc lourde… et chère. Gréée de la panoplie esthétique de la Sport Classic, mue par les 408ch d'un 3.8 avec kit Performance X51, elle trouvera son public chez les collectionneurs sensibles au côté exclusif de l'animal dont la prolifération devait initialement être contenue à 356 exemplaires.

991 SPEEDSTER

La fin de carrière de la 991 coïncide avec les 70 ans de Porsche, nous sommes en 2018. Raison suffisante pour présenter au public du Mondial de Paris un nouveau Speedster qui réancre le nom mythique dans une tradition de légèreté et de sportivité. Le nouveau modèle à pare-brise "raboté" emprunte les meilleurs caractères du génôme de la GT3 : le moteur 4.0 qui hurle sa rage à 9000tr/min, la boîte manuelle de la version Touring pour un engagement total du pilote, son châssis aux roues arrière directrices, ses jantes, sa panoplie aéro-esthétique et l'habitacle aux baquets carbone rudimentaires. La capote, encore plus spartiate que celle de 1954, est inspirée de celle des Boxster Spyder, tendue entre le pare-brise et les boutons Tenax arrière…

IL AURA FALLU PRESQUE TRENTE ANS AVANT QUE NE RENAISSE LE SPEEDSTER. DEPUIS, IL PONCTUE LA CHRONOLOGIE DE LA 911.

997 SPEEDSTER 361 unités	Mill. 2011	3824cc 408ch
991 SPEEDSTER 1948 unités	Mill. 2019	3996cc 510ch

Pour rester fidèle à la légèreté du Speedster originel, sur le modèle 2019, ailes avant et capot sont en carbone et l'échappement en titane.

© European Collectibles

992 SPEEDSTER ?

Il se murmure que la prochaine génération de 911 Speedster pourrait être dévoilée au Salon de Los Angeles en novembre, sur le même schéma que la 991, sorte de GT3 découvrable…

Speedster

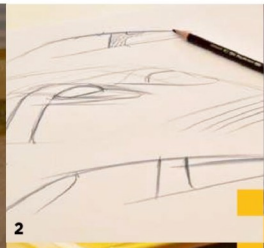
Speedster

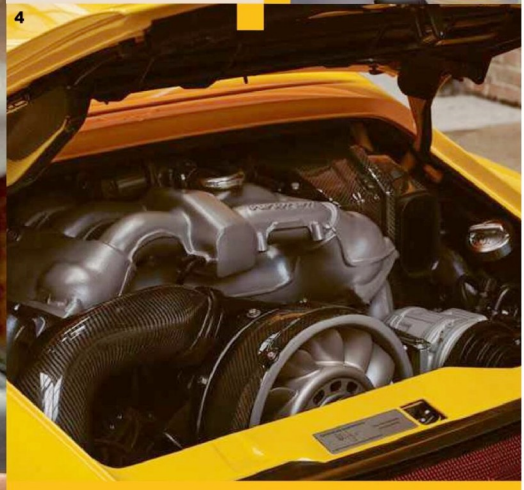
Speedster
Sondenwunsch

SONDERWUNSCH • 993 SPEEDSTER

JAUNE ET JOLIE

Le designer Luca Trazzi rêvait d'une voiture qui n'existait pas, le Speedster 993. Mais avec beaucoup de volonté et l'aide de Porsche, son rêve est finalement devenu réalité. Texte **Jean-François Rivière** Photos **Porsche A.G.**





1-3 Luca Trazzi, designer lui-même, s'est impliqué dans chaque étape du projet confié à Porsche.
4 Basé sur un cabriolet Carrera, le Speedster a reçu tout le package technique de Carrera RS.
5-7 Le damier jaune et noir est le thème du travail de sellerie. Il est coordonné à quelques rappels du Otto Yellow disséminés entre les touches de carbone...

Né en 1962, l'Italien Luca Trazzi est un architecte et designer renommé qui travaille aujourd'hui pour les marques les plus exclusives. Il voue également une passion pour Porsche, et particulièrement pour les Speedster, qu'il collectionne. « *Quand j'étais petit,* raconte-t-il, *je suis tombé amoureux fou de la Porsche Speedster, une voiture aux lignes épurées. Pour pouvoir m'offrir ma première Porsche, un Speedster 1600 Super de 1955, j'ai dû travailler très dur. Depuis, j'ai pu vivre pleinement ma passion, ou plutôt ma manie du Speedster.* » Or, depuis 1954, si plusieurs modèles ont bénéficié d'une telle déclinaison, reconnaissable à son pare-brise raccourci et au capot arrière caractéristique, Trazzi a toujours regretté l'absence d'une 993 Speedster au sein de la gamme, à l'exception de deux exemplaires un peu particuliers. Un premier fut spécialement développé pour Ferdinand Alexander Porsche par le département Exclusive en 1995 tandis que le second a été construit en 2001 avec pour base l'une des dernières 993 cabriolets de 1998. Trazzi a commencé à rêver de rouler un jour au volant d'un tel modèle avant de se remémorer ce qu'avait un jour déclaré Ferry Porsche : « *Au début, j'ai cherché autour de moi, mais je n'ai pas trouvé la voiture de mes rêves. J'ai donc décidé de la construire moi-même.* » Ainsi motivé, le designer n'aura qu'un but : faire de son rêve une réalité.

SI LA 993 SPEEDSTER DE TRAZZI S'INSPIRE DE L'HÉRITAGE DU LABEL, ELLE ADOPTE AUSSI DES CODES ESTHÉTIQUES MODERNES, EN TÉMOIGNE LE TRAITEMENT TYPIQUE DU COUVRE-TONNEAU.

« *You dream it, we build it* »

Première étape, les esquisses réalisées par le designer avec une volonté de demeurer fidèle à l'esprit et à l'histoire du modèle Speedster. « *Le projet devait réunir les éléments de style de tous les modèles Speedster précédents,* explique Trazzi. *Car même si cette version de carrosserie n'a cessé d'évoluer au cours de son histoire, elle a conservé l'élégance de ses prédécesseurs et est restée fidèle à ses origines.* » Puis c'est vers Porsche qu'il va se tourner, plus précisément vers son département Sonderwunsch, inspiré du célèbre programme du même nom lancé à la fin des années 70 avec pour objectif la conception de modèles uniques, personnalisés à la demande par les clients et conçus en collaboration avec eux. En fonction des projets, ces derniers sont ensuite confiés aux spécialistes de Porsche Exclusive Manufaktur ou à ceux de Porsche Classic.

Travailler sur le projet personnel d'un designer réputé, l'équipe Sonderwunsch ne demandait pas mieux. « *Avoir un designer comme client,* explique Grant Larson, responsable des projets spéciaux de design, *a été une expérience passionnante pour moi. Comme Luca et moi parlons la même langue, notre collaboration a été particulièrement créative et efficace.* » En effet, Trazzi s'est présenté avec un carnet de croquis débordant d'idées très concrètes sur sa vision de ce à quoi une 993 Speedster pourrait ressembler. Toutefois, avant de lancer les modifications sur l'exemplaire retenu comme base de ce projet, un cabriolet 911 Carrera (type 993) produit en 1994, Trazzi et l'équipe Porsche sont allés parcourir les archives de la marque afin de s'immerger dans l'histoire du Speedster et d'y chercher quelques sources d'inspiration.

Le couvre-tonneau, qui semble muni d'un arceau noir mat, reprend le style de la 991. Idem pour la grille de capot moteur...

1 Avec ses finitions presque spartiates mais toujours soignées, la 993 Speedster est fidèle aux préceptes du modèle.

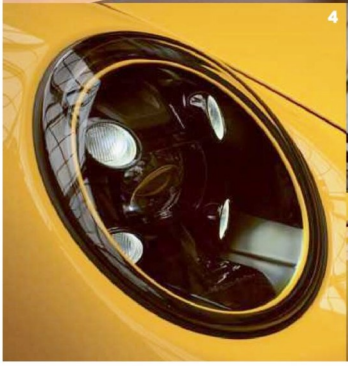
2-3 Grant Larson est le designer en chef des projets Sonderwunsch, mais il a partagé la conception de celui-ci avec son propriétaire, lui-même designer.

4-6 Les phares sont une création unique qui adopte la technologie et le style des 911 actuelles.

1

2

3



4

5

6

Otto Yellow

Durant la conception de sa 993 Speedster, Luca Trazzi a multiplié les visites chez Porsche, assistant avec gourmandise à la lente évolution du projet, étape par étape. Il a ainsi pu assister à l'immersion cathodique de sa voiture dans un bain de peinture, procédé généralement réservé aux véhicules neufs au cours de leur construction. Quant à la couleur jaune vif spécialement conçue pour le designer, elle hérite du nom Otto qui n'est autre que le nom de son chien, une idée de son maître, née spontanément en pleine réunion de travail. "Otto Yellow" deviendra ainsi la couleur très personnelle de cette Porsche dont la carrosserie va demander de longues heures de travail. « *Le capot arrière, avec ses formes concaves et convexes, a nécessité beaucoup de travail de design, de conception et de fabrication*, explique ainsi Philipp Setter, responsable conseil à la clientèle du programme Sonderwunsch. *Mais là aussi, nous avons réussi à faire coïncider la vision du design de Luca Trazzi avec les processus et les normes de qualité Porsche. Car en fin de compte, notre credo en matière de souhaits particuliers est "You dream it. We build it".* »

Éléments emblématiques du Speedster que sont le fameux capot arrière, lequel a été personnellement redessiné par Luca, et le pare-brise. Ici, un fin cadre noir les entoure pour renforcer l'effet. Quant aux rétroviseurs extérieurs noirs en forme de cônes, d'un design typique des bolides des 60s, il cohabitent avec les feux de jour à quatre points des Porsche actuelles. Campée sur des jantes en alliage léger de 18 pouces au design Turbo, peintes en noir et relevées d'un filet jaune, la 993 Speedster hérite en outre de films pare-pierres noirs devant les roues arrière, une caractéristique des précédentes Speedster. L'équipe de Sonderwunsch a également modifié le design des clignotants et des feux arrière.

À bord, cuir noir et surpiqûres jaunes, avec un logo Speedster brodé sur les appuie-têtes et des assises de sièges du plus bel effet, avec leurs damiers jaune et noir réalisés à la main. Dans le coffre tendu de cuir, le motif rythme le sac de golf et la housse de la voiture. Du carbone couvre certaines parties de l'habitacle, du tableau de bord (orné d'une plaque "One-Off") à la console centrale, en passant par le levier de vitesse et de frein à main. Les seuils de porte lumineux (en carbone aussi) reprennent la teinte "Otto Yellow". Un souci du détail que revendique le designer italien : « *L'attention portée aux détails est la caractéristique qui transparaît dans mon travail. Parallèlement au design, j'interprète les lieux de manière artistique, via des installations qui sont la "mise en scène" de mes visions et de mes pensées, presque comme un théâtre en plein air.* » La 993 Speedster de Luca hérite par ailleurs du moteur, du châssis, de la direction et du système de freinage de la 993 Carrera RS.

Pièce unique

Des premières esquisses griffonnées dans son carnet au premier tour de clé, Luca Trazzi aura mis trois ans pour réaliser son rêve. Mais l'ultra-exclusive 993 Speedster, patiemment taillée sur mesure, n'est pas que l'accomplissement d'un authentique passionné. C'est aussi la fierté de toute une équipe. « *Dans cette configuration et avec cette multitude de modifications*, explique Alexander Fabig, responsable de la personnalisation et des classics chez Porsche, *cette 993 Speedster est notre première pièce unique d'usine pour un client. Elle montre ce qu'il est possible de faire dans le cadre de notre programme de demandes spéciales.* » Fière, l'équipe a même construit une maquette du Speedster, lequel, suprême honneur, était convié à la Monterey Car Week en août dernier.

TROIS ANS, DU DESSIN INITIAL AU PREMIER TOUR DE CLÉ…

Une fois mise à nu et avant d'entamer le long processus de personnalisation, la caisse de cabriolet s'est vue greffer des ailes de Turbo, à la manière d'une 993 Carrera S ou 4S.

PORSCHE
AW 21-0459
48

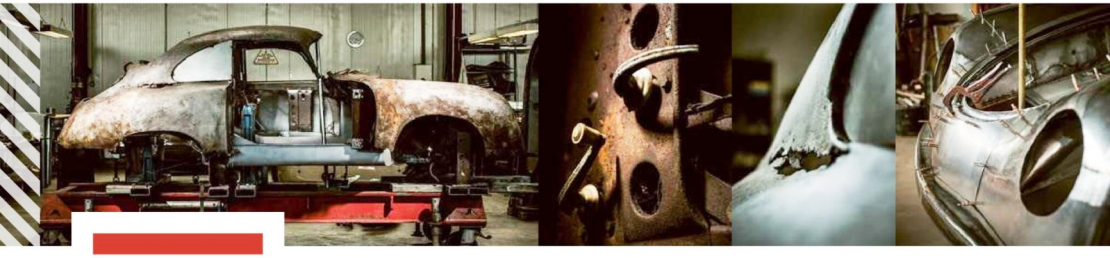
© StadtA Rt. 105/5 n°3809/007 - Dohm

CLASSIC | 356 PRÉ-A

DOYENNE DES ALLEMANDES

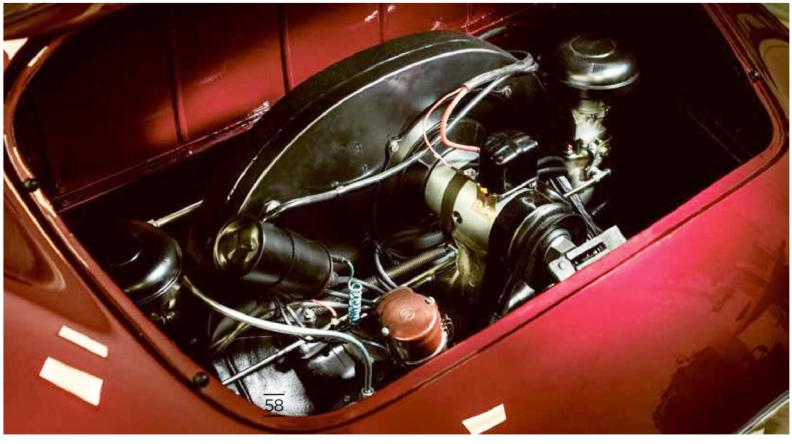
La plus ancienne Porsche 356 made in Germany encore existante a connu un destin hors du commun, disparue, retrouvée par miracle, restaurée avec tous les soins et présentée dans l'écrin du musée Prototyp à Hambourg. Une pièce majeure de l'histoire de Porsche à Stuttgart.

Par **Nicolas Valeano** Photos **Benjamin Pinchelman & Thorsten Doerk**



L'un des plus gros défis pour le conservateur de l'Automuseum Prototyp aura été de conserver l'authenticité d'une pièce historique qui échappait encore à la standardisation de la production. Les pièces de carrosserie n'étaient pas encore embouties sous presse, elles ont donc été reformées à la main, comme en 1950, en se basant sur les éléments endommagés.

Le moteur n'est plus celui d'origine, qui avait été remplacé en 1956. Mais c'est toujours un 1086 cc authentique, que Porsche extrapolait presque directement de la VW.



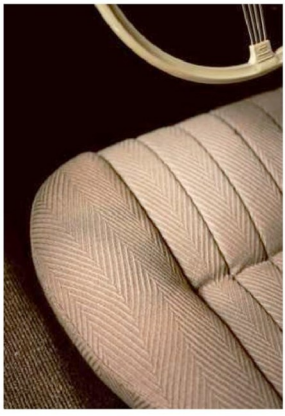
NON SEULEMENT #5006 EST LA PLUS VIEILLE 356 FABRIQUÉE À STUTTGART ENCORE EXISTANTE, MAIS ELLE EST AUSSI LA STAR DE LA PLUS ANCIENNE PHOTOGRAPHIE COULEUR RECENSÉE D'UNE PORSCHE...

6 avril 1950 : Porsche et les ateliers de la carrosserie Reutter & Co. de Stuttgart achèvent la production de la toute première Porsche assemblée en Allemagne. Cette 356 reçoit le numéro de châssis 5002 (le 5001 sera attribué plus tard à une version cabriolet) et elle servira aux activités de promotion de la marque, avant qu'un sombre accident ne finisse par la détruire à l'été 1952. Le châssis 5005 fut le premier commercialisé, tandis que le 5006 fut présenté au public du salon automobile de Reutlingen en mai 1950 par le carrossier Reutter, qui l'a fabriqué à Stuttgart, sur le petit stand de 75m² du concessionnaire automobile Max Moritz. Elle arbore alors un rouge métallique brillant spécial appelé Durapon, préparé par Lechler, le spécialiste ès peintures installé opportunément sur le stand voisin, qui s'en sert naturellement comme outil de promotion dans le même salon. Une couleur unique, flamboyante, sublime, que l'on peut deviner sur la plus ancienne photo en couleur connue montrant une Porsche 356, qui a justement été prise durant ce salon de l'auto qui se révélera pourtant décevant commercialement pour la marque. La palette des coloris officiels n'était pas encore fixée à ce moment-là et ce rouge ne sera jamais repris tel quel sur les Porsche de série.

Par la suite, après quelques activités de promotion, cette 356 au numéro de châssis 5006 rejoint le garage d'un client situé en Forêt Noire. L'histoire ne dit pas s'il a pu bien profiter des merveilleuses routes de cette région à son volant, à faire vrombir le quatre cylindres boxer 1086 cc de 40 chevaux, pour juste 770kg sur la balance. Toujours est-il que la prochaine trace de l'auto se trouve du côté de Brême, au nord du pays, où elle aurait été entretenue avant de disparaître des radars. Sans nouvelles, même négatives après un accident par exemple, on pouvait espérer qu'elle soit encore en vie quelque part mais personne n'avait d'informations concernant ce modèle d'exception, d'autant qu'avec l'arrivée de la 911, l'intérêt pour les 356 avait considérablement baissé – tout comme leur valeur –, ce qui laissait entrevoir l'éventualité qu'elle ait été découpée pour être vendue au poids de la ferraille par un propriétaire négligent. Une pratique alors courante, qui aurait très bien pu toucher notre n° 5006, qui heureusement resta en un seul morceau...

