JANVIER - FÉVRIER - MARS 2025 079

Speedster

heroeslife.fr

CULTURE **PORSCHE** CLASSIC

Speedster

LE MAGAZINE DE LA CULTURE PORSCHE CLASSIC

JANVIER - FÉVRIER - MARS 2025

CARRERA GT

Les dessous de l'histoire

L'unique V10 de Porsche

Guy Krenzer
La passion d'un chef

Triniane Racing
Une affaire de famille

Aura[x]
Lumineuse idée

Luftgekühlt 10
Retour sur les planches

BARN FIND
La plus incroyable des 911 Carrera RS françaises revoit la lumière du jour

HEROES PUBLISHING

L 12106 - 79 - 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

Orias : 07 024 923

assurancescollection.fr

agence.ramonatxo@axa.fr

Tel : 04 68 352 353

AXA collection & AXA moderne prestige

ASSURANCES RAMONATXO CYRILLE

© Frank Camuzat

PORSCHE COMPTE BIEN FAIRE DURER LE THERMIQUE AUSSI LONGTEMPS QUE POSSIBLE, POURQUOI PAS AU-DELÀ DE 2035…

Machine arrière. Deux mots qui, si on les cantonne à une métaphore technique, résument assez bien l'histoire de Porsche, qui a construit sa renommée sur des automobiles originales par leur "machine" en porte-à-faux arrière. Bien, jusque-là, pas de scoop… L'ADN de l'entreprise étant fondé sur l'ingénierie et sur l'innovation, celle-ci a naturellement exploré d'autres voies qui ont donné naissance à des produits pas toujours bien compris mais qui n'ont jamais techniquement péché. Porsche a même été l'un des précurseurs sur le marché de l'électrique sur lequel on l'attendait le moins, devançant ses concurrents d'une bonne longueur avec un Tycan performant et une stratégie de gamme électrifiée plutôt ambitieuse, pour anticiper la loi adoptée par le Parlement européen en 2014 visant à ce qu'aucun véhicule à moteur thermique ne soit plus commercialisé après 2035. Seulement, la réalité des marchés n'est pas celle des parlements. Vous pouvez contraindre les constructeurs autant que vous le voulez, si le client ne suit pas, c'est l'industrie automobile qui en souffre. Porsche a énormément investi dans l'électrique en misant gros sur un marché chinois… aujourd'hui en pleine récession économique, et qui produit ses propores voitures, aussi performantes, à moindre coût. Les clients occidentaux de Porsche sont encore prêts à payer leur malus pour continuer de rouler thermique. Lutz Meschke, directeur financier de Porsche, est catégorique : « *De nombreux clients dans le segment de la voiture premium et de la voiture de luxe recherchent des voitures thermiques, la tendance est très claire !* » Bref, les volumes et les profits s'effondrent, la voie de l'électricité qui semblait toute tracée il y a une paire d'années ne paraît plus aussi évidente. Pas seulement chez Porsche, hein, c'est toute l'industrie automobile qui souffre. Volkswagen plus encore, au point d'annoncer la fermeture d'usines et la suppression de milliers d'emplois, et de revendre une part de son capital de Porsche pour financer des investissements dont la pertinence est remise en question à plusieurs niveaux. Alors voilà un Lutz Meschke qui prend des devants déterminés : « *Nous allons rafraîchir notre gamme de moteurs thermiques, y compris Panamera et Cayenne, et continuer à nous appuyer sur les modèles hybrides.* » Certains voyaient dans ces déclarations un revirement total de stratégie et l'abandon de l'électrique à Zuffenhausen. On voit mal comment les modèles conçus comme électriques pourraient basculer au bloc thermique, c'est intrinsèquement impossible, et ils restent de toute évidence légitimes dans la gamme. Mais Porsche compte bien faire durer le thermique aussi longtemps que possible, et peut-être au-delà de 2035, en étant un peu convaincant. De là à rêver d'un nouveau V10…

Josué Chavrel

SOMMAIRE

Speedster
79 JANVIER - FÉVRIER - MARS 2025

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

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

12 COMPTE-TOURS
Le panorama des nouveautés horlogères

14 LITTÉRATURE
Pour compléter sa bibliothèque de Porschiste

16 GALERIE
Les artistes s'inspirent de la Porsche Classic

18 WERKSTRASSE
911 GT3 & 718 Spyder RS Panamericana Special

22 FOCUS
Oilstainlab HF11 & 993 Turbo ALD

26 UNE 911 SUR LE PONT
Ciné star – The Bridge

30 EN HAUT DE LA LISTE DES SUPERLATIFS
Classic – Carrera GT

40 À LA VITESSE DE L'ÉCLAIR
Rencontre – Guy Krenzer

46 RECORD SUR RECORD
Lyon Eurexpo – Époqu'Auto

50 LIBERTY
Outlaw – 911 T 2.4

58 TRANSMISSION INTÉGRALE
Passion – Dominique – 911 T Targa

62 UNE AFFAIRE DE FAMILLE
Visite – Triniane Racing

70 BLOCKBUSTER
Universal Studios – Luftgekühlt 10

78 AUTO FOCUS
Rencontre – M. Bonnevie & R. Dargegen

86 UN TRÉSOR RETROUVÉ
Découverte – 911 Carrera RS 2.7

90 MAÎTRE DES LUMIÈRES
Visite – Aura[x]

94 ANNIVERSAIRE SUR LE RHIN
Alsace – La 911 Classic

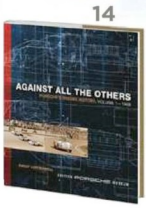
98 VOIE SANS ISSUE
Roadbook – Isola 2000 et La Lombarde

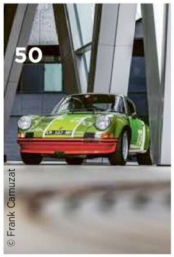
102 AUTOPSIE
964 Carrera RS

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

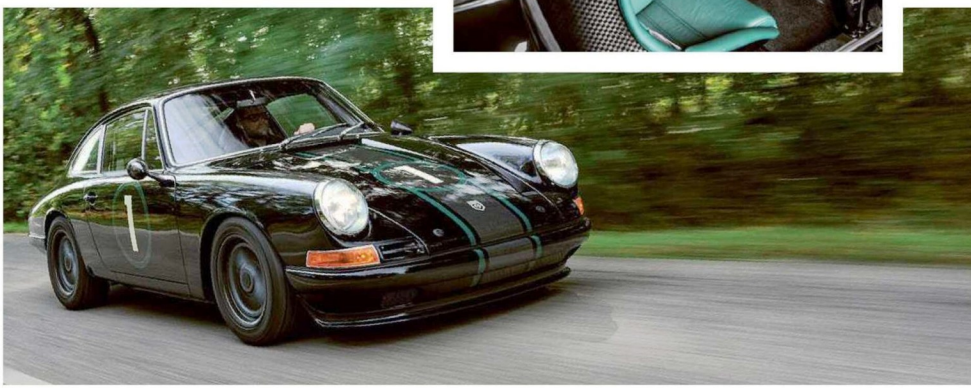
Josué Chevrel Photos D.R.

LAMPES POSTMO CARBONE

Par Postmo, comprenez "postmodern", le genre architectural qui a influencé la création de ce bloc clignotant-antibrouillard dédié aux Porsche 964 et inspiré des versions RS avec leur écope frontale. La barrette LED fait office à la fois de clignotant et d'antibrouillard. Livrés en plastique brut à peindre, homologués pour la route, il se montent sur les fixations d'origine sans modification du faisceau. 1560 € la paire. **www.car-bone.pl**

912 C KAMMANUFACTUR

Les Hongrois de Kamm nous font savoir que leur 912 C est désormais disponible sur le marché américain. Ce que, d'ici, on retient du communiqué, c'est que la gamme s'élargit avec une version full carbone (395 000 €), une semi-carbone (355 000 €) et une Targa (375 000 €). La version la plus extrême se revêt donc d'une carrosserie en carbone sur la monocoque originale en acier de la 912 pour un poids remarquable de 750 kg, bien aidée dans cet exploit par la mécanique qui se limite à quatre cylindres (mais tout de même deux litres et 185 ch), un intérieur aussi riche en fibre noire et des roues alu en 15" du même composite. Suspension active et gros freins affinent encore la dynamique de l'objet. **www.kammanufactur.com**



ESTRE - LOTTERER - VAN THOOR CHAMPIONS DU MONDE !

Alors que Porsche doit céder de deux points le titre de champion du monde Constructeur à Toyota, c'est bien l'équipage d'André Lotterer, Kévin Estre et Laurens Van Thoor sur la 963 n°6 qui remporte celui de champion du monde des Pilotes 2024, qu'il aura fallu défendre jusque sur la dernière course de la saison, difficile pour le trio, à Barhein ! Kévin Estre est le premier Français sacré depuis Romain Dumas sur Porsche 919 en 2016. Huit ans… Porsche aura marqué la saison 2024 dans tous ses engagements, avec le titre Pilote en Formula E (P. Wehrlein), la razzia totale dans le Championnat IMSA américain et quatre titres sur les cinq en WEC, y compris en écuries privées avec la 963 Hertz - Jota - Singer.

Josué Chevrel Photos **D.R.**

COUVERCLE DE CARBU WEBCON

Le Britannique Webcon, qui détient la licence pour rééditer les carburateurs Weber, vient de compléter sa gamme de couvercles pour les carbus Weber 40 et 46 IDA3C destinés aux six cylindres Porsche. Ils sont livrés avec raccords d'admission, pointeaux et goujons. Respectivement 363,50 £ et 389,25 £ HT. **www.webcon.co.uk**

CERTIFICAT DE CONFORMITÉ ET D'AUTHENTICITÉ EN LIGNE

Porsche France digitalise la commande des certificats de conformité et d'authenticité. Le premier est nécessaire à l'immatriculation d'un véhicule aprés son importation en France. Il s'agit des documents officiels détaillant précisément les informations et caractéristiques techniques propres à chaque Porsche à sa sortie d'usine et réclamés par l'ANTS. Professionnels et particuliers peuvent en faire la demande en ligne, via la plateforme **homologation.porsche.fr**

LA 917-002 DU FILM *LE MANS* AUX ENCHÈRES CHEZ MECUM

VENTE DE KISSIMMEE - 18 JANVIER 2025

C'est un lot extraordinaire qui a rejoint le catalogue de la vente que Mecum tiendra le 18 janvier à Kissimmee, en Floride. Les 917 sont rares sur les plateaux des enchères, le châssis #022 est un lot exceptionnel : c'est LA 917 du film *Le Mans*, de et avec Steve McQueen. L'auto, construite en 1969 et convertie en 917 K aux couleurs Gulf en avril 1970, a été acquise par Solar Productions et utilisée intensivement pour le tournage. Les modifications apportées au châssis pour les supports de caméras sont encore en place après la restauration terminée en août 2024, qui lui a rendu les couleurs fidèles au film. Parce qu'en 1971, rachetée par Reinhold Joest, elle avait encore couru une saison. Brian Redman l'a achetée en 1975 avant de la vendre deux ans plus tard à son ami Rich Attwood qui l'a engagée dans quelques épreuves historiques jusqu'en 2000. Après un bref passage chez un collectionneur, c'est Jerry Seinfeld qui en est le propriétaire depuis 2001. **www.mecum.com**

THEON DESIGN R

Theon Design récidive avec la R, une 911 qui, sans avancer de chiffres, se veut la plus légère de l'histoire et particulièrement véloce (0-100 en 6"3), bardée de technologies issues de la F1, jusqu'aux roues en magnésium et carbone. Soit… Esthétiquement, Theon, qui n'a jamais brillé par son originalité, repompe avec un brin de maladresse (cet aileron…) et quelques années de retard les codes de ses confrères californiens. Ça existe, vous ne pourrez pas nous reprocher de ne pas l'avoir montré. **www.theondesign.com**

PLATINES DE BARRES DE TORSION RENNLINE

Jamais à court d'innovation pour optimiser les performances des Porsche quelle qu'en soit la génération, Rennline a développé un nouveau kit de platines de barres de torsion arrière usinées dans de l'alu 6061-T6 anodisé pour se jouer de la corrosion. Les bagues en inox sont conçues avec la plus faible tolérance de jeu et les inserts en Derlin (PEI-U1000) qui remplacent le caoutchouc préservent une géométrie optimale sur toute la plage de débattement. Pour 911 de 1968 à 1989, y compris 930 et 914. Avec joints et visserie. 475 $. **www.rennline.com**

L.A. LITERATURE & TOY SHOW

Le 41e Literature & Toy Show 2025 aura lieu le samedi 22 février à l'hôtel Hilton de Los Angeles Airport. Comme à l'accoutumée, cette bourse de memorabilia Porsche marquera la clôture d'une folle Porsche Week durant laquelle les spécialistes de la marque ouvriront au public les portes de leurs boutiques ou de leurs ateliers suivant des circuits organisés à l'avance. **www.lalitandtoyshow.com**

PANNEAUX DE PORTE *DRUMMER* À GARNIR CARBONE

Pour personnaliser les contre-portes des 911 des millésimes 1974 à 1998, CarBone propose ces panneaux bruts à habiller, prédécoupés, prépercés et prééquipés de leurs accessoires, comme cette version baptisée Drummer, munie d'un vide-poches avec un couvercle à fermoir magnétique et un boîtier imprimé en 3D sur une structure en aluminium anodisé qui fait aussi office d'accoudoir, inspiré de ceux des 356 et traversé par la sangle d'ouverture de portes, en cuir. Les supports de boutons de lève-vitres électriques sont fournis, ainsi que le nécessaire de montage. Notez que l'atelier de sellerie de CarBone peut aussi se charger d'habiller ces panneaux et vous les livrer prêts à poser. Comptez 720 € TTC la paire, **sur www.car-bone.pl**

COLLECTION DE PORSCHE
VENTE RM SOTHEBY'S - PARIS 2025

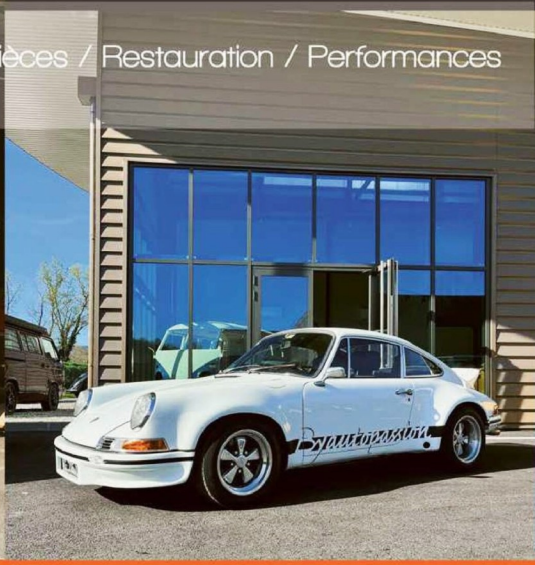
Début février prochain, en marge de Rétromobile, RM Sotheby's tiendra sa très attendue vente parisienne. Le premier jour - 4 février - sera exclusivement consacré à la dispersion d'une collection constituée de 73 voitures exceptionnelles, dont la moitié (à une près, 36, excusez l'approximation…) sont des Porsche. Et pas des moindres, jugez donc : un éventail presque complet de la dynastie RS, de la Carrera 2.7 RS Light au joli palmarès italien à la 991 GT2 RS Clubsport en passant par les 964 RS N/GT et 993 RS, la 996 GT3 RS et la panoplie des 997 (y compris RS 4.0, Sport Classic et Speedster). Les Turbo sont de la partie, 3.0 de 1977, 3.3 de 1989 et 993 de 1996 et d'autres pièces un peu plus sages comme peuvent l'être un coupé 2.0 de 1965 ou 2.2 S 1970, des Carrera 3 coupé et cab, une 996 Carrera S "40 Jahre", deux 356 ou un tracteur A111. L'autre pan insolite de cette collection, c'est le plus grand panel de 928 existant en dehors du Porsche Museum comprenant par exemple le proto de S4 Clubsport ayant appartenu à Derek Bell, et tout, absolument tout, de la 4.5 de 1979 à la GTS de 1993. 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

ByAUTOPASSION

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

www.byautopassion.com

LE TARTAN ROUGE DE LA 911 TURBO N° 1 OFFERTE À LOUISE PIËCH ET LE VERT DE LA 3.0 TURBO DE FERRY ANIMENT LA COLLECTION "50 ANS DE 911 TURBO".

1

BRACELET GEAR
ROUILLE

Rouille est un joaillier italien spécialisé dans les bijoux à connotation mécanique. En témoigne Gear, un bracelet librement inspiré des pignons de boîtes de vitesses. Chaque pièce est unique du simple fait de sa fabrication artisanale qui engendre des variations de teinte et de matière sous un aspect vieilli très délicat.

En argent vieilli. Deux tailles: S/M (12-17 cm) et L/XL (17-20 cm). Largeur 14 mm. 69,00 €.
www.rouille.it

2

SAC TOURING
PORSCHE CLASSIC

Le département Porsche Classic célèbre les 50 ans de la 911 Turbo par une collection dédiée reprenant les codes esthétiques qui renvoient au modèle initial de 1974, notamment ce tissu tartan rouge ou vert. À l'intérieur, le sac Touring s'inspire des garnitures de porte des 911 type G. Il est livré avec gilet et triangle, et compartimenté pour recevoir trousse de secours, 1 L d'huile, lampe et mano.

Série limitée à 930 exemplaires. Dimensions 50 x 30 x 27 cm. Tissu et cuir assortis. Badge 50 ans et écusson Porsche 911 G. 558 €.
shop.porsche.com

3

LINEA MICRA
LA MARZOCCO

L'Italien La Marzocco, qui fabrique à Florence, et à la main, l'équipement barista professionnel, signe une collaboration avec Porsche autour de cette machine à expresso Linea Micra gris ardoise Neo avec une grille de récupération inspirée de celle de la GT3 Touring, des mollettes évoquant celle de sélection des modes de conduite des 911, et des logos Porsche disséminés sur la carrosserie.

Édition limitée à 911 exemplaires. Dimensions 34 x 29 x 39 cm. 19 kg. Corps en inox. 4 950 €.
shop.porsche.com ou **www.lamarzocco.com**

4

OG INDOOR ANDIAL
PUMA x PORSCHE

Andial, l'écurie américaine représentant Porsche en IMSA des décennies durant, célèbre ses 50 ans et Porsche Cars North America lui rend hommage à travers une collection dédiée, seulement disponible aux USA. Il va donc falloir ruser pour se procurer ces skeakers Puma OG Indoor aux couleurs de la 935-L "Moby Dick" qui a remporté les 24 Heures de Daytona en 1983.

Série limitée à 935 exemplaires. Pointures US: 3 à 13. Semelle caoutchouc, dessus 100% cuir. Broderies et écusson. Livré avec boîte et sac sérigraphiés. 189$.
shop.porsche.com/us

5

PORTE-DOCUMENTS
PORSCHE CLASSIC

Dans sa collection "50 ans de la 911 Turbo", Porsche Classic a appliqué le tartan à ce porte-documents tout en finesse et en élégance, compartimenté pour recevoir les manuels d'utilisation et autres livrets techniques (tolérances, types, dimensions) ainsi qu'un bloc-notes imprimé de l'écusson Porsche. Un étui à clés et un étui à certificat d'immatriculation complètent la collection.

Série limitée à 930 exemplaires. Dimensions 23 x 18 x 2 cm. Tissu et cuir assortis. Badge 50 ans et écusson Porsche 911 G. 140 €.
shop.porsche.com

Josué Chevrel Photos D.R.

6

GT4 E-PERF
LEGO TECHNIC

En étroite collaboration avec Porsche, Lego Technic a développé un modèle télécommandable de la GT4 e-Performance via l'appli Lego Control+ qui permet d'activer les feux, d'avancer, de reculer et d'accéder aux données en temps réel. Ce GT4 aux portes ouvrantes, surprenant de détails pour n'être constitué que de pièces Lego standard, est aussi le plus rapide de la gamme Lego Technic.

Dimensions 37 x 15 x 10 cm. 834 pièces. 169,99 €.
www.lego.com ou **shop.porsche.com**

7

AGON PRO PD34
PORSCHE DESIGN

Fruit de la collaboration entre Porsche Design et Agon by AOC, ce moniteur de 34" interprète le design d'une grille de capot de 911 par le dessin de ses trois pieds. La restitution des couleurs offre une plage de contraste quasi infinie qui le rend aussi à l'aise pour le jeu que pour les travaux de graphisme professionnels.

Dalle 21:9 incurvée QD-OLED 34", 240 Hz, résolution 3 440 x 1 440 px. Réponse 0,03 ms. Certification AMD FreeSync Premium Pro. Haut-parleurs 8W. 2 ports HDMI, 4 USB, 1 USB-C. 1 199 €.
www.porsche-design.com

S'IL FALLAIT UN PRÉTEXTE, LA SORTIE DU 718 SPYDER PANAMERICANA EN EST UN AMPLEMENT SUFFISANT...

1

ICONIC 66
BLACK GOOSE

L'Iconic 66, produite à la main par Black Goose dans ses ateliers niçois, ne fait aucun secret de son thème d'inspiration, son cadran le trahirait immédiatement, sculpté à la main dans un bloc d'aluminium comme un voile d'une jante Fuchs de 911 S de 66. D'où la série limitée à 66 exemplaires.

Boîtier 42 mm inox brossé, glace saphir. Étanche à 50 m. Cadran squelette en aluminium brossé. Aiguilles traitées LumiNova. Mouvement automatique Seiko NH70. 42 h de réserve. Grand choix de bracelets cuir. 800 €.
www.blackgoose-watches.com

2

SPEEDMASTER
OMEGA

L'horloger suisse revisite sa CK 2998, première Omega portée dans l'espace, le 3 octobre 1962 par Walter Shira (mission Mercury Sigma 7). Elle est animée par la plus récente version du calibre 321 qui a suivi les astronautes dans l'espace.

Boîtier 39,7 mm acier, glace saphir antireflet. Étanche à 50 m. Cadran bleu-gris traité CVD. Index et aiguilles traités Super-LumiNova. Compteurs 30 min, 12 h et 60 s. Mouvement calibre Omega 3861 à remontage manuel. 50 h de réserve. Bracelet cuir de veau (boucle ardillon) ou acier (boucle déployante). 8300 € (cuir) / 8700 € (acier).
www.omegawatches.com

3

CHRONOGRAPH GT3
PORSCHE DESIGN

Pour accompagner le lancement de la nouvelle 911 GT3, Porsche Design propose deux modèles de son Chronograph 1, nommés 911 GT3 et 911 GT3 Touring, chacun étant personnalisable à souhait.

Boîtier 42 mm titane sablé ou traité carbure de titane, glace saphir traitée antireflet et antirayures. Étanche à 100 m. Cadran carbone ou hexagone. Index et aiguilles traités Super-LumiNova. Compteurs 30 min et 12 h. Mouvement automatique Porsche Design Werk 01.240. 48 h de réserve. Bracelets cuir de veau ou titane, boucle déployante. 10 250 €.
www.porsche-design.com

4

PADDOCK RS
PIERRE LANNIER

Projet commun entre RS Selection et Pierre Lannier, cette Paddock porte avec sobriété et originalité des couleurs Gulf que pourtant on croyait définitivement vouées à la caricature du porschiste. C'est élégant, tout au moins avec le bracelet perforé noir...

Boîtier 43 mm inox noir, glace saphir cristal antireflet. Étanche à 50 m. Cadran squelette noir. Index et aiguilles luminescents. Mouvement mécanique automatique Seagull SGTY2809. 36 h de réserve. Deux bracelets cuir (noir ; bleu), boucle ardillon. 349,95 €. **www.rsselection.com**

5

PANAMERICANA
TAG x PORSCHE

Ode au "55" qui ornait la Porsche 550 Spyder d'usine victorieuse dans la Carrera Panamericana 1954, la TAG Heuer Porsche Carrera Panamericana limitée à 255 unités célèbre les 70 ans de cette victoire historique que Porsche a inscrite dans l'épreuve transmexicaine.

Boîtier 42 mm acier brossé-poli, glace saphir traitée antireflet. Étanche à 100 m. Cadran argenté squelette, aiguilles traitées Super-LumiNova. Compteurs 30 min, 12 h et tourbillon. Mouvement Calibre TH20-09. 65 h de réserve. Bracelet cuir perforé, boucle déployante. 35 250 €. **www.tagheuer.com**

Josué Chevrel Photos D.R.

6

NEWPORT C.T.S.
HERBELIN

La Newport Carbone Titane Squelette n'a rien à cacher, surtout pas ses matériaux technologiques communs avec ceux utilisés au plus haut niveau de la compétition automobile. Si son bracelet caoutchouc fluoré est un peu trop jaune (Pantone 809C), il est aussi disponible en noir…

Boîtier 43 mm carbone forgé et titane, verre saphir antireflet. Étanche à 200 m. Cadran squelette, index et aiguilles à traitement luminescent blanc. Mouvement calibre automatique Sellita SW400-1. 41h de réserve. Bracelet FKM, boucle déployante titane. Limitée à 500 unités. 3 300 €. **www.herbelin.com**

7

ALLURE MECAQ 36
DEPANCEL

Depancel repense les lignes de sa collection Allure avec une géométrie inédite, une silhouette racée et une mécanique associée au quartz pour un compromis idéal entre caractéristiques horlogères nobles et tarif accessible, cela sous une esthétique très inspirée de la compétition automobile.

Boîtier 36 mm inox brossé-poli, glace saphir. Étanche à 50 m. Cadran noir mat. Index et aiguilles traités Super-LumiNova. Compteurs 24 h, 60 min et 60 s. Mouvement mécaquartz Seiko VK63. Autonomie 2 ans. Bracelet inox intégré, boucle déployante. 595 €. **www.depancel.com**

www.classic911market.com

- 1er site d'annonces Porsche Classic
- 1 800 connexions par jour
- Annonces géolocalisées
- Reprises sur les réseaux Classic Passion
- Messagerie privée

www.classic911market.com

PREMIER CLUB PORSCHE INDEPENDANT FRANCOPHONE

CLUB 911 .NET

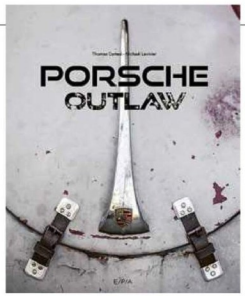
SORTIES CLUB
JOURNEES CIRCUIT
TECHNIQUE ET GUIDES D'ACHAT
PETITES ANNONCES

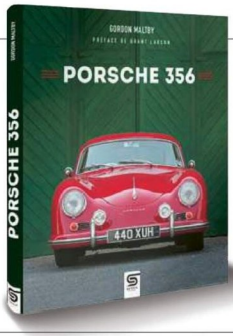
WWW.CLUB911.NET
CONTACT@CLUB911.NET
06 43 34 28 78

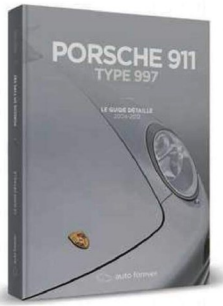
Sibérienne sortie Jura	Circuit Ladoux + AG du Club	Transpyrénée Tour 2025	Volcanic Classic 16/18 mai
24/26 janvier	8 mars	25/27 avril	Vercors Tour 23/25 mai

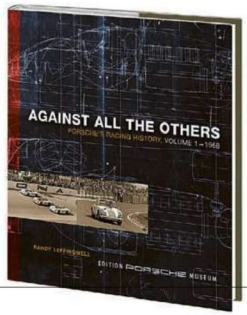
Le Club911.Net vous souhaite d'excellentes fêtes de fin d'année et vous donne rdv en 2025 !

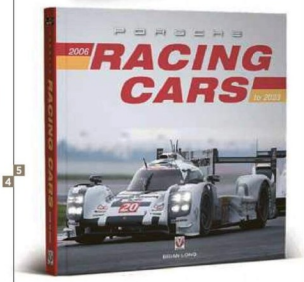
APPARUE EN 2004 POUR LE MILLÉSIME 2005, LA GÉNÉRATION 997 DE LA PORSCHE 911 EST DÉSORMAIS UNE CLASSIC !











1 PORSCHE OUTLAW

Après *Porsche, un art de vivre*, le tandem Levivier/Cortesi (aussi coupable de quelques articles dans *Speedster*) signe un nouvel opus consacré aux Porsche préparées en France, modifiées en dehors des règles, des plus raffinés restomods des Ateliers Diva ou Nardone jusqu'aux brutales Machine Revival ou Triniane Racing, en passant par de fascinantes réalisations de particuliers.

En français. 256 pages. Format 24 x 30 cm. Couverture rigide. 40 €. Éditions E/P/A - Hachette. ISBN: 978-2-37671446-0. **www.editionsepa.fr**

2 PORSCHE 356

Version française très attendue du livre de Gordon Maltby, l'ouvrage préfacé par Grand Larson (designer des 996 et Boxster) traite son sujet avec sérieux et exhaustivité, n'oubliant aucun dérivé, de Beutler à Abarth. Il aborde autant la technique que l'humain et s'élargit à tous les modèles Porsche contemporains à la 356 que peuvent être les 550 et 718 ou même le tracteur Porsche-Diesel.

En français. 256 pages. Format 25 x 30,5 cm. Couverture rigide. 55 €. Sophia Éditions. ISBN: 978-2-38514073-1. **www.sophia-editions.com**

3 PORSCHE 911 TYPE 997

Après un livre référence sur la 993, Laurent Pennequin nous offre une encyclopédie de la 997 qui comble un vide dans la littérature Porsche. En dix chapitres, il approfondit avec moult détails la conception, les évolutions, les versions et leurs spécificités, finitions et équipements, les stats, la compétition, l'identification, l'entretien, la liste des options et même les dérivés de quelques préparateurs.

En français. 404 pages. Format 21 x 28 cm. Couverture rigide. 84 €. Auto Forever. ISBN: 978-2-958129613. **www.auto-forever.com**

4 AGAINST ALL THE OTHERS 1968-69

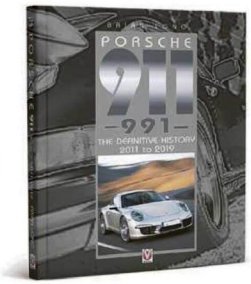
Plus de 400 pages pour une seule saison de l'histoire sportive de Porsche, c'est l'œuvre à laquelle s'est attelé Randy Leffingwell, historien renommé de la marque, pour le compte du Porsche Museum. 1968 aura été l'une des saisons les plus riches, entre rallye, montagne et endurance. Et la montée en puissance de l'écurie qui préparait inéluctablement le monde sportif à son égémonie…

En anglais. 432 pages. Format 28 x 30,5 cm. Couverture rigide et jaquette. 99 $. Bull Publishing. ISBN: 979-8-9906140-0-0. **www.bullpublishing.com**

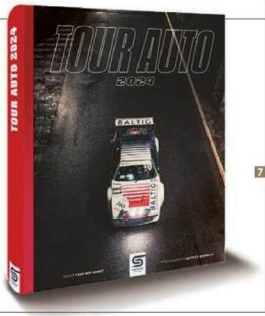
5 RACING CARS 2006 TO 2023

Si par quelque incident spacio-temporel vous aviez manqué les 20 dernières saisons de sport automobile, voilà de quoi vous mettre à jour côté Porsche à partir de la saison 2006, en WEC, en IMSA, en Cup et même en Formula E. Vous suivrez chronologiquement la carrière des 911 et le retour tonitruant de Porsche en LMP1 avec la 919 puis en Hypercar avec la 963.

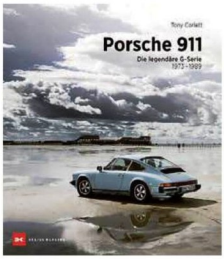
En anglais. 256 pages. Format 25 x 25 cm. Couverture rigide et jaquette. 75 £. Veloce Publishing. ISBN: 978-1-787117-94-5. **www.veloce.co.uk**



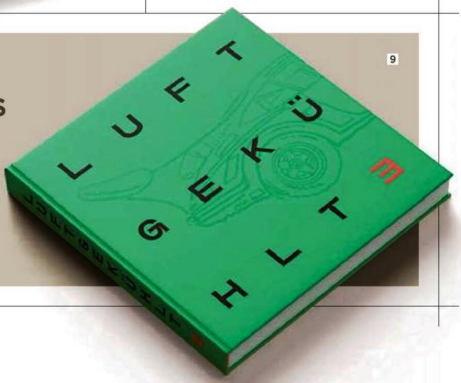
6



7 8



À RAISON DE TROIS ÉPISODES PAR VOLUME, LUFTGEKÜHLT REMPLIT DONC DÉSORMAIS TROIS TOMES.



9

6
PORSCHE 991
2011 TO 2019

En attendant qu'elle accède à son tour au statut de 911 classic, il serait dommage de passer à côté du livre que Brian Long consacre à la génération 991 qu'il aborde sous tous les aspects depuis sa conception, les premiers sketches de design, la technique, les performances, les hommes, la gamme exhaustive avec ses spécificités et ses évolutions point par point.

En anglais. 224 pages. Format 21x25 cm. Couverture rigide et jaquette. 50 £. Veloce Publishing. ISBN: 978-1-787117-92-1. **www.veloce.co.uk**

7
TOUR AUTO
2024

Une fois n'est pas coutume, c'est à travers l'objectif de Mathieu Bonnevie et sous la plume d'Yves Bay-Rozet que nous est racontée cette édition 2024 du Tour Auto, pas seulement entre le départ à Paris et la ligne d'arrivée à Biarritz, mais aussi en amont dans les ateliers où certaines de ces voitures ont été préparées. Immersion dans la plus belle des courses historiques.

En français et anglais. 288 pages. Format 25x31 cm. Couverture rigide. 75 €. Sophia Éditions. ISBN: 978-2-385140847. **www.sophia-editions.com**

8
PORSCHE 911
G-SERIE 1973-1989

Pour peu que vous lisiez l'allemand, cet ouvrage sera une mine essentielle pour appréhender le sujet type G depuis les plus courantes 2.7, 3.0 et 3.2 jusqu'aux Turbo, sans oublier 3.0 RS, SCRS et même… 959! Histoire, développement, évolution, fiches techniques, liste d'options, identification, couleurs, modèles spéciaux, tout y passe, à grand renfort de généreuses images.

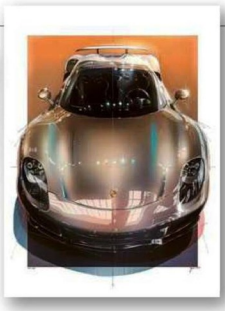
En allemand, par Tony Corlett. 352 pages. Format 24x27,5 cm. Couverture rigide et jaquette. 49,90 €. Delius Klasing. ISBN: 978-3-667-12851-5. **www.delius-klasing.de**

9
LUFTGEKÜHLT
VOLUME 3

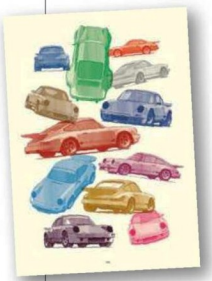
À l'image de l'événement lui-même, dont chaque édition fait l'objet d'une mise en scène soignée dans un lieu jamais choisi au hasard, le troisième volume de *Luftgekühlt* est un pur objet de design, chef-d'œuvre de reliure et de mise en page qui met en exergue le talent des photographes et des artistes impliqués dans le succès de chaque "Luft". Que ce soit le septième opus à Indianapolis, le huitième au port de San Pedro ou le neuvième à Mare Island, chacun est rendu avec une sensiblité égale mais les couleurs qui lui sont propres. Les photos rigoureusement sélectionnées sont restituées en grand format, les illustrations sont mises en valeur avec la même force et les quelques textes traités avec les mêmes égards graphiques. Que vous ayez les deux premiers ou non, ce troisième volume est indispensable.

En anglais, par Erin Drumond, Jeff Zwart et Patrick Long. Photos de Andrew Ritter, Benjamin Ellis, Kris Clewell, Larry Chen, Nevin Pontious, Race Service, Ryan Davis, Thaddeus James et Trevor Woods. Illustrations par Brian Kesling, Carby Tuckwell, Craig Justice et Wade Devers. 248 pages. Format 31x31 cm. Couverture rigide, étui et boîte. 171,95 €. ISBN: 979-8-89546-951-4. **www.luftgekuhlt.com**

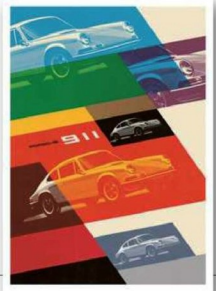
Josué Chevrel Photos D.R.



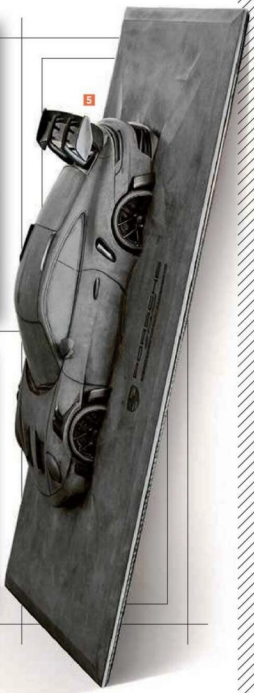
1 2



3



4



5

1

SPEEDSTER | 918
STEPHEN SELZLER

Depuis son studio texan, Stephen Selzler n'a de cesse de peindre, très souvent des Porsche, et sa création se démarque nettement par son approche déstructurée et sa maîtrise parfaite de la lumière et des reflets, ses couleurs vibrantes et des cadrages aussi originaux que saisissants. "918" et "Speedster Study" n'en sont que quelques exemples parmi les plus récents.

Sur papier 192 g/m² ou acrylique, de 45×60 à 100×150 cm ou sur toile de 45×60 à 180×275 cm. De 125 à 3 650 $. Options sur **www.stephenselzler.com**

2

911 TURBO N° 1
AUTOMOBILIST

Modélisation 3D et design graphique sont au cœur des compétences de l'équipe tchèque de Automobilist. Pour célébrer 50 ans de Porsche 911 Turbo, ils ont jeté leur dévolu sur le premier prototype routier, basé sur une 911 encore étroite dont le 2.7 avait été muni de la suralimentation, développant donc 270 ch, et qui fut offert en 1974 à Louise Piëch pour ses 70 ans. Une pièce d'histoire!

Édition limitée à 911 exemplaires numérotés. Impression offset au format 50×70 cm sur papier mat et texturé 175 g/m². 99 €. **www.automobilist.com**

3

IROC | PORSCHE 911
GUY ALLEN

Illustre illustrateur (oui, ça se dit…) et graphiste qui a consacré la majeure partie de sa carrière à l'automobile, Guy Allen a toujours eu une affection particulière pour les Porsche, les 911 en particulier, qu'il dessine comme aucun autre, avec ce style et cette sensibilité qui lui sont propres. En témoignent ses toutes dernières créations.

Édition limitée à 100 exemplaires numérotés et signés. Impression jet d'encre au format A2 (42×59,4 cm) sur papier archive 300 g/m². 90 £. **www.guyallen.co.uk**

4

LUFT 10
LUFTGEKÜHLT

C'est le dixième opus de Luftgekühlt qui se tenait à Los Angeles début octobre. Dix ans, et à chaque édition son poster. C'est la 917-019 du Martini Racing Team sur la saison 1971, dessinée une nouvelle fois par le fort talentueux Brian Kesling, qui illustre celui de Luft10, avec un numéro de course fictif qui fait bien entendu référence à l'événement durant lequel chacun des posters était sérigraphié à la main, sur place.

Édition limitée à 250 exemplaires. Sérigraphie sur papier archive au format 33×48 cm. 46,95 €. **www.luftgekuhlt.com**

5

992 GT3 RS
ADVANCED CANVAS

Avec ses sculptures en béton d'une beauté et d'une qualité exceptionnelles, Advanced Canvas s'est fait remarquer par Porsche, si bien que cette 992 GT3 RS a été réalisée en collaboration avec Stuttgart et se permet de petites nouveautés techniques et esthétiques comme le cadre de support arrière en cabone ou une multitude de pièces coulées en alliage et patinées.

Édition limitée à 300 exemplaires. Plaque numérotée et certificat. Dimensions 80×45 cm. 13 kg. 5 911 €. **shop.porsche.com**

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
ROSEPASSION.COM
FACEBOOK | INSTAGRAM @ROSEPASSION_COM | contact@rosepassion.fr | (+33) 3 82 468 911

À LA 911 GT3 “DE BASE”, VOUS POUVEZ AJOUTER UN PACK CLUBSPORT, UN PACK WEISSACH OU UN PACK TOURING…

La gamme 911 GT 2025 prend une tournure déconcertante, avec une GT3 qui reste atmosphérique certes, mais désormais moins puissante qu’une GTS…

Josué Chevrel Photos D.R.

RÉSISTANCE

La récente mise à jour des 911 Carrera et Carrera GTS impliquait naturellement une phase deux dans la génération 992 de la GT3. La voici, qui s'annonce comme seule atmosphérique survivante à l'avènement du tout-turbo depuis que la GTS est devenue t-Hybrid.

Avis aux puristes, amateurs de nobles mécaniques atmosphériques et chantantes, la 992 GT3 remaniée pour le passage à la "phase 2" conserve peu ou prou les caractéristiques qui ont fait la saveur et le succès de la première génération. Tout le paradoxe réside dans les chiffres : la GT3, positionnée comme l'élite de la gamme 911 en terme de sportivité, voit son flat-6 de 4.0 et 510 ch surclassé dans la gamme GT par le 3.6 t-Hybrid de la Carrera GTS (540 ch) avec laquelle elle est supposée partager les fondamentaux du châssis. Sur le papier se pose donc la question de la légitimité de cette GT3 nouvelle dans une gamme ainsi étagée. Verdict dès les premiers essais, même si la fiche technique laisse entrevoir quelques atouts à la GT3 dont elle est la seule à bénéficier et qui peuvent faire la différence.

Les atours de la GT3 ont été redessinés, ce qui ne serait pas un argument en soi s'il n'était que d'ordre esthétique. La nouvelle technologie des phares dispense d'optiques additionnelles dans le bouclier, le design peut donc être totalement focalisé sur une déportance aéro accrue jusque dans les lames de bavolets latéraux et les dérives latérales d'aileron, incurvées.

Mais c'est bien dans ses entrailles que la GT3 évolue le plus. Rien de significatif au niveau moteur, mis à jour avec des culasses et arbres à cames modifiés selon les standards de la GT3RS. C'est surtout le châssis qui gagne des caractéristiques propres à le rendre plus incisif encore sur circuit puisque ça reste sa vocation. L'avantage qu'elle avait sur une GTS, à savoir son train avant à double triangulation, est optimisé par le nouveau profil en goutte d'eau des tirants inférieurs, accentuant la déportance et favorisant la dissipation des calories de freinage. Les fixations des mêmes tirants au plus bas sur le berceau, principe repris de la RS, contiennent naturellement la plongée au transfert des masses en freinage. Les nouvelles jantes alu économisent aussi 1,5 kg chacune en masses non suspendues, et jusqu'à neuf au total avec les magnésium en option sur le pack Weissach. Pack qui, par ailleurs, fait la part belle au carbone (qui remplace l'acier du toit et compose les habillages de rétros, les dérives d'aileron et autres accessoires jusqu'aux poignées de portes intérieures) et qui étend aussi le RaceTex à la casquette de tableau de bord. Un pack supplémentaire Clubsport ajoute l'arceau arrière boulonné, le harnais conducteur six points et l'extincteur. Pour les moins virulents, une définition Touring sans aileron est aussi disponible (pack Touring), qui embarque tout de même les roues en magnésium forgé et la boîte manuelle à six rapports dont le levier à débattement court vient de la S/T. La transmission d'ailleurs, qu'elle soit manuelle ou PDK, profite de rapports 8 % plus courts. L'habitacle aussi est mis aux standards de la 992 phase 2 et augmentés de sièges spécifiques dont les appuie-tête sont modulables pour accueillir un pilote casqué. La nouvelle GT3 n'a certes plus l'apanage de la puissance pure, elle restera certainement l'outil le plus affûté pour taper des chronos.

Josué Chevrel Photos D.R.

718 SPYDER RS PANAMERICANA SPECIAL

Dans la droite ligne du Cayman GT4 RS réalisé en deux exemplaires il y a un an, Sonderwunsch dévoile un Spyder RS du même tonneau, célébrant les 70 ans de la victoire de Porsche dans la transmexicaine.

En 1954, dans son Spyder 550 portant le numéro 55, Hans Herrmann remportait la catégorie Sport moins de 1500 cc dans la Carrera Panamericana, signant la première victoire d'une Porsche dans l'épreuve en se plaçant troisième au général. C'était le début officiel du "1500 quatre arbres" qui deviendrait dès lors le "1500 Carrera".

À l'initiative de Porsche Latin America, Sonderwunsch – le département des projets spéciaux à Stuttgart – vient de créer cette pièce unique, troisième volet d'une trilogie célébrant chacun un 70e anniversaire. Après une 911 Carrera Panamericana Special en 2022 (première Porsche dans l'épreuve – cabrio 356) et une paire de Cayman GT4 RS en 2023 (premières Porche d'usine – coupé 550), c'est un 718 Spyder RS qui devient Panamericana Special en suivant les mêmes orientations de personnalisation directement inspirées du fameux Spyder 550 de Herrmann. La décoration suit le même schéma que le Spyder original avec les mêmes bandes rouge carmin sur les ailes arrière, le même 55 cerné de jaune sur les portières et le capot moteur, un logo TAG Heuer Seal Grey à l'avant surmonté du script Porsche jaune. Discretion n'est pas le maître mot, pour autant ce Spyder RS très spécial cache sobrement ses attibuts carbone du pack Weissach sous la même teinte gris Centenaire que le reste de la carrosserie depuis les prises d'air NACA du capot jusqu'à l'aileron type Gurney flap de la poupe, en passant par les inserts de bouclier ou les louvers au sommet des ailes avant. Derrière les jantes magnésium, les étriers des freins PCCB (carbone-céramique) ne sont pas jaunes mais noir brillant.

Le cockpit joue le vif contraste entre noir et rouge : un noir prédominant, avec un cuir recouvrant copieusement les contreportes, et même les lamelles des grilles de ventilation ou le panneau d'instrumentation. Les sièges baquets, dont une broderie "Carrera Panamericana" orne les appuie-tête, sont recouverts d'un cuir rouge Carmin qui s'étend jusqu'à la jante du volant et… à l'écrin du chronographe TAG Heuer Carrera x Porsche Panamericana spécifique, habilement dissimulé sous l'accoudoir siglé TAG. Sous le capot avant, tout le compartiment à bagages est recouvert du même cuir Carmin et augmenté d'une trousse assortie, pur objet de maroquinerie. Porsche Latin America annonce d'ores et déjà que ce 718 Spyder Panamericana Special sera mis aux enchères en 2025 au profit d'une œuvre caritative.

Hoffmann Speedster since 1987
Air-cooled parts and more

Plus de 18.000 articles toujours en stock sur 8800m2 de surface de stockage.
Votre spécialiste & grossiste en pièces détachées pour toutes les voitures anciennes VW et Porsche.