Soixante-trois ans après sa naissance, en 2013, le châssis 5006 refait son apparition d'une manière complètement inattendue, alors que les spécialistes la croient perdue à jamais. Le bonheur, parfois, c'est simple comme un coup de fil, même si les destinataires sont par réflexe suspicieux lorsqu'on les contacte à propos d'un modèle ultra-précieux. Il s'agit des fondateurs de l'Automuseum Prototyp où est exposée dorénavant l'auto dans sa collection permanente. Le musée situé à Hambourg, dans le quartier de HafenCity, a été ouvert en 2008 par deux grands passionnés de Porsche 356 – et notamment de split windows – qui ont commencé avec un atelier de restauration et cultivent depuis longtemps un partenariat avec le Porsche Museum de Stuttgart-Zuffenhausen. Les deux acolytes, Thomas König et Oliver Schmidt, racontent toute la signification qu'a pour eux l'arrivée de cette auto dans leur collection dans un livre édité par Delius Klasing en Allemagne (et en allemand), signé de Thomas Ammann et Frank Jung en coopération avec Simon Braker : *Porsche 356 N° 5006 lebt.*

Mais revenons à cette conversation téléphonique : c'est une voix inconnue qui appelle le musée et commence la conversation par une question, ou plus précisément une confirmation : la plus



Les premiers matériaux à se désagréger furent bien sûr les tissus et garnitures intérieures. Une filature artisanale allemande a été mise à contribution pour refabriquer à l'identique les mètres carrés nécessaires à la refection de la sellerie. Idem pour la peinture Marsrot qu'il a fallu recomposer à partir de fragments encore présents en de rares endroits préservés de la carrosserie.

Les éditions **Delius Klasing** dédient un ouvrage entier à #5006, du sauvetage à sa restauration, qui couvre aussi grâce à Frank Jung l'histoire de ces préséries de la 356. Uniquement en allemand, mais riche en photos d'archive et de restauration. 49,90 €. ISBN. 978-3-667-12530-9.

EST-CE PARCE QUE LE SALON DE REUTLINGEN N'A PAS ATTEINT SES OBJECTIFS QUE LE "ROUGE MARS" QUI ORNAIT LA VOITURE DE DÉMO N'A JAMAIS REJOINT LE NUANCIER DÉFINITIF ? QUEL DOMMAGE !

ancienne Porsche 356 de production allemande recensée comme encore existante, exposée dans le musée à Hambourg, porte-t-elle bien le numéro de châssis 5047 ? Oui ! Il peut alors révéler sa trouvaille : il a le numéro 5006 ! S'en suit un rendez-vous un peu rocambolesque sur une aire d'autoroute, un scénario à base de pré-contrat de vente rédigé à la main, avant de rejoindre les lieux dans la région de Brême, dans un jardin devenu au fil des décennies un cimetière privé d'automobiles, caché de la route et des yeux de tous. Elle est là, immédiatement reconnaissable, dégageant la force de l'histoire. Certes la voiture a souffert de son long séjour à l'extérieur mais, heureusement, sa bâche de protection et une couche d'huile appliquée sur la carrosserie ont pu éviter le pire. Malgré les affres du temps, le numéro de série 5006 reste bien lisible, et on retrouve encore des traces de cette peinture rouge unique d'origine. De nombreuses pièces ont, elles, été remisées à l'abri. Un petit miracle !

Encore faut-il sortir l'auto du dédale de bâtiments et de fossés où elle s'est perdue. C'est une grue basée sur un camion de collection Mercedes (suprême élégance...) qui viendra à la rescousse pour soustraire la 5006 à sa lente agonie, portée par une structure en bois destinée à éviter tout dégât supplémentaire. Vient alors l'heure de l'inspection de détails avant de commencer toute restauration de la carrosserie, soit 2 500 longues heures d'un travail intense, effectué naturellement tout à la main, tout comme celui qui a permis à ce modèle de naître dans les ateliers du carrossier Reutter en 1950, à l'issue d'un contrat de production de 500 exemplaires de 356 coupé et cabriolet signé en 1949. Et malgré la protection très relative offerte par la bâche et les quelques précautions des précédents propriétaires, inexorablement, l'eau s'étant accumulée, prise au piège de la carrosserie, certaines portions trop rouillées ont littéralement disparu au fil du temps, grignotées, comme une section du montant arrière du pavillon. Car contrairement aux précedents modèles construits en Autriche avec une carrosserie en aluminium, c'est bien de la tôle d'acier qui a remplacé ce matériau dès que la production a été installée à Stuttgart. Mais autant que possible, chaque centimètre carré de métal encore sauvable a été privilégié plutôt que de chercher à reconstruire à l'identique. La tôle, toujours le plus grand défi dans un tel chantier de restauration, d'autant qu'il s'agit ici d'un des rares exemplaires fabriqués avant que des presses ne viennent former les emboutis de carrosserie réellement standardisés, quelques mois plus tard, pour la production en série. La 5006 est donc une pièce quasi unique, formée à la main. D'ailleurs, elle avait été retouchée après une inspection par Ferdinand Porsche en personne, avant le salon où elle devait être exposée, car elle avait été jugée asymétrique...

La restauration est donc un véritable puzzle, un défi archéologique, confinant parfois à des investigations de détective. Les mêmes outils manuels qu'à l'époque sont employés pour réaliser véritablement un travail de haut artisanat : marteau de plomb, sac de cuir rempli de sable en guise d'enclume, roue anglaise, etc. Mais il manque la matrice de bois, gabarit à taille réelle qui reprend la forme générale de la carrosserie pour vérifier l'ajustement de chaque pièce, utilisée à

LA LÉGENDE DIT QUE FERDINAND PORSCHE AVAIT RENVOYÉ #5006 EN CARROSSERIE PARCE QU'IL L'AVAIT JUGÉE ASYMÉTRIQUE...

l'époque mais disparue depuis. La couleur rouge vif et profond nommée Marsrot est également particulièrement délicate à recréer. Heureusement, quelques emplacements cachés ont conservé un peu de cette peinture unique. Les filets clairs qu'arborent les jantes sont peints à la main tandis que le logo Porsche d'époque, avec ses sept lettres séparées, a naturellement repris sa place, ainsi que le blason de la Karrosserie Reutter Stuttgart, avec son cavalier sur sa monture. Notons aussi les petits feux arrière caractéristiques de ces modèles des tout débuts.

Autre défi, celui des garnissages intérieurs d'origine, qui n'existent plus dans aucun stock. Pour cela, le tissu en laine de l'habillage a été confectionné sur des métiers traditionnels dans une petite filature artisanale allemande, qui s'est basée sur des catalogues d'échantillons originaux de Reutter. Le rembourrage des sièges est constitué de crin de cheval, tandis que la moquette reprend les boucles et la teinte précise d'origine. Le volant banjo avec un empiècement central en noyer, le compteur de vitesse et l'horloge, la boîte à gants fermant à clé, le cendrier : tout est remis en état d'origine. Des housses de sièges façon pied-de-poule sont aussi reproduites : elles servaient de protection lors de l'exposition dans un salon de l'auto. De quoi chérir à nouveau le numéro 5006 pour sa belle deuxième vie.

« *Dans ce genre de projets, l'aboutissement du travail de restauration est le moment le plus intense. Après cela, les sentiments deviennent un peu ambivalents,* confesse Oliver Schmidt. *Nous sommes incroyablement heureux du résultat, mais aurons-nous vraiment le courage de conduire cette voiture ? Ou bien avons-nous trop peur qu'il se passe quelque chose et que nous abîmions ce trésor unique ?* » Cruel dilemme...

La chance, dans le malheur et l'errance de cette 356 pas comme les autres, c'est que la grande majorité des pièces détachées, et donc détachables, l'ont été pour les soustraire aux agressions du temps. Des pièces qu'il aurait été bien complexe de retrouver où que ce soit en 2024...

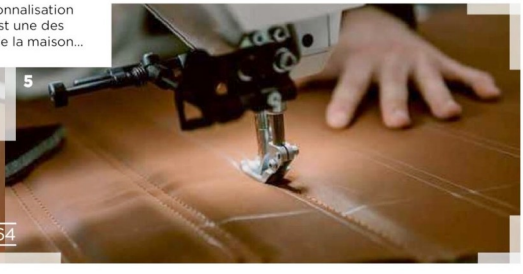
OCÉANE HEUCHIN
AGENT GÉNÉRAL ALLIANZ
NOTRE SPÉCIALITÉ
L'ASSURANCE AU KILOMÈTRE
FORFAIT : 4000KM OU 7000KM
DANS NOS CONTRATS ÉTUDIÉS POUR VOUS, SONT INCLUS LES GARANTIES DES SORTIES CLUB SUR CIRCUIT EN ÉPREUVES NON CHRONOMÉTRÉES
CONTACTER ÉVA POUR VOS PROJETS ET ASSURANCE :
550 BIS AVENUE DE LIMOGES, 79 000 NIORT
05 49 24 82 00 – heuchin.niort@allianz.fr
Allianz
Credit Photo : Benjamin Fournier

ROSEPASSION.COM
LIVRAISON RAPIDE
VÊTEMENTS & ACCESSOIRES
POUR PASSIONNÉS
POLO • CASQUETTE • MONTRE • GANTS • LIVRES • MUG • PORTE-CLÉS • MAQUETTE
BOUTIQUE
FACEBOOK | INSTAGRAM @ROSEPASSION_COM | contact@rosepassion.fr | (+33) 3 82 468 911
ROSEPASSION.COM

1 À droite, Pawel, à l'origine de l'aventure CarBone. À ses côtés, Przemek, son associé qui l'a rejoint plus récemment, en 2016.

2 CarBone a développé un échappement en inox à clapets actifs.
3 Toujours de nombreux chantiers en cours à Lodz.

EN DIX ANS, LE PETIT FABRICANT POLONAIS DE STICKERS EST DEVENU UN ACTEUR INCONTOURNABLE DE LA SCÈNE PORSCHE INTERNATIONALE.



4-5 La personnalisation de sellerie est une des spécialités de la maison...

VISITE CARBONE

50 NUANCES DE PORSCHE

CarBone vous propose tout, absolument tout, pour personnaliser votre Porsche jusqu'au bout des pare-chocs. Des phares aux ailerons, en passant par le tableau de bord, les panneaux de portes, la sellerie jusqu'au moindre bouton, le catalogue s'étire à l'infini. Une histoire qui commence par un simple sticker. Texte **Ethan Valentin** Photos **Przemysław Borowczyński**

« *Nous voulons que nos clients soient heureux, nous essayons de les comprendre, de créer une voiture à leur image, de leur fournir des choses faciles à installer.* » Studio de design, atelier de préparation, magasin de pièces et d'accessoires… Si vous ne connaissez pas encore CarBone, spécialiste Porsche basé en Pologne, vous n'allez bientôt jurer que par lui. D'autant que la naissance de CarBone vaut le détour et prouve que les chemins vers la réussite ne sont pas balisés. Tout commence par un autocollant. Pour être exact, cinq cents autocollants. Nous sommes en 2014, Pawel Kalinowski est graphiste et cofondateur d'une entreprise informatique, un métier rentable mais pas spécialement passionnant : « *Je gagnais bien ma vie, mais nous faisions des choses ennuyeuses, j'évoluais en quelque sorte dans une cage dorée.* » Il achète sa première Porsche, une 911 SC Targa de 83. Le passionné avait prévu de mettre la main à la pâte pour la retaper : « *Cette 911 était abordable parce qu'elle nécessitait une rénovation. J'ai commencé par faire la liste des pièces qu'il me fallait. Ça peut paraître anecdotique, mais il me manquait des autocollants, notamment les adhésifs techniques officiels, typiquement ceux que l'on trouve sous le capot moteur. J'ai regardé ce qui se faisait mais il n'y avait rien de très bien réalisé, les lettres n'étaient pas dans la bonne police, les espacements n'allaient pas. Je voulais que mes autocollants soient 100 % fidèles aux originaux. Je décide de les recréer. Je prépare mes fichiers pour les envoyer en impression, je trouve le bon imprimeur, le bon matériau, de la feuille d'or…* »
Ce qui semblait simple s'est transformé en une livraison de 500 autocollants, la quantité minimale possible. Pawel propose le reliquat (les 499 restants donc) sur le forum Pelican Parts. « *Il s'est avéré que beaucoup de monde en avait besoin. Et ça ne s'est pas arrêté là. Les collectionneurs ont commencé à me demander si je pouvais créer des kits de stickers pour leurs voitures. Les commandes ont afflué, j'ai été surpris de constater l'étendue de la demande, j'ai développé une offre d'autocollants, il y en a aujourd'hui plus de 200 différents.* » De fil en aiguille, il se met à imaginer d'autres produits dédiés à la marque de Stuttgart : « *Le premier produit majeur que nous avons créé a été une galerie de toit, qui a été présentée sur la RUF Rodeo.* » Là encore, il propose un accessoire qui n'a pas vraiment de concurrence, le succès est au rendez-vous. Le créatif décide de monter sa structure : « *Après les autocollants, nous avons gravi quelques étapes importantes, nous avons dû nous développer, embaucher, j'ai créé CarBone. J'aime jouer avec les mots, dans CarBone il y a Car* (pour voiture) *et Bone* (pour os), *qui évoque la structure. Ça donne carbone,*

1 Marceli Bsalsam, le responsable de l'atelier, devant une 964 pour une légère préparation.

2 La 964 Turbo de Mike Brewer, l'animateur de l'émission anglaise *Wheelers Dealers*.

3 Karol Janicki, chef des ventes, qui en voit passer de toutes les couleurs...

4 Les panneaux de commande de clim pour 964 et 993, développés par CarBone, sont entièrement assemblés sur place, à la main.

5 Klaudia Zagaj, responsable du département tissus et selleries, a rejoint l'aventure CarBone il y a environ trois ans.

1

2

3

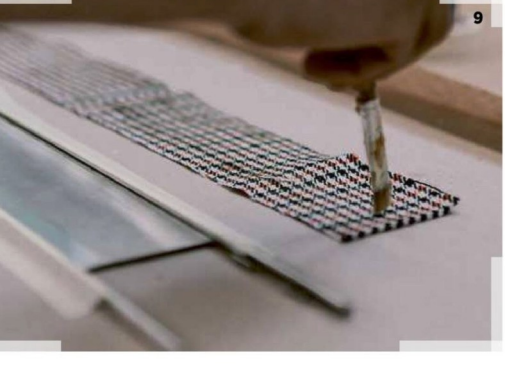
4

5

6

7

8



9

un matériau typique des préparations un peu sportives, ce qui me correspond dans la mesure où j'aime les voitures rapides et légères. » Le catalogue de l'entreprise s'enrichit rapidement : d'abord des tapis de sol et de coffre, des phares LED et un panneau de commande de climatisation redessiné pour les 964/993. Les composants fabriqués en Pologne commencent à faire le tour du monde : États-Unis, Japon, Australie, et même Groenland. « *Nous sommes aujourd'hui une quarantaine. L'entreprise s'est bien agrandie, nos compétences aussi.* » L'atelier crée des pièces en 3D, conçues en interne, en utilisant l'acier inoxydable ou le titane, et a développé un département sellerie automobile, qui lui permet de proposer une offre incroyable de panneaux de portes et de sièges. Autant de spécificités qui lui valent une renommée internationale : « *Nous travaillons par passion et à l'écoute de notre communauté. C'est ainsi que des solutions uniques telles qu'un chargeur sans fil, un système stéréo caché ou un silencieux à dérivation active ont vu le jour. Une consécration pour nous, c'est de fournir nos produits à des préparateurs de renom comme RWB, Bisimoto ou le show car CSF présenté au SEMA Show. Nos produits ont également été sélectionnés pour des tests sur des véhicules du Rallye Dakar, une façon de prouver que nous travaillons avant tout sur la qualité de nos produits.* » Aujourd'hui, on trouve chez CarBone des garnitures de portes plug and play, des tapis de sol et de coffre, d'infinies propositions de sellerie, des phares LED néo-rétro, des kits de garnitures de tableau de bord, des boutons de commande rétroéclairés, des barres de toit en carbone, des cadrans, des volants, des grilles de capot arrière… Tout ce que vous pouvez imaginer, et bien plus : « *La seule chose que nous sous-traitons est la peinture, nous n'avons pas assez d'espace.* » La société est également reconnue pour ses préparations, la plupart du temps Outlaw : « *Nous aimons nous dire que nous transformons l'histoire de l'automobile. Nous mélangeons le design, l'art et la technologie pour créer des œuvres qui suscitent l'émotion, qui inspirent et façonnent une vision de l'automobile tournée vers l'humain. C'est un peu comme réaliser une sculpture, mais en plus compliqué puisque dans le cas d'une voiture, tu vois l'extérieur et l'intérieur en même temps. Ça nécessite que les coloris et les matières que tu vois dans l'habitacle fassent écho à la carrosserie extérieure.* » Chaque auto qui entre dans l'atelier reçoit un petit nom qui reflète son passé et son propriétaire. Ainsi les dernières créations s'appellent StuttGeist (pour Ghost of Stuttgart, une 912), Redrum (une 964 C4 inspirée de *Shining*), Criollo (911 SC Targa), Queen (911 T), 911 Rob, Woron (autre 964 C4), Tardza (3.2 Targa)… CarBone couvre pratiquement toute la gamme Porsche, historique comme contemporaine, soit quarante-et-un modèles répartis en huit catégories (356, 914, 911 F et G-Model, 964, 993, Water Cooled, Transaxle). La société fête ses 10 ans d'existence. Et devinez quoi ? Les autocollants sont toujours au catalogue !