530-0021

Kit cylindrée, Porsche 911S, 2.2/2.4, 84mm (L)
Fabricant: AA Performance
Porsche 911S 2.2-2.4 .70-.73
1.398€

521-4030-18 In-house production

Support en caoutchouc/métal, bras triangulaire, avant, 911
entre sous-porteuse et le bras triangulaire, gauche ou à droite
Porsche 911 .65-.67
Porsche 912 .66-.67
42,50€

580-1641 | 580-1642

Verre de clignotant, jaune/blanc, 911/912, 65-68, gauche
Verre de clignotant, jaune/blanc, 911/912, 65-68, droite
avec marque de cöntrole E
Porsche 911 .65-.68
Porsche 912 .66-.68
th 55,50€

512-0524

Ceinture automatique, avant, 911/912, 65-86
avec marque de cöntrole E
La ceinture automatique 3-points est fournie par paire.
Universel adapté pour :
Porsche 911 .65-.86
Porsche 912 .66-.69
Porsche 928 .78-.86
109€

530-0500

Réservoir d'huile, Porsche, 2.0-2.2, 65-71
Porsche 911 .65-.71
775€

580-2802-04

Plafonnier, Porsche 911, avec bordure noire
Fabricant : Hella
Fabriqué en Allemagne
Porsche 911 Targa .66-.89 (éclairage intérieur)
Porsche 911 Coupé .65-.89 (boîte à gants)
98€

512-4110

Jeu de tapis caoutchouc, noir, 4-pièces, 65-73
uniquement pour les véhicules sans Sportomatic y compris 3 languettes et 3 rivets
Porsche 911 .65-.73
Porsche 912 .66-.69
398€

590-0036-01 | 590-0036-02

Porte, Porsche 911/912, 65-68, gauche
Porte, Porsche 911/912, 65-68, droite
Livraison uniquement par transporteur
Porsche 911 .65-.68
Porsche 912 .66-.68
th 1.999€

fr.hoffmann-speedster.com

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

Your partner for Austria:
Performance Parts
www.pps-shop.at

L'aéro est une obsession chez Oilstainlab. La HF11 a fait l'objet d'une étude maniaque en la matière.

LE CONCEPT HALF11, QUI AGITE LA TOILE DEPUIS SIX ANS MAINTENANT, NE REPRÉSENTAIT QUE LES PRÉMICES DE QUELQUE CHOSE DE BEAUCOUP PLUS IMPRESSIONNANT : EXIT LA DEMI-COQUE DE 911 CLASSIC, C'EST DÉSORMAIS DANS UNE PURE MONOCOQUE CARBONE QU'EST POSÉ LE FLAT-6 QUI TOURNE À DES RÉGIMES STRATOSPHÉRIQUES.

Josué Chevrel Photos **D.R.**

OIL STAIN LAB HF11

La HF11 créée par Oilstainlab a plus en commun avec la 911 que ce seul truc dans le regard. Elle roule avec un flat-6 de 650 ch qui hurle à 12 000 tr/min.

On savait les jumeaux Bridan un poil déjantés, le genre de fous sympathiques et infiniment talentueux, sortes de Igor et Grichka de l'automobile, créatifs débridés, défricheurs invétérés doublés de rigoureux génies mécaniques et technologiques. Iliya et Nikita ont une jolie carrière de designers automobiles derrière eux, d'abord chez les constructeurs (Toyota, Honda, General Motors entre autres) puis comme indépendants, et profs depuis plus de 10 ans à l'ArtCenter College of Design de Los Angeles. Voilà le portrait… Vous les avez aperçus dans *Speedster* #40 à travers le nuage de poussière que soulevait leur clone de 2.7 RS, et dans *Speedster* #56 vous preniez la mesure de leur obsession avec le scenario parallèle qu'ils élaboraient à grand renfort de photomontages en même temps que le concept Half11 : à la fin des années 60, dans le secret, Porsche aurait conçu une pure voiture de course à partir d'une cellule de 911, avec châssis arrière tubulaire et moteur central. De ce délire est né sous le label Oilstainlab un prototype bien réel, que les frangins n'ont eu de cesse de faire évoluer ces cinq dernières années, depuis une sorte de formule jusqu'à un coupé en passant par un spyder, toujours avec le faciès immédiatement identifiable de la 911…

Et voilà qu'Oilstainlab dévoile HF11, aboutissement de cette idée singulière, condensé des compétences dont est doué l'improbable duo : une supercar d'un niveau de technologie ahurissant et aux performances redoutables, qui multiplie sans les revendiquer les références à son inspiratrice la 911, destinée à être produite en une série de 25 unités pour un tarif presque raisonnable (1,85 M$). La coque de 911 aircooled a disparu au profit d'une monocoque carbone combinée avec des faux-châssis tubulaires en acier aéronautique pour porter la rigidité et la sécurité aux plus hauts standards et maintenir le poids à 910 kg. Si cet exemplaire de présérie est mû par un 4.0 de Cayman GT4 RS, la HF11 définitive sera commercialisée avec un 6-à-plat atmo totalement inédit, refroidi par air, conçu à partir de zéro sur une architecture proche des flat-6 de 911, mais cubant entre 4.6 et 5.0 selon l'option, et hurlant jusqu'à 12 000 tr/min pour développer 650 ch (facilement interchangeable avec un groupe électrique). La puissance transitera au choix par une boîte 6 manuelle ou séquentielle à 7 rapports, d'origine Porsche, pour débouler sur les roues arrière forgées chaussées de Michelin Pilot Sport Cup 2 R en 335/30 R 20 (275/35 R 19 devant). La suspension inboard embarquera le meilleur matériel de Öhlins. L'habitacle, destiné même aux plus grands gabarits, est un pur chef-d'œuvre de design (et d'ergonomie) dans lequel l'amateur de Porsche devrait se sentir comme à la maison tellement les clins d'œil à la 911 y sont appuyés, le plus flagrant étant dans le combiné d'instrumentation oblong à cinq compteurs, rendu flottant par un jeu de tirants. Affaire à suivre, rendez-vous en 2026.

LES SEUILS DE PORTES SONT GRAVÉS « *A TEAM FROM OUTTA QUEENS WITH THE AMERICAN DREAM* », UN CLIN D'ŒIL AUX RACINES ET INSPIRATIONS DE LA MARQUE NEW-YORKAISE.

Nicolas Bayon Photos D.R.

993 TURBO *AIMÉ LEON DORE*

ODE À NEW YORK

Si vous suivez l'actualité de Zuffenhausen, le nom d'Aimé Leon Dore ne vous est pas étranger. Porsche présente sa cinquième collaboration avec la marque de mode new-yorkaise : c'est une 993 Turbo qui a bien voulu se prêter aux desiderata du styliste. Rien que ça !

Aimé Leon Dore (ou ALD) est la marque de prêt-à-porter créée par Teddy Santis en 2014. Implanté à New York, ce designer s'inspire de son quartier de naissance, le Queens, pour dessiner des collections sobres et minimalistes (c'est lui qui le dit).

En 2020, Teddy se lance dans la personnalisation de sa première Porsche dans l'objectif de l'exposer au sein de sa boutique phare située à Manhattan. La façade est blanche, la voiture sera blanche ! Parfois, le génie tient à peu de chose… Le travail sur cette 964 Carrera 4 s'était principalement concentré sur l'intérieur avec des étoffes de la grande maison de couture italienne Lora Piana. En 2021, c'est une vénérable 911 SC qui est affublée d'une galerie de toit remplie d'objets personnels, et de phares additionnels sur le capot. L'habitacle sera confectionné à partir de tapis persans. 2023 fut encore plus classique avec une 356 B de 1960, toute de Midnight blue vêtue, privée de ses pare-chocs pour en épurer davantage les lignes. Puis, nous voilà déjà en 2024, ALD présente deux voitures : une 944 Turbo rouge de 1986 à jantes "téléphone" dorées et celle qui capte toute notre attention : une 993 Turbo.

Objet de tous les fantasmes, qualifiée de Saint Graal par certains, apogée de l'ère aircooled, la 993 Turbo est motorisée par un flat 6 disposant d'un turbo par rangée de cylindres : 408 ch pour 1 500 kg, la plus puissante des Porsche de l'époque après l'iconique 959. Même ALD ne s'est pas permis de toucher à cette mécanique ! C'est donc au rayon esthétique que se jouent principalement les modifications.

À l'extérieur, bien campée sur ses suspensions rabaissées et grâce à ses ailes arrière déjà élargies de 60 mm d'origine, la carrosserie conserve la majorité de ses attributs de série. Néanmoins, pour renforcer son caractère sportif, des éléments de 993 Turbo S sont implantés : le mythique aileron arrière biplan, le spoiler sous le bouclier avant et la ligne d'échappement. Les jantes Turbo Twist de 18 pouces ont été repeintes de la même teinte que la carrosserie avec un vert très élégant prénommé "Mulberry Green".

En ouvrant la portière, on découvre un intérieur quasiment monochromatique. ALD a appliqué sa recette maison en termes de couleurs et matières : du cuir marron à profusion, agrémenté de quelques touches de laine d'agneau au centre des assises ou sur les panneaux de portes. Les coques de sièges avant sont recouvertes du même vert que l'extérieur. Les appuie-tête et le volant arborent le blason ALD. Le pommeau de levier de vitesse est pour le moins original : il est fabriqué en laiton et représente le globe terrestre stylisé. Son ergonomie et sa prise en main resteront à tester !

Vous l'aurez sans doute deviné, toutes ces préparations ne sont pas totalement gratuites et font partie intégrante d'un plan marketing bien ficelé. Elles sont le point d'orgue du lancement de collections capsules dans la gamme de Aimé Léon Doré. Les vêtements conçus autour de cette 993 Turbo étaient disponibles à partir du 22 novembre dernier chez ALD et dans la boutique Porsche Design à Beverly Hills. Étaient car, à en juger les stocks sur le site de la marque, tout serait déjà sold out…

INDISSOCIABLE DE SA PARTENAIRE, L'ENQUÊTRICE CRIMINELLE SAGA NORÉN, LA 911 S VERT OLIVE A TRÈS LARGEMENT CONTRIBUÉ AU SUCCÈS MONDIAL DE *THE BRIDGE*.

1 Cette 911 vert olive (Jäger Grün, littéralement vert chasseur) est un modèle US, importé en Suède et acquis par la production de *The Bridge*.

2 La 911 sur le pont, scène centrale de l'intrigue.

3 Utilisée dans toutes les conditions et pas toujours les plus délicates, la 911 S n'a pas été beaucoup plus entretenue durant les quatre saisons de tournage que tout autre banal accessoire. Elle n'était plus très fraîche en 2018, chez Bonhams...

CINÉ STAR THE BRIDGE

UNE 911 SUR LE PONT

C'est en Porsche 911 que la policière Saga Norén enquête entre le Danemark et son pays la Suède, un choix qui fera beaucoup pour la popularité de ce personnage énigmatique.

Texte **Jean-François Rivière**

« *Dans son jus* », c'est ainsi que fut décrite la Porsche 911 S utilisée dans la série télévisée policière *The Bridge*, lorsqu'elle fut proposée à la vente par la maison Bonhams durant le Festival of Speed de Goodwood 2018. C'est le sort hélas assez commun des véhicules stars du cinéma et de la télévision que de terminer dans un triste état leur carrière sous les projecteurs, comme tant d'autres accessoires. Ce modèle de 1977 avait été retenu par les producteurs de la série suédo-danoise *Bron* (*The Bridge* en France) pour équiper le personnage principal, la policière suédoise Saga Norén (interprétée par Sofia Helin) chargée d'enquêter sur la découverte d'un cadavre au beau milieu d'un pont reliant la Suède au Danemark et forcée, dès lors, de collaborer avec le policier danois Martin Rohde (Kim Bodnia).

Dans sa teinte Jäger Grün, la Porsche avait été exportée neuve aux USA où un journaliste suédois, Hand Hedberg, l'a repérée en 2009 somnolant dans un show-room de San Francisco. « *Un coup de foudre immédiat*, raconta-t-il. *Alors j'ai proposé un prix et le lendemain, la voiture était à moi.* » En février 2010, la 911 arrive à Gothenburg où Hans en profite assidûment sur les routes verglacées des alentours, avant que la société de production Filmlance, qui cherchait une belle 911 dans une couleur originale, ne lui propose de la racheter pour le tournage de *The Bridge*. « *Je leur ai vendu la voiture aussi vite que je l'ai achetée*, raconte Hedberg. *C'est sa couleur et son état qui ont tout décidé.* » Dès les premiers épisodes tournés à partir de 2011, la Porsche de Saga Norén va devenir l'un des éléments les plus populaires de la série, presque un personnage à part entière aux côtés de l'énigmatique policière. En tout cas, une sorte de prolongement de sa personnalité. « *Ce choix plutôt exotique va créer de la jalousie auprès de ses collègues du poste de police de Malmö*, expliquait Bonhams au moment de la vente de la 911. *Et alimenter les rumeurs sur le passé mystérieux de Norén.* »

Le duo va faire équipe durant les quatre saisons tournées de 2011 à 2018 entre Copenhague et Malmö, la Porsche découvrant les rigueurs d'un tournage de série télévisée relativement long durant lequel l'entretien des véhicules, simples accessoires, n'est pas toujours une priorité. C'est par conséquent une 911 S fatiguée qui sera mise en vente à Goodwood en juillet 2018, ce qui ne l'empêchera pourtant pas de trouver acquéreur pour environ 170 000 euros (141 500 £). Le produit de la vente a été versé à l'organisation WaterAid, que parraine la comédienne Sofia Helin. « *La Porsche de Saga Norén n'est pas seulement associée à mon rôle*, confia-t-elle à l'occasion, *mais elle est aussi entrée dans l'histoire de la télévision suédoise. Je suis particulièrement heureuse que le produit de sa vente puisse financer une aussi belle cause. En aidant WaterAid, je me suis rendu compte de ce qu'apporte l'eau potable aux gens, à leur santé, à leur éducation, à leur vie.* »

Succès international adapté dans de nombreux pays, *The Bridge* va devenir *Tunnel* dans l'adaptation franco-anglaise produite par Canal+ et Sky en 2013. Le personnage de Saga Norén, devenu Elise Wassermann (Clémence Poésy), y fait équipe avec un policier anglais (Stephen Dillane) après la découverte d'un cadavre cette fois déposé au milieu du tunnel sous la Manche. Wassermann conduit alors une Porsche 944 bleue de 1985.

WONDERLAND.
IT ALL STARTS
WITH A DREAM.
Targa
PELRAS
LEGEND
Véhicules
d'Exception.
Toutes nos
annonces >
SCAN
ME

PELRAS LEGEND | Véhicules d'Exception.

La sélection PORSCHE.

911 - 992 TARGA GTS 50 ANS - 2022
6 678 km 299 990 €

911 - 992 GT3 PDK - 2021
3 729 km 249 990€

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

911 - 991.2 GT3 TOURING - 2018
19 955 km 187 990 €

911 - 991.1 GT3 RS PDK - 2016
25 591 km 184 990 €

911 - 991 ENDURANCE EDITION - 2017
23 168 km 134 990 €

911 - 991 COUPE 370 ch PDK - 2018
63 464 km 104 900 €

718 - CAYMAN R PDK - 2011
37 491 km 76 990 €

911 - 997 CARRERA CAB - 2005
68 670 km 59 990 €

718 - CAYMAN GT4 PDK - 2021
14 577 km 149 990 €

718 CAYMAN GT4 PDK - 2021
17 400 km 145 990 €

718 - CAYMAN SPYDER 4.0 PDK - 2021
31 000 km 139 990 €

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

SCAN ME

R444

EN HAUT DE LA LISTE DES SUPERLATIFS

C'est un fait, l'immense majorité des supercars sont cantonnées à leur statut de collector et ne voient jamais l'asphalte d'une route ouverte. Pour au moins deux raisons à peine valables : plus le chiffre affiché à l'odomètre reste proche de zéro plus la cote de l'objet a de chances d'accrocher des records à la revente. L'autre, moins assumée, c'est que peu d'amateurs savent réellement conduire ces autos aux fiches techniques impressionnantes. La Carrera GT est une machine à part, aussi performante que fascinante. Et ça, Raul Marchisio le sait mieux que personne !

Texte **Josué Chevrel** Photos **Frank Camuzat**

Arribué à Grant Larson, finalisé par Tony Hatter, le design était supervisé par Harm Lagaaij. Une œuvre collective entrée dans l'histoire, qui posait les fondations des futures supercars de Stuttgart.

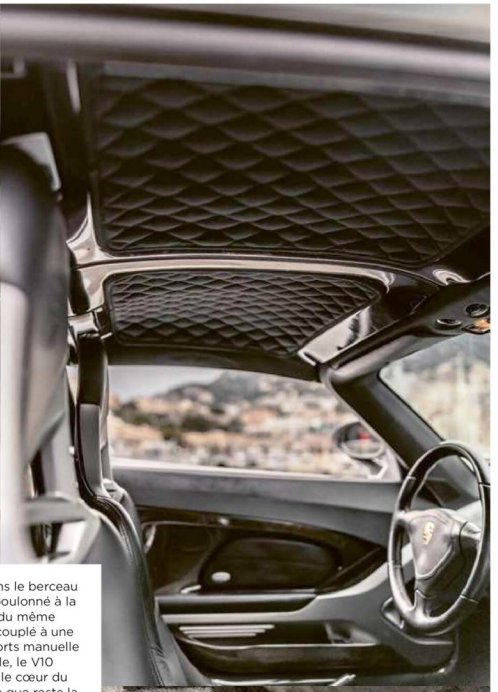
Dans la tension des lignes, le traitement des galbes et des surfaces, c'est une Porsche du XXIe siècle.

C'est peut-être l'habitacle aujourd'hui qui est le plus marqué par le temps. Dire que le prototype avec lequel Walter Röhrl a foulé Paris en septembre 2000 avait un compteur digital !

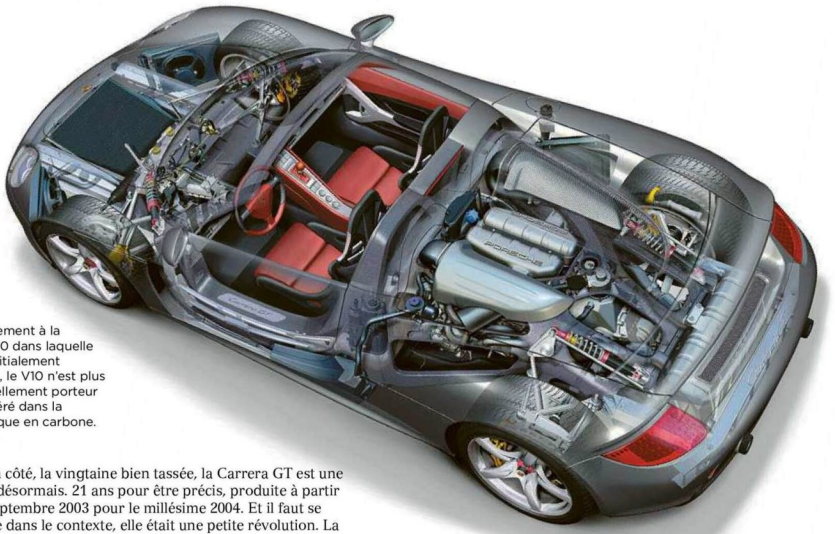
Avec la Ferrari Enzo et la Mercedes SLR, elle formait le club des trois. Le trio de supercars qui a marqué la décennie 2000… L'une des trois y a laissé une empreinte indélébile. Un statut à part. Ils sont rares, mais ceux qui ont conduit les trois le savent : il y a les supercars… et il y a la Carrera GT ! Il y a celles qui alignent des valeurs record sur une fiche technique, et celles qui enregistrent des chronos record sur des tracés de référence comme le Nürburgring. Celles pour parader, qu'on n'est pas mécontent de laisser au voiturier une fois arrivé au casino, et celles qu'on prend un pied monumental, pointure 54, à emmener danser sur la corniche. De toutes les supercars du début des années 2000, la Porsche n'est pas celle à la fiche technique la plus affolante (bien qu'elle ne soit pas à la traîne). Mais celle-là, lorsque vous la trouvez garée devant le casino, c'est parfois avec les pneus encore fumants d'une petite virée sur la corniche…
Elle est un objet à part dans le paysage automobile. Une auto « *estraordinaire* » (à prononcer avec l'accent du Piémont), nous explique notre hôte. Pour comprendre la Carrera GT, en cerner toute la dimension, quel meilleur ambassadeur que Raul Marchisio ?

Une plaque monégasque sur une Carrera GT grise, rien de plus banal. Mais que son conducteur, cheveux au vent, la mette dans les positions les plus incongrues (rarement dans l'axe, en tout cas) dans chaque virage sur la corniche, entre le rocher et La Turbie, ça l'est déjà un peu moins. Dès qu'il embarque un blogueur en passager, les vidéos font des scores improbables sur YouTube. Si vous êtes plutôt de la génération à avoir suivi le rallye dans les années 90, Raul Marchisio faisait le job dans le Championnat d'Italie, plus jeune pilote au volant d'une Delta Integrale officielle en 1991-92, passé chez Audi en 1994 et dans une Clio Gr. A pour Renault en 1995. Mais il s'était fait la main bien avant : « *J'ai commencé avec une Fiat 131 diesel break quand j'étais gamin, parce que je n'avais que ça. Une propulsion arrière. J'ai appris comme ça, on attendait qu'il pleuve pour être tout le temps en glisse… J'ai fait du karting, puis en rallye, j'ai remporté le Trofeo Fiat Uno Turbo.* » Voilà qui donne une idée du personnage. En 1996, c'est une malheureuse manœuvre sur un parking qui réoriente sa carrière. Une chute de 35 m dans un ravin. Prisonnier dans sa voiture retournée, sous le pavillon écrasé, il en ressort avec soixante-deux points de suture et des séquelles temporaires sur son acuité visuelle. Fini le rallye, nouveau départ : lui qui avait créé RM Autosport pour gérer ses activités sportives a redirigé ses activités autour de la vente de voitures de prestige sur la base de sa fine compréhension de l'automobile et de son relationnel jovial. Voilà un peu vite résumée une carrière aussi riche, mais qui légitime l'avis qu'un Raul Marchisio peut porter sur les supercars, qu'il pratique au quotidien depuis trente ans, et sur la Carrera GT en particulier, sa préférée. Il fait partie de ces rares qui peuvent la comparer avec l'Enzo, ou la SLR qui est son daily driver. Cette Carrera GT grise, sa deuxième (il en a possédé une noire), il l'a achetée en 2012 avec 3 400 km. Aujourd'hui, elle en affiche un peu moins de 10 000. Six mille c'est peu, mais assez pour bien la connaître, cerner sa personnalité, anticiper ses réactions…

LE 2 JUILLET 2004, WALTER RÖHRL SIGNAIT LE RECORD DU TOUR SUR LE CIRCUIT DU NÜRBURGRING POUR UNE VOITURE DE SÉRIE EN 7'28"71, QUI NE SERA BATTU QUE D'UNE DEMI-SECONDE, TROIS ANS PLUS TARD, PAR UNE PAGANI ZONDA F BEAUCOUP MOINS CIVILISÉE.



Enchassé dans le berceau en carbone boulonné à la monocoque du même matériau, accouplé à une boîte 6 rapports manuelle et transversale, le V10 de 612 ch est le cœur du chef-d'œuvre que reste la Carrera GT, 20 ans après. La vue sous les panneaux amovibles du toit est plus rare. Ils occupent toute la place sous le capot avant une fois démontés.



Contrairement à la LMP2000 dans laquelle il était initialement implanté, le V10 n'est plus structurellement porteur mais inséré dans la monocoque en carbone.

De son côté, la vingtaine bien tassée, la Carrera GT est une classic, désormais. 21 ans pour être précis, produite à partir du 15 septembre 2003 pour le millésime 2004. Et il faut se remettre dans le contexte, elle était une petite révolution. La précédente (et première véritable) supercar de la marque datait de 20 ans elle aussi. Dans sa présentation, la 959 était une sorte de super 911. La Carrera GT débarquait comme quelque chose de complètement neuf, sans rien de commun avec la 911 de l'époque, la 996. Sinon le volant, peut-être… Monocoque carbone, moteur central V10 sorti de nulle part, suspension inboard, aucune Porsche "civile" jusqu'alors n'avait été aussi proche de la voiture de course que la Carrera GT, et pour cause… Elle est née du projet avorté d'une LMP2000 pour le Championnat du monde d'Endurance, sur lequel les ingénieurs de Weissach travaillaient d'arrache-pied depuis 1998, après la victoire de la GT1 au Mans. Sur une coque en carbone réalisée par Lola selon leurs plans, Ils avaient conçu un spyder mû par un compact et prometteur V10 de cinq litres, ouvert à 68 °, à 40 soupapes, développant 680 ch et tournant à 10000 tr/min. Les carters de la transmission servaient de points d'ancrage à la suspension triangulée à poussoirs et culbuteurs. Bob Wollek, qui testait l'engin avec Allan McNish en novembre 1999, s'était avoué conquis par le potentiel de l'outil. Mais le 21 du même mois, le directoire informait Weissach de l'abandon du projet, officiellement "pour concentrer les ressources de développement sur le Cayenne". Le PDG Wiedeking considérait que l'avenir de l'entreprise se jouait plus sur le succès commercial du tout nouveau SUV en concessions que sur un dix-septième trophée.

Il savait aussi que le marché se préparait à une véritable déferlante de supercars de nouvelle génération : Ferrari pour remplacer sa F50, Ford via Aston Martin, Mercedes qui s'acoquinait avec McLaren, d'exotiques Pagani ou Koenigsegg en gestation. Mais c'est de Volkswagen, marque populaire par nature, que venait la pire menace. Que le groupe de Wolfsburg travaille sur une Lamborghini Murcielago, une Bentley Hunaudières ou la résurrection de Bugatti, passe encore, mais le projet d'une VW Nardo au W12 de 500 ch, c'était la provocation de trop, Porsche ne pouvait pas rester en retrait dans cette course à la supercar, il fallait poser un marqueur fort ! Et le boss de lancer ses troupes sur un projet ambitieux mais essentiel : « *Nous devons montrer au monde que nous sommes toujours les meilleurs en voitures de sport. Concevons une superbe voiture de sport haut de gamme à un niveau de prix élevé, qui dans son style et sa technologie s'inclut dans la gamme Porsche.* » Aucune restriction dans le style, aucune obligation de piocher des pièces dans le reste de la gamme, peu d'interdits finalement pourvu que le résultat soit une puissante démonstration de la suprématie de la marque. Ah si, une contrainte toutefois : hors de question de rejouer le fiasco industriel et financier de la 959, vendue à perte. Pour garder le projet le plus confidentiel possible, seule une poignée d'ingénieurs ont été empruntés à leurs services. C'est à August Achleitner qu'est revenue sa supervision, et à Harm Lagaaij la direction du design. Un challenge en soi : avec les 996 et Boxster, Porsche était en pleine révolution, rien dans le nouveau langage stylistique de la marque ne semblait assez puissant pour porter un tel projet. Mais l'identité de Porsche réside dans le traitement des surfaces, la tension des lignes et le jeu avec la lumière, la transition entre concave et convexe. Les studios allemand et californien ont été mis à contribution, et Grant Larson est entré en jeu au moment de transformer les dessins en maquettes. Le résultat qu'a finalisé Tony Hatter est encore considéré aujourd'hui comme l'un des plus beaux dessins de l'ère moderne de l'automobile. Dix ans plus tard, la 918 Spyder ne faisait que moderniser des lignes et des volumes posés par la Carrera GT comme les standards de la supercar by Porsche. Malgré des dimensions copieuses, la Carrera GT est

SI LA CARRERA GT EST AUSSI ABOUTIE, C'EST QU'ELLE FUT LA RÉPONSE DE PORSCHE (ET DE WIEDEKING) À LA PROVOCATION DE VOLKSWAGEN, QUI PROMETTAIT DE METTRE EN PRODUCTION SON DÉLIRANT CONCEPT W12. SE MESURER À ASTON, FERRARI OU MERCEDES, PASSE ENCORE, MAIS… VOLKSWAGEN !!

R444

	CARRERA GT
Millésimes	2004 - 2006
Production	1270 (604 US, 666 RdW) + 12 prototypes
Prix catalogue (euros)	452690 (précommande 2003)
Type moteur	M80
Architecture moteur	10 cylindres en V à 68° longitudinal central arrière. Refroidissement liquide
Cylindrée (cm³)	5733
Alésage x course (mm)	98x76
Rapport volumétrique	12:1
Distribution	4 soupapes par cylindre, doubles arbres à cames en tête. Varioram
Alimentation	Bosch Motronic ME 7.1.1
Puissance maxi (ch DIN)	612 à 8000 tr/min
Couple maxi (Nm)	590 à 5750 tr/min
Rendement (ch/litre)	106,7
Type boîte	G80. Manuelle à 6 rapports. Embrayage carbone céramique
Transmission	Aux roues arrière
Différentiel	Autobloquant 25%
Structure	Roadster 2 portes, 2 places. Monocoque, berceaux et carrosserie carbone
Suspension avant	Indépendante à triangles aluminium superposés. Amortisseurs et ressorts hélicoïdaux progressifs actionnés par poussoirs et basculeurs. Barre antiroulis
Suspension arrière	Indépendante à triangles aluminium superposés. Amortisseurs et ressorts hélicoïdaux progressifs actionnés par poussoirs et basculeurs. Barre antiroulis
Freins avant	Étriers fixes monobloc aluminium 6 pistons. Disques ventilés percés carbone céramique 380x34 mm. ABS Bosch 5.7
Freins arrière	Étriers fixes monobloc aluminium 6 pistons. Disques ventilés percés carbone céramique 380x34 mm. ABS Bosch 5.7
Roues avant	Jantes magnésium 9,5x19 pouces Pneus 265/35 ZR
Roues arrière	Jantes magnésium 12,5x20 pouces Pneus 335/30 ZR
Long. x larg. x haut. (mm)	4613 x 1921 x 1166
Empattement (mm)	2730
Voies av./ar. (mm)	1612 x 1587
Poids à vide (kg)	1380
Poids/puissance (kg/ch)	2,25
Vitesse maxi (km/h)	330
0 à 100 km/h (sec.)	3,9

FAUTE D'AVOIR PU MENER À TERME LE PROJET LMP2000, LES INGÉNIEURS PORSCHE ONT TRANSPOSÉ LEURS DÉVELOPPEMENTS DANS UNE VOITURE DE ROUTE ENCORE CONSIDÉRÉE 20 ANS APRÈS COMME L'UNE DES SUPERCARS LES PLUS RÉUSSIES DE L'HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE. SINON MÊME LA MEILLEURE DE TOUTES !

fluide, à la fois galbée et tendue, percée sur tout son flanc entre l'extracteur de l'aile avant et l'écope qui alimente les radiateurs dans les ailes arrière. Notre Raoul est certainement le plus grand fan. « *Esthétiquement, tu dirais que c'est une voiture d'aujourd'hui, tu ne peux pas imaginer qu'elle a vingt ans. Quelquefois, tu regardes les voitures de l'époque, tu vois que les jantes sont trop petites, là c'est du 20". Y a vingt ans, je crois que c'était la seule* (Enzo et SLR roulaient sur du 19", NDLR). *C'est une des seules voitures de son âge où tout est proportionné.* »

C'est dès qu'il a été question de moteur que la LMP2000 est revenue dans le jeu. Avec un peu de mise au point, tout le développement mené sur le V10 allait pouvoir trouver une application concrète. De 5.5 qu'il cubait dans le spyder d'Endurance pour 680 ch, il a d'abord été dégonflé à 560 ch dans le premier prototype, avant d'être optimisé jusqu'à obtenir une version routière fiable et performante. Par exemple, alors que deux segments suffisent à chaque piston d'un moteur de course, un troisième est indispensable à la longévité d'un moteur de série qu'on ne prévoit pas d'ouvrir tous les 5000 km. Donc un piston plus haut, qui peut aussi être plus large (98 mm au lieu de 96) dans des puits en Nikasil pour une cylindrée finale de 5733 cc, au bénéfice du couple. Moins rugueux, débarrassé de ses vibrations et bruits parasites (dont on n'a cure en compétition) par quelques raffinements mécaniques, le V10 baptisé M80 pèse presque 215 kg, soit 30 de plus que l'original, mais développe 612 ch à 8000 tr/min avec une sonorité affolante qui n'est pas sans évoquer les envolées des formules 1. Et pour cause, le moteur de la LMP2000 tirait lui-même ses origines d'une étude de V10 3.5 destiné à remplacer le calamiteux V12 Porsche des Arrows-Footwork de 1991… Le son d'une Carrera GT n'a rien de comparable dans le paysage automobile. Lorsque nous avions rendu visite à André Lotterer qui nous avait démarré la sienne (avec un échappement un poil libéré), il avait évoqué la similitude avec la sonorité envoûtante des cinq cylindres (expérience qu'il tirait de son Audi Quattro Gr. B) imputable au déséquilibre naturel de leur cycle impair, et qu'il retrouvait décuplée dans sa Carrera GT, qui embarque finalement deux bancs de cinq cylindres sur le même vilebrequin, avec un volant-moteur racing réduit à sa plus simple expression, ce qui favorise la réponse à l'accélérateur mais moins la régularité de la rotation… Les moteurs étaient assemblés, trois par jour, dans le même bâtiment que les 356 le furent dans les années 50. Mais la production de la Carrera GT était implantée dans les installations de Leipzig destinées au nouveau Cayenne. Les moteurs étaient accouplés à une boîte de vitesses inédite produite par Hör qui, par philosophie, restait manuelle (la PDK existait déjà depuis 15 ans en compétition…), positionnée transversalement par soucis d'encombrement, en renvoyant la rotation par une paire d'engrenages coniques. Entre les deux, un embrayage céramique Sachs, aussi direct que celui en carbone de la LMP, mais qu'il n'était pas nécessaire de changer tous les 10000 km… Et aussi compact, ce qui a permis de descendre l'ensemble mécanique au plus bas sur le châssis. Et quel châssis ! S'il n'est pas directement celui de la LMP, il est aussi intégralement composé de carbone et fabriqué chez ATR Composites (filiale de ATR l'avionneur). À une cellule centrale ouverte intégrant l'arceau est boulonné un berceau arrière du même matériau, fabriqué avec une résine à haute tolérance thermique. Une première pour une routière chez Porsche. La rigidité n'a d'équivalent dans l'automobile qu'en compétition. Comme la suspension, largement inspirée de celle de la LMP2000 à ceci près que les triangles du train arrière ne sont pas arrimés au carter de boîte mais plus classiquement au berceau (et à la monocoque devant), via des inserts en aluminium. Les combinés ressorts-amortisseurs sont déportés à l'horizontale sur le berceau (à la base du pare-brise à l'avant), actionnés via un basculeur par le débattement des triangles renvoyé par une biellette. Objectif double : réduire les masses non suspendues, et favoriser l'écoulement aérodynamique autour des roues. Le magnésium forgé étant 25 % plus léger que l'aluminium, le matériau des jantes fabriquées au Japon est ainsi figé, parce que les roues arrière pointent à 20 pouces, chaussées de Michelin qui faisaient alors ce qu'ils pouvaient, les pauvres. C'est aussi l'analyse qu'en

PAR EXTRAPOLATION, C'EST UN CŒUR DE FORMULE 1 QUI BAT DANS LA CARRERA GT. LE V10 EMPRUNTÉ AU PROJET LMP2000 ÉTAIT DÉJÀ UNE ÉVOLUTION DIRECTE D'UN PROJET DE V10 3.5 INITIALEMENT ÉTUDIÉ POUR REMPLACER LE V12 PORSCHE DE LA FOOTWORK AU MILIEU DES ANNÉES 90.

Jantes magnésium forgé de 20 pouces, disque de frein carbone-céramique, châssis et carrosserie carbone, la Carrera GT emprunte les matériaux les plus technologiques à l'univers de l'aéronautique et de la compétition auto de haut niveau.

Pour sa carrosserie à elle seule, Porsche a déposé plus de 70 brevets, preuve du niveau d'innovation que représentait la nouvelle supercar de Zuffenhausen.

Raul Marchisio en est certainement l'utilisateur le plus déjanté et le plus grand ambassadeur. Lui et sa Carrera GT #437 sont des stars d'Internet.

fait Raul : « *Il faut comprendre que c'est une super caisse, la seule chose qui manque vraiment, c'est des pneus. Le châssis, il ne travaille pas. Il est tellement rigide, il n'y a que les pneus qui travaillent.* » Et ça, les technologies de l'époque n'étaient pas capables de l'absorber, même si Michelin avait développé un Pilot Sport PS2 spécialement pour la Carrera GT. Une première amélioration était arrivée en 2013 avec le Pilot Super Sport. Fin 2024, la monte pneumatique a été mise à jour par un travail commun entre Porsche et le manufacturier de Clermont. Développer de nouveaux pneus pour une voiture de plus de 20 ans est assez peu commun, mais la Carrera GT le mérite. Le nécessite surtout, tant son comportement piégeux a été longtemps décrié – il se dit que, en proportion du nombre d'exemplaires vendus, elle détient le record d'accidents mortels. Michelin a intégré la technologie bi-composants au nouveau Sport Cup 2. Jörg Bergmeister, le pilote testeur, le décrit comme plus communicatif de ses limites : « *Vous sentez arriver plus distinctement le moment où le pneu commence à perdre son grip. Ils ne rendent pas seulement la Carrera GT plus rapide, mais aussi plus facile à conduire vite.* » Et les distances de freinage sont encore réduites de 12 m à 200 km/h.

Les pneus, c'est un sujet pour Raul. Au rythme où il les brûle, il change la paire arrière tous les 1 500 km… Il enroule en travers les épingles sur la corniche, pour le fun, parce qu'il sait faire, mais traite sa Carrera GT avec le plus grand respect. Il en est fan, c'est sa préférée, la meilleure de toutes les supercars qu'il a pu acheter, vendre et conduire. Un Italien qui parle un français aussi chantant pourrait-il être l'avocat le plus impartial ? « *Moi je suis très ferrariste, ma vie c'est Ferrari. Mais tu essaies une Enzo, ça n'a rien à voir. Celle-là c'est une boîte manuelle, l'autre c'était les premières générations de boîtes à palettes. Le châssis de la Enzo est très différent. Super voiture aussi, mais pas le plaisir que te donne celle-là. Pour avoir les mêmes sensations, il faut conduire une F40. La SLR, elle est très amusante, mais elle n'a pas l'autobloquant, alors il faut toujours la tenir dans la juste limite.* » Par rapport à l'Italienne, la Porsche a toujours eu une approche plus polyvalente. Même si l'habitacle d'une Carrera GT reste une baignoire de carbone à peine habillée de quelques centimètres carrés de cuir, l'harmonie mécanique et les réglages la rendent praticable au quotidien. Presque autant qu'une SLR, bien plus qu'une Enzo. Le juste compromis, avec les finitions soignées qu'on attend d'une supercar. Le levier de vitesse (au pommeau bois, façon 917) délibérément implanté très haut sur la console centrale en magnésium ne laisse jamais la main droite bien loin du volant. Dans sa conception globale, la Carrera GT jouait le contrepied de l'hypertechnologique 959. C'est une voiture brute, "analogique", qui se ressent. « *C'était une voiture moderne,* précise Raoul, *avec les contrôles électroniques, mais tu peux tout désactiver.* » Et c'est comme ça qu'il la préfère, aussi parce qu'il a son expérience de pilote avec lui. « *Je préfère être conscient que je dois travailler moi avec le pied, plutôt que d'être aidé. Je veux contrôler moi-même ! Les accidents sont souvent arrivés avec le contrôle de traction. Tu fais confiance à l'électronique et c'est trop tard. C'est une voiture avec laquelle il ne faut pas abuser. Je fais beaucoup l'imbécile, mais pas vite. Après c'est dangereux.* »

Pour autant, Raoul n'est pas prêt à échanger sa Carrera GT contre quoi que ce soit. « *Y a rien de mieux. Tu prends un plaisir de fou. Ce moteur, il a un couple incroyable. Elle n'a pas de défaut. Allez, peut-être l'embrayage en ville mais il est très agréable pour rouler en dehors. Elle n'a pas de concurrente. Aujourd'hui peut-être, mais tu ne peux pas la comparer avec une voiture d'aujourd'hui, on parle d'un produit qui a vingt ans. Quand elle est sortie, y avait rien.* » La résumer en trois mots ? « *C'est une voiture extraordinaire, vraiment unique.* »

La suspension à basculeurs, typique des protos de compétition.

RENCONTRE ● GUY KRENZER

À LA VITESSE DE L'ÉCLAIR

Talentueux et respecté directeur de la création de la maison Lenôtre, Guy Krenzer déborde d'activités. Cet homme pressé nous a accordé un moment d'une rare sérénité dans son refuge des Yvelines aux côtés de sa Porsche 356 B, qu'il affectionne pour s'évader.

Texte **Étienne Raynaud** Photos **Rémi Dargegen**

Derrière le calme et la sérénité apparents se cachent un hyperactif à la curiosité jamais rassasiée et un perfectionniste aux talents multiples. Meilleur Ouvrier de France (MOF) à deux repises, dans les catégories charcutier-traiteur en 1988 et cuisine en 1996, Guy Krenzer est plus connu aujourd'hui pour son art de la pâtisserie. Directeur de la création et chef exécutif de la maison Lenôtre, il est à la tête de la plus grande brigade de France composée de cinq cent personnes dont plusieurs autres MOF, et du champion du monde de pâtisserie 2017 Étienne Leroy. Outre la création et la mise au point de nouvelles recettes ou des gâteaux stars de la collection de Noël, le chef coordonne les départements confiserie, chocolaterie, cuisine, charcuterie, glacerie et bien sûr pâtisserie des ateliers Lenôtre situés à Plaisir dans les Yvelines.

« ON AIMERAIT ALLER À STUTTGART AVEC LA 356, UN DE MES COUSINS TRAVAILLE D'AILLEURS CHEZ PORSCHE. »
MY 78

1 Ces deux-là sont devenus inséparables !
2 La Feuille d'Automne, un classique de la maison Lenôtre né en 1968, six ans après la 356 de Guy.
3 La Paluxette Expresso, indispensable pour pallier la fermeture des cafés dans nos campagnes.
4 Un café et en route !
5 Guy a écrit ce très bel ouvrage aux éditions Flammarion. Il y raconte trente bûches par leur histoire et, dans un cahier spécial, nous livre ses recettes et ses "basics", les secrets pour ne pas louper un glaçage ou une meringue italienne. 35 €. ISBN : 978-2-0802-7016-0

Prendre rendez-vous avec Guy Krenzer n'est pas chose simple : entre dîner de clôture des Jeux Olympiques, ouverture de l'école des arts culinaires Lenôtre en Thaïlande, dédicace de son dernier livre sur l'art de la bûche, tournage pour *Top Chef*, jury du concours de fromages de tête, mise au point d'un accord dessert et café, création d'un dîner de gala sur la Seine, visite d'une des trente-neuf boutiques Lenôtre dans onze pays… Guy Krenzer a un emploi du temps de chef d'État. Aussi sommes-nous conscients que le rencontrer chez lui un samedi matin pour échanger autour de sa passion pour la Porsche 356 est un moment privilégié. Dans une ambiance d'une rare sérénité, il nous reçoit dans sa cuisine, autour d'un café extrait à froid selon la méthode goutte à goutte, éloge de lenteur exhaussant toute la richesse aromatique de ce café très fin. Il nous confesse avoir passé son diplôme de torréfacteur professionnel et être barista dans l'âme. Le cake au citron est tranché avec soin, les mots sont choisis mais très vite la discussion prend une tournure plus animée et personnelle quand il évoque des souvenirs liés à son Tour de France en tant que compagnon du devoir où « *l'humain est au centre de tout* ». Ou sa rencontre avec Gaston Lenôtre et son épouse qui l'ont pris sous leur aile après de riches expériences au Chantecler, le restaurant étoilé du Negresco à Nice, au Ritz de Londres ou encore au Fouquet's à Paris. Guy Krenzer a engrangé de nombreux souvenirs, tel ce dîner à connotation historique au Château de Versailles, où un célèbre acteur lui a volé la vedette avec une véritable tirade a capella sur la pomme de terre, ou lorsqu'il a officié en tant que traiteur aux 24 Heures du Mans, au Grand Prix de F1 de Magny-Cours ou au Tour Auto quand il était encore chez Saint-Clair Traiteur. Il nous avoue que nombre de chefs sont amateurs d'automobiles sportives en général, et de Porsche en particulier, et nous confie avoir eu un échange passionné sur le sujet avec Cyril Lignac entre deux prises, lors du tournage de l'émission *Le Meilleur Pâtissier*. Alors qu'on s'étonne qu'il soit aussi en forme en menant tant d'activités, il nous révèle être adepte de macrobiotique et de shiatsu, ce qui ne l'empêche pas de faire la fête avec ses amis chefs. On aurait pu disserter des heures sur la vie de ce fidèle lecteur de *Speedster*, mais c'est pour parler de sa 356 SC qu'il nous a invités.

Avant de sortir la Porsche, Guy Krenzer précise qu'il a d'abord été motard. Enfant, il pratiquait le motocross avec ses deux frères sur le plateau de Malzeville près de Nancy. Puis, installé en région parisienne, il a craqué sur des BMW anciennes, d'abord une R50 suivie d'une R69S de 1964 qu'il utilisait au quotidien pour rejoindre les cuisines où il œuvrait à Saint-Ouen l'Aumône, bravant le danger du deux-roues dans le trafic parisien : « *C'est ce qui m'a fait renoncer à la moto et m'intéresser aux autos anciennes. J'ai d'abord regardé les Triumph TR5 ou TR6, un peu décevantes, puis j'ai découvert cette Porsche 356 BT6 de 1962 via les petites annonces. Elle appartenait à un monsieur âgé qui roulait aussi en 911. J'ai craqué sur l'auto malgré le toit ouvrant qui ne fonctionnait pas le jour de mon essai.* » C'était il y a

> « LA 356 FAIT PARTIE DE LA FAMILLE. MA FEMME ET MOI L'ADORONS, NOUS PARTAGEONS LE VOLANT. NOUS NOUS SOMMES MARIÉS À BORD ! »

1

2

1 La 356 est toujours prête à partir pour de (trop) courtes escapades.
2 Guy privilégie l'usage à l'authenticité absolue, en témoigne le 1600 dont les filtres à air ne sont pas d'époque, mais qui tourne comme une horloge.
3 À la radio d'époque, Guy préfère la conduite cheveux aux vents grâce au toit ouvrant d'origine.
4 À la différence de la teinte de la carrosserie, l'intérieur noir est conforme aux spécifications d'origine.
5 Attention les miettes !

3

4

5

quinze ans. Depuis, non seulement le toit ouvrant est réparé, mais la 356 est également devenue un trésor familial, conduite régulièrement par Guy et son épouse Julie. Le couple s'est marié à bord et Julie, très attachée à cette auto, a interdit à Guy d'envisager de la vendre, ce qui n'est d'ailleurs pas vraiment à l'ordre du jour.