CARBONE, C'EST UN CONCEPT QUI DÉPASSE LE SIMPLE ATELIER DE RESTAURATION. ICI À LODZ, ON IMAGINE ET ON CONÇOIT LES PRODUITS, LES ACCESSOIRES ET LES SERVICES DONT TOUT PASSIONNÉ A BESOIN POUR ENTRETENIR, EMBELLIR OU AMÉLIORER SA PORSCHE, QU'ELLE SOIT CLASSIC OU NON…

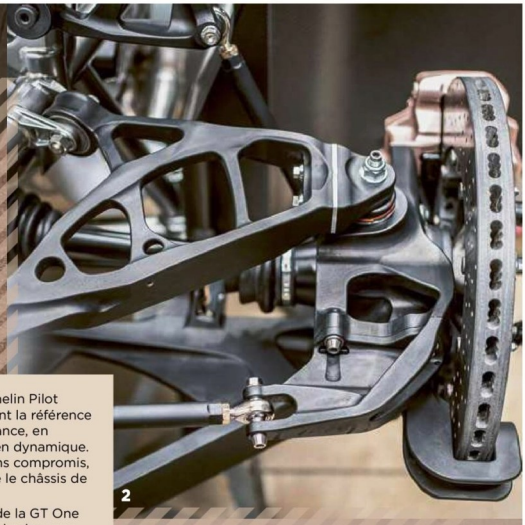
6 Une 911 Sportomatic restaurée côté mécanique, en conservant la patine intérieure et extérieure.
7 Le mur des volants… d'origines diverses et d'époques différentes.
8 La 911 Sportomatic pour un ultime test par son mécanicien.
9 La garniture du tableau de bord, une méthode employée pour les modèles G, 964 et 993.

AUX
FRON
DU

TIÈRES RÉEL

Francis Tuthill et ses équipes auraient pu s'en tenir à la 911 K présentée à Monterey en 2022, ils avaient déjà accompli une prouesse technique époustouflante, inaccessible au commun des préparateurs Porsche, avec un flat-six aircooled hurlant à onze mille tours. Considérez que ce n'était qu'un tremplin vers la GT One, réinterprétation onirique – mais bien réelle – de la 911 GT1 des années 90 !

Texte **Josué Chevrel**
Photos **Mark Riccioni, Florian Flatau**



1-2 Les Michelin Pilot Sport 4S sont la référence en performance, en ressenti et en dynamique. Un pneu sans compromis, tout comme le châssis de la GT One.

3-5 Le toit de la GT One est un peu plus bas que celui de la 993 de série, mais tout le volume intérieur est redessiné et optimisé avec sportivité.

6 À peu de choses près, on jurerait la proue d'une 911 GT1 de la saison 1996.

Quelques heures avant le début des festivités de la Monterey Car Week, des images ont filtré, sur les "réseaux", de ce qui ressemblait fort à une 911 GT1 sur une palette de fret, au pied de l'avion-cargo duquel on venait de la débarquer sur le tarmac de l'aéroport de Los Angeles, et dont quelques détails trahissaient des caractéristiques inhabituelles. Les spéculations sont allées bon train sur les forums et les fils de discussions des réseaux, jusqu'à ce qu'un communiqué lève définitivement toute ambiguïté : Tuthill lance la GT One, imprégnée de l'esprit GT1, qui nous immerge dans une expérience temporelle au milieu des années 90.

Une GT1 de 2025... pour la route

Le Championnat BPR avait remis les GT au cœur de l'Endurance et créé une catégorie d'élite GT1 dans laquelle s'était engouffrée une quinzaine de constructeurs avec des approches diverses, certains modifiant à outrance leur modèle de série le plus adéquat, d'autres développant une supercar avec le GT1 en ligne de mire, les plus audacieux créant directement une voiture de course répondant à l'extrême limite aux normes d'homologation routière qu'exigeait le règlement sportif. Ferrari F40 GTE dans la première catégorie, McLaren F1 dans la deuxième, Porsche 911 GT1 dans la plus extrême, ce qui fait de leurs "Straßenversion" de véritables icônes aujourd'hui mais aussi, il faut bien l'admettre, des voitures assez peu adaptées aux vraies routes, dans le monde réel.

C'est à peu près sur ce constat que s'est animée une conversation entre Richard Tuthill, préparateur d'élite de Porsche classic, basé en Angleterre s'il faut encore le présenter, et un de ses bons clients, le producteur de cinéma – et grand amateur-collectionneur d'automobiles – Elliot Ross. D'une presque banale conversation entre passionnés "qui refont le monde" est né ce qui est certainement aujourd'hui le concept restomod le plus extrême jamais élaboré : une 911 GT1 calibrée pour la route ! Baissez les armes, gardiens autoproclamés du temple, aucune 911 GT1 originale, espèce rare et protégée, n'a été abîmée ! Le plus simplement du monde, Tuthill a construit la GT One, sa propre GT1, suivant les mêmes plans que Porsche, avec les technologies de pointe de 2024 et en embarquant dans l'aventure un designer au talent déjà validé par ses précédentes œuvres.

Architecture de GT1, donc cellule de 993 depuis le premier millimètre à l'avant jusque derrière les sièges et les portières. Derrière la cloison créée en carbone s'étend une structure tubulaire intégrant la suspension à double triangulation et amortisseurs déportés, actionnés par poussoirs et basculeurs. Inboard, pour faire court. Et le moteur, central, et la transmission, évidemment...

Vous avez dit moteur ? Extrapolé de celui qui fait la gloire de Tuthill depuis deux ans, qu'il avait dévoilé au même endroit dans sa 911 K et

« LA CATÉGORIE GT1 AVAIT PERMIS AUX CONSTRUCTEURS DE CRÉER DES VOITURES DE COURSE SENSATIONNELLES. NOUS EN AVONS EXTRAIT LE MEILLEUR POUR PRODUIRE UNE FANTASTIQUE VOITURE DE ROUTE. » RICHARD TUTHILL

1-2 Sur le même schéma que la 911 GT1 originelle, la GT One de Tuthill est basée sur une cellule de 993 au toit abaissé, derrière laquelle un châssis tubulaire embarque le moteur, la trasmission et les trains. Les ouvrants avant et arrière sont d'immenses blocs basculants, jouxtant les portières jusqu'aux extrémités du bolide.

1

2

qui donne encore des vertiges. Pensez donc : un flat-six à l'ancienne – comprenez refroidi par air – calibré à 3.1 et qui hurlait sa hargne à 11000tr/min grâce notamment à des culasses inédites à quatre soupapes. Le préparateur de Wardington s'étend assez peu sur les caractéristiques précises de cette nouvelle itération, indiquant seulement qu'il développe plus de 500ch dans sa version atmosphérique sans préciser si sa nouvelle cylindrée de 4.0 lui permet encore d'atteindre le même régime stratosphérique. Cette GT One étant la première d'une potentielle série limitée à vingt-deux exemplaires, l'offre mécanique sera doublée d'une version suralimentée promettant plus de 600 chevaux, ce qui nous renvoie à des valeurs proches de celles affichées par la version originelle selon les saisons et les réglages. Deux types de transmission sont aussi au catalogue : ce premier exemplaire est muni d'une boîte PDK-7 issue d'un Cayman GT4RS, mais une manuelle à sept rapports est aussi possible. Dans les deux cas, les roues arrière seront les seules servies, c'est non négociable… Des roues généreuses en 295/35ZR20 (et 245/40 à l'avant) sur des jantes coiffées d'aerodiscs pour dissiper les calories de freinage et favoriser l'aérodynamique.

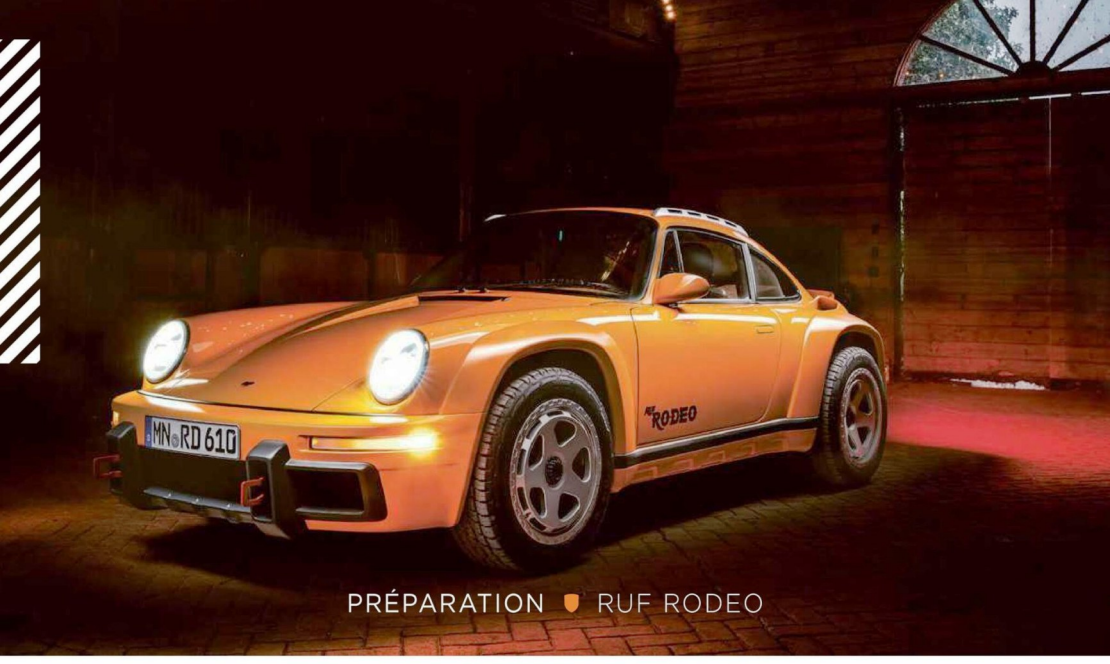
Du design et de l'aéro

Ah l'aérodynamique, dossier profondément intriqué dans celui du design ! Ce fut la mission de Florian Flatau, designer automobile allemand installé en Californie, auquel on doit les traits originaux de la Singer ACS, entre autres. Autour de la cellule centrale renforcée par un arceau aux normes FIA est développé un ensemble d'ouvrants en carbone qui constituent quasiment à eux seuls la peau extérieure de la carrosserie. Les portières faites de ce composite technique sont renforcées de barres anticollision. Les capots avant et arrière démesurés forment chacun un ensemble intégral, basculant, et englobant ailes, spoiler, aileron, optiques, sous des volumes immédiatement identifiables aux proportions de la GT1 d'époque.

Mais à s'y attarder, les détails révèlent une obsession pathologique pour une finition dont ne s'encombraient pas les voitures de course. Le styliste a conservé le meilleur des deux premières générations de Porsche GT1 (96 et 97), l'authenticité de la GT1-96 encore dotée de ses attributs de 993, phares ronds et clignotants déportés, rigueur des ailes, avec le profond modelé des portières typique des GT1-97. Mais aucune modification ne s'est faite sans un contrôle numérique permanent des flux aérodynamiques pour que la GT One soit une machine efficace, performante, dynamique et stable. Le fond plat a subi le même développement pour qu'à toutes les vitesses, l'air circule en délivrant les meilleurs résultats en appui et en traînée, et en assumant ses fonctions de refroidissement, canalisant par exemple l'air frais dans l'écope centrale du toit en carbone vers l'admission moteur. Évidemment, comme le genre restomod l'exige aujourd'hui, le traitement esthétique résolument moderne est travaillé à chaque centimètre carré, dans sa forme, ou une finition atypique. Le traitement gris satiné de la carrosserie n'étant certainement pas la moindre. L'habitacle est une petite révolution stylistique pour l'habitué de la 911 classic, Florian Flatau y a posé sa patte avec beaucoup d'harmonie et d'équilibre qui font de cette GT One le hit de la Monterey Car Week, qui a simplement éclipsé les efforts de toute la planète Porsche pour s'y faire remarquer. Cette première prise de contact nous a éblouis, une minute de prise en main pourrait rendre bien fade la réalité autour d'elle…

VINGT-DEUX UNITÉS, ATMO OU TURBO POUR PLUS DE 500 OU 600 CHEVAUX SELON LE CAS…

Ruf combine avec astuce tradition et modernité. Malgré des cotes et un design similaires, la monocoque carbone de la Rodeo n'a plus rien de commun avec une 911. Le moteur 3.8 turbo de plus de 600 chevaux est à refroidissement liquide. Les baquets ressemblant aux Lollipop des 70s sont basés sur des squelettes ultramodernes.



SPACE COWBOY

Les Baja et autres Dakar ont la cote en ce moment. Si Singer a déjà rendu sa copie avec l'ACS, c'est au tour d'Alois Ruf de jouer les fashion victimes et de succomber une nouvelle fois aux charmes de la "montée" des caisses. Il nous présente la nouvelle version de sa Rodeo. Texte **Nicolas Bayon** Photos **Huckleberry Mountain**

Pour beaucoup d'entre nous, RUF évoque la performance, la préparation extrême et ultra-affûtée. En 1939, Aloïs Ruf père ouvre un garage de réparation automobile et une station-service. Aloïs Ruf Jr, le fils, en reprend les rênes vers 1977 et se spécialise dans la préparation de Porsche. Très vite, ses créations sont propulsées en tête du palmarès des voitures les plus rapides du monde. Yellow Bird, CTR2, ça vous parle, non ? Ses productions sont également les seules 911 présentes jusqu'en 2017 dans le jeu vidéo *Gran Turismo* sur Playstation. Avant que Porsche n'accepte enfin le partenariat avec Sony…

Après un exercice plutôt réussi en 2020 avec la première vision de sa Rodeo, RUF a profité de la Monterey Car Week pour présenter ce nouvel opus. Sous cette teinte orange se cachent une monocoque autoporteuse et une carrosserie entièrement réalisées en fibres de carbone. Au passage, RUF se targue d'être à l'origine de la seule voiture de sport tout-terrain construite comme telle. Une structure tubulaire quatre points en acier à haute densité confère une rigidité optimale à l'ensemble pour une masse à vide contenue à 1 250 kg. Si les barres de toit en alu et les élargisseurs d'aile jouent le registre off-road, l'aileron queue de canard évoque les premières générations de 911. L'allure générale reprend les codes stylistiques de la 964.

Connu et reconnu comme un préparateur moteur hors pair, RUF n'a pas lésiné sur la motorisation de son nouveau projet : flat 6 turbocompressé de 3.6 de cylindrée délivrant la bagatelle de 610 ch pour 700 Nm. Une boîte manuelle à six rapports maison et deux différentiels à glissement limité transmettent la motricité aux quatre roues. La répartition de la puissance se modifie aisément au moyen d'un écran disposé au centre de la planche de bord. Les suspensions présentent une architecture à double triangulation, les amortisseurs sont réglables électroniquement. La garde au sol est en rapport avec le concept puisque la caisse est surélevée de 24 cm ! Les jantes forgées de 18 pouces dotées de pneus imposants dissimulent à peine le système de freinage céramique développé par l'officine éponyme.

En référence au ranch de Ralph Lauren (la comparaison s'arrête là), le préparateur de Pfaffenhausen a choisi la tendance Far West pour habiller l'intérieur de sa Rodeo. En accord avec un cuir marron à effet marbré, une toile épaisse décorée de motifs tribaux habille la planche de bord, les panneaux de porte et les zones centrales des sièges à coques couleur caisse. Derrière un volant spécifique avec un moyeu en carbone, la planche de bord affiche fièrement ses cinq cadrans analogiques. Pour cruiser sereinement dans le désert dans les meilleures conditions, RUF a doté sa dernière création de vitres électriques et d'une climatisation.

Si vous n'avez pas eu la chance de décrocher l'un des 2 500 exemplaires de la 992 Dakar, aujourd'hui sold out, ce restomod concocté par RUF devrait pouvoir vous consoler !

Un énorme travail a été réalisé sur l'aérodynamique et sur le refroidissement. Le capot ajouré et le spoiler en queue de canard améliorent les appuis tandis que les nombreuses ouvertures administrent l'air frais d'un côté et évacuent de l'autre l'air saturé de calories.