Julie et Guy, par manque de temps, ne sont membres d'aucun club. Ils préfèrent les escapades à deux dans les Yvelines ou en Normandie. Naturellement, toutes n'ont pas connu le même déroulé : « *Il y a bien eu quelques pannes, même un départ de feu, mais rien qui ne nous ait empêchés de repartir.* » Guy apprécie beaucoup le capital sympathie de la 356 qui « *suscite de la bienveillance.* » Entre deux sorties, parfois avec un ami chef qui roule en Mustang ancienne, Guy confie son auto désormais très fiable à Olivier Auvray de chez AMS, dont il a réussi à convertir l'épouse aux chocolats au café. S'il a rêvé de participer à la Serenissima Run, ce rallye de voitures mythiques entre Monaco et Venise organisé par Louis Vuitton dont il assurait la restauration des participants, Guy n'a pas encore pris le temps de rouler loin et longtemps. Rallier Stuttgart en 356 aurait tout son sens, un de ses cousins travaille chez Porsche. Ce sera sûrement un jour au programme.

La tournée des grands ducs à la rencontre de ses amis chefs serait aussi un joli projet, qui le conduirait certainement sur une route dont il a gardé un souvenir bien particulier. Alors qu'il travaillait au Negresco à Nice dans la brigade du chef étoilé Jacques Maximin – connu pour son tempérament vif autant que pour sa passion des Porsche –, Guy doit se rendre à Marseille pour participer à la demi-finale des MOF à laquelle il est qualifié. Sans moyen de transport, il ose demander au chef – qui roulait alors en Porsche 930 – de lui prêter son autre auto, une Mini. Et de nous confier : « *J'ai parcouru tout le trajet la peur au ventre tant j'étais stressé de ramener au chef son auto cabossée.* » Non seulement Guy a rendu la Mini sans une égratignure, mais il était aussi qualifié pour la finale.

Entre deux séances photo avec la 356, nous avons la chance de déguster un dessert créé par Gaston Lenôtre en 1968, soit six ans à peine après la sortie de la Porsche : "Feuille d'Automne", associant meringue, mousse au chocolat et succès amandes. Guy confesse que c'est son dessert préféré, « *condensé de techniques, de textures, de goût… C'est juste sublime à déguster, un véritable plaisir gourmand* ». On confirme ! Puis Guy nous emmène pour une courte virée. On apprécie le classicisme de cette Porsche, gris argent avec intérieur noir, très proche de sa configuration d'origine, même si la teinte était plutôt gris ardoise lorsqu'elle a été vendue neuve en France. Toit ouvert, il est plus agréable d'écouter la sonorité typique du Flat Four que l'autoradio d'époque. Guy nous fait découvrir un accessoire qu'il chérit presque autant que son auto : sa machine à café Paluxette Auto Expresso six volts. Cet accessoire d'époque, rarissime, branché sur la prise allume-cigares, permet de se faire couler un vrai café expresso ! Alors qu'une averse pointe son nez, on n'a pas trouvé de meilleure raison pour s'arrêter au milieu de nulle part, toit refermé, et déguster un café à bord de la 356, accompagné d'un éclair au café de Lenôtre. L'art de vivre en perpétuel mouvement, philosophie contagieuse transmise par cette belle personnalité, aussi humble que passionnée et talentueuse.

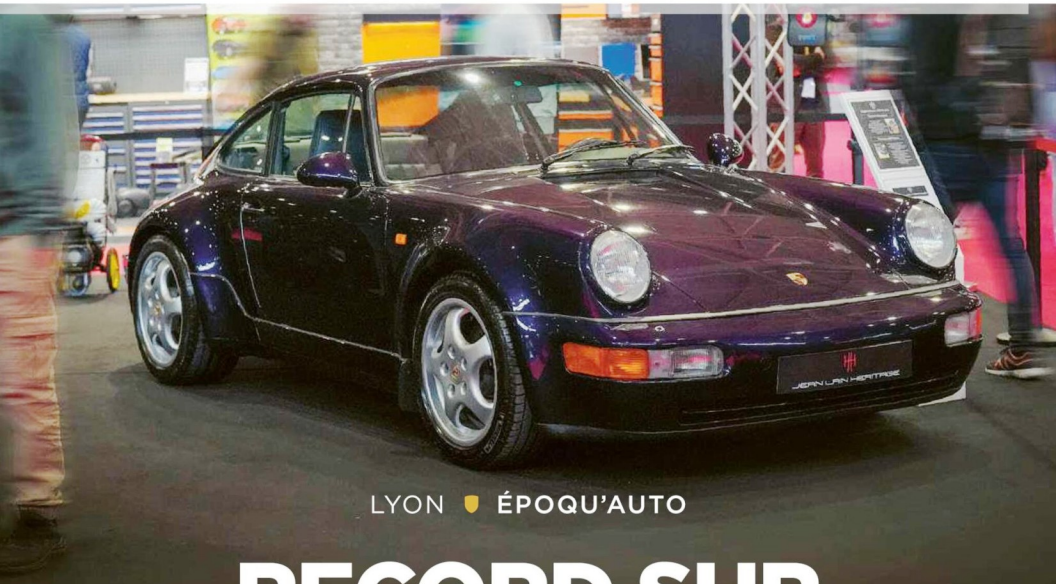
REFLECT
YOUR
Meguiar's
AN-223-RC

iK
BY EXPERTS
FOR EXPERTS
MR
NUMBER
MACHINE

AMG SPORT GARAGE

EB - 557 - AZ

WWW.LJMOTORSPORT



LYON ● ÉPOQU'AUTO

RECORD SUR RECORD

Les records sont faits pour être battus, c'est dans la nature des choses. Après une édition 2023 qui avait placé les curseurs à un niveau inédit, le cru 2024 a confirmé la tendance et établi de nouvelles valeurs références. Rançon du succès, l'affluence est telle que la place va finir par manquer... Du moment qu'il en reste pour les Porsche...

Texte **Étienne Brard** Photos **Matthieu Coin**

Pour une 45e édition, on s'attendait légitimement à ce qu'Époqu'Auto se soit installé dans une solide et rassurante stabilité. Bah voyons ! Avec 109000 visiteurs cette année (15 % de mieux que les 95000 de 2023), le salon lyonnais de la voiture ancienne annonce cette année encore une insolente croissance. Insolente d'humilité, c'est tout le paradoxe. Parce que si, à l'échelle européenne, les événements indoor dédiés à l'automobile de collection courent sans relâche après l'élitisme, le rendez-vous lyonnais s'est construit sur un positionnement plus populaire, assumé, qu'il entend perpétuer. Pour cause, il est organisé par un club (le 3A) qui ne vise pas les mêmes objectifs qu'un promoteur privé. De cette philosophie découlent des surfaces aux coûts réalistes pour les professionnels du secteur qui sont bien souvent des artisans plus passionnés qu'aisés. Et présents, du coup ! Dans la même optique, un billet visiteur à 17 € (15 en prévente) et le parking gratuit – dès lors que vous y stationnez une auto de plus de trente ans – attirent les amateurs d'anciennes, toutes catégories confondues. Autre heureuse conséquence de ces choix stratégiques, le parking (semi-couvert) devient une deuxième exposition en lui-même. La contrepartie, rançon du succès, c'est que déambuler dans les allées impose une patience déjà mise à mal, à l'arrivée, par l'accès audit parking. Mais ne boudons pas notre plaisir. Cette année, le salon couvre 88000 m², soit 8000 de plus que l'an dernier, sur six halls, et il est aussi riche que varié dans l'expérience qu'il propose, entre les espaces dédiés aux vendeurs de véhicules, l'espace "brocante" où s'échangent les pièces détachées et le mémorabilia et qui reste une des particularités

ACW

JOHN

AMMOTORS

© Sébastien Sollier

Porsche Club

LA VILLA ROSE

PORSCHE

PAR SON APPROCHE MOINS ÉLITISTE QUE D'AUTRES SALONS, ÉPOQU'AUTO TOUCHE UN PUBLIC PLUS LARGE DE VÉRITABLES PASSIONNÉS. PARI GAGNANT, LES ALLÉES SONT BONDÉES.

d'Époqu'Auto qui disparaît ailleurs, les espaces occupés par les artisans et prestataires de la restauration, ceux attitrés aux clubs et celui dévolu aux lots de la vente aux enchères menée in situ par la maison Osenat. Au total, plus de 900 stands, sur lesquels évidemment les Porsche ont une place de choix. Il est étonnant, d'ailleurs, de retrouver de vieilles connaissances qu'on n'aurait pas imaginé croiser ici, sur un salon de la voiture de collection. Yellow Hurricane, par exemple, 911 outlaw, neuvième réalisation de Machine Revival. Plus extravagant encore sur le stand du fabricant de miniatures Solido, qui exposait sa "KS-R", une 911 radicale imaginée par le designer Khyzyl Saleem pour les 90 ans de la marque et réalisée grandeur nature il y a deux ans pour le Big Car Show, et qui rejoint maintenant la collection au 1:18. Voilà qui tranche avec les restaurations bien sages mais tout aussi remarquables. Il est indéniable que les exposants sont particulièrement attentifs à la présentation des autos qu'ils exposent. D'autant qu'il est facile de s'en approcher pour les détailler, les pros jouant généralement le jeu de l'accès libre au stand, ce qui facilite aussi les échanges entre passionnés. Pour autant que la langue ne soit pas une barrière, parce qu'Époqu'Auto semble s'internationaliser à en croire les différents dialectes que l'on entend parler dans les allées.

Au milieu des stands pros, les déambulations dans les allées offrent aussi au public des expositions thématiques constituées grâce au concours de nombreux clubs, musées et collectionneurs des quatre coins de l'Europe. Sur des sujets qui, cette année, ne font que nous effleurer : 100 ans de MG, 60 de la Mustang, les youngtimers japonaises, Matra, Berliet au cinéma, ou un large display sur l'œuvre de Bertone. Mouais, rien de bien porschistique ? Détrompez-vous, le concept car futuriste Bertone Karisma (enfin, du futur vu en 1994), berline trois volumes à portes papillon et moteur… arrière (tiens, un six-à-plat), est basé sur une plateforme de 911. Un moment d'histoire, unique, comme on en découvre aussi à Époqu'Auto.

OUTLAW 911 T 2.4

LIBE

De mémoire de *Speedster*, elles sont rares les réalisations menées par un particulier dans lesquelles chaque aspect, esthétique, mécanique ou dynamique, a été étudié et réalisé avec une rigueur et un soin aussi maniaques que dans la 3.4 ST/R d'Éric.

Texte **Hilaire** Photos **Frank Camuzat**

RTY.

ÉRIC A ADOPTÉ UNE DÉMARCHE ORIGINALE DÈS LE DÉMARRAGE DU PROJET. EN PARTAGEANT CHAQUE ÉTAPE SUR LE FORUM DU CLUB911.NET, IL A IMPLIQUÉ TOUS LES MEMBRES DANS LES CHOIX TECHNIQUES ET ESTHÉTIQUES, MÊME SI LUI REVENAIENT LES ARBITRAGES DÉFINITIFS.

ÉVIDEMMENT, LE CHOIX DE LA DÉCO A ANIMÉ D'INTERMINABLES DÉBATS.

Grand amateur de Porsche modernes, Éric ne regardait les classics que d'un œil distant, jusqu'au jour où, grâce au forum du Club911.net (qui dispose d'une section dédiée très active), il fut conquis par le charme de ces anciennes et l'ambiance chaleureuse des sorties touristiques qui leur sont réservées. Il a commencé par rouler dans une 2.4 T avec un moteur aux spécifications de 2.7 RS, mais il souhaitait quelque chose de plus personnel. Après longue et mûre réflexion, il a entamé l'aventure dont rêve tout passionné : construire sa propre 911, inspirée de la 2.5 ST, pour en maîtriser chaque étape.

Fin 2015, Éric s'est lancé dans le projet, épaulé par un ami pour qui les Porsche classic n'ont aucun secret, partenaire indispensable pour sourcer les pièces spécifiques et plus tard assurer la cohérence de l'ensemble lors de l'assemblage final.

La première étape consistait à trouver une base à restaurer. Éric tenait absolument à partir d'une 911 antérieure à 1974 et, en décembre 2015, il dénicha une 911 T de décembre 1972, donc millésime 1973, incomplète, dont la carrosserie passablement corrodée avait déjà été mise à nu, ce qui permettait d'en évaluer assez précisément l'état et d'éviter les mauvaises surprises. Il en fit inspecter la coque par un carrossier pour mesurer l'ampleur des travaux avant de finaliser l'achat en juin 2016.

La feuille de route était clairement établie : une 911 "period correct" dans le pur style S/T, avec un maximum d'éléments de carrosserie en acier pour une utilisation routière, tout en restant performante pour d'occasionnelles sorties sur circuit.

Concernant la partie mécanique, il était hors de question de céder à la facilité d'un bloc de 3.6 préparé issu d'une 964 ou d'une 993. Ce serait un bon moteur à l'ancienne conforme à la philosophie 2.5 S/T, avec injection mécanique et double allumage, à ceci près qu'une cylindrée supérieure à 3.0 permettrait de privilégier le couple en bas et de délivrer environ 300 ch à des régimes raisonnables.

1 Pour cette livrée aux partis pris très affirmés, Éric a mis à contribution les talents de Jean-Marie, graphiste du Club911.net.

2 Les baquets, répliques de Lollipop habillées de cuir et Pepita vert.

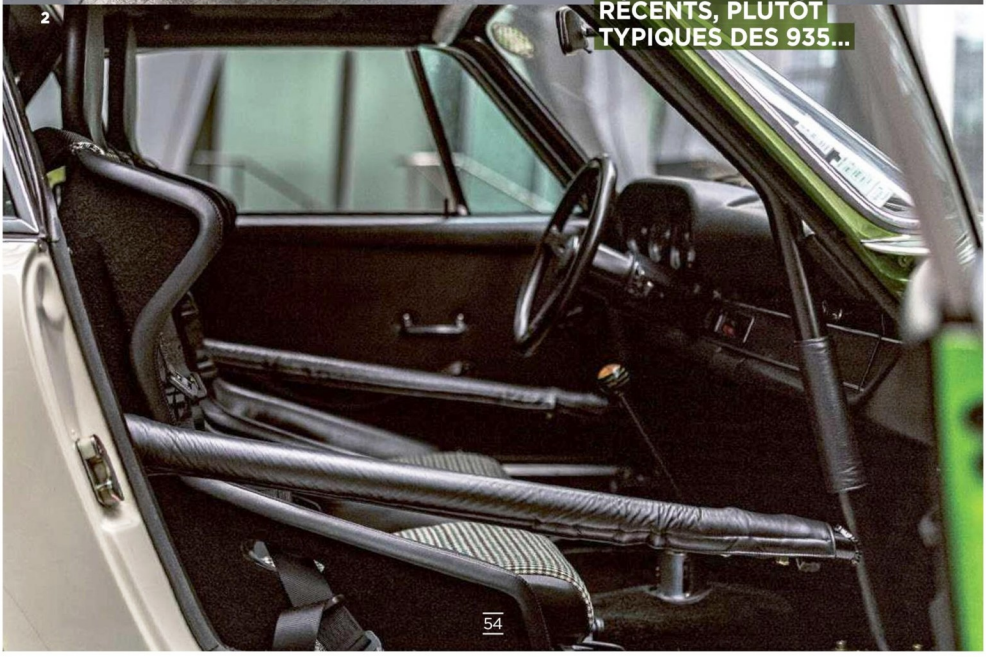
3 Derrière les jantes type Campagnolo, ce sont des freins de 917 !

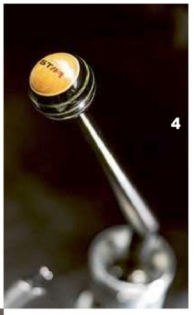
4 Volant trois branches, fidèle aux S/T de 1972.

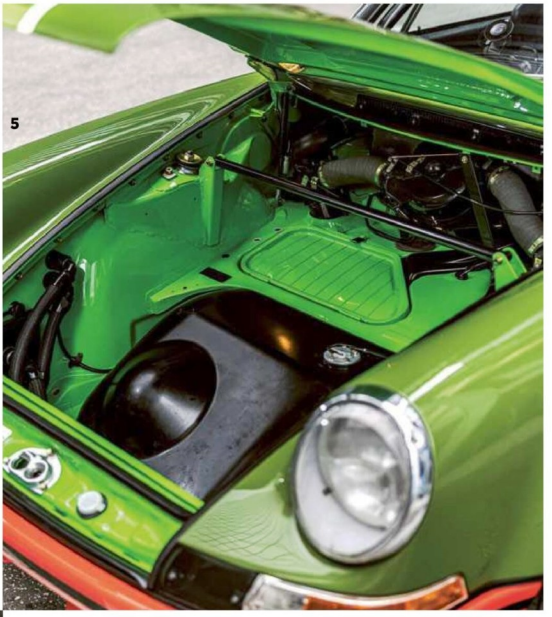
5 Mittel Motor configure les flat-6 à la carte, selon l'usage. Éric ne voulait pas d'un moteur aussi pointu que le 2.5 S/T, un 3.4 plus "plein" est idéal.

LA ST/R D'ÉRIC REPREND TOUS LES CODES DE LA S/T ORIGINELLE, À DE MENUES EXCEPTIONS PRÈS COMME LES SIÈGES BAQUETS LOLLIPOP PLUS RÉCENTS, PLUTÔT TYPIQUES DES 935…

1
2







1 Elle revient de loin, cette 911! Il y a quelques années à peine, c'était encore une coque défraîchie de 911 T.

2 Avec son arceau cage, ses baquets fixes et sa présentation épurée, le cockpit de Liberty met dans l'ambiance: racing!

3 Détail : la clé de contact signée Formawerx.

4 Détail bis : le pommeau unique estampillé ST/R.

5 Si la carrosserie porte un original olive-kaki à l'extérieur, tous les intérieurs sont peints en Lime Green.

6 L'unique rétro droit est un Vitaloni California sur une embase articulée.

7 La ST/R d'Éric n'est pas aussi dépouillée qu'une S/T. Elle conserve des moquettes et ses garnitures de pavillon.

En toute liberté

En septembre 2016, la coque fut confiée à O-One, dans les Yvelines, atelier spécialisé dans la restauration de véhicules de collection, pour être renforcée et totalement remise à neuf. Les flancs arrière, trop endommagés, furent remplacés, et les extensions d'ailes de S/T, en acier, soudées à leur place. Plus d'un an de labeur… Pendant ce temps, Éric et son ami s'attelèrent à affiner le cahier des charges pour le reste : carrosserie, peinture, décoration, intérieur, train roulant, moteur… Et c'est à ce moment-là que le projet a pris une direction originale : Éric a choisi de partager chaque étape et chaque idée, en toute transparence, sur le forum du Club911.net et d'ouvrir ainsi son projet aux remarques et suggestions de tout un chacun, sachant que les arbitrages définitifs lui reviendraient tout de même. Ce post a rencontré un succès tel qu'il se comptabilise aujourd'hui près de 300 pages. Les débats furent parfois très animés, notamment lorsqu'il fut question de choisir la couleur et la décoration.

L'esthétique était un point essentiel du projet, dans lequel Éric s'est impliqué personnellement. Il n'envisageait pas de repomper les livrées galvaudées des S/T d'époque. Alors il a confié à Jean-Marie Châtelain, membre du club mais aussi, et surtout en l'occasion, graphiste et directeur artistique, la mission de donner corps à sa vision. « *Dans le cahier des charges de 31 pages, la première exigence était l'usage du Lime Green comme couleur principale,* raconte Jean-Marie. *Avec à l'esprit les références guerrières d'une 911 à l'attaque, nous avons exploré les contrastes et retenu une combinaison de kaki et vert olive. L'autre contrainte concernait l'intégration de divers éléments allégoriques liés à la 911 Classic et à l'identité de son propriétaire.* » Les premières ébauches, bien que très réussies, étaient encore trop empreintes de cette inspiration guerrière. Le projet a alors évolué vers le concept plus pacifique de "Liberty" en supprimant quelques-uns de ces éléments allégoriques. Alors O-One, après application de toutes les protections dans les règles de l'art, a peint la 911 en suivant les plans : Olive-kaki pour la coque, Lime Green pour les portières et une bande du capot avant, du blanc pour accentuer les contrastes, et un rouge vif pour les pare-chocs en composite.

S/T, puissance 300

L'intérieur, par essence très orienté compétition, est aussi épuré que l'implique son inspiration S/T. Recouvert de moquette légère, renforcé par un arceau en acier six points boulonné homologué FIA, il comprend des panneaux de porte lisses sur lesquels de simples sangles actionnent les gâches de portières et les manivelles perforées indiquent que les vitres s'ouvrent à la main. Les sièges baquets, répliques de Lollipop sur mesure en carbone, sont habillés de cuir noir et d'un tissu Pepita à dominante verte, accompagnés de harnais trois points homologués. Le volant de type S/T, de 37 cm de diamètre, assure une bonne visibilité de l'instrumentation, entièrement restaurée par Claude Rousselet chez Passion Compteur.

Les barres de torsion ont été remplacées par des combinés filetés plus performants, avec le kit Stage 1 de chez Elephant Racing. Les barres antiroulis creuses de type RSR sont réglables. Les freins, répliques de ceux équipant les 917 (ainsi que les RSR), sont munis d'un pédalier à double palonnier permettant un réglage affiné de la répartition entre avant et arrière. Les jantes façon Campagnolo en 8 et 9x15 pouces, de chez Group4 Wheels, sont chaussées de Michelin TB5+F (destinés à la course historique) en 18/60-15 à l'avant et 23/62-15 à l'arrière.

Après consultation de moult motoristes spécialisés en injection mécanique, Éric a choisi MittelMotor en Allemagne pour assembler un moteur fiable et durable, vivant, acceptant le SP 95, avec une belle sonorité métallique. À partir d'un bloc 3.0 de 911 SC, MittelMotor a construit un 3.4 "longue course" à double allumage intégrant un vilebrequin de 991 modifié, des cylindres et des pistons maison, et des culasses retravaillées avec une grande précision. Le moteur, accouplé à une boîte 915 de 911 SC avec autobloquant, délivre 296 ch à 7 000 tr/min avec un couple de 326 Nm à 5 500 tr/min, mesurés au banc.

Fin 2020, la 911 faisait ses premiers tours de roues. Le retour d'Éric est éloquent : « *Ma ST/R est véloce, avec une plage idéale entre 3 000 et 7 000 tr/min. Le châssis est bluffant, la direction directe, le freinage puissant, tout inspire confiance. C'est une réussite totale, j'ai toujours envie de la conduire.* » Si bien que, même s'il a d'autres jouets autrement plus modernes, faciles et confortables à disposition, c'est au volant de Liberty qu'il prend le large à la première occasion.

1 Non c'est certain, les S/T originelles n'étaient pas aussi bien finies...

2 La coque de 911 T a été renforcée pour assumer une puissance qui a plus que doublé. Les deux bocaux de liquide de frein trahissent le double palonnier, pour un fin réglage de la répartition.

3 Si le compte-tours affiche 10 000, le moteur donne le meilleur de lui-même entre 3 000 et 7 000 tr/min.

4 La manivelle n'est qu'un détail, mais qui révèle le soin porté au gain de poids et aux finitions.

5 Tant par sécurité que par goût des choses bien faites, Éric a préféré des extensions d'ailes en acier.

LE 3.4 À DOUBLE ALLUMAGE ET INJECTION MÉCANIQUE A ÉTÉ CONFIGURÉ POUR 300 CH AVEC UN MAXIMUM DE SOUPLESSE.

art wheels
restauration
et réparation
de jantes

EPV
L'EXCELLENCE DES SAVOIR-FAIRE FRANÇAIS
ENTREPRISE DU PATRIMOINE VIVANT

restauration - entretien - achat-vente

Mécanique, carrosserie, peinture, sellerie, châssis, carburation, allumage, restauration de jantes
Toutes ces activités sont réalisées dans notre atelier de Holtzheim par une équipe d'artisans chevronnés

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

art restoration

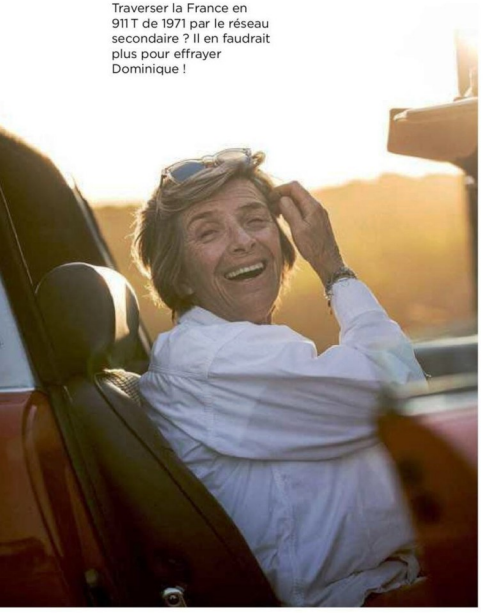
SPECIALISTE PORSCHE 356 911 914 996 997 986 987 981 991 924 944 968 928

LA 911 TARGA, C'EST LA PORSCHE RÊVÉE POUR SILLONNER LES ROUTES AUTOUR DU BASSIN D'ARCACHON. ENLEVEZ LE TOIT, ET LES EFFLUVES DE PIN ENVAHISSENT LE COCKPIT EN MÊME TEMPS QUE LA MÉLODIE DU FLAT-SIX.

Dominique s'est inscrite dans l'héritage sportif de la famille avec une riche carrière de pilote de rallye et de Rallye-Raid. Assez vite, il lui en a fallu un peu plus que le quatre cylindres de son cabriolet 356 pour arpenter les routes de forêts autour du Pyla.

TRANSMISSION INTÉGRALE

Oui vous avez bien lu, mais non, il ne sera pas question d'une quelconque Targa 4 avant l'heure. Non, plutôt de la passion pour les Porsche que Dominique tient de son père et qu'elle semble avoir transmise à sa fille. Ancienne pilote de rallye, sportive accomplie au caractère enjoué, à 72 ans, Dominique ne semble guère disposée à lever le pied. Entre souvenirs de course, confessions et passion pour sa 911 Targa, une heure de conversation passe à toute vitesse. À l'image de son pilotage. Texte **Étienne Raynaud** Photos **Camille Gabarra**



Traverser la France en 911 T de 1971 par le réseau secondaire ? Il en faudrait plus pour effrayer Dominique !

Ne vous fiez pas aux apparences, si vous croisez Dominique Grandvuinet descendant de sa Porsche 911 2.2 T Targa orange Tangerine pour jouer au golf, autre passion jamais démentie, il ne s'agit pas d'une retraitée appréciant le calme d'une vie tranquille agrémentée de quelques balades sur les greens. Non. Son truc, à Dominique, c'est la vitesse et l'esprit de compétition mêlés de dynamisme et d'enthousiasme. La Porsche n'est pas là par hasard, la dame est née au milieu des voitures de course, et tout particulièrement des Porsche : « *Mon père* (Henri Perrier, NDLR) *était porschiste, il a couru en rallye sur Porsche, et avant cela il avait participé aux 24 Heures du Mans en DB Panhard HBR en 1957. Ma tante aussi a couru sur Porsche avec Sonauto.* » Petite, Dominique adore grimper dans les voitures familiales comme dans les autos de course de son papa. Une vraie fierté. Autres souvenirs merveilleux, aller voir le rallye Monte-Carlo en famille : « *J'adorais ça, un vrai plaisir.* »

Une vie de rallye

L'atavisme aurait pu sauter une génération, mais Dominique a emprunté la trajectoire de son père en s'alignant à moto, dès ses 23 ans, sur la course Abidjan-Nice, avec une clavicule cassée comme souvenir. Ce raid, ancêtre du Paris-Dakar, inaugure pour elle une riche et éclectique carrière en rallye et en Rallye-Raid. Dès 1977, elle pilote une Opel Kadett. Puis Bob Neyret lui confie un volant au sein du team Aseptogyl. C'est ainsi qu'elle se retrouve aux commandes d'une machine mythique, la Lancia Stratos, au départ du critérium Jean Behra, « *mais il était hors de question de l'abîmer, alors j'avais l'impression de me traîner* ». Dominique enchaîne ensuite les rallyes sur Citroën Visa et sur une Alfa Romeo Alfasud avec laquelle elle participe au rallye Monte-Carlo. Elle détonne clairement dans ce paysage très

Ferry Porsche voulait que la 911 puisse embarquer un sac de golf. C'est juste parfait pour Dominique...

Sportive dans l'âme, Dominique a pratiqué le ski à haut niveau. Elle y trouve beaucoup de similitudes avec le pilotage, notamment dans l'art de la trajectoire !

Restaurée il y a quelques années, la Targa est restée proche de sa configuration originale, en témoigne l'autoradio.

D'ORIGINE AMÉRICAINE, LA 911 DE DOMINIQUE EST UNE 2.2 T DE 125 CH. LES TARGA ONT TOUJOURS CONNU UN FRANC SUCCÈS OUTRE-ATLANTIQUE...

masculin et pas toujours très tendre avec la gente féminine, surtout quand ces dames roulent vite et fort! Une autre aventure la conduit sur les pistes des déserts algérien et tunisien, le Rallye-Raid 5X5 Echappement Transafrica : « *Je pilotais un camion Iveco du team Aseptogyl. Nous étions trois équipages féminins et je suis arrivée en tête. Un très bon souvenir !* »

Puis vinrent ses années de pilote semi-officielle pour le groupement des concessionnaires Peugeot France durant lesquelles elle enchaîne les épreuves en Talbot Samba - « *une super auto qui tenait très bien la route, très amusante, notamment en descente, j'avais même rattrapé une Porsche dans la descente du Turini* » - avant de terminer sa carrière en 1988 sur Citroën AX Sport. Elle conserve de cette époque de très bons souvenirs. Dominique nous confie notamment avoir adoré piloter de nuit et avoir trouvé la recette pour tenir tête à des pilotes masculins au Tour de Corse : « *Les spéciales étaient vraiment très longues et exigeantes, plus de 40 kilomètres, ce qui est aussi épuisant nerveusement que physiquement. Michele Mouton nous avait donné le conseil très judicieux de partir relativement doucement jusqu'à trouver notre vitesse de croisière, ce que les hommes ne savaient pas faire. Eux partaient à fond, nous doublaient au bout de 25 km et s'épuisaient. Alors nous les rattrapions. Nous avons fini avec des temps très corrects. Pari gagnant !* » Dominique enchaîne avec une autre anecdote. Sportive accomplie, elle a été championne de ski et aux portes de l'équipe de France. Elle voit de grandes similitudes entre ski et pilotage : « *La bonne trajectoire, on l'a ou pas. Les bons skieurs font de bons pilotes avec des trajectoires magnifiques, d'ailleurs les grands skieurs sont tous fondus de belles autos.* » À voir les carrières de Jean-Claude Killy ou de Luc Alphand, on ne peut qu'adhérer à cette théorie qui semble tomber sous le sens.

Racines familiales

Dominique a toujours un goût prononcé pour la vitesse et les belles trajectoires, que ce soit au volant de son Porsche Macan ou de sa 911 T. Vivant entre Lyon et le bassin d'Arcachon, elle vient ainsi de traverser la France par les petites routes. « C'est *un vrai plaisir que de rouler des heures dans la France profonde, sans trop se soucier de la vitesse. À condition de rester concentrée avec les deux mains sur le volant car ça ne tient pas toujours très bien la route !* » Cette 911 succède à une Porsche 356 SC cabriolet blanche de 1964, jolie mais ni assez puissante ni assez rapide aux yeux de Dominique. La 911 T a ainsi pris la relève il y a trois ans. Vendue neuve en Californie en 1971, la voiture a plus tard rejoint la France où elle a été intégralement restaurée. Passionnée, Dominique n'est cependant pas du genre à consacrer des jours à reconstituer l'histoire d'une auto. Le plus important, c'est de prendre du plaisir à la piloter. Entretenue par un spécialiste Porsche à Lyon, la 911 est conduite très régulièrement, rarement sur des rallyes historiques car Dominique ne peut s'éloigner trop longtemps de son domicile. Sportive dans l'âme, ayant toujours l'esprit de compétition dans la peau, Dominique qui vient de fêter ses 72 ans n'a guère l'intention de passer ses journées en charentaises. Cette passionnée de golf, dont elle a été championne et vice-championne de France par équipe, joue toujours avec ferveur, et c'est au volant de sa 911 qu'elle se rend sur les greens, une bonne excuse pour parcourir 70 km avec enchantement. Au final, elle n'aura fait qu'un rallye historique avec sa Porsche, une traversée en quatre étapes entre la côte méditerranéenne et le Pays basque par les Pyrénées, organisée par l'ancien copilote de Guy Fréquelin, Jacques Deleval. Le programme fut des plus riches avec 1 500 km de petites routes et trente-deux cols, soit une semaine magnifique entre passionnés avec de nombreux anciens du rallye, dont Fenouil.

Dominique entend bien continuer à piloter sa 911, pour aller au golf ou retrouver ses amis qui roulent en ancienne et organisent une sortie mensuelle dans les environs de Lyon. Pas question de se séparer de sa Porsche, elle restera dans la famille. Sa fille, qui a roulé en 911 Targa vert pomme avant de devoir la revendre, est une fan absolue de la Targa orange. Dominique entend bien lui transmettre, histoire de perpétuer cette très belle histoire entre la famille et les Porsche.

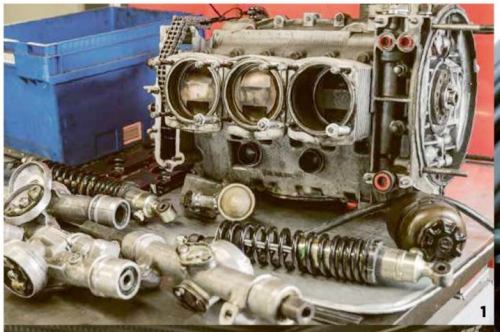
1 La RST, une 911 dans laquelle Triniane Racing a mis toute son expérience.
2 On soigne toutes les Porsche dans l'atelier de Domène, en Isère.
3 Savoir-faire… et bon goût.
4 Alain et Sylvie, sa fille.

UNE AFFAIRE DE FAMILLE

L'atelier Triniane Racing est totalement investi dans la course automobile : de la préparation jusqu'à l'assistance, de l'entretien à la restauration des Porsche plus ou moins anciennes, rien ne leur échappe ! Arrière-grand-père, grand-mère, grand-père, fille, gendre, petit-fils, petite-fille, c'est toute la famille Triniane qui partage la passion de l'automobile et plus particulièrement celle des Porsche.

Texte **Michaël Levivier** Photos **Thomas Cortesi**

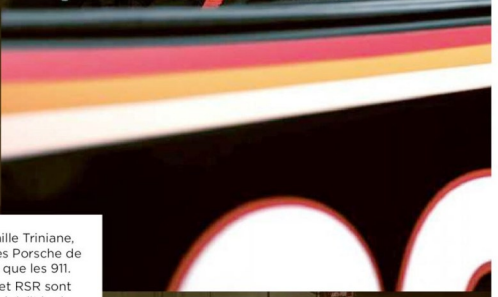
Quand on franchit l'entrée de l'atelier Triniane Racing à Domène, en Isère, une avalanche de Porsche déferle sous nos yeux ébahis. De la mythique Targa des années 1970 à une réplique de Carrera RS 2.7 de 1973 en passant par une 924 Turbo façon Carrera GT à la sauce Interscope, en s'attardant sur des 911 Carrera 3.0 RS et RSR toutes deux de 1974, préparées notamment pour le Tour de Corse Historique, sans oublier une inattendue AC Cobra avec son V8 de 427 ci, ce garage a des allures de caverne d'Ali Baba ! Raymond Trinane a ouvert le Garage Moderne en 1964, ici même, aux portes de Grenoble, après avoir quitté la région parisienne où il était déjà mécanicien, afin que son épouse asthmatique puisse respirer l'air pur des montagnes. Agent Renault, il a inévitablement transmis le virus du sport automobile à son fils Alain, qui s'inscrit en rallye dès ses 18 ans. Après des débuts en R8 Gordini et autre Berlinette Alpine en 1968, Alain se détourne des Renault lorsque sort la R5 Turbo pour se consacrer corps et âme aux Porsche à partir de 1981 : « *Chaque fois que l'on s'est engagés dans un championnat, on a toujours été dans les premiers* », précise le



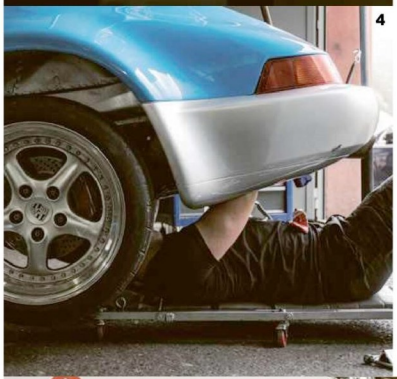
1

2

3

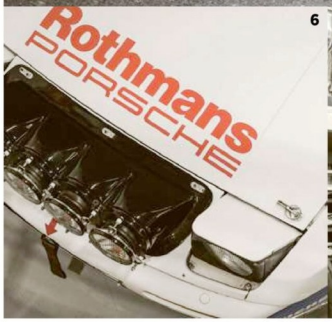


1 Dans la famille Triniane, on prépare les Porsche de A à Z. Et pas que les 911.
2 Les 3.0 RS et RSR sont un peu les spécialités de la maison…
3 Tanguy représente la quatrième génération de Triniane aux affaires.
4-5 La même année naissaient la Porsche 911 et le "Garage Moderne" à Domène. C'est dire si la famille Triniane connaît la 911 mieux que personne.
6 Les 924 et 944 ont une place de choix dans le cœur des Triniane. Une auto particulièrement compétitive en rallye.
7 Trophées et blocs moteur se côtoient.
8 Un 3.0 RS aux standards Triniane Racing…
9 La Gallery, le centre de conciergerie…



4

5



6

7

8

DE PÈRE EN FILLE, DE GRAND-PÈRE EN PETIT-FILS, ON CULTIVE DANS LA FAMILLE TRINIANE UN AMOUR INCONDITIONNEL DES PORSCHE, COMBINÉ À CELUI DE LA COMPÉTITION. CE QUI VA DE PAIRE…

compétiteur qu'il est resté. Devenu Porschiste incollable et véritable spécialiste de ces autos incroyables, Alain travaille sur tous les modèles de Stuttgart, des 917 aux 935, en passant par de nombreuses RS et RSR, qu'il refabrique : « *Les 911 RS et RSR 3.0 ont été construites sur deux années seulement, en 1974 et 1975. Les premières ont été développées en 1973, mais c'étaient des versions officielles qu'aucun client ne pouvait avoir. Les RSR ont été réalisées à seulement cinquante exemplaires. À partir des fiches d'homologation, on peut en reconstruire à l'identique et j'en ai fait beaucoup pour des clients.* »

60 ans d'expérience !

Triniane Racing fêtait ses 60 ans d'existence en 2024, même si le nom sur l'enseigne a été revu il y a un peu moins de dix ans par Sylvie, la fille d'Alain. « *Mon père a fait une embolie pulmonaire en 2016,* explique-t-elle, *et j'ai repris les rênes de l'entreprise familiale pour le soulager. Tout naturellement, j'ai choisi de renommer le garage "Triniane Racing", en restant impliqué dans la course et les rallyes. On a eu jusqu'à quinze voitures en assistance, mais on préfère aujourd'hui se concentrer sur deux ou trois autos et remplir à fond notre rôle,* confirme-t-elle. *Cela dit, il y a encore une bonne dizaine de nos clients réguliers qui roulent notamment au Tour de Corse Historique.* » Chez Triniane Racing, on s'occupe de tout, et plus encore. L'atelier gère l'entretien des Porsche classiques ou récentes, et celui de bien d'autres marques prestigieuses. Il mène des restaurations de véhicules, que ce soit pour un usage piste ou routier, en profitant du grand savoir-faire que l'équipe a acquis en compétition, ainsi que de l'assistance en rallye ou sur circuit, tout en gérant totalement la construction des voitures de sport type VHC, VHRS ou Classic. Et depuis quelque temps, on propose chez Triniane Racing la conciergerie qui assure stockage et gardiennage des véhicules d'exception et de compétition dans La Gallery, un centre indépendant à quelques kilomètres de Grenoble. Car ce qui guide toute la famille dans cette passion automobile, ça reste bien évidemment la course : « *Arrêter le rallye est un dilemme pour mon père,* explique Sylvie. *Quand on pense qu'il va stopper, il repart de plus belle. La passion l'anime encore.* » Son épouse Marie-France l'est tout autant : « *On s'est mariés en 1968 avec Alain,* dit-elle, *et je suis sa copilote depuis 1967. Ça fait plus de 50 ans de courses communes ! J'ai même piloté au rallye des Princesses avec ma petite-fille Margaux en copilote. Hélas, je me suis blessée en tombant d'un camion il y a trois ans et j'ai dû raccrocher.* » Cette année, sur le Tour de Corse Historique, Marie-France gère l'assistance avec Alain, toujours présent, pour leur petit-fils Tanguy qui assume la relève au volant d'une 3.0 RS de 1974, préparée pour l'occasion par son grand-père, « *une voiture pilotée autrefois par Pierre Moreau !* » précise Alain, connaisseur. « *Le Tour de Corse Historique, pour moi, c'est le plus bel héritier du rallye des 10 000 Virages* », l'ancien nom de ce rallye dans l'île de Beauté. « *L'atmosphère, la philosophie et les voitures de légende ainsi que les routes magnifiques, qui ne tolèrent pas la moindre erreur, rendent ce rallye magique ! La Corse reste le plus beau terrain de jeu en voiture, mais c'est aussi le plus exigeant.* »

LA 911 QUE L'ÉQUIPE A BAPTISÉE RST, BASÉE SUR UNE 2.7 DE 1974, EST UN CONDENSÉ DU SAVOIR-FAIRE DE LA MAISON EN TERMES DE PRÉPARATION ET DE RÉGLAGES. 60 ANS D'EXPÉRIENCE !

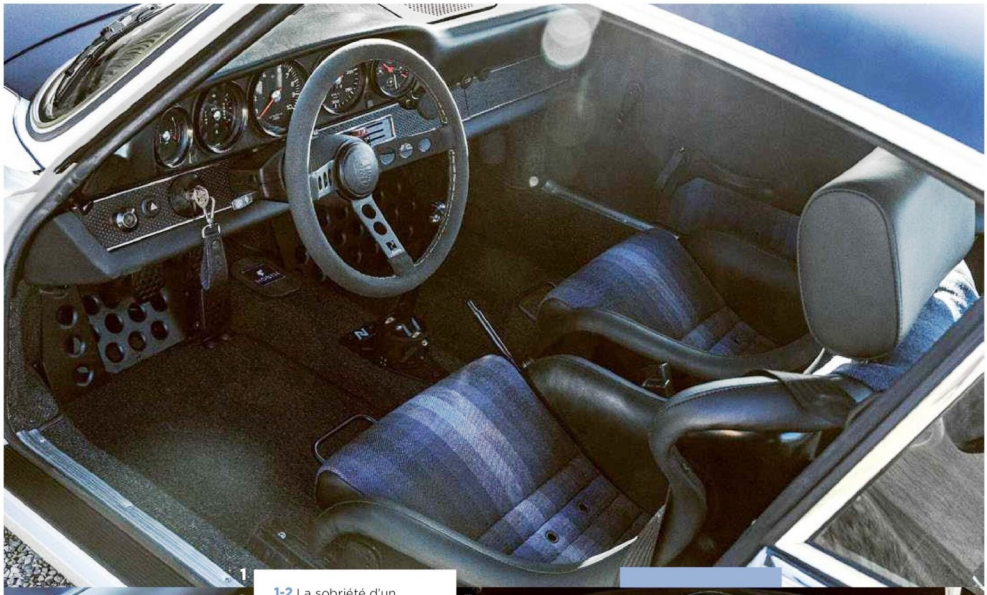
Carrera RS...T

Cette expérience acquise toutes ces années en compétition, la famille Triniane la met à profit dans son activité quotidienne afin d'optimiser, tant en fiabilité qu'en agrément de conduite et en performance, les véhicules qu'elle entretient toute l'année. Elle a d'ailleurs créé une Porsche sur mesure, à la fois sportive, chic et élégante, renfermant le savoir-faire maison, baptisée 911 RST ! Jean-Michel, le mari de Sylvie, ingénieur et piqué Porsche depuis son plus jeune âge, s'est pleinement investi dans cette relecture made in Trinane de la fameuse Carrera RS 2.7. « *Une 911 de 1974, bordeaux, est arrivée un jour dans notre conciergerie*, raconte Sylvie. *Son propriétaire voulait s'en séparer et nous avons saisi l'occasion. Son moteur avait déjà été gonflé de 2.7 à 2.9 litres. Nous avons décidé de créer notre Porsche ultime, celle que nous ne trouvions pas ailleurs.* » Ce modèle marque le début des séries G avec les gros pare-chocs, juste après les séries F

Sur les petites routes de montagne, légèreté et agilité valent mieux que toute la puissance du monde. Et ça, chez Triniane Racing, dans la vallée de Grenoble, on le sait mieux qu'ailleurs !

dites classic, « *celles que je préfère* », avoue Jean-Michel. Après une modification de la ligne extérieure pour lui conférer le look plus ancien, elle reçoit la fameuse "queue de canard" des Carrera RS 2.7 de 1973. « *Comme ces autos mythiques, elle possède le petit vilebrequin qui lui offre un six cylindres encore plus rageur,* détaille Jean-Michel. *On a conservé le 2.9 mais on a refait le moteur à neuf avec des pistons forgés Malhe, des arbres à cames de Carrera RS 2.7, un embrayage Sachs Sport, une ligne d'échappement sport, un radiateur avant de Carrera 3.2, des bobines hautes performances…* » Alléchant ! Côté châssis, les trains roulants sont équipés de barres de torsion neuves et d'amortisseurs Bilstein 1000 Lacs. « *Le but était d'en faire une voiture d'apparence ancienne mais qui tienne la route comme une auto moderne,* précisent-ils de concert. *Nos 60 ans d'expérience dans les voitures de course nous permettent de régler parfaitement les autos pour qu'elles profitent d'un comportement irréprochable.* »

Côté couleur, elle retrouve le "blanc Grand Prix" initial mais Jean-Michel lui a apposé deux bandes bleu marine mat, allant du capot à l'aileron en traversant le toit. L'intérieur respire une sportivité classe avec une fermeté somme toute confortable. Les très beaux baquets en dégradé de bleu lui confèrent un charme authentique tandis que les repose-pieds, pilote et passager, en aluminium perforé, apportent la touche racing à l'ensemble. « *Cette RST ne pèse que 950 kg et développe 240 ch,* reconnaissent-ils. *Mais le plus important, c'est qu'elle est capable de nous projeter dans des sensations de conduite rarissimes aujourd'hui : elle est à la fois très précise et distille des accélérations qui soufflent comme un vent de liberté. Et c'est ce que nous aimons par-dessus tout !* »



1 2 3 4

1-2 La sobriété d'un habitacle de Carrera RS, avec des baquets spécifiques et des harmonies de bleu très travaillées, jusque sur les boucles de ceintures…

3 Le moteur avait déjà été porté à 2.9 par son ancien propriétaire. Il a été refait en mettant la priorité sur la fiabilité et la performance.

4 Les réglages de châssis font de la RST une voiture agile et efficace.

LE 2.7 A ÉVOLUÉ EN UN 2.9 QUI FOURNIT 240 CH, POUR 950 KG !