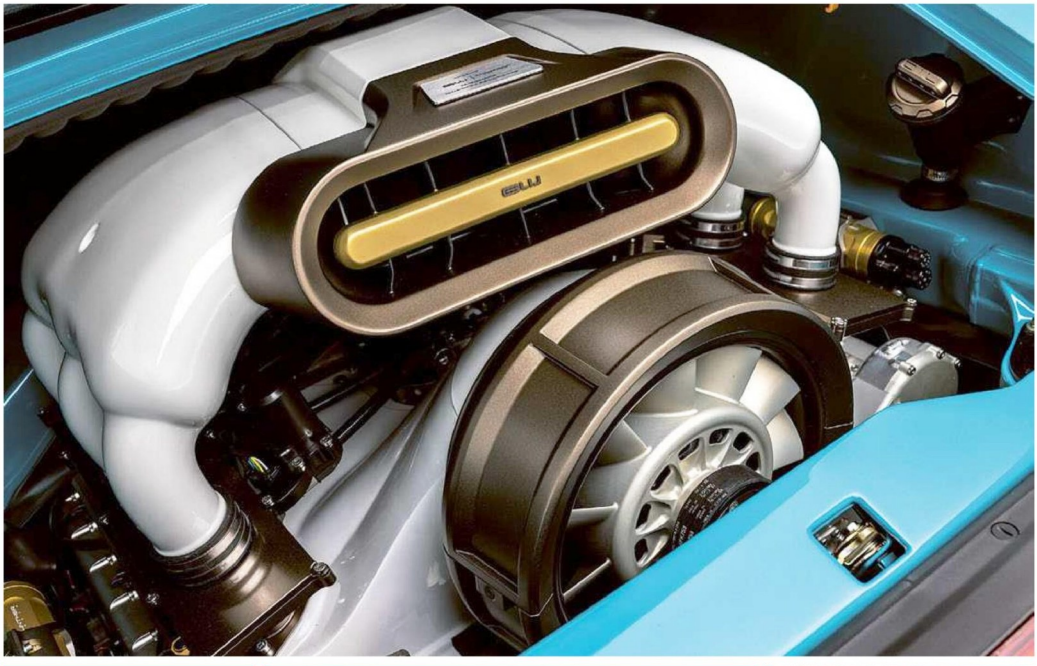
RESTOMOD ▪ GUNTHER WERKS GWR

RETOUR AUX SOURCES

Ceux qui considèrent que le plaisir de conduire est un art qui se perd vont vibrer devant la dernière création de Gunther Werks. Ce restomod propose le meilleur de la technologie actuelle, un comportement qui s'annonce sauvage et une qualité de réalisation presque irréelle... Voici ce que pourrait être une 993 en 2025. Texte **Ethan Valentin** Photos **Ted7, courtoisie Gunther Werks**

Il devient difficile de juger quel préparateur remporte la palme du restomod le plus abouti, le plus follement pointu. Nul doute que Gunther Werks se place en bonne position avec sa toute dernière GWR présentée à Huntington Beach, en Californie. Dans un monde où la technologie devient prépondérante, où les assistances électroniques envahissent les habitacles, Gunther Werks œuvre à faire vibrer les amateurs de mécaniques sportives en retournant à la base : pureté mécanique et sensations authentiques. Pour comprendre la magie de cette GWR, il faut remonter à l'essence même de la Porsche 911, et plus précisément à la 993, la dernière des 911 refroidies par air. Produit entre 1994 et 1998, ce modèle symbolise la quintessence de la philosophie Porsche avant l'arrivée des nouvelles normes et des assistances à tout-va. La recette de l'atelier basé en Californie consiste à dégoter une ancienne Porsche 911 (993 principalement) pour la remettre au goût du jour : matériaux haut de gamme, moteurs puissants et technologies modernes. Esthétiquement, Gunther Werks retravaille la carrosserie pour l'adapter aux nouvelles performances et la rendre plus contemporaine, mais le design extérieur reste assez subtilement modifié pour conserver l'esprit originel. Au cœur de leurs créations, une volonté d'offrir des sensations de conduite intenses. Si le préparateur américain propose une "gamme" étendue (Coupé, Speedster et Turbo), et s'adonne parfois à des plaisirs inavouables (on se rappellera la Tornado, présentée l'année dernière, une surpuissante 911

Vous aimez le carbone ? Ça tombe plutôt bien, il y en a à peu près partout, à l'intérieur, à l'extérieur, parfois accompagné de titane ou de magnésium. Le résultat ? À peine plus d'une tonne sur la balance. Notez cet habitacle délicieusement rétro.



Connaissez-vous beaucoup de moteurs ayant bénéficié d'un restyling aussi remarquable ? Sous le capot arrière se cachent 500 ch, transmis via une boîte mécanique à six rapports. La prise d'air dans le bouclier apporte l'air frais aux freins en céramique.

QUELQUES INDICES TRAHISSENT LA MONTÉE EN PUISSANCE DE CETTE 993 REMISE AU GOÛT TECHNOLOGIQUE DU JOUR...

bi-turbo de 750 ch, soit 110 ch de plus qu'une Porsche 992 Turbo S pour 450 kg de moins), son amour inconditionnel reste la 911 version restomod performante au sein d'un programme appelé GWR (pour Gunther Werks Remastered).

Poids, puissance et aéro

Fidèle à ses habitudes, mais revenant donc à ses premières amours (atmosphériques), Gunther Werks a entrepris de transformer cette base mythique en un engin moderne, capable de rivaliser avec les meilleures sportives d'aujourd'hui, tout en respectant scrupuleusement l'héritage de la 993. Le cœur de la bête est mû par le flat-6 atmosphérique porté à 4.0 litres, revu en profondeur par Rothsport Racing. Il développe ici 500 ch à 9000 tr/min (et 461 Nm de couple) sans avoir recours à la suralimentation. Autant dire que le caractère moteur promet d'être au rendez-vous. Les puristes se réjouiront d'avoir dans la main un pommeau de levier de vitesse contrôlant une boite mécanique Getrag G50 à six rapports. Pour arriver à ce résultat, la mécanique adopte, entre autres, une technologie de soupapes à glissières, conçue pour offrir un débit d'air totalement libre à l'ouverture des gaz. Le titane s'invite dans le bloc pour réduire au maximum l'inertie des pièces mobiles. Les gaz sont expulsés par un système d'échappement en titane, imprimé en 3D. On pourrait s'arrêter là et se sentir déjà compris. Mais ce serait mal connaître Gunther Werks qui met un point d'honneur à repenser l'ensemble de la voiture. Dans le souci de renouer avant tout avec le plaisir de conduire, une chasse au gramme superflu a été menée jusqu'à obtenir le poids plume de 1088 kg, atteint grâce à l'utilisation massive de fibre de carbone, du châssis aux ailes en passant par le capot, et même l'intérieur des phares. C'est d'ailleurs la première fois dans l'histoire de Gunther Werks que la carrosserie comprend des panneaux extérieurs de portes en fibre de carbone. Grâce à cette cure de fitness, cette GWR signe un rapport poids/puissance de 2,17 kg/ch, s'invitant ainsi dans la cour des supercars légères : c'est bien mieux qu'une 911 GT3 RS qui développe la même puissance mais pèse 332 kg de plus (2,8 kg/ch), mieux aussi qu'une Lamborghini Huracan de 610 ch, qui n'offre "que" 2,3 kg/ch. La silhouette de la 993 est immédiatement reconnaissable, mais chaque ligne a été retravaillée pour accroître l'aérodynamisme et donner à la voiture une allure plus moderne, plus musclée. Les passages de roues sont largement bodybuildés, ils intègrent de spectaculaires ailettes de refroidissement à l'avant et des events font leur apparition sur le dessus des ailes. Ils sont destinés à laisser l'air chaud généré par la friction des disques (en céramique) s'échapper et à canaliser l'air loin des pneus. À l'arrière, le spoiler en queue de canard est ventilé et accompagné de bouches d'aération supplémentaires à l'extrémité des feux pour permettre aux effluves haute température venant du flat de s'évacuer. Parfaitement intégré, le double bosselage du toit s'inspire du monde de la compétition, tout comme les jantes Turbofan, conçues pour réduire la traînée de l'air. En magnésium forgé, ces roues faites maison pèsent à peine plus de 6 kg chacune. Elles sont chaussées de pneus semi-slick, soulignant les aptitudes de cette GWR à s'épanouir sur circuit. Vous aurez remarqué les rétroviseurs aérodynamiques à

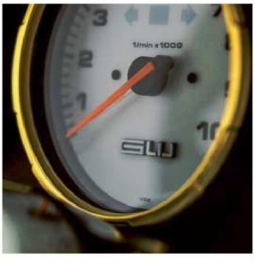
PAS D'EXUBÉRANCE, MAIS UNE FIDÉLITÉ À LA LIGNE ORIGINELLE.

pieds déportés, assez uniques pour être signalés, eux aussi inspirés de la course automobile. Les boucliers sculptés, à l'avant comme à l'arrière, et les bas de caisses latéraux ont été étudiés pour profiter à l'aérodynamisme de l'engin. Le capot ajouré bénéficie quant à lui d'un mini-becquet destiné à créer une pression sur l'essieu avant et ainsi coller un peu plus la voiture au sol.

Double triangulation

Ce qui nous amène tout naturellement au châssis, qui voit son empattement s'allonger de 30mm par rapport à la version de base. Surtout, il troque ses traditionnels amortisseurs MacPherson pour des suspensions avant à double triangulation, comme sur une 992 GT3. Pour encaisser le surplus de puissance et se hisser au niveau de ses prétentions sportives, la rigidité en torsion du châssis d'origine a été augmentée de 150%. Les amateurs qui voient dans cette GWR une bête de circuit (on ne pourra pas les contredire) profiteront de l'arceau de sécurité full carbone. Dans l'habitacle, l'ambiance est dédiée au sport. Plutôt minimaliste, pas d'écrans à outrance ici, mais cinq cadrans analogiques historiques et un tableau de bord qui rend hommage à l'horizontalité du modèle originel, et place la qualité perçue à un niveau nettement supérieur. Il emploie des matériaux aussi techniques que légers comme le carbone, encore lui, présent un peu partout. Les sièges baquets sont conçus dans ce matériau et chaque surface en contact avec le corps (intérieur des baquets, volant) est revêtue d'Alcantara. À l'extérieur comme à l'intérieur, la qualité de réalisation est ébouriffante. Des panneaux de portes au moteur, dessiné d'une main de maître même s'il passe l'essentiel de son temps dissimulé sous le capot arrière, chaque millimètre de cette auto est une pièce d'orfèvrerie. La touche de modernité est apportée par la fluidité des lignes, l'absence de pièces parasites et les nouveaux feux à LED à l'avant comme à l'arrière. On notera le clin d'œil du bandeau de feu arrière qui rappelle les dernières productions de la marque. Bien sûr, ceci n'est qu'un "exemple" pour Gunther Werks. Le travail de l'atelier étant avant tout d'offrir des produits d'exception, absolument tout est personnalisable à l'envi. Rouler en GWR, c'est renouer avec ce qui faisait autrefois la magie des sportives, une époque où l'homme et la machine ne faisaient qu'un. Un retour aux sources, magnifié par une modernité assumée. À notre époque, cet exercice peut paraître pour beaucoup comme une bouffée d'air frais, et rappelle que bien souvent, la simplicité est la clé du plaisir. Limitée à quarante exemplaires dans le monde, vous aurez plus de chance de croiser une licorne sur la route que cette GWR.

La subtilité, le souci du détail font partie intégrante de la philosophie Gunther Werks et se retrouvent dans chaque réalisation : double bosselage du toit, feux LED à l'avant et à l'arrière, touches dorées apposées aux endroits clés de l'habitacle...



AXA
L'ASSURANCE D'UNE PASSION
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
COLAS

PASSIONAUTO.COM
by ROSEPASSION
40 000
PIÈCES EN LIGNE
300 000 PIÈCES DISPONIBLES SUR COMMANDE : INTERROGEZ-NOUS !
DÉCOUVREZ NOS ACCESSOIRES ET IDÉES DE CADEAUX !
NOS EXPERTS À VOTRE ECOUTE Du lundi au vendredi 8h-18h non stop
Par mail 24h/24 - 7j/7 - contact@passionauto.com - 02-47-747-911
PASSIONAUTO.COM Un service PREMIUM en toutes circonstances
+ Livraison sur toute l'Europe et Dom Tom sur passionauto.com
Adhérent FFVE 780
TEXTAR
PAGID
BILSTEIN
Dansk ORIGINAL
KONI
SCART
LES PIÈCES POUR ENTRETENIR, RÉPARER, RESTAURER OU OPTIMISER

AUX QUATRE VENTS

Texte **Josué Chevrel** Photo **Singer V.D.**

En février 2022, Singer dévoilait son interprétation de la 911 Turbo, qui faisait entrer le préparateur californien dans une nouvelle dimension. L'été même, il en poposait une déclinaison Cabriolet. Cette année, à l'occasion de la Monterey Car Week, Singer célébrait 50 ans de Turbo en révélant une collection complète de quatre versions, dont une Targa et une Slantnose… déjà sold out !

SINGER DÉCLINE LA TURBO SUR LE MÊME SCHÉMA QUE LA 911 DU MILIEU DES 80S. POUR LA STANTNOSE, DÉSOLÉ, VOUS ARRIVEZ TROP TARD...

Si, malgré une concurrence aussi acharnée qu'indénombrable, Singer reste, et de loin, maître incontesté dans son art, c'est que le préparateur californien a toujours un coup d'avance. Alors que la planète Porsche s'acharne encore à plagier sa "Classic" (que vous avez découverte dans *Speedster* il y a bientôt quinze ans), Singer en est à son quatrième programme distinct de restauration de 911. Quatre générations sans même évoquer le furtif concept tout-terrain ACS, qui pourrait bien ressortir des cartons maintenant qu'il ne fait plus d'ombre à la carrière commerciale de la 992 Dakar... Peut-être aussi le fait que son fondateur et Président exécutif soit avant tout un designer n'est certainement pas étranger à un tel succès. Chaque proposition nouvelle que nous soumet Singer relève d'une complexe harmonie entre équilibre, élégance et sportivité, gage d'une parfaite appréhension de l'ADN Porsche, résultat d'une profonde culture de la marque et de l'assimilation de son héritage, de son essence même. Là où ses confrères se présentent quasiment tous comme d'indécrottables tuners, Singer défriche de nouvelles pistes et pose les codes...

Celle que nous connaissions jusque-là comme "Turbo Study", présentée à l'hiver 2022, déclinée à l'été suivant en cabriolet, enfonce définitivement le clou. Elle est désormais accessible (façon de parler) sous le nom de Classic Turbo sous quatre formes qui nous plongent immédiatement dans un catalogue Porsche des années 1987-88, seuls millésimes durant lesquels la Turbo était déclinée en coupé, cabriolet et Targa. Singer limitera chaque version à soixante-quinze unités, qu'elles soient traitées Sport ou Grand Tourisme n'interférant en rien dans les allocations. Toutes sont basées sur des 964 Carrera, mues par une évolution de leur bloc Mezger original augmenté d'une paire de turbos à géométrie variable et d'un échangeur air-eau, pour 510 ch transmis aux seules roues arrière (Michelin Pilot Sport 4S) via une boîte manuelle à six rapports, aidée par un contôle électronique de patinage et de trajectoire. Une exclusive édition Slantnose, réminiscence de l'icône des années 80, complète la collection, avec sa panoplie esthétique propre. Mais furtivement, parce que les vingt-cinq exemplaires étaient tous vendus avant même l'annonce officielle. La rançon du succès... ●

LE PILOTE RECRUTÉ POUR LA MISE AU POINT DE LA 9X9 N'EST AUTRE QUE JAMES ROSSITER, QUI A PAR AILLEURS CONTRIBUÉ AU DÉVELOPPEMENT DE LA PEUGEOT 9X8 !

Chaque 9X9 sera unique et son futur propriétaire impliqué dès le début de sa conception. Le baquet pilote sera même moulé à sa propre morphologie !

HYPERCAR RÉTRO

On pensait tout savoir sur la mouvance Restomod, c'était sans compter sur Kalmar Automotive qui dévoilait la 9X9 durant la Monterey Car Week, sa vision de la « *première hypercar rétro au monde* ». Après trois ans de développement, les commandes sont ouvertes. Texte **Nicolas Bayon** Photos **Alex Penfold**

Le Danemark est l'un des pays qui compte le plus de fans du Championnat du monde d'Endurance. Le constructeur danois Kalmar Automotive s'en revendique très proche et multiplie les clins d'œil. Sa première création portait le doux nom de 7-97 : hommage à la première victoire aux 24 H du Mans en 1997 de Tom Kristensen (un Danois…) sur une TWR Porsche du Joest Racing arborant le numéro 7. Aucun hasard, donc, si cette nouvelle Kalmar 9X9 utilise des technologies de pointe issues de ce championnat.

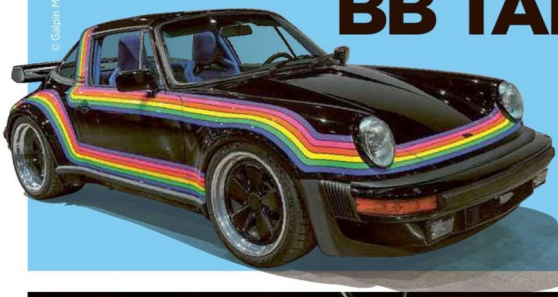
Basée sur une 993 avec un look évoquant la 959, la carrosserie de la 9X9 est composée de cent pièces en fibre de carbone, le tout pesant moins de 100 kg. Pour assurer une rigidité de la caisse à la hauteur des performances, l'arceau cage a été habilement dissimulé dans l'habitacle. L'aérodynamisme, les forces d'appuis et la traînée ont été optimisés en soufflerie numérique au même niveau qu'une grande écurie de course l'exigerait. La suspension adaptative à double triangulation a été développée pour rester compatible avec une transmission intégrale ou propulsion et gère de façon optimale le contact entre la voiture et la route. Pour freiner ce bel ensemble, Kalmar utilise des étriers titane imprimés en 3D sur des disques en céramique. L'ABS et le contrôle de stabilité ont été conservés pour l'aspect sécuritaire sur route.

À l'intérieur, Kalmar prône le minimalisme sans lésiner sur la qualité de finition et évoque même la "haute couture". Ne cherchez pas d'écran GPS ou d'autoradio, seule une connexion Bluetooth est disponible. Le constructeur promet que chaque 9X9 sera unique, construite selon les goûts de son futur propriétaire.

Pour déclarer tourner dans les 7' au "Nürb", il faut un moteur ! La base sera un 3.8 turbo prélevé sur une 911 Turbo S actuelle. Parce que les 640 ch d'origine ne suffisent pas, Kalmar a poussé le flat 6 à 930 ch, envoyés aux quatre roues via une transmission à double embrayage à sept rapports. Si vous ne vous reconnaissez pas dans cette version qualifiée de « *GT au long cours* » par son constructeur, sachez qu'il pense à vous en proposant une gamme à trois étages. Sur la deuxième marche du podium se trouve la *Sport*, motorisée par un 3.0 turbo de 911 GTS poussé à 650 ch avec boîte manuelle sept rapports et transmission intégrale. Coiffant la gamme, l'extrême *Leichtbau* de 1 250 kg est emmenée par un 4.0 atmo de GT3. Les 530 chevaux sont transmis aux seules roues arrière via une boîte sept manuelle. Tous ces moteurs reposent sur des supports actifs et disposent d'une admission d'air et d'un refroidissement optimisés. Preuve d'innovation, les turbos sont montés avec des roulements céramique et l'échappement est fabriqué en Inconel, un superalliage aux excellentes capacités calorifuges.

Bien que la grille tarifaire ne soit pas encore communiquée, les premières livraisons de 9X9 interviendront en juillet 2025 et une homologation européenne serait en cours d'instruction. Si avec ça, vous n'avez pas encore craqué…

BB TARGA HYBRID


© Galpin Motors

À la fois aux commandes de Porsche Santa Clarita et à l'initiative de la résurrection de BB-Auto, préparateur emblématique des années 80, Galpin Motors a engagé dans le Porsche Classic Restoration Challenge une 911 Turbo Targa "Rainbow" de 1986, avec une once de technologie moderne : le volant moteur du bloc atmo (3.2 passé à 4.0) est remplacé par un moteur électrique ultraplat fourni (avec ses batteries) par Vonnen, qui agit comme un boost, portant la puissance à 550ch avec un couple aussi monstrueux qu'immédiat. Sept exemplaires sont prévus.

TYPE-99 GT2 EVO

C'est BBI Automotive, gourou de la Porsche à très haute performance, notamment préparateur de Hoonipigasus pour Pikes Peak ou motoriste de la 912 Vintech, qui se cache derrière l'entité Type-99 et ce projet fou, encore en phase "camouflage", de GT2 Evo (donc racing), optimisée à l'extrême et... homologuée pour la route (aux USA, s'entend). Au programme : 3.8 de 700 ch, 1135 kg, double triangulation avant et multibras arrière, suspension active, freins carbone-céramique, antipatinage, etc. Des candidats ?

© Type-99

HALF 11

Fabriquée à la main sous l'enseigne OilStainLab, Half 11 est le fruit de l'esprit bouillonnant des jumeaux Bridan. Vous l'avez d'abord découverte comme un concept virtuel à l'histoire fictive (*Speedster* #56) mais les frangins, designers pour les constructeurs, sont allés au bout du délire : coque de 911 jusque derrière les sièges et arrière tubulaire à moteur central. La prochaine étape sera hyper high-tech avec monocoque carbone. À suivre de près !

MANX CARRERA GT

Et si, dans les années 60, un team comme Brumos avait assemblé un buggy Manx en puisant dans le stock de pièces de course ? C'est le défi que s'est fixé l'équipe de RoadScholars pour le compte de Meyers Manx. Le buggy est mû par un moteur Carrera 587/1 de 2 litres et 160 ch, et équipé d'accessoires de 356 Carrera GT.

© Trey Saltus

NARDONE 928

Vous aviez découvert la 928 revisitée par Nardone Automotive dans *Speedster* #68 il y a deux ans sous forme de maquette de style. Nardone (entreprise française, cocorico!) dévoilait à Monterey le prototype roulant sous sa définition finale, avec son V8 profondément retravaillé autour de technologies et de matériaux modernes. En résultent 450ch et un couple titanesque dans un châssis intégralement revu, avec de nouveaux triangles (et donc de nouvelles épures), des réglages finement calibrés et un freinage à la hauteur. Les essais sont annoncés comme enthousiasmants, ce que nous ne manquerons pas de confirmer dès que nous pourrons prendre l'auto en main avant la fin de l'année.

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

CLUB911.NET

1ER CLUB PORSCHE FRANCOPHONE INDÉPENDANT

TOURISME

13 -15 septembre : sortie Musée en Allemagne

22 septembre : sortie à Noirmoutier

27-29 septembre : Vercors Tours

6 octobre : La Vie du Château sortie en région centre

4 - 6 octobre : Mille Virages Acte 2, sortie Bas-Rhin

LES TETARDS EN VADROUILLE

Dimanche 22/09/24

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

Classic Passion

Ma liste de Noël

LA MONTRE CLASSIC PASSION

EN EDITION LIMITÉE 911 EXEMPLAIRES RÉALISATION SUISSE - PLUS QUE 20

LA MINIATURE D'ALICE

RÉALISÉE PAR SPARK, EN EDITION LIMITÉE HUMBROTTEL, ENCORE QUELQUES EXEMPLAIRES

Le jeu des 7 Classic

BD HÉRITAGE D'UNE PASSION

SUIVEZ LES AVENTURES D'ALICE COURTOIS DANS SA QUÊTE DE LA 911 VOLÉE DE SON DÉFUNT PÈRE

Héritage d'une passion

LE JEU DES 7 FAMILLES PORSCHE

JOUEZ EN FAMILLE ET SOYEZ INCOLLABLE SUR CES BOLIDES RÉFROIDIS À AIR

RUBIKS CUBE !

SPORTWEAR

DOUDOUNE

N'AYEZ PLUS JAMAIS FROID !

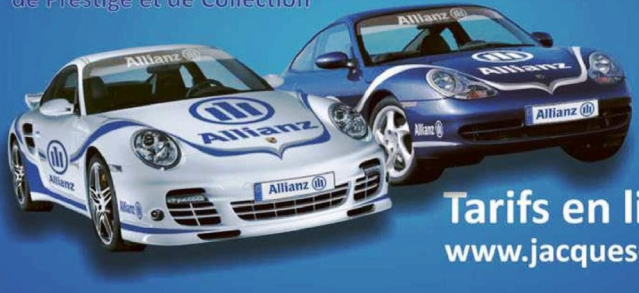
NE SOYEZ PLUS JAMAIS MOUILLÉS

www.classic911shop.com

Votre Porsche assurée également sur circuit

A l'exception des compétitions et épreuves chronométrées

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



JACQUES Assurances

Pascale JACQUES

Agent Général Allianz

3, Rue des Rolliers

CS 90032

30820 Caveirac

Orias : 19005437

Tél 04 66 27 95 27

Fax 04 66 27 95 20

Mail: alpine@agents.allianz.fr

Tarifs en ligne sur le site

www.jacques-assurances.com

* Assistance VIP avec rapatriement vers un garage spécialisé sans limitation de kilométrage
* Formules illimitées ou au forfait kilométrique
* Gestion personnalisée des sinistres avec suivi à partir de votre mobile

Allianz

DEPUIS SA CRÉATION, MACHINE REVIVAL N'UTILISE QUE DES PIÈCES D. MORIS POUR LEUR QUALITÉ SANS ÉGALE. IL ÉTAIT SIMPLEMENT INCONCEVABLE DE LAISSER DISPARAÎTRE CE PRÉCIEUX SAVOIR-FAIRE !

LA FIBRE ESTHÉTIQUE

Les relations humaines sont la base de tout. Entre Nicolas Quiles et Dominique Moris, ce sont dix ans de travail, de considération, de valeurs et d'exigence partagés sur les pièces de carrosseries automobiles qui ont motivé Machine Revival, la société du premier, à conserver à l'intérieur de nos frontières le savoir-faire incomparable de D. Moris Styling, l'entreprise du second. Texte **Michaël Duvivier** Photos **Thomas Cortesi**

Ne pas laisser s'évaporer un savoir-faire français, c'est l'histoire que continue aujourd'hui d'écrire l'entreprise D. Moris Styling. Délocaliser à l'étranger comme le font hélas beaucoup d'entreprises nationales sous le poids d'une mondialisation effrénée, ou disparaître entre des mains moins compétentes, il était hors de question de laisser s'enfuir ces plus de quarante ans d'expertise dans le domaine de la carrosserie automobile, dans la maîtrise des différentes fibres et les techniques de moulage sur mesure. Créée en 1981 par Dominique Moris, la société s'est rapidement fait connaître par ses gestes précis, des pièces aux dimensions parfaites et des résultats aux qualités irréprochables répondant aux normes les plus exigeantes des plus grands constructeurs automobiles allemands. Spécialistes Porsche, Dominique Moris et son équipe – qui comptait dans les années 1990-2000 jusqu'à quarante personnes – collaborent régulièrement avec BMW, Audi, Mercedes, Volkswagen et Alpine, entre autres. Pour se faire une idée de l'expertise et de la grande culture automobile qui animent le staff, un regard au catalogue de pièces Porsche permet de mesurer l'incroyable patrimoine que l'entreprise a acquis durant toutes ces années : des 911 de 1974 jusqu'à 1997, des 3.0 SC, 3.2, 964, 993, en passant par les 996, 997 GTR3 et GT3RS, les kits "nostalgia" allant des 2.0 S Replica aux 2.8 RSR, et bien d'autres, en passant notamment par les Groupe IV et les 934, les designs "lightweight" pour optimiser le rapport poids / puissance en course sur nombre de châssis, les kits des 924/944, les programmes Carbone Design pour la plupart des autos de Stuttgart, sans oublier les Boxster et Cayman, toute la liste des Porsche, ou presque, est au catalogue D. Moris Styling. De plus, de grands noms de la préparation des bolides allemands, tels que RUF ou Hartge, font appel à cette entreprise située en Loire-Atlantique.

Gage de sérieux, D. Moris est fournisseur référencé chez Porsche, il était à l'origine des ailes, spoiler et aileron des légendaires 993 RS, RSR, GT2 et Cup...

Transmission dans la continuité

Fin 2023, Nicolas Quiles, boss de Machine Revival, spécialiste français du backdating et du restomod sur Porsche, s'est entendu avec Dominique Moris, proche d'une retraite bien méritée, pour racheter sa société. « *Depuis que j'ai créé Machine Revival en 2013,* explique Nicolas, *j'ai toujours travaillé avec Dominique. La qualité des produits est tellement exceptionnelle et correspondait vraiment à notre niveau d'exigence sur les voitures que nous produisons. Le soin extrême porté sur les assemblages, le temps gagné en ajustages, la qualité de fabrication, c'est considérable. Aujourd'hui, j'ai même du recul sur le vieillissement des pièces, des nouveaux matériaux utilisés : il n'y a plus aucune ambiguïté sur leur savoir-faire. Ça fait plus de dix ans que je travaille régulièrement avec D. Moris pour la fourniture de nos kits : c'est un partenariat historique qui date de la création de MR ! La qualité de leur production est celle d'un constructeur automobile haut de gamme, avec un soin totalement irréprochable.* »

Un jour, lors d'une réunion Machine Revival, en discutant de la vente de la société D. Moris, une idée lumineuse est apparue, comme une blague au début, puis comme une évidence assez rapidement : « *Pourquoi pas nous ?* s'exclame Nicolas. *De notre point de vue, chez MR, on ne voulait pas perdre la qualité des produits, selon que tel ou tel repreneur serait plus ou moins exigeant. Il fallait absolument conserver intacts ces kits qui ont fait la renommée de nos voitures. Surtout, en rachetant cette entreprise, on conserve la maîtrise de cet élément crucial tout en se permettant de développer nous-mêmes nos propres modèles. Ce qui permet à Machine Revival de continuer dans son délire, tout en internalisant encore plus son propre savoir-faire, et de devenir autonome à 100 % sur la fabrication d'une auto, jusque dans le développement.* » Le rapprochement des deux entités était donc inévitable, Dominique et Nicolas partageant la même passion de la belle ouvrage : « *Nous avons les mêmes valeurs et nous avons tissé au fil du temps une relation de confiance. À force de côtoyer Dominique, de comprendre la logique qui a guidé le développement de son entreprise, de mesurer la passion et le cœur qu'il y a mis, ça nous a donné l'enthousiasme pour prendre la relève.* »

Fibre de verre, de carbone ou d'aramide (Kevlar), moulage sous vide ou stratification traditionnelle à la main, les compétences de D. Moris sont sans limites et reconnues à travers le monde entier.

Maestria et déploiement

Machine Revival a donc créé une structure juridique du nom de MR Composites mais la société conserve la marque D. Moris Styling. L'atelier reste à La Baule-Escoublac (44), près de Saint-Nazaire, avec l'équipe en place, et le service administratif se situe à Capbreton (40), près d'Hossegor, dans les Landes. « *D. Moris a ralenti un peu le rythme ces dernières années par la volonté de son patron qui approchait de la retraite, après avoir voué toute sa vie à sa passion de l'automobile. Mais l'entreprise a tout le potentiel pour se relancer. On est en plein essor sur la partie restomod et backdating, avec un catalogue assez méconnu mais hyper riche, avec une qualité de pièces vraiment incroyable. On veut développer aussi les petites, voire toutes petites séries sur des prototypes et sur du développement spécifique, que ce soit sur des motos ou des voitures. On est capables aujourd'hui de répondre à tout type de projet et de le réaliser clés en mains, de la conception jusqu'au développement, voire même à la réalisation de petites séries, de bout en bout.* »

D. Moris Styling continue à préserver ses relations privilégiées avec les grands noms de l'industrie automobile allemande, en se basant sur son historique mais en insufflant une nouvelle dynamique sans jamais trahir la qualité des produits. « *Je veux maintenir les bonnes relations tout en préservant les règles de l'art qui ont permis à D. Moris de fournir des pièces aux normes constructeurs. Cette entreprise, c'est un vrai coup de cœur !* »

45ÈME SALON INTERNATIONAL

époquauto

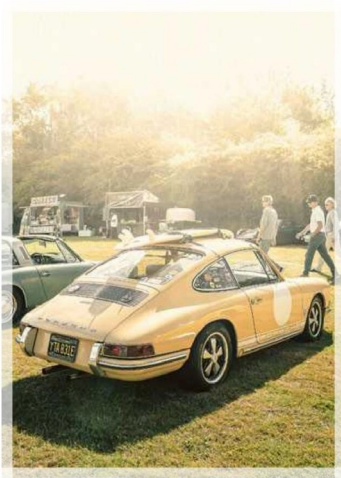
AUTOS & MOTOS ANCIENNES

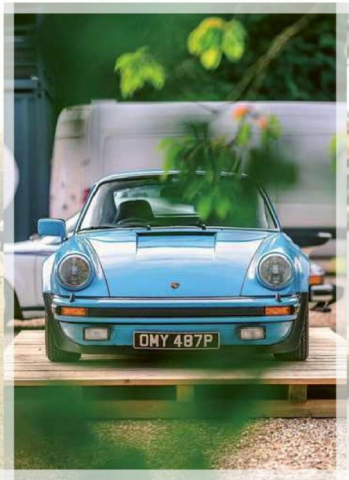
8 | 9 | 10 NOVEMBRE 2024

LYON - EUREXPO

epoquauto.com

Crédit photo : Studios Grand Sud, Yann Geoffray. Création agence we&melbourne. 2024




OMY 487P

FIAMM
52
BOLDHINAUTO TEAM

20
STP

BOXENGASSE ▪ MEGAPHONICS

ROCK BRITANNIQUE

Si vous avez l'habitude de promener votre chien tôt le dimanche dans la campagne anglaise au sud de Bicester, il y a des chances que cette balade de la mi-août ait été enchantée (ou contrariée, selon votre sensibilité) par le chant distinctif de centaines de flat-six convergeant de tout le Royaume-Uni pour le sixième Megaphonics, célébration annuelle des Porsche aircooled organisée par Boxengasse. Texte et photos **Nick Caro**

Megaphonics, ce n'est pas le rassemblement automobile comme vous l'entendez. Ce qui a commencé comme un petit rencard entre amis pour limer la piste de Silverstone le jour et mater un film en plein air à la nuit venue a connu une croissance exponentielle. Pour sa sixième édition le 11 août dernier, Megaphonics a réuni plusieurs centaines d'autos et des visiteurs par milliers.

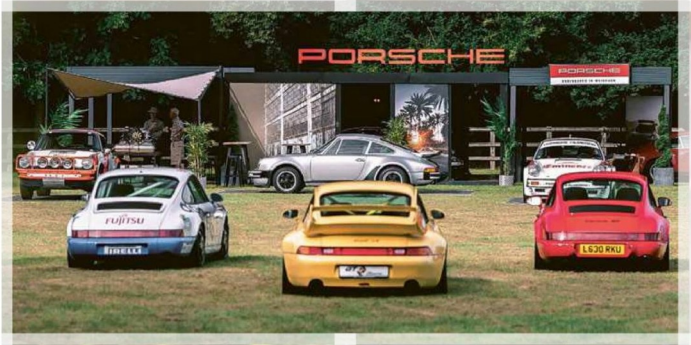
Son fondateur, Frank Cassidy, autoproclamé "accro à l'aircooled", décrit humblement Megaphonics comme une "réunion". Réunion qui célèbre la grande diversité existant sous le même badge Porsche, célébration du design et de l'ingénierie, des gens, de la culture et du patrimoine entourant cette marque particulière et ses passionnés.

Créé en 2019, Boxengasse est rapidement devenu un point de convergence pour tous les passionnés de Porsche au Royaume-Uni. Installé sur 40 hectares de champs, de forêts et de lacs sur les terres de l'industrie automobile britannique, le domaine de Boxengasse comprend plus de 4500 m² de bâtiments événementiels sur mesure et d'ateliers construits pour abriter Black Betty Co, le garage personnel de Frank et son imposante collection de Porsche aircooled, mais aussi Autofarm, un des plus anciens spécialistes Porsche britanniques en matière de restauration, d'entretien et de préparation.

Musée éphémère à ciel ouvert

Outre la grande variété des véhicules des participants, la principale attraction reste les Porsche que Cassidy et Autofarm ont méticuleusement sélectionnées pour l'exposition. En contact régulier avec les plus renommés spécialistes et collectionneurs Porsche européens, Cassidy a pu accéder à des voitures qui ont une aura, un héritage ou des histoires qui captent l'intérêt des passionnés, et en faire une sélection. Ajoutez à cela le talent de notre homme pour la mise en scène, vous avez une partie de la recette du succès.

Faisant écho à des événements américains célèbres comme Luftgekühlt, l'accent est mis sur l'espace, la lumière et le décor qui offrent à chaque voiture la place qu'elle mérite pour révéler son plein potentiel. Megaphonics ressemble finalement moins à un rassemblement automobile qu'à une exposition d'art ou de sculpture.



LUMIÈRE, DÉCOR, MÉGAPHONICS N'EST PAS UNE QUESTION DE DÉCIBELS !