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
Sabatier & Bataille
Agent Général Allianz
3, Rue des Rolliers
CS 90032
30820 Caveirac
Orias : 19005437

Tarifs en ligne
www.jacques-assurances.com
Tél 04 66 27 95 27
Mail: jacques@sabba-assurances.fr

* 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

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

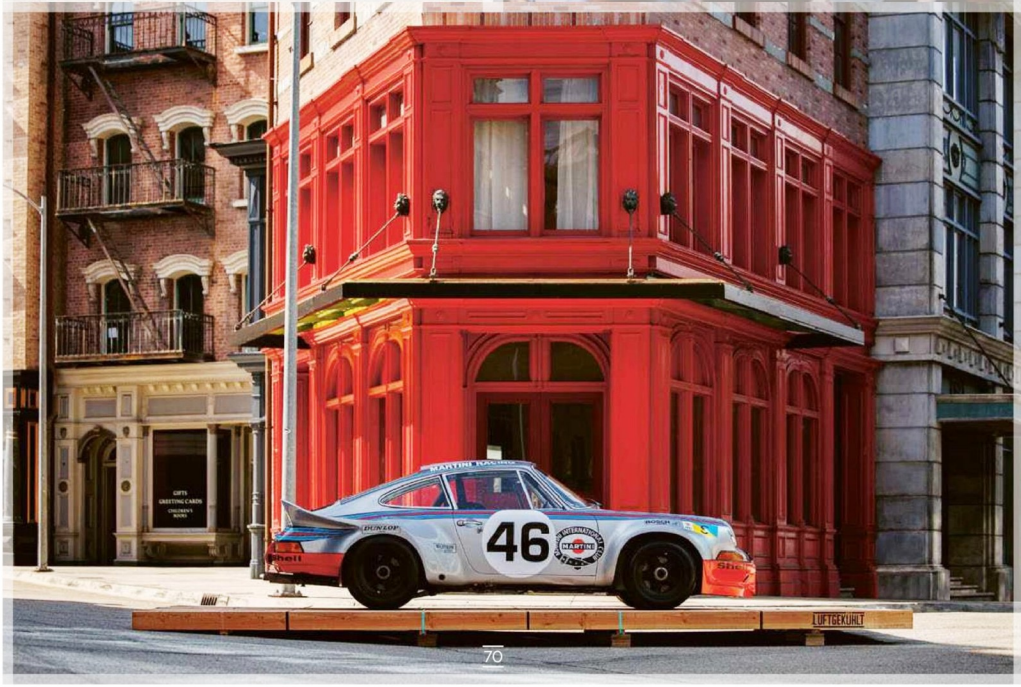
PASSIONAUTO.COM Un service **PREMIUM** en toutes circonstances
+ Livraison sur toute l'Europe et Dom Tom sur **passionauto.com**

Adhérent FFVE 780

TEXTAR BRAKE TECHNOLOGY · PAGID · BILSTEIN · Dansk ORIGINAL · KONI · SCART

LES PIÈCES POUR ENTRETENIR, RÉPARER, RESTAURER OU OPTIMISER

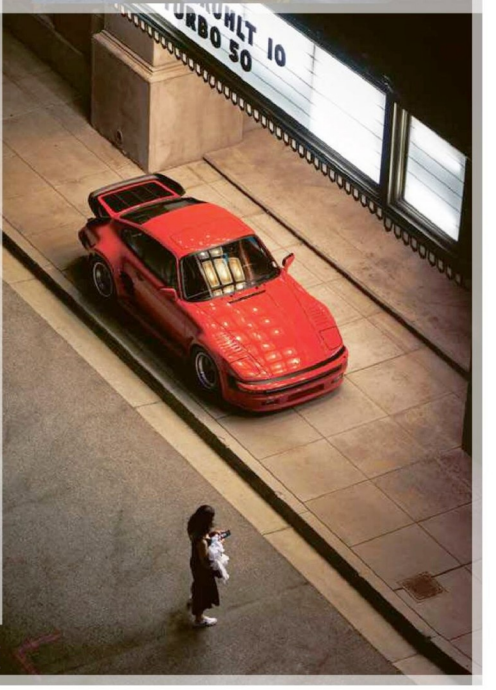
Luftgekühlt
HAGERTY

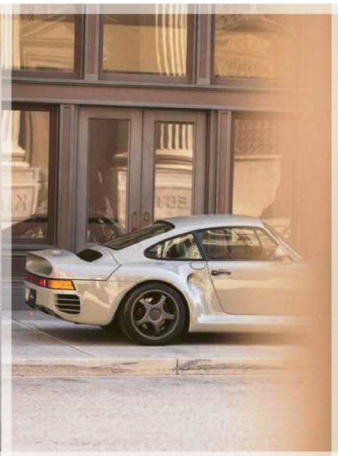

46
DUNLOP
Shell
LUFTGEKUHLT

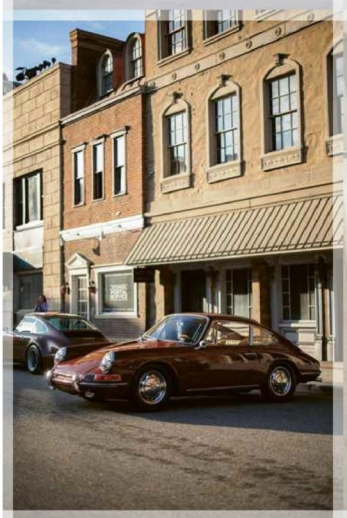
BLOCKBUSTER

Luftgekühlt dans les décors en plein air des studios Universal à Los Angeles, on a déjà vu. Pour célébrer son dixième épisode, Luft a remis les roues sur le plus bel endroit qu'elles aient jamais foulé. Alors pour annihiler tout risque de paramnésie, le staff a joué la carte "50 ans de Turbo".

Texte Étienne Brard Photos Vince Perraud, Larry Chen, Jeff Vedenoff

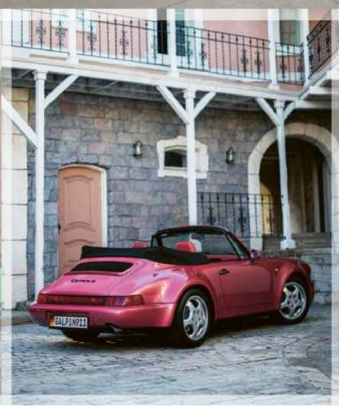






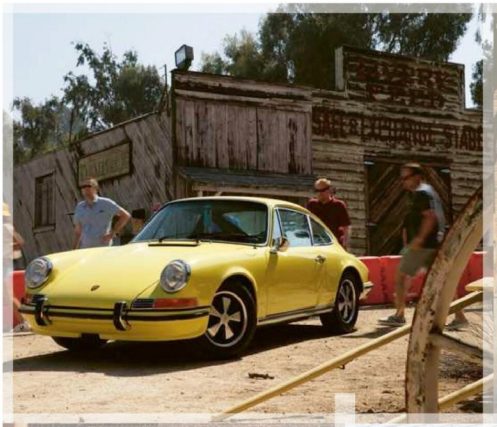
PORSCHE
DONOHUE
HULME

PORSCHE
PORSCHE CLASSIC
GENUINE PARTS
AIR COOLED

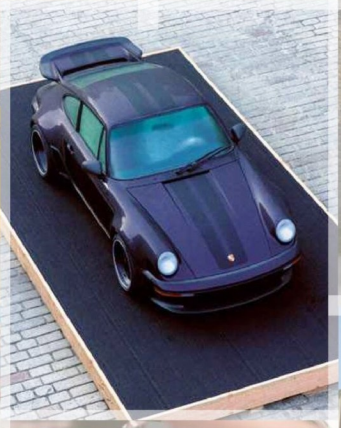


En dix épisodes, on a déjà tout dit, tout écrit sur le "Luft". Vous connaissez Patrick Long, Jeff Zwart et Howie Idelson, les instigateurs de cet événement devenu "kühlt" en bien moins de dix éditions. Les trois premières avaient suffi à instituer Luftgekühlt comme un événement incontournable, sur un concept alors inédit à mille lieues des habituelles rencontres de clubs, plutôt une sorte d'exposition à dimension artistique, dans des endroits aussi atypiques que graphiques, au cœur de laquelle sont mises en valeur des Porsche remarquables – aircooled only ! –, avec autour d'elles des centaines d'autres qui viennent compléter un tableau aux couleurs uniques.

Depuis la confidentielle première édition en 2014, Luft a explosé ! Il a tourné dans tous les États-Unis, et a même conquis du monde. Les franchises éphémères se sont posées en Angleterre, en Allemagne, cette année en Pologne et au Danemark, et le phénomène ne semble pas s'essouffler, ce qui serait un comble dans cet univers où les turbines pulsent l'air frais dès que le moindre flat ronronne. Difficile de se renouveler ? C'est sans compter sur les ressources du staff, qui sait aussi s'appuyer sur celles de Porsche, et son héritage inépuisable. Pour ne pas reproduire à l'identique le spectacle de 2019, les 50 ans de la Turbo accaparaient la thématique centrale.

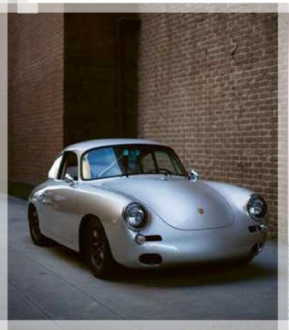


44

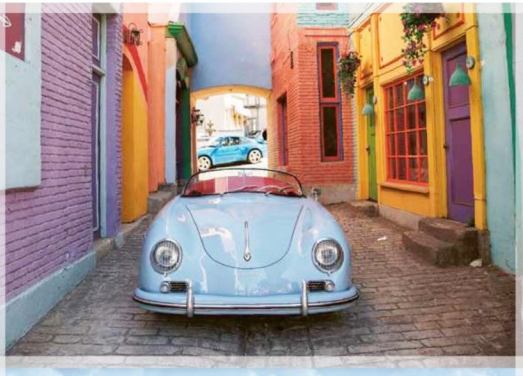


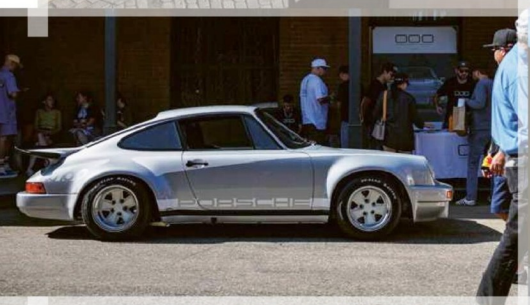
91

Quelques beaux exemplaires ont été mis en valeur, sous toutes les formes imaginables que peut revêtir encore aujourd'hui le porte-étendard de la marque pour manifester de son importance dans l'histoire et de sa domination en compétition. Avec le soutien de Porsche himself, de particuliers et de préparateurs aux noms aussi évocateurs que Singer, Ruf ou GuntherWerks. Ainsi, le prototype original de Turbo – pour ne pas dire la maquette – dévoilé fin 1973 sous des traits de 30RS était présent, un panel de 930 depuis la première 3.0 jusqu'aux 3.3 flatnose et les plus dignes représentantes du label en compétition à l'époque, 934 ou 935, et même une 962 assez peu connue du grand public !

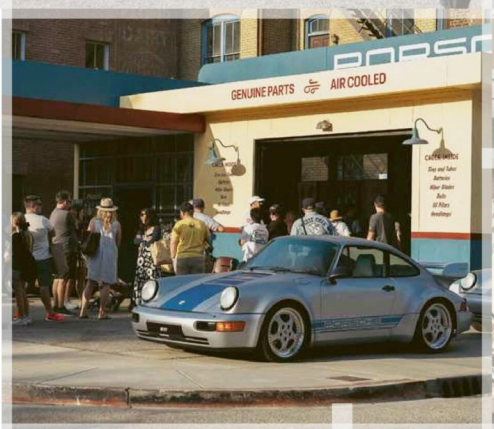


BURTON-KREMER
58
Burton

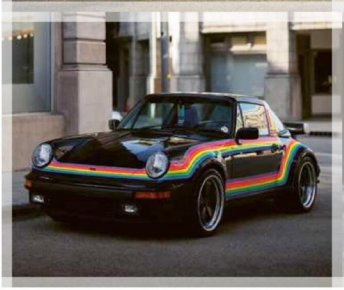


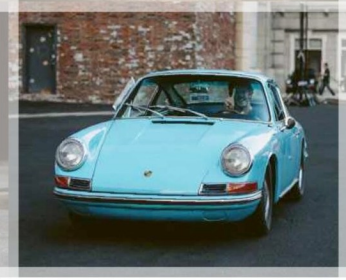


MARTINI
RACING-TEAM
23


GENUINE PARTS
AIR COOLED

67
WALLYS
JEANS





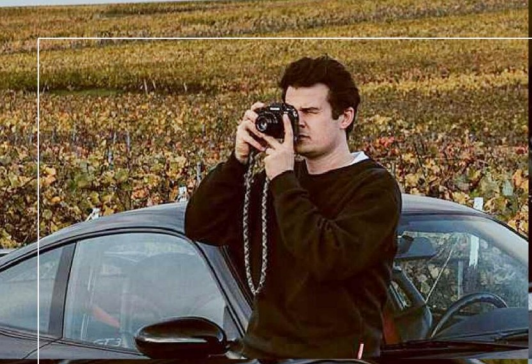
Chaque Porsche sélectionnée est installée à un endroit stratégique, positionnée au centimètre au milieu de décors de films, pour être dans la bonne perspective ou sous une lumière idéale, dans des ambiances et des thèmes qui changent à chaque coin de rue – du village de western à l'avenue new-yorkaise en passant par une ruelle pavée typiquement européenne. On reconnaît sur leurs podiums des pièces majeures comme la 911 RSR [R7] Martini du Mans 1973, l'étonnante 917K "patina" restée telle qu'elle a passé la ligne d'arrivée des 1000 km de Spa 1971. Ou la 934 Vasek Polak vainqueur du Championnat Trans-Am 1976, ainsi que d'aussi admirables pièces "civiles" aux histoires originales ou à la présentation unique. Parce que c'est ça aussi Luftgekühlt – et le reflet de la culture américaine en général –, les pièces originales, authentiques, restaurées ou patinées, côtoient sans heurt autant d'outlaw et de restomod sans que personne ne jette un œil condescendant ou critique envers l'autre. Mais ça aussi, on l'a certainement déjà dit au cours de ces dix dernières années. Alors trêve de bla-bla, baladez-vous en images dans les rues en carton-pâte des studios Universal. Moteur ! Ça tourne…

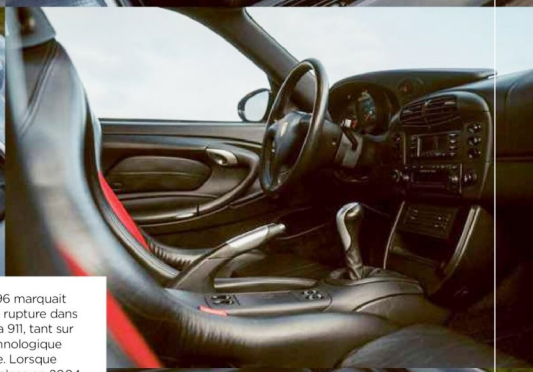
997 TURBO
Mill. 2006
3 600 cm³ à double suralimentation.
480 ch - 620 Nm.
0-100 km/h : 3"9
V. max: 310 km/h.
15 626 ex.

996 GT3
Mill. 2000
3 600 cm³ atmosphérique.
360 ch - 370 Nm.
0-100 km/h : 4"8
V. max : 302 km/h.
1868 ex.

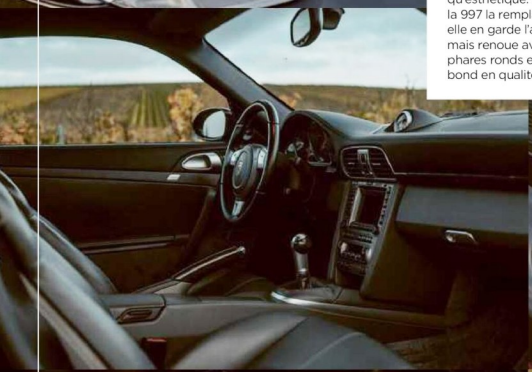
AUTO FOCUS

Ces deux-là ont beaucoup plus en commun qu'ils ne veulent l'avouer. Photographes automobiles dont le talent est demandé jusqu'au-delà de nos frontières, ils œuvrent au succès de *Speedster* depuis des années qu'on ne compte plus. Originaires de Champagne tous les deux, Mathieu Bonnevie et Rémi Dargegen ont cet autre point commun, marqueur d'une passion : 996 GT3 pour l'un, 997 Turbo pour l'autre. Noires, toutes les deux... Texte **Étienne Raynaud** Photos **Sian Loyson**





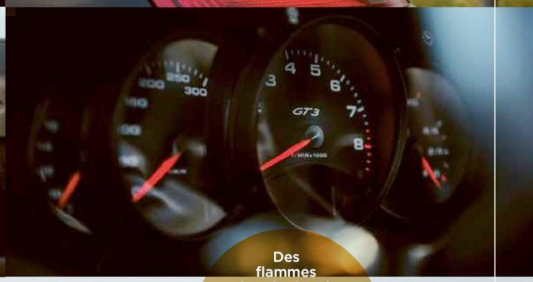
En 1997, la 996 marquait une véritable rupture dans l'histoire de la 911, tant sur les plans technologique qu'esthétique. Lorsque la 997 la remplace en 2004, elle en garde l'architecture mais renoue avec les phares ronds et fait un bond en qualité de finition.



Tout semble les réunir : la Champagne où ils ont grandi (Mathieu s'y est installé quand Rémi a préféré migrer vers la capitale), l'amour de la photo bien sûr, au point d'en faire l'un et l'autre leur métier. Enfin, une connaissance très étendue de tout ce qui roule sur quatre roues, de préférence avec un vrai moteur. Et au final, chacun, au terme d'un riche parcours automobile, a opté pour une Porsche 911 de couleur noire. Mais alors que Rémi a jeté son dévolu sur une 997 Turbo Phase 1, Mathieu, lui, a préféré une plus radicale 996 GT3 Phase 1.

Rémi a une longue histoire avec la marque, qui a commencé par six mois de stage en 2003 au siège, à Stuttgart, au service marketing après-vente : « *J'étais centré sur le Cayenne, mais à l'époque Porsche préparait le lancement de la Carrera GT, je les entendais accélérer sous mes fenêtres, c'était incroyable. Porsche m'avait prêté une 996 Phase II pour mes déplacements, de très bons souvenirs.* » Après une carrière chez Peugeot, Rémi se lance dans la photo, une passion. Très vite, dès 2015, il est sollicité pour un shooting avec le musée Porsche, puis rappelé pour un reportage sur la 917. Il va vite devenir un des photographes attitrés de la marque. Avec un accès aux réserves du musée, Rémi peut faire sortir des autos de rêve. Figure ainsi dans son panthéon la commémoration des cinquante ans de la première victoire Porsche au Mans, imaginée au terme d'une discussion avec l'ingénieur Hans Mezger, peu avant sa disparition. Six autos vainqueurs dans la Sarthe ont ainsi été immortalisées ensemble par Rémi, sur le circuit légendaire.

Sa passion l'a aussi conduit à diriger durant dix-huit ans l'Original Flat Four Drivers Club, « *un club cofondé avec trois amis qui réunit des amateurs de Combi et de Cox jusqu'en 1967, des Karmann Ghia et des Porsche 356 jusqu'à la SC* ». Ce club à la fois puriste et stylé se distingue au Mans Classic par son espace à l'ambiance de camping rétro, et le longues rangées d'autos réunissant des passionnés venus de l'Europe entière, avec leurs chemises à fleurs. Rémi a longtemps roulé en Cox, mais dès que l'occasion s'est présentée, il a souhaité acquérir une auto plus polyvalente. Après avoir regardé du côté des anciennes, il a finalement jeté son dévolu sur une voiture bien plus récente et performante, une 997 Turbo Phase 1, à boîte mécanique, « *la dernière Porsche qui a le Flat Six Mezger* ». L'auto devait être proposée à la vente par un de ses clients et amis, Andreas Wüest. À ce moment-là, Rémi n'a pas du tout en tête de rouler en 911, « *mais voilà, cette voiture m'a trouvé. Je l'ai essayée sur 300 mètres sur l'insistance d'Andreas, tout était parfait, je me suis senti à la maison* ». Comme une évidence. Rémi craque sur cette auto avec intérieur bi-ton gris et noir et toit ouvrant. La 997 Phase 1 remplit tous ses critères, notamment esthétiques : « *C'est pour moi la dernière génération de Porsche collectionnable, elle marque le retour du regard qu'on aime sur les 911, celui des phares ronds. Et elle est encore basée sur la petite plateforme.* » Quand il achète cette 911, suisse d'origine, elle n'a connu que deux propriétaires, pour 112 000 km au compteur. Aujourd'hui, elle en affiche 180 000. Rémi voyage beaucoup pour son activité. Et dès qu'il le peut, c'est avec sa Porsche. « *Je suis allé en Italie, en Suisse, en Autriche, en Allemagne notamment, y compris au siège à Stuttgart, une façon de revenir là où tout a commencé. C'est une auto plaisir du quotidien* », et d'ajouter : « *Un de mes plus beaux souvenirs a été une route de col en Autriche. Une belle frayeur quand j'ai doublé quatre voitures et un semi-remorque entre deux épingles. Un peu trop optimiste, je me suis retrouvé pris en tenaille entre le camion qui manœuvrait et l'intérieur du virage, sans savoir ce qui arrivait en face. J'ai ensuite écrasé l'accélérateur pour me sortir de ce piège !* » S'il revendique avoir tutoyé les 280 km/h sur autoroute allemande, ses routes préférées restent celles de col, de montagne ou encore la route Napoleon en France.



Dans l'esprit, la 996 GT3 prenait la relève de la 993 Carrera RS. Le moteur 3.6 "Mezger" extrapolé de la GT1 (donc de la 911 aircooled) développe 360 ch et les finitions ont nettement progressé.

Des flammes dans le dos de Rémi, et voilà le parfait remake de la pochette de l'album *Wish You Were Here* des Pink Floyd...

Même moteur, mais deux turbos et quatre roues motrices. La 997 Turbo, c'est un autre monde...