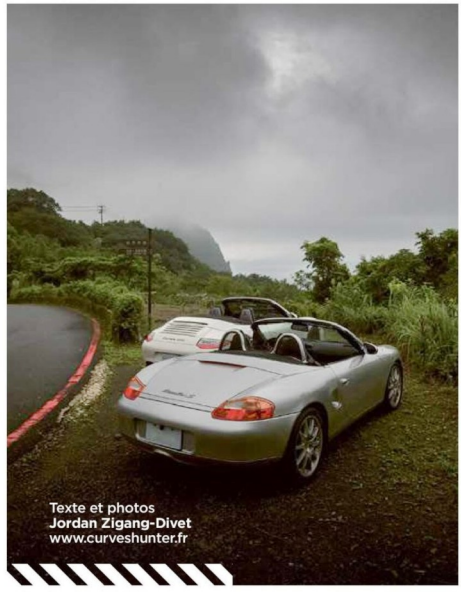
L'esthétique soignée offre non seulement une expérience unique pour le visiteur, mais aussi une opportunité incroyable pour le photographe de capturer des images qui n'existent pas dans "le monde réel". Avec la prévalence des réseaux sociaux, cette approche a permis à Megaphonics d'atteindre une notoriété et une identité uniques. Il n'y a pas tant d'endroits où vous pouvez voir quatre Carrera GT alignées en formation, ou plus de 2.7 RS et 2.8 RSR en une matinée que pour le reste de votre vie. Vous voulez voir six 993 GT2 d'un seul regard, de la première originale à la Evo en passant par la dernière Straße ? Pas de problème, Megaphonics a ce qu'il faut ! Où que vous regardiez, il y a de quoi prendre une belle photo.

Pour la première fois cette année, l'accent était mis sur les plus anciennes Porsche. Quelques superbes 550 Spyder (dont un à la patine la plus incroyable dont vous puissiez rêver) et quelques beaux modèles de la collection d'Export56, dont une des premières 356 Carrera conduite à droite, une 356 pré-A, un des neuf coupés 356B Zagato "Sanction Lost", de très beaux Speedster 356, une 914/6 GT d'usine originale… Plusieurs voitures de course légendaires étaient de la partie, dont la 917/10 Spyder Can-Am pilotée par Jo Siffert en 1971 ou la 917 LH immaculée qui a participé aux essais du Mans 1970.

Porsche est une marque qui revêt autant de significations qu'elle compte de passionnés. Mais quel que soit l'intérêt ou le pan d'histoire qui éveille l'enthousiasme, Megaphonics a de quoi capter l'œil et l'imagination de tous. Qu'on soit fan inconditionnel d'authenticité, de compétition, de restomods ou autre Outlaw affranchi de toute règle, chacun y trouve de quoi célébrer son amour des Porsche. Pourvu que ça dure !

Rien de tel que des voitures ouvertes pour s'imprégner totalement de l'atmosphère et s'immerger dans les décors incroyables. Un Boxster S et une 997 Carrera GTS cabriolet, par exemple...

LA SIGNALÉTIQUE EST EXOTIQUE : BANDE JAUNE CENTRALE, SI CE N'EST PAS LA CALIFORNIE, ÇA PEUT ÊTRE... TAÏWAN !



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

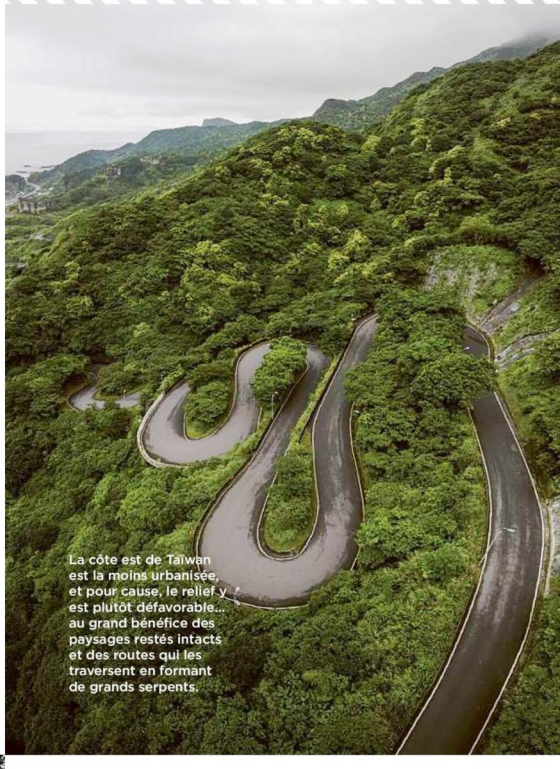
ROADBOOK TAÏWAN

DANS LA BRUME

Une île dans l'océan Pacifique recouverte aux deux tiers de massifs montagneux, de paysages à couper le souffle, un mélange de culture locale et d'une scène automobile faite de vrais passionnés. Direction l'autre bout de la planète, bienvenue à Taïwan.

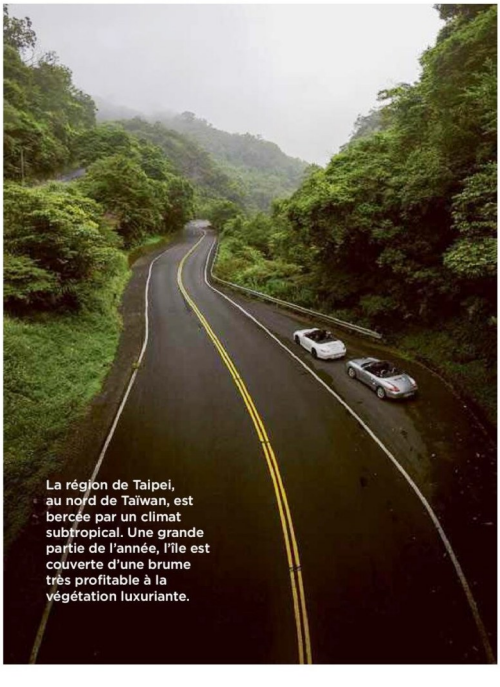
Taïwan, qui évoque généralement les métropoles animées et les paysages côtiers, cache un trésor moins connu, mais tout aussi fascinant : des routes de montagne spectaculaires. Pour les passionnés de conduite, cet immense labyrinthe de routes sinueuses offre une toile de fond idéale pour une aventure unique.

Rare est-il de se retrouver à l'autre bout du monde, en Asie, au volant d'une Porsche. L'opportunité était trop excitante d'explorer les plus belles routes de Taïwan au volant d'une 997 GTS puis d'un Boxster 986 pour deux matinées de conduite et de dépaysement. Au petit matin, très tôt, notre duo de Porsche décapotables quitte les rues de Taipei, à une heure où la ville, normalement bruyante et pleine de vie, est encore endormie. Seul le son de nos flat-six renvoie son écho sur les hautes tours de la capitale. À peine trente minutes de voies rapides et nous voilà déjà au pied des montagnes. Impossible dès lors de voir les tours de la ville, nous ne sommes dorénavant entourés que d'une végétation extrêmement dense, ponctuée de quelques habitations rustiques. La transformation si rapide de l'environnement est saisissante. Nous voilà à la première étape de la journée, Xiping road. Immédiatement, le rythme change, je suis mon guide local au volant de la 997. La route s'enfonce dans la jungle et commence à grimper le long de la montagne. La voie est large et le revêtement parfait, de quoi vraiment profiter des virages qui s'enchaînent avec très peu de répit. À cette heure matinale sous le climat tropical de Taïwan, l'asphalte est encore humide, mais les deux voitures sont parfaitement équipées et bien réglées, le rythme s'impose déjà très soutenu. Malgré le plaisir à rouler, quelques arrêts s'imposent pour capturer le paysage unique et l'atmosphère de l'endroit. La brume et les nuages se mélangent et enveloppent les sommets environnants, mais aussi la route parfois. Si cela n'aide pas à profiter de la vue, normalement dégagée, ça crée une atmosphère mystique absolument incroyable. Au sommet, malheureusement, les



La côte est de Taïwan est la moins urbanisée, et pour cause, le relief y est plutôt défavorable... au grand bénéfice des paysages restés intacts et des routes qui les traversent en formant de grands serpents.

LES TAÏWANAIS SONT DE VRAIS PASSIONNÉS D'AUTOMOBILE.
LEURS ROUTES S'Y PRÊTENT...



La région de Taipei, au nord de Taïwan, est bercée par un climat subtropical. Une grande partie de l'année, l'île est couverte d'une brume très profitable à la végétation luxuriante.

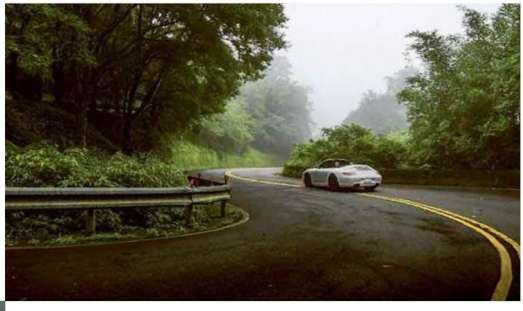
NAVIGATION

Pays Taïwan
Situation nord-est de Taipei
Coordonnées GPS au départ N.C.
Altitude maximum N.C.
Distance N.C.
Temps de parcours environ 6 h
Étapes • Points d'intérêt Taipei, vieille rue de Shifen, Buyantin road, café sur Beiyi road

nuages sont toujours là, denses, la visibilité est inexistante, nous poursuivons alors notre route dans le sens de la descente. À peine quelques kilomètres plus loin, un enchaînement de huit épingles à cheveux successives apparaît. Des épingles extrêmement larges, entourées d'une jungle touffue, cernées par des nuages qui dansent sur les montagnes… La scène semble tout droit tirée d'un de ces films japonais sur le drift en montagne – impression renforcée par les quelques traces de pneus sur l'asphalte. Une halte en bord de route permet de s'imprégner de l'environnement, du calme qui, de temps en temps, est interrompu par le passage d'autres passionnés de conduite profitant comme nous d'une route déserte en ces heures matinales. Nous reprenons le volant et enchaînons les innombrables virages de Xiping road. En bas, dans la vallée, des itinéraires moins sinueux mais non moins intéressants offrent une occasion unique de découvrir la culture locale. De nombreux villages de montagne traditionnels sont disséminés le long du parcours, chacun distillant un charme unique et ses traditions ancestrales. Vous pourrez vous arrêter pour déguster des spécialités locales, visiter des temples isolés ou simplement discuter avec les habitants. Ces rencontres authentiques enrichissent le voyage, révélant la chaleureuse culture taïwanaise et la convivialité des autochtones. Ces villages sont souvent au milieu de paysages naturels intacts, avec leurs rivières, leurs cascades cachées ou des points de vue spectaculaires. Au-delà de la seule expérience de conduite, une exploration plus approfondie révèle la richesse naturelle de Taïwan. Après quelques kilomètres dans les vallées verdoyantes, notre convoi reprend de la hauteur. Les différents itinéraires empruntés sont tous aussi impressionnants les uns que les autres, certains étroits et lents, d'autres très larges et rapides. Les paysages sont si extraordinaires que parfois, il en est presque difficile de se concentrer sur la route. Surtout au volant de Porsche cabriolets qui n'ont pas leur pareil pour vous immerger dans le décor (augmenté par le chant des moteurs). Après avoir parcouru de nouvelles routes de montagnes, nous sommes redescendus sur la côte nord de l'île. À la sortie d'un virage, la vue s'ouvre sur le Pacifique. Là commence la route côtière de l'est de Taïwan, l'une des voies les plus spectaculaires et mémorables du pays, s'étirant sur environ 500 kilomètres entre le nord et le sud, entre l'océan d'un côté et les imposantes falaises de l'autre. Elle offre une expérience inoubliable, chaque virage révèle un nouveau panorama à couper le souffle. Mais alors que cette première matinée s'achève, nous rentrons en direction de la capitale en n'ayant parcouru qu'un tronçon de la route côtière. Patience…

Embruns pacifiques

Deuxième matinée à Taïwan et deuxième réveil avant le lever du soleil. Cette fois, rendez-vous avec d'autres passionnés pour partir au sud-est de Taipei, en direction de Pinglin District, surtout connu pour son côté rustique et ses plantations de thé. Pour nous, ce sera le point de départ pour Beiyi road. D'après mes guides, « *la plus belle route de la région* ». Le dénivelé global est moindre, la route toujours entourée de sa dense végétation ondule sans répit, les virages serrés s'enchaînent et serpentent à travers la jungle. Pour les amateurs, elle est un pur plaisir : rapide mais très technique, le tracé demande de la précision et une connaissance du lieu pour mémoriser tous les virages. Au fur et à mesure de notre avancée, nous croisons d'autres



PAS EXTRAORDINAIREMENT HAUTES, LES MONTAGNES DU NORD-EST DE TAIPEI OFFRENT DE MAGNIFIQUES PANORAMAS VERSANT DANS LE PACIFIQUE.

groupes venus eux aussi profiter de Beiyi road. Après une montée très sportive, nous arrivons au sommet sur un grand parking débordant de voitures de sport. En effet, le dimanche matin, la plupart des passionnés taïwanais se regroupent et viennent rouler ici pour profiter de routes encore vides. À cette heure-ci, ce n'est plus seulement une aventure dans les montagnes, mais une célébration de la passion automobile de Taïwan. Qu'il s'agisse de Porsche, de supercars, de voitures japonaises ou européennes, la palette comblera le plus exigeant des car addicts dans une ambiance conviviale. À parcourir le parking, vous réalisez que chaque auto est équipée de semi-slick ! Dans le défilé incessant des voitures qui montent et descendent Beiyi road, il est temps pour nous de reprendre la route, direction est pour la descente. Changement d'ambiance, la végétation s'éclaircit, la vue se dégage. Comme pour la montée, le revêtement est absolument parfait, mais la voie devient beaucoup plus large. Courbes et virages bien plus espacés permettent de conserver des vitesses plus élevées. Certains virages relevés offrent même des sensations de circuit… Wahou ! Si la montée est idéale pour des voitures petites et maniables, ce versant est le terrain de jeu parfait pour une GT3 RS. Dans une épingle plus bas, avant la vallée, un café est ouvert, surplombant la route. Le petit parking est plein. De la Honda S2000 garée près d'une McLaren 765LT aux Porsche de toutes générations, tout le monde est ici pour partager un petit déjeuner autour de la même passion avec une vue sublime sur des vallées de rizières au pied de l'océan Pacifique. De quoi finir en beauté deux jours à explorer les routes incroyables de Taïwan…

Les amateurs locaux sont de fervents adeptes de leurs propres routes !

24E ÉDITION

TOUR DE CORSE HISTORIQUE

DU 05 AU 12 OCTOBRE 2024

MÉMO

Millésimes
1978 à 1995

61 056 unités

4 474 à 5 397 cc
240 à 350 ch
350/500 Nm
230 à 275 km/h
0-100 en
6"8 à 5"7

928

Supposée remplacer la 911 à court terme, la Porsche 928 n'a jamais réussi à contester la toute-puissance de son aînée aircooled.

HISTOIRE ET TECHNIQUE

En 1971, la 911 approchait des 10 ans et le directoire de Porsche réfléchissait à son remplacement. Alors deux événements ont orienté le cours de l'histoire : des changements dans l'organigramme à Wolfsburg ont fait que VW a mis un terme au contrat de Recherche et Développement avec Porsche. Volkswagen était le dernier constructeur d'envergure à produire des voitures à moteur arrière refroidi par air, et une source de revenus substantielle pour Porsche, dont la propre technologie reposait sur le même principe. Il semblait alors que Porsche aurait tout intérêt à se tourner vers des technologies plus conventionnelles. Par ailleurs, les USA, qui absorbaient la moitié de la production de Zuffenhausen, menaçaient apparemment d'interdire les voitures à moteur arrière. Le nouveau PDG de Porsche, Ernst Fuhrmann, l'ingénieur qui s'est fait un nom en concevant le très performant moteur quatre cames des 356 Carrera, a convaincu le directoire que la prochaine Porsche devrait être une propulsion à moteur avant à refroidissement liquide. Quelque chose qui pourrait séduire les Américains et répondre à leur nouvelle législation. En d'autres termes, une Chevrolet Corvette en (beaucoup) mieux ! Bien qu'il ne soit pas difficile de faire mieux que la seule voiture de sport américaine – sous ses lignes certes attrayantes, elle cachait un rudimentaire V8 culbuté en fonte et un essieu arrière rigide digne d'une diligence –, Porsche n'a pas lésiné sur son nouveau modèle : le V8 4.5 à arbres à cames en tête et refroidissement liquide était fait d'alliage léger, développait 240 ch (225 sur le marché américain) et passait tous les tests de pollution et de bruit. Avec sa boîte de vitesses associée au différentiel sur le train arrière (principe même du transaxle), la répartition des masses tutoyait la perfection, 50/50. Son astucieux essieu Weissach générait un pincement du train arrière lors des appuis et contenait la tendance naturelle au survirage des propulsions puissantes à moteur avant. L'habitacle, aussi luxueusement garni que celui d'une 911 Turbo, offrait quatre places sous une qualité de finition comparable à celle d'une Mercedes 350 SL, sa concurrente la plus directe.

Avec son look de vaisseau spatial, la 928 était un tour de force pour une entreprise jusque-là connue pour son originale mais efficace 911 et ses prouesses en compétition. Élue Voiture de l'Année 1978, elle reste la seule sportive à avoir jamais accédé à cette distinction. Performante et raffinée, elle était la voiture de sport équilibrée, rapide et bien conçue que Porsche espérait. Une chose clochait, une seule : les critiques admettaient que c'était une GT brillante et qu'elle aurait pu être une voiture extraordinaire… si elle avait porté d'autres armoiries que celles de Porsche. Les propriétaires de 911 la trouvaient unanimement trop différente, et au sein de l'entreprise elle-même, peu nombreux étaient-ils a en être vraimement fiers. Même l'un des principaux artisans de la 928, le designer Wolfgang Möbius, continuait à rouler en 911 de fonction…

Lorsque la 928 est arrivée sur le marché, aucune menace ne pesait plus sur la 911, pour laquelle la demande était toujours aussi soutenue. La 928 est restée au catalogue jusqu'en 1995, régulièrement améliorée, son moteur grossissant à 4.7 en 1981 (928 S) puis 5.0 et finalement 5.4. Le V8 quatre arbres développait alors 350 ch et 500 Nm. Les lignes de cet ovni ont gagné en agressivité lorsque les spoilers avant et arrière ont été redessinés et que de plus grandes roues ont rempli les ailes avec plus de prestance. Des versions Turbo (Fuhrmann en a brièvement eu un prototype) et Targa ont aussi été envisagées, mais jamais concrétisées ; la fastueuse GT de Porsche n'existerait à jamais que dans l'ombre de la 911.

Portières, ailes avant et capot sont en aluminium, 50 % plus légers que des pièces équivalentes en acier. Et les phares sont escamotables…

ÉVOLUTION DE LA COTE

À son arrivée dans les showrooms fin 1977, la 928 était vendue 192800 F, plus chère qu'une 911 SC, mais bien moins que l'inaccessible 911 Turbo. Les ventes sont restées stables durant les années 80, autour de 4500 voitures par an, mais toujours bien en-deçà de la 911. La décote était relativement lente. Dans les nineties, les premières 928 s'échangeaient pour environ un tiers de leur prix neuf. Mais durant la décennie 2000, la courbe a chuté brutalement. Le point le plus bas a été atteint au moment où les hooligans de l'émission *Top Gear* ont décidé de trouver trois 928 pour moins de 2000 € chacune et de les conduire à fond jusqu'à ce qu'elles rendent l'âme, moteur serré ou liquide de refroidissement en ébullition.

Dans les années qui ont suivi, la valeur de toutes les 911 aircooled, pas seulement les raretés comme la RS 2.7, a entamé une ascension fulgurante. En 2014, le phénomène a commencé à se propager aux 996 et 997, et cette inflation généralisée des Porsche s'est étendue aux modèles Transaxle, anciens parents pauvres de la famille. Les revendeurs spécialisés ont compris qu'ils pouvaient payer 15000 € pour une 928 S4 par exemple, pour la revendre 30000 € et réaliser une plus-value de 70 à 100 %. En 2024, le prix des 928 varie de 25000 € pour un des premiers millésimes en état de rouler (une 928 n'est jamais ravagée par la corrosion comme peut l'être une 911 antérieure à 1988) et bien plus de 50000 € pour une GT ou une GTS des derniers millésimes.

EXPÉRIENCE DE CONDUITE

Le conducteur habitué à la 911, ou même aux Boxster et Cayman, trouvera la 928 très différente, assez peu typée Porsche. Beaucoup plus silencieux qu'un flat-six au démarrage, le V8 s'ébroue sans la théâtralité de la 911. La 928 a un niveau de raffinement inconnu sur la 911. L'accélération, particulièrement du 4.5 avec la boîte auto à trois rapports, semble bien paresseuse aujourd'hui, mais une fois en mouvement, le V8 est suffisamment vigoureux. Porsche a conçu la 928 comme une Grand Tourisme, et ses performances ont toujours été à égalité avec ses concurrentes les plus directes, 350SL, BMW 635 ou Jaguar XJS. Sans surprise, la Porsche est incontestablement la plus maniable du lot. Aujourd'hui encore, le conducteur saura apprécier l'inégalable répartition des masses dans les virages rapides, et le travail du train arrière qui l'autorise à les enrouler vite, avec plus de sérénité qu'aucune autre. Mais toute GT qu'elle soit, la 928 est une Porsche, définitivement ! Les moteurs des plus récentes S4, GT et GTS sont plus performants, mais quelle que soit sa puissance, le V8 se comporte très différemment du flat-six. Bien que le pic de couple soit au-dessus de 4 000 tr/min et que la puissance maxi n'arrive que bien au-delà de 6 000 tr/min, la force de la 928 réside dans son immense plage de couple. Il n'y a aucun besoin de pousser ces autos dans les tours, et beaucoup considèrent que la plus récente (et plus courante) boîte auto à quatre rapports correspond mieux à la 928 que la boîte 5 manuelle, lourde à manipuler.

L'impression dominante qu'imprime la 928 est sa solide ingénierie et son intégrité. Une voiture de grande série mais avec la qualité de voitures plus exclusives qui valaient bien plus cher.

LES BONNES OPTIONS

Grand tourisme luxueuse, la 928 était bien lotie à la base, avec des garnitures d'habitacle bien supérieures à celles des 911SC et Carrera 3.2, et un haut niveau d'équipement incluant climatisation, vitres électriques, réglage électrique des sièges et des rétroviseurs, et autoradio de bonne qualité. Une conversion bluetooth moderne existe pour la majorité des anciennes installations Porsche, qu'il sera peut-être intéressant d'envisager. Beaucoup de 928 ont été équipées de la boîte automatique Mercedes, initialement à trois rapports puis quatre à partir de la 928S de 1984, et il est admis que ce type de transmission convient mieux que la boîte manuelle à la nature du V8.

La carrosserie des 928 était galvanisée à chaud, si bien que le modèle ne souffre généralement pas de corrosion. Les matériaux de l'habitacle sont d'excellente qualité, même si les plastiques des années 80 peuvent avoir tendance à devenir cassants avec l'âge. Mais la préoccupation majeure aujourd'hui est la pénurie de pièces de rechange.

La 928 de ce guide nous a été aimablement fournie par le Centre Porsche Classic Gelderland, aux Pays-Bas. Plus d'infos sur **www.porscheclassiccentergelderland.nl**

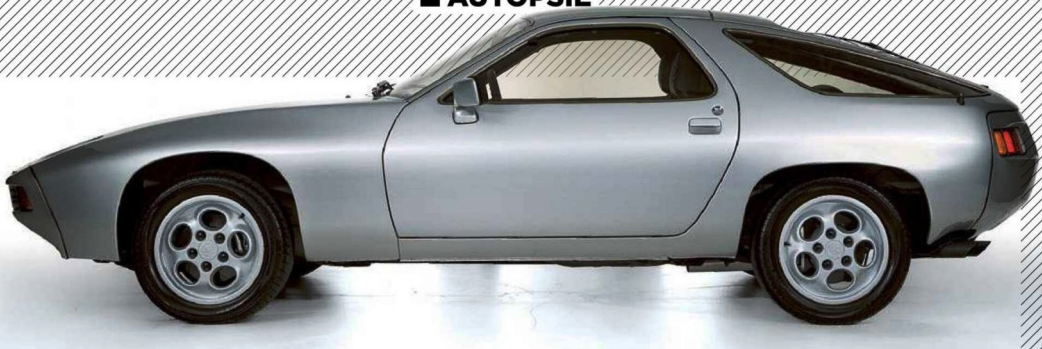
LA 928 EST LA SEULE SPORTIVE À AVOIR JAMAIS ÉTÉ ÉLUE "VOITURE DE L'ANNÉE" !

GUIDE D'ACHAT

Très bien conçue à la base, une 928 assidûment entretenue, avec son V8 généralement sous-sollicité, est tout à fait capable de passer les 300000km sans intervention majeure. L'historique est essentiel sur ces voitures : il doit justifier de vidanges régulières du moteur (annuelles) et du fluide de transmission (tous les cinq ans), ainsi que du remplacement de la courroie de distribution tous les 80000km ou quatre ans. Méfiez-vous des 928 trop peu utilisées : les connexions électriques corrodent, les composants électroniques de ces générations défaillent et les diagnostics peuvent être très complexes. Trente ou quarante ans plus tard, les composants peuvent être complexes à remplacer. Les spécialistes de la 928 sont en voie de disparition parce que la disponibilité des pièces est très variable et qu'il y a globalement moins d'autos à entretenir. Pour les pièces, le site eBay est souvent recommandé par les spécialistes étant donné que 60% des 928 ont été vendues aux USA, mais les délais de livraison peuvent être rédhibitoires et la qualité des pièces d'occasion, surtout si elles ne sont pas d'origine, est très aléatoire. Les quelques spécialistes allemands seront certainement d'un plus grand secours. Le système de refroidissement comporte des radiateurs spécifiques qui, eux aussi, peuvent être durs à trouver et doivent souvent être refabriqués. Leur savoir-faire étant assez peu sollicité, les ateliers spécialisés en 928 se tournent inévitablement vers d'autres travaux plus rémunérateurs, ce qui, parfois, engendre des délais interminables.

Les habitacles finissent par porter les marques du temps : le soleil (et la Lune, à ne pas négliger) finit par fissurer le tableau de bord, et les plastiques des années 80 deviennent fragiles. Les cuirs Porsche sont toujours de belle qualité, mais si les sièges doivent être refaits par un professionnel, c'est une autre dépense conséquente, comme le remplacement de moquettes fatiguées. Les éléments électriques que sont les mécanismes de vitres, les sièges ou rétroviseurs réglables peuvent tomber en panne avec les années, tout comme la climatisation, pannes beaucoup plus simples à traiter que celles de la mécanique, mais qui peuvent s'avérer tout aussi coûteuses.

Aussi satisfaisante qu'elle soit, une 928 va nécessiter des pièces détachées de plus en plus rares et des spécialistes prêts à s'en occuper. L'achat d'une 928, même auprès d'une source fiable, est donc une décision à prendre en toute connaissance, sachant qu'elle peut coûter autant sur la route qu'au garage.



LA 928 EST UNANIMEMENT RECONNUE COMME UNE EXCELLENTE GRAND TOURISME DONT LE SEUL DÉFAUT EST DE PORTER LE BADGE PORSCHE...

INVESTISSEMENT

Bien que leur valeur ait augmenté comme celle de toutes les Porsche, les 928 ne sont ni suffisamment rares ni assez exceptionnelles pour être considérées comme investissement. Les acheteurs tentés par la poignée de GT et GTS des années 90 aux environs de 100 000 € auront une très belle auto avec peu de kilomètres, mais auront du mal à récupérer leur mise si l'on veut y inclure les factures d'entretien. D'un autre côté, un acquéreur qui a pris le temps de chercher un bel exemplaire à moins de la moitié de cette somme devrait pouvoir en profiter quelques années sans trop perdre à la revente.

VERDICT *SPEEDSTER*

À son lancement, la 928 était sous de multiples aspects une voiture impressionnante, manifestement le fruit d'un programme de Recherche et Développement intensif, elle a conquis et comblé une nouvelle clientèle Porsche. Mais parce qu'elle venait d'une entreprise qui construisait par ailleurs la voiture de sport la plus originale et idiosyncrasique de la planète, elle n'a jamais vraiment été acceptée par la communauté des fans de Porsche. Quarante ans plus tard, la 928 reste une curiosité automobile admirablement conçue, au design saisissant et toujours moderne. Elle conserve un public conséquent, en témoigne une section 928 forte au sein du Porsche Club de France. Pour l'amateur en quête d'une alternative classique à la 911, une 928 achetée intelligemment et utilisée avec modération offre une expérience très satisfaisante, mais l'utilisation peut vite devenir un défi par le manque de spécialistes et la rareté des pièces détachées.

Alternatives autour de 50 000 €

Pour des exemplaires en bon état (par opposition à ceux nécessitant divers degrés de restauration), la majorité des 928 est proposée entre 25 000 et 50 000 €, prix qui ne permet pas d'accéder à des 911 sans travaux, pour ne citer que les plus abordables 911 SC ou Carrera 3.2, des voitures qui seront beaucoup plus typées Sport que GT et n'offriront pas l'expérience de conduite pour laquelle on vise une 928.

996 Carrera 4 S

Probablement l'alternative 911 la plus proche (pour un exemplaire correct et parfaitement utilisable) est-elle à chercher dans la gamme 996. La Carrera 4 S est généralement considérée comme la plus jolie des 996, et comme il s'agissait de modèles assez spéciaux, ils étaient plutôt bien entretenus. Pour 50 000 €, vous trouverez, généralement chez un vendeur privé, une 4 S avec un dossier d'historique complet.

996 Turbo

Un achat plus aventureux serait une 996 Turbo. De loin la supercar la plus robuste de son époque, il est toutefois vital qu'elle ait été régulièrement entretenue sans quoi elle continuera de rouler... jusqu'à tomber définitivement en panne. Une réfection mécanique est alors excessivement chère. Mais une voiture à l'historique limpide, sur laquelle des pièces majeures comme les turbos ont déjà été remplacées, et manifestement en bon état, est une alternative possible à la 928, quoique aussi chère à l'usage (à l'inverse de la 4S). La transmission Tiptronic convient particulièrement bien à la Turbo lorsqu'elle est plus utilisée comme une Grand Tourisme que comme une pure sportive. À titre d'exemple, une intéressante Turbo Tiptronic de 2002 avec 137 000 km est proposée sur Leboncoin à 56 000 €.

AUTODROME
LINAS-MONTLHÉRY

FESTIVAL DU CENTENAIRE

12-13 OCTOBRE 2024

+ DE 300 AUTOMOBILES ET MOTOS EN PISTE

DES ATTRACTIONS POUR TOUTE LA FAMILLE

DES EXPOSITIONS ET ANIMATIONS

Design by *Peter & Associés*

INSCRIPTIONS

BILLETTERIE

YACCO

Essonne TERRE D'AVENIRS

MONDIAL DE L'AUTO PARIS

ÉDITIONS LVA La presse passion

Linas

Montlhéry

MOBILIANS

RMC DÉCOUVERTE

LE TEMPS DES BONNES AFFAIRES

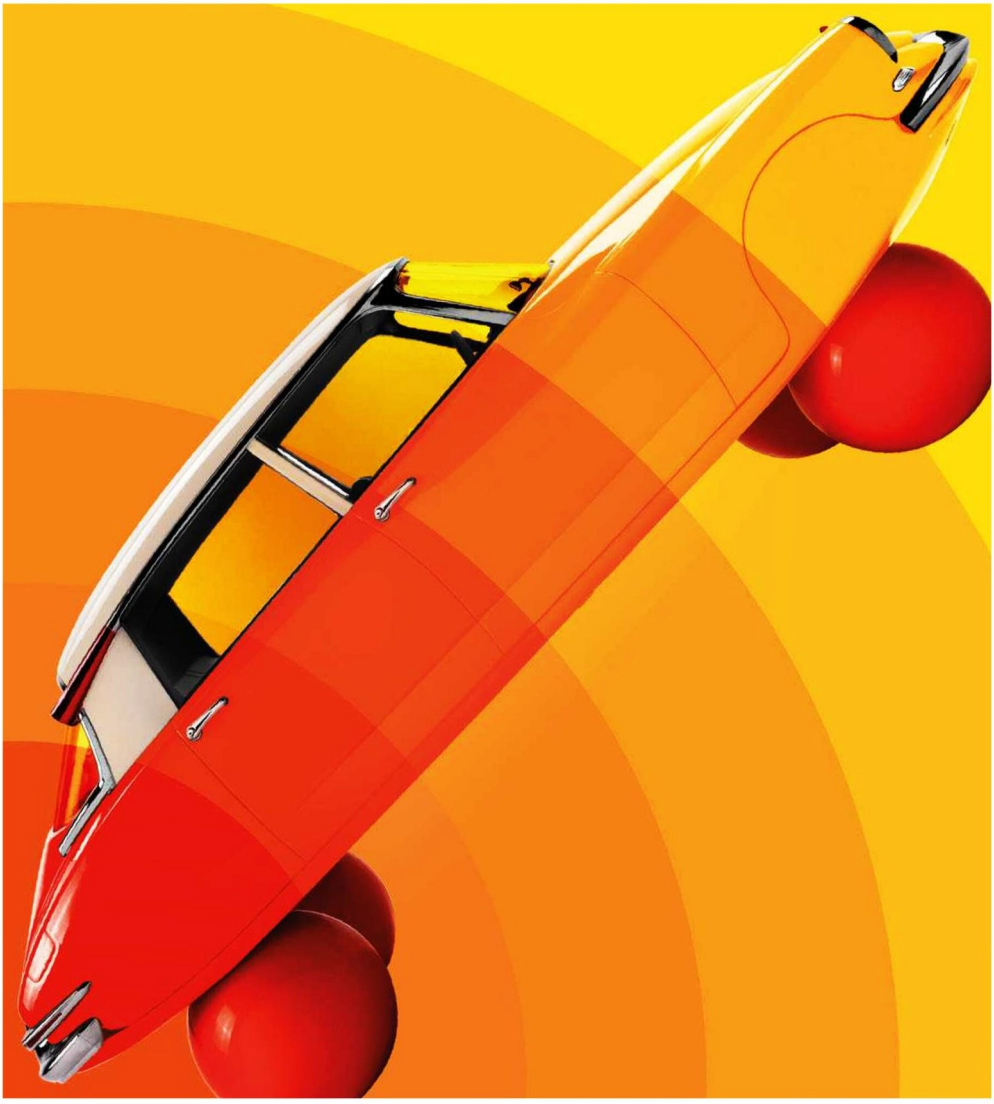
Même si certains exemplaires ont été adjugés à des montants très élevés, notamment lors des traditionnelles ventes californiennes d'août, le marché est devenu clairement plus favorable aux acheteurs : certains ont réalisé de belles affaires durant l'été.

La fin de l'euphorie qui a marqué la saison d'été 2023 après les excès de 2022 s'est à nouveau confirmée en 2024 lors des traditionnelles ventes de la Monterey Car Week, qui marquent traditionnellement le pic de la saison des enchères outre-Atlantique. Une tendance qui entérine la fin de la fracture entre l'ancien et le nouveau continent en la matière. En dépit de catalogues toujours impressionnants, les cinq grandes ventes qui se sont tenues du 15 au 20 août ont enregistré des invendus nettement plus nombreux et des chiffres d'adjudication plus bas : leur total a diminué de neuf millions de dollars par rapport à 2023. La tendance reste cependant favorable pour les modèles plus récents, moins nombreux à la vente et plus demandés par des générations d'acheteurs plus jeunes. En France, l'été est une saison habituellement calme pour les enchères mais il a débuté avec deux ventes importantes d'Aguttes et d'Osenat, qui ont encore une fois témoigné d'un marché exigeant, voire versatile compte tenu des prix très variables atteints par certaines autos. Pour celui capable de garder son sang-froid, les opportunités ont été nombreuses comme cette étonnante Porsche 928 de seulement 23000 km vendue 24000€ ou cette 914-6 quasiment parfaite adjugée 46800€. En revanche, l'appétit pour les modèles plus récents comme la 993 ou les configurations hors norme à l'instar de cette 930 Turbo blanc nacré vendue par Aguttes reste toujours d'actualité.

Osenat
964 Carrera 4 1992
3600 cc – 250 ch
Origine belge – 134750km
63762 exemplaires de 964
Options intéressantes dont toit ouvrant
Carnet d'entretien suivi
Estimée 60000 € et 80000 €
Vendue **64800 €**

Bonhams
356 Pré-A Super 1953 Reutter
Matching Numbers
1498 cc – 70 ch
567 exemplaires produits en 1953
Non restaurée, peu corrodée
Estimée entre 217000€ et 272000€
Vendue **223614€** (246400 $)

Voilà le genre d'exemplaire qui aurait battu des records voici quelques années. Cette rare 356 Pré-A dotée du moteur "Super" a été extraite d'un entrepôt à Munich où elle a sommeillé pendant plusieurs dizaines d'années. Peu corrodée, dotée d'un intérieur encore en état correct malgré des éléments à remonter, elle disposait de sa radio Telefunken et de son moteur 1500 type 528 d'origine en état de fonctionnement. Autrement dit, elle cochait toutes les cases pour le collectionneur épris d'authenticité. Elle n'a pourtant atteint que son estimation basse.



SALON
RETRO MOBILE

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

05-09 FÉVRIER 2025

PARIS
PORTE DE VERSAILLES
PAVILLONS 1.2.3

VENTE AUX ENCHÈRES
ARTCURIAL
//Motorcars
07 FÉV. 2025

RETROMOBILE.FR #RETROMOBILE

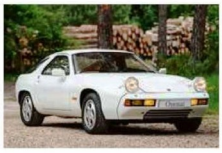
COMEXPOSIUM
DS AUTOMOBILES
RICHARD MILLE
MOTUL

RM Sotheby's
959 prototype 1985
Présérie ex-Ferdinand Piëch
Historique documenté
2849 cc – 450 ch
77479 km d'origine
Cinquième des sept 959 de présérie
Estimée 1,63 – 2,08 millions d'euros
Vendue **1 502 036 €** (1 655 000 $)

Cette 959 très particulière a fait partie des exemplaires de présérie utilisés par les ingénieurs de Porsche pour le développement du modèle. À ce titre, la voiture a parcouru des dizaines de milliers de kilomètres d'essais sur les circuits du Nürburgring, à Nardo et lors de voyages à travers toute l'Europe. Réservée dès l'origine à Ferdinand Piëch, qui l'a conservée après les essais jusqu'en 1987 avant de la revendre à un ami cuisinier étoilé. Pourvue de nombreuses spécificités de prototype, cet exemplaire réellement unique profitait d'un historique limpide et d'un état parfait, mais n'a pas réussi à atteindre son estimation basse.

Les courses historiques les plus prestigieuses suscitent des projets ambitieux comme en témoigne cette reconstruction de la 930 3.0 préparée par le pilote Jean-Louis Château pour les 24 Heures du Mans 1976. Équipée alors de deux turbos, d'une carrosserie hybride entre RSR et 934, elle avait abandonné à la septième heure puis brûlé quelques années plus tard. Le pilote a cependant autorisé sa reconstruction sur la base d'une 930 de 1976 déjà préparée pour participer à des courses Peter Auto. Crubilé Sport l'a ainsi transformée en Gr. 5 durant l'hiver 2022 avant de la restaurer à nouveau durant l'hiver 2023.

Aguttes
930 Turbo GR.5 FIA 1976
Reconstruction livrée Le Mans 76
Passeport technique FIA jusqu'en 2032
Participation au Mans Classic 2023
Proposée en configuration mono turbo
Estimée 280000 € – 340000 €
Vendue **292460 €**



Osenat
928 Boîte manuelle 1979
4474 cc – 240 ch
Première main
20 000 km d'origine
Remise en route récente, à réviser
61187 exemplaires de 928
Estimée 20000 € – 30000 €
Vendue **24000 €**

Metayer Mermoz
993 Carrera 4S 1998
132560 km – Révision récente
Origine allemande
Peinture d'origine – toit ouvrant
3600 cc – 285 ch
Matching numbers
6948 exemplaires
Estimée 50000 € – 70000 €
Vendue **91424 €**

Osenat
914-6 2.0 1972
1991 cc – 110 ch
Restaurée en 2016
Matching Numbers
3360 exemplaires
Estimée 50000 € – 70000 €
Vendue **46800 €**

Aguttes
930 Turbo 3.3 1983
3299 cc – 300 ch
14467 exemplaires
Blanc nacré, intérieur cuir blanc
Européenne – 118736 km
Bel état, très suivie
Estimée 70000 € – 90000 €
Vendue **92204 €**

ABONNEZ-VOUS EN LIGNE

Pratique, efficace et sécurisé !

Speedster

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

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

100 % Digital
1 an - 4 numéros
10 €

100 % Digital
2 ans - 8 numéros
20 €

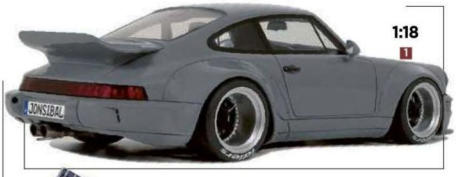
Parution trimestrielle.

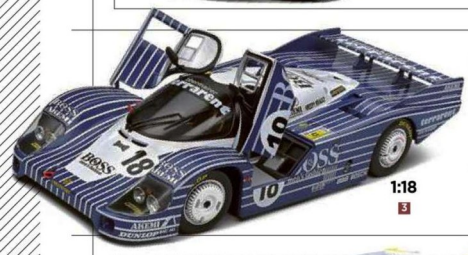
En vous abonnant, vous recevrez votre magazine chez vous tous les trois mois sans subir d'augmentation. Vous ne manquez ainsi aucun numéro pour votre collection.

DÉCOUVREZ TOUTES NOS OFFRES SUR
kiosk.speedstermag.fr

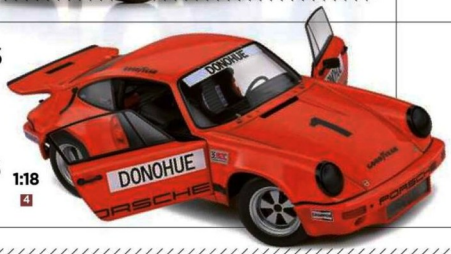
Notre service abonnements est à votre écoute : heroes@abomarque.fr ou 05 34 56 35 60

«Offre valable 6 mois. Vous disposez d'un délai de rétractation de 14 jours à réception du 1er numéro (coût des envois à votre charge) en notifiant clairement votre demande à notre service abonnements. L'éditeur Heroes Publishing, 35 rue des Cordeliers - 63100 Clermont-Ferrand Cedex 1, RCS Clermont-Ferrand 452 682 776 est responsable de traitement et collecte des données afin de réaliser l'abonnement à SPEEDSTER. Vos données sont transmises à nos prestataires de gestion des abonnements et sont conservées pendant 5 ans à partir du dernier achat. Vous pouvez exercer vos droits d'accès de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement de vos données et définir vos directives post-mortem à l'adresse postale Heroes Publishing, 35 rue des Cordeliers - 63100 Clermont-Ferrand Cedex 1. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne le souhaitez pas, cochez cette case ☐ . Votre abonnement sera activé à partir de la prochaine parution.»
* Valeur de l'Abonnement Print + Valeur de l'Abonnement Digital (VAD = 70% de la valeur d'un exemplaire Print X par le nombre de numéros à recevoir).





LES MYTHES DU SPORT AUTO ONT LA COTE, À TOUTES LES ÉCHELLES.



1

964 RWB JONSIBAL
GT SPIRIT

Designer automobile impliqué dans quelques jeux vidéo de référence, chouchou des préparateurs et tuners de haut vol (il a notamment signé les traits de la Gunther Werks GWR dans ce numéro), Jon Sibal fut aussi l'un des premiers aux USA, donc au monde, à rouler dans une 964 RWB, modifiée par Akira Nakai. Certainement une des plus sobres de toutes les RWB !

Réf. : GT477. **www.gts-models.com**

2

953 DAKAR 1984
SPARK

S'il est un fabricant de miniatures qui explore de manière quasi exhaustive le champ de la compétition automobile, c'est bien Spark ! Rayon Rallye-Raid, voici venir la 953, alias 911 Carrera 4x4, précisément celle qu'a emmenée à la victoire du Paris-Dakar 84 le tandem Metge – Lemoine en relevant définitivement tous les curseurs d'une épreuve devenue mythique.

Réf. : 18S318
www.sparkmodel.com

3

956 LE MANS 83
SOLIDO

Toute la saison 1983 du Championnat du monde d'Endurance, la 956-109 du team Obermaïer l'aura courue avec succès sous le numéro 18 et les couleurs Boss, généralement dans le Top 5 de chaque course. Il n'y a qu'au Mans qu'elle terminait 7e entre les mains de ses pilotes réguliers Axel Plankenhorn et Jürgen Lässig, rejoints pour l'occasion par Harald Gross.

Réf. : S1805507
www.solido.com

4

911 I.R.O.C.
SOLIDO

En toute logique, cette nouveauté Solido devrait être déclinée en douze couleurs, voire même quinze si l'on inclut les trois voitures de réserve de l'International Race Of Champions 1974 qui mettait en compétition les douze meilleurs pilotes de la planète, toutes disciplines confondues, dans autant de 911 spécifiquement développées par Porsche.

Réf. : S1810701
www.solido.com

5

917 LH 1969
WERK83

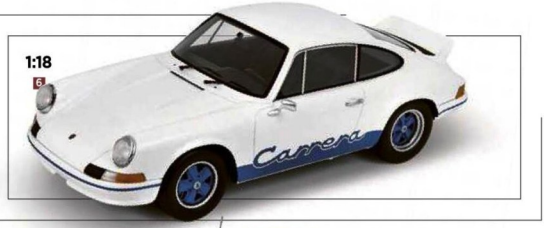
Elles sont sept versions de la 917 LH originelle parmi les nouveautés Werk83. Sous leurs livrées de salon, de présentation presse ou des 24 Heures du Mans 69, ces modèles renvoient aux premiers pas de ce monstre alors indomptable (l'une a coûté la vie à John Woolfe à peine lancé dans la course sarthoise) qui écrirait son histoire dès le début de la saison suivante.

Réf. : W18019001 > 007
www.werk83.com

Josué Chevrel Photos **D.R.**

1:18

6



1:18

7

1:18

8

6

911 CARRERA RS

SCHUCO

Ils sont rarissimes, pour ne pas dire inexistants, les modèles réduits de la version de présentation officielle de la 911 Carrera RS 2.7 de 1972. Cet exemplaire de présérie portait la particularité d'un script Carrera en bas des portes qui n'était encore que provisoire, même si c'est sous cette forme qu'ont été imprimées les premières brochures RS pour septembre 1972.

Réf. : 18U00062 **www.schuco.de**

7

962C LAGUNA SECA

TRUE SCALE

Sixième manche du Championnat IMSA 1987, les 300 km de Laguna Seca ont (encore) vu s'imposer une Porsche 962 C, en l'occurrence celle pilotée par Klaus Ludwig pour le compte du Bayside Disposal Racing de Bruce Leven. Une authentique 962 d'usine, à une période où quelques préparateurs US développaient leurs propres châssis de 962…

Réf. : TS0476

www.tsm-models.com

8

934 KREMER

SPARK

Tapies dans l'ombre des 935, les 934 ont toujours été de redoutables compétitrices, et les frères Kremer ont su en exploiter le potentiel à plusieurs reprises dans la classique sarthoise. En 1976, un équipage mixte 100 % français prenait le départ (et franchissait l'arrivée) au volant de la Elf #65 tandis que la Jägermeister #68 est telle que Hervé Poulain et ses trois comparses l'ont pilotée durant l'édition 78.

Réf. : 18S863 / 18S864

www.sparkmodel.com

1:43

Projet 754 T7 1963
Réf. ATC9038 – Revensberger

908 LH Tests Le Mans 1968
Réf. S9241 – Spark

911 T Le Mans 1969
Réf. S9751 – Spark

Boxster S 3.2 [986]
Réf. 940062071 – Minichamps

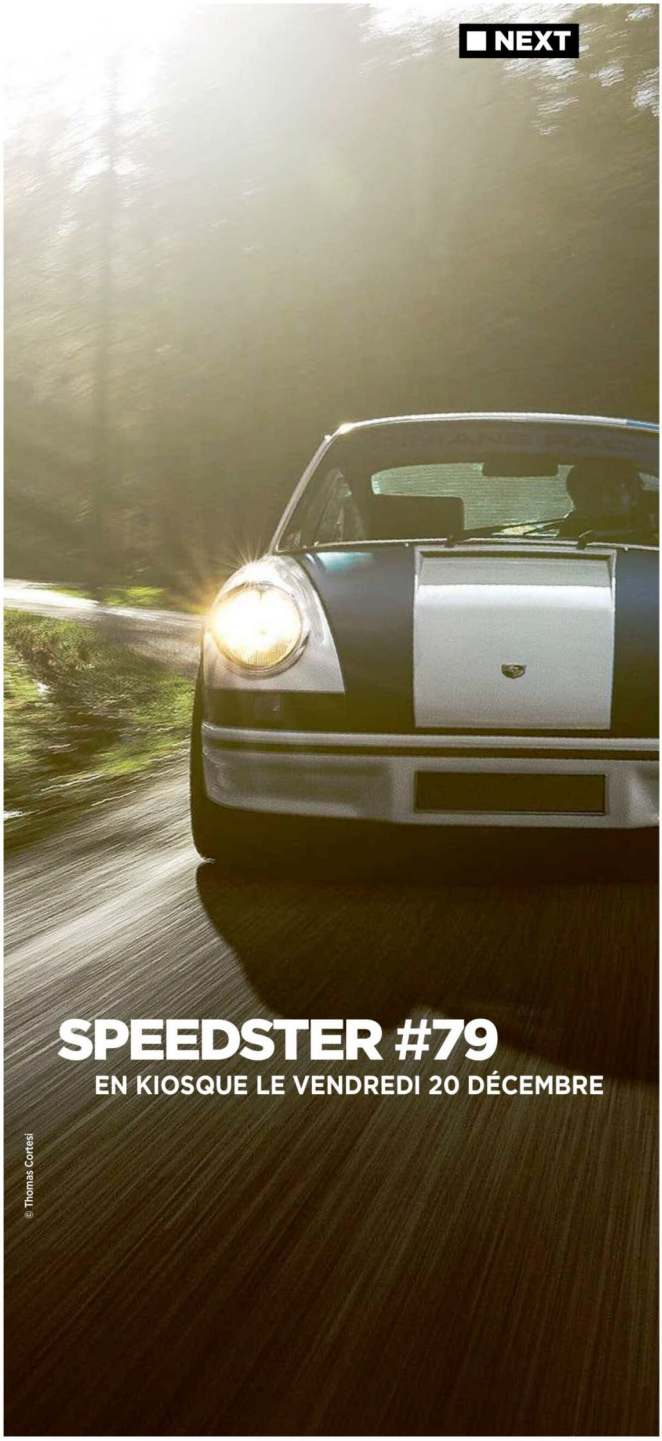
907 Le Mans 1972
Réf. S9776 – Spark

911 2.0 1965
Réf. 750054 – Norev

993 Carrera RS Clubsport
Réf. S4313801 – Solido

356 1500 Monte-Carlo 1955
Réf. S6139 – Spark

Kœnig C 62
Réf. 60115 – Autocult



HEROES MEDIA

Speedster
CULTURE PORSCHE CLASSIC

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

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

ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO
Rédacteurs
Jean-François Rivière, Kieron Fennelly, Nicolas Valeano, Nicolas Bayon, Camille Pinet, Ethan Valentin, Michaël Levivier
Photographes
Ted7, Thorsten Doerk, Benjamin Pinchelman, Thomas Cortesi, Przemysław Borowczyński, Peter Mosoni
Rédacteurs-photographes
Jordan Zigang-Divet, Nick Caro

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 : 0226 K 90715
N° ISSN : 2112 6526
Dépot légal à parution
Distribution France et export : MLP

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

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

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

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

Photo de couverture :
Peter Mosoni

Schuco

450046900
Porsche 911 R 2016
1/12

450047300
Porsche 911 GT3 (992) 2021
Stern Rubin
1/12

450053800
PORSCHE 916 1972
1/18

450054500
Porsche 944 turbo cup (turbo S)
1/18

450052600
Porsche 911 GT3 (992) 2022
1/18

450725400
Porsche 356 Coupe
1/43

I STILL PLAY WITH CARS
Schuco

450392700
Porsche 959 1986
1/43

450725700
Set "50 Jahre Porsche 911 Carrera 2.7 RS" II Light weight
1/43

450203800
Porsche 911 GT2 1996
1/43

450203700
Porsche Speedster Turbolook 1989
1/43

450203300
Porsche 911 GT3 RS 2011
1/43

Découvrez toute la collection

www.schuco.de

BAM
BOUTIQUE AUTO MOTO
miniatures automobiles

www.boutiqueautomoto.com

WWW.BLACKGOOSE-WATCHES.COM

HORLOGERIE AUTOMOBILE - BLACK_GOOSE_WATCHES