LORSQUE VOUS BAIGNEZ DANS L'UNIVERS AUTOMOBILE DEPUIS DES ANNÉES, LA MATURITÉ VOUS CONDUIT TOUJOURS VERS LA 911. C'EST COMME UNE ÉVIDENCE…

Autant de kilomètres ne sont pas allés sans leurs lots de péripéties. Peu de temps après son acquisition, le centre AMAG Suisse détecte que des morceaux de plastique sont tombés dans le moteur, une maladie courante sur les 997, due aux tendeurs de chaîne qui se désagrègent. S'en suit donc une dépose moteur suivie d'une restauration totale jusqu'à changer les Durits d'eau en prévention. L'embrayage est aussi changé, comme le réglage des suspensions afin d'obtenir une garde au sol légèrement plus basse pour une meilleure tenue de route. Cet épisode permet désormais à Rémi de rouler l'esprit tranquille avec une auto parfaite. Roulant été comme hiver, Rémi a aussi deux trains de pneus, « *les Michelin Pilot Sport en été sont remplacés par les Pirelli Sottozero en hiver. Les pneus sont entreposés à l'année chez AMAG, une pratique courante en Suisse* ». Il ne compte pas s'arrêter là : « *Non seulement je veux rouler dans un maximum d'endroits possibles avec cette auto, mais je compte accumuler les kilomètres, voir de quoi elle est capable en terme de durabilité.* » Et d'ajouter : « *Je ne vois pas par quoi je la remplacerais. J'ai certes eu un coup de foudre visuel pour une 991 GT3 vert olive récemment, mais je n'aime pas la PDK, je ne vise pas le record du tour au Nürburgring mais le plaisir de conduite. Les palettes, c'est efficace, mais mon plaisir, c'est de changer les vitesses de façon classique.* »

Mathieu, qui suit la conversation, acquiesce. Lui non plus n'est pas tenté par les autos trop modernes à l'efficacité maximum, sa quête est celle du plaisir de conduite plus que celle des records au tour. Comme il le dit, « *je veux qu'il se passe un truc, j'aime les sensations et la sonorité des anciennes* ». Mathieu a toujours eu des sportives typées youngtimer, de la 205 Rallye à la BMW M5 en passant par la M3 : « *J'ai eu plusieurs voitures sportives que je qualifierais de routières. Je voulais quelque chose de plus extrême sans tomber dans une auto moderne.* » La 996 GT3 Phase 1 s'est naturellement imposée comme un juste compromis, y compris pour son esthétique différente. Comme pour Rémi, le fait que l'auto adopte le bloc Mezger a été un vrai argument dans sa décision. Mathieu est ce qu'on pourrait appeler un puriste : « *Je ne voulais pas d'électronique, je voulais zéro assistance pour retrouver des sensations pures, pas si éloignées de celles ressenties au volant d'une 964 RS, sauf que là on a cent chevaux de plus sous le pied.* »

À l'inverse de Rémi, c'était un choix réfléchi. La GT3 était un vieux rêve, idéalement en Orange Zanzibar, Vert Jungle jugé « *introuvable* » ou en noir. Sa 996 a été vendue neuve en janvier 2000 en Allemagne avant d'être importée en France en 2008. Mathieu l'a trouvée auprès de Franck Ravé, à Arpajon. Elle était alors hors marché et l'a séduit immédiatement avec son intérieur équipé de sièges baquets, de la climatisation et d'un lecteur CD. Elle avait alors 70000 km et n'en affiche que 2000 de plus aujourd'hui. C'est probablement la plus grande différence entre nos deux Champenois : Rémi ne cesse de rouler, Mathieu se limite à quelques sorties plaisir. Certes, cela correspond à la philosophie des autos, la Turbo considérée comme une grande routière sécure à quatre roues motrices et la GT3 nettement plus radicale. Par ailleurs, alors que Rémi va photographier des autos chez Bugatti, chez des collectionneurs ou des marchands, Mathieu couvre surtout des événements comme le Tour Auto ou le Rallye des Légendes Richard Mille où il a besoin d'un véhicule fonctionnel quand il n'est pas juché à l'arrière d'une moto. Sans compter les événements trop éloignés pour s'y rendre par la route. Avec un emploi du temps très chargé, ses sorties en GT3 se limitent « *à de courtes escapades de 400 kilomètres environ, souvent avec une belle table à la clé, comme le Garde-Champêtre à Gye-sur-Seine ou le Doyenné à Saint-Vrain* » avant de préciser : « *Dès que j'aurai de vraies vacances, un grand voyage est prévu, quand bien même ma compagne qui partage mon avis sur la GT3 la trouve un peu bruyante.* » Comme Rémi, Mathieu aussi adore

1-2 Les jantes sont monobloc en 19" sur la Turbo, trois parties en 18" sur la GT3.
3-5 GT3 et Turbo peuvent se ressembler sous le même noir, ce sont deux machines très différentes. C'est parfait, Mathieu et Rémi n'en ont pas du tout le même usage...

son auto. « *J'en avais envie sans savoir à quoi m'attendre. La GT3 dépasse de très loin mes attentes, je n'ai aucune intention de la revendre et je ne saurais pas par quoi la remplacer. J'ai essayé un Cayman GT4 RS mais ce n'est pas une auto pour moi.* » Mathieu le confesse, il n'a aucune compétence en mécanique, alors il confie son auto au Centre Porsche de Reims. Il suit l'actualité de la section GT3 et GTS du Club Porsche, qui lui a donné envie de s'inscrire à quelques sorties circuit avec la 996.

MATHIEU ADORE LA LÉGÈRETÉ ET L'AGILITÉ DE SA 996 GT3. RÉMI, LUI, NE POURRAIT PLUS SE PASSER DE L'EFFET TURBO !

Place à la conduite... Après quelques kilomètres à bon rythme entre belles routes et petites départementales champenoises, l'heure est aux premières impressions. Mathieu confie que les autos ont beau être de conception proche, il aurait du mal à suivre la Turbo à haute vitesse. Mais que dès que la route est sinueuse, le réglage châssis comme les 200 kilos de moins de la GT3 se ressentent immédiatement: « *J'étais large là où la Turbo est plus limitée, je peux freiner plus tard.* » Rémi semble approuver mais confie rester très attaché à « *l'effet Turbo, le coup de pied au cul à l'ancienne, qui a disparu sur les nouvelles générations et qui fait vraiment le charme de ce moteur. Sur autoroute, surtout si la vitesse n'est pas limitée, la poussée ne s'arrête jamais. Je suis toujours étonné des reprises en sixième à haute vitesse.* »

Malgré les différences de philosophie entre leurs autos, l'un comme l'autre sont de vrais amateurs de 911 de caractère, suffisamment récentes pour garantir un certain confort d'usage, mais pas trop pour ne pas gommer ce comportement à l'ancienne.

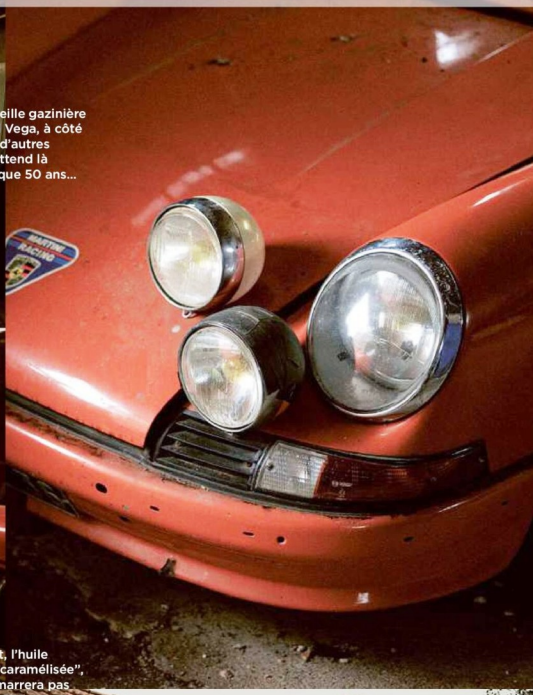
Abonnez-vous aux HEROES...

... Et recevez en cadeau le TOTE BAG Collector !

Vivez vos passions...
Abonnez-vous aux HEROES !

heroeskiosk.fr

Entre une vieille gazinière et une Facel Vega, à côté de dizaines d'autres autos, elle attend là depuis presque 50 ans…



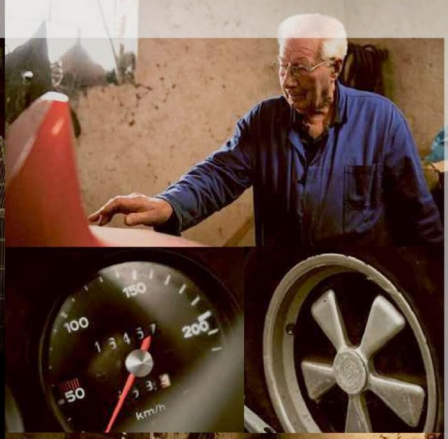
Évidemment, l'huile est un peu "caramélisée", la RS ne démarrera pas aujourd'hui. Patience…

UN TRÉSOR RETROUVÉ

C'est le graal pour tout collectionneur : mettre au jour une pièce oubliée depuis des décennies au fond d'un tiroir. Ce n'est déjà pas si banal quand il s'agit de bibelots sans valeur, ça prend une toute autre tournure quand c'est une Porsche 911 que vous dénichez ! Si en plus il s'agit d'une Carrera 2.7 RS, et pas la plus anodine de la série…

Texte **Josué Chevrel** Photos **Porsche Classic Centre Gelderland**

LA CARRERA RS #0064 EST LA HUITIÈME *LIGHTWEIGHT* PRODUITE, LA PREMIÈRE LIVRÉE EN FRANCE !



Là, sous une bâche…

Le démontage entamé depuis aux Pays-Bas a confirmé le kilométrage.

Le 13 octobre, une nouvelle vie débutait pour la RS #0064.

10 ans qu'il attendait ce moment ! Et presque cinquante ans que cette 911 Carrera RS 2.7 dormait derrière de solides murs de pierre scellés par une lourde porte en bois, au fond d'une grange quelque part dans la campagne berrichonne. Là, sous un drap poussiéreux, entre une 406 coupé qui semble n'avoir pas bougé depuis des années et une Facel Vega dont les décennies de létargie sont une certitude, elle repose depuis 1976. À l'abri de la lumière et de l'humidité, elle n'a pas trop mal vieilli, cette 2.7 RS ! Et ce n'est là qu'une de ses qualités. Son compteur n'affiche que 16 457 km et son châssis porte le numéro 911 360 0064. Décryptage ? 911 360 identifie les Carrera RS de 1973. Les dix premiers numéros ayant été attribués aux modèles de présérie, #0064 était le cinquante-quatrième exemplaire client. À ce rang, il disposait bien entendu de toutes les caractéristiques spécifiques aux 500 premières unités, tôles fines et vitres Glaverbel amincies. Un petit tour plus approfondi dans les archives révèle que #0064 fut la huitième RS assemblée selon les spécifications Lightweight propres à l'option M471, et la toute première sous cette forme… livrée en France ! Les quatre premières étaient des Touring. Son bouclier avant en acier de 2.4 S n'est donc pas une anomalie, celui en fibre typique des RS n'était pas homologué dans l'Hexagone. Et c'est ainsi qu'elle a passé l'inspection en bout de chaîne le 17 novembre 1972, et fut livrée par Sonauto à la concession Porsche Marcel Balsa à Maisons-Alfort (94). Sous cette forme aussi, avec un arceau et quelques autocollants, qu'elle fut l'une des premières RS à écumer les épreuves nationales, notamment le Tour Auto 73 entre les mains de Thierry Sabine, et d'autres courses, associée à des noms comme Touroul, Cayeux ou Bardini. Puis en avril 1975, son nouveau propriétaire l'immatricule dans l'Indre. Elle est remisée l'année suivante sur ses slicks encore chauds après une dernière course de côte. Il la démarre régulièrement jusqu'à ce que la pompe à essence soit envoyée en réfection en 1985. Elle ne sera jamais remontée, et la Porsche ne bougera plus d'un centimètre.

Après des mois de recherche, la ténacité de Kobus Cantraine a fini par payer. Celui que l'on pourrait définir comme chasseur de trésors a réussi à localiser cette pépite de l'histoire de la Carrera RS… il y a presque 10 ans ! Convaincre son propriétaire aura été le travail d'une décennie. Maintenant octogénaire, ce dernier a jugé que c'était le moment. Le 13 octobre, la Carrera RS #0064 est montée dans une remorque en direction du Centre Porsche Classic Gelderland, aux Pays-Bas, pour une petite réfection avant de revenir en beauté dans le prochain épisode de *Speedster*…

REVIVRE LE MYTHE

LE MANS CLASSIC

LE MANS CLASSIC®

3-6 JUILLET 2025

RICHARD MILLE

aramco

STATE OF ART

THE WALL STREET JOURNAL.

MOTUL

PORSCHE

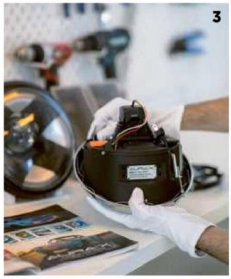
NOSTALGIE

Design by Peter & Associés

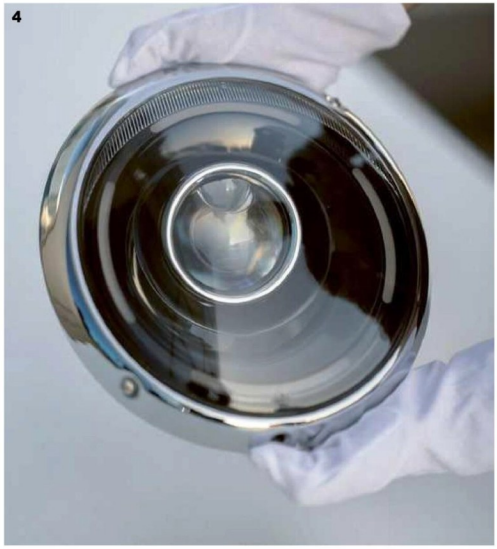
À L'ORIGINE DE L'AVENTURE AURA[X], LE PROJET DE PRÉPARATION DE LA 3.0 RSR D'ANDREA QUI A UN PEU "DÉBORDÉ DU CADRE"...

1

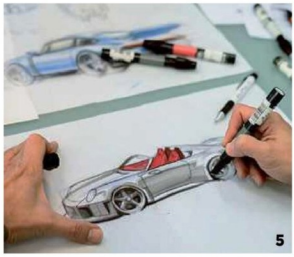
2



3



4



5

1-2 Le clone de 3.0 RSR sert de laboratoire aux développements Aura[x].

3-4 Idéalement situé dans le berceau de l'industrie automobile italienne, à Turin, Aura[x] s'appuie sur l'expertise de dizaines de sous-traitants locaux, qui fournissent par ailleurs les grands constructeurs.

5-6 Andrea est designer et a plein de projets pour Aura[x] et IperLeggera. Il est aussi artiste peintre.

7-8 Andrea Di Buduo est à la création, son fils Alessandro gère la fabrication.

6

7 8

MAÎTRE DES LUMIÈRES

Turin, berceau de l'industrie automobile italienne, est aussi le décor de l'aventure dans laquelle s'est lancé Andrea Di Buduo, rejoint par son fils Alessandro, avec pour objectif de corriger la myopie nocturne dont souffrent génétiquement les Porsche anciennes. Avec Aura[x], ils révolutionnent tout en subtilité et avec style l'éclairage des 911 classic... Texte **Josué Chevrel**

La 911 classic est une machine fantastique, pétrie de qualités ; c'est pour ça qu'on l'aime. S'il y en a bien une qu'elle… n'a pas, en revanche, c'est l'acuité visuelle en conditions difficiles. Nuit, brouillard, pluie, et la voilà miro la grenouille, elle n'y voit pas tellement plus loin que le bout de son capot. Qu'elle a long, certes, mais quand même ! Quelques-uns ont régulièrement tenté des solutions au gré des technologies de leur époque, améliorant de quelques lumens la portée des loupiotes. Andrea Di Buduo, lui, est allé un petit peu plus loin dans la démarche. Il a pour lui d'être au bon endroit au bon moment, mais aussi d'être parmi les hommes les plus qualifiés pour la mission. Andrea a derrière lui une carrière dans l'industrie automobile. Entre autres faits d'armes, il a été directeur du design chez Changan, design manager chez Ford, designer chez Bertone. À Turin depuis des années, il évolue au cœur de l'industrie automobile italienne.

Andrea Di Buduo est aussi un amoureux de Porsche. En pleine pandémie de Covid, son projet personnel de 911 RSR 3.0 est mis en pause à plusieurs reprises. « *Ces temps morts m'ont donné l'occasion de reconsidérer mon approche*, se rappelle-t-il. *Au début, je me concentrais sur une stricte conformité aux standards du Groupe 4. Mais j'ai réalisé qu'ils étaient trop restrictifs pour ce que je voulais réellement créer. Alors j'ai exhumé un ancien projet de restomod inspiré des RSR, que j'avais dessiné en 2018, et j'en ai extrait quelques éléments que j'ai commencé à incorporer dans l'architecture et l'esthétique originelles de la RSR de 1974, pour améliorer un certain nombre de points critiques de la voiture. En premier lieu l'éclairage.* »

Les phares sont alors devenus un sujet central. Par nature, Andrea est sensible au design des optiques des 911 modernes, à leur interprétation de l'ADN Porsche, mais il a aussi conscience que rien, ni dans l'offre aftermarket ni sur le marché du restomod, n'atteint ce niveau de qualité constructeur. En 2022, il partageait ses premiers dessins sur Instagram. « *Le bel accueil m'a poussé à continuer. Tirant parti des progrès récents dans le prototypage, j'ai décidé d'investir le créneau de la personnalisation dans cette niche plutôt que de construire des voitures entières comme le fait Singer.* » Et c'est vite devenu une affaire de famille : « *Après avoir obtenu son diplôme de modélisation industrielle, mon fils Alessandro, qui partage ma passion, a rejoint l'aventure. Alors en 2023 nous avons déposé la marque et breveté le design. En 2024 nous avons lancé Aura[x], dédiée à la production d'optiques haut de gamme et personnalisables pour les restomod, principalement la 911. Notre stratégie privilégie la modularité et l'adaptabilité qui permettent aux clients d'améliorer et de personnaliser les phares de leur voiture sans en altérer le dessin original.* » Parce que la technologie embarquée est au service de toutes les causes, de tous les conducteurs, y compris ceux qui souhaitent remédier au pire défaut de la 911, la vision de nuit, sans que rien ne se distingue au bout des ailes. « *L'objectif était*

Parmi tous ses partenaires, Andrea a une relation étroite avec Massimiliano Guidi et Franco Froio, de l'Officine Guidi, qui l'ont épaulé dans la réalisation de cette Carrera 3.0 RSR.

LE PHARE PAR AURA[X] S'APPELLE HALO. IL ÉCLAIRE FORT ET LOIN, CE QUI N'EST PAS LA MOINDRE DES PROUESSES POUR UNE 911. IL PEUT SE CACHER DERRIÈRE LA GLACE STRIÉE D'ORIGINE OU SE PARER DE TOUTES LES FANTAISIES, COMME LE GLOBE RÉFLECTEUR EN CARBONE.

d'égaler, voire de dépasser les standards des voitures modernes en termes d'éclairage et de fiabilité, mais de rester conforme à l'esthétique des Porsche classic. Les phares intègrent une technologie nano-LED, brevetée et produite en Italie, qui offre les meilleures performances dans le plus faible encombrement, pour s'adapter à la structure originale de la voiture, sans modifier les ailes, contrairement aux projecteurs bi-LED Hella couramment utilisés. Nous avons conçu notre produit pour qu'il soit plug & play, ce qui permet une installation facile et totalement réversible. Les clients peuvent conserver l'aspect original en utilisant les glaces Bosch ou Hella, ou opter pour des designs personnalisés, y compris de la gravure laser ou des couleurs uniques. » Parce que bien évidemment, l'esthétique n'a jamais été un sujet secondaire. Andrea a su travailler avec finesse, cohérence et originalité un objet qu'on pensait connaître sous toutes les formes. En préservant toute la sobriété propre à une Porsche, il y a intégré un clin d'œil à l'identité lumineuse des Porsche actuelles – avec leurs optiques à quatre points – mais aussi un hommage à l'héritage sportif de Zuffenhausen. Le design du Halo 4 est inspiré des adhésifs utilisés en compétition, collés en croix sur les phares pour les protéger des impacts de gravillons. Là, ils ne sont que suggérés, comme s'ils masquaient l'anneau périphérique en n'en révélant que des sections. « *On crée ainsi une identité graphique unique. Ce halo distinctif est devenu la signature d'Aura[x], associant fonctionnalités modernes et design classique.* »

Pour atteindre un tel résultat, le duo père-fils se répartit les rôles, Andrea mène la stratégie globale, le marketing et la direction artistique, Alessandro est plus focalisé sur le développement produit et l'industrialisation. Mais ils s'appuient aussi sur une douzaine de partenaires spécialisés dans des domaines aussi complexes que les modules électroniques, les solutions LED, la numérisation et la modélisation en trois dimensions, la peinture, le chromage, l'usinage, l'outillage, la gravure laser, l'impression 3D, jusqu'aux tests d'homologation. « *Chaque composant est le fruit d'un effort collectif, un vrai puzzle d'artisanat et d'expertise.* » Le processus d'homologation, avec des tests en laboratoire, garantit la conformité à la réglementation européenne, et même à celle des marchés les plus contraignants comme l'Allemagne. Comme on n'arrête pas l'esprit créatif d'un designer passionné, Andrea planche sur d'autres idées applicables au restomod sur base Porsche 911. Les cornets d'admission et le levier de vitesse sont déjà prêts sous la marque Iperleggera fraîchement déposée, et il esquisse le style unique du Speedster qui les dévoilera au grand public.

Cet encart d'information est mis à disposition gratuitement au titre de l'article L. 541-10-18 du code de l'environnement. Cet encart est élaboré par CITEO.

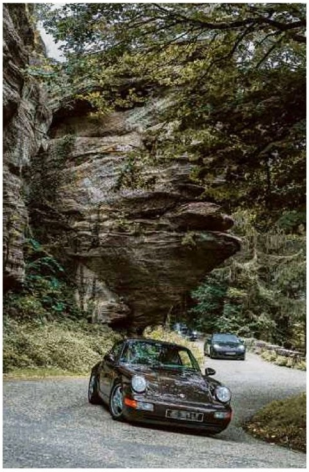
Petit à petit, tout le monde fait son tri.

ON NE LÂCHE RIEN !

TRIONS SYSTÉMATIQUEMENT

TOUS LES EMBALLAGES ET PAPIERS SE TRIENT

L'ALSACE A ACCUEILLI LA DIXIÈME ÉDITION DE LA 911 CLASSIC. LES ROUTES À TRAVERS LES FORÊTS DE PINS Y SONT INCOMPARABLES.



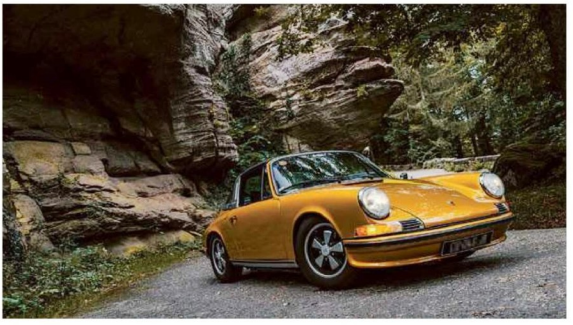
ALSACE LA 911 CLASSIC

ANNIVERSAIRE SUR LE RHIN

L'Alsace, le Porsche Club 911 Classic de France y avait déjà pris ses quartiers il y a sept ans. Et manifestement s'y était bien plu. La meilleure preuve, c'est que pour la dixième édition de la 911 Classic, une centaine d'équipages y convergeait de toute la France pour y poser ses valises le traditionnel week-end de mi-septembre. Camp de base à côté de Colmar pour rouler à travers les vignes et les forêts, réservoir plein, roadbook sur les genoux. Texte **Étienne Brard** Photos **Baptiste Fauchille**

Accrochez-vous ! Avec une diction parfaite, vous lirez du Niedermorschwihr, du Vœgtlinshoffen et du Wickerschwihr. Parti de Horbourg-Wihr, vous traverserez Hartmannswiller, ou Obermorschwihr, passerez par Rorschwihr, Lautenbachzell et Hettenschlag… De prime abord, déchiffrer un roadbook à travers l'Alsace n'est accessible qu'à partir du niveau expert du copilotage. Disons que si vous lisez couramment la notice de votre Carrera dans sa langue originale, vous serez peut-être avantagé, deux ou trois notions d'allemand peuvent aider. En réalité, lorsqu'on sait la beauté des paysages de la région, on est prêt à tous les sacrifices, y compris enchaîner les consonnes par paquets de douze à s'en déshydrater les muqueuses bucales. Remarquez, la soif, ça se soigne bien, vous diront les gens du cru, il y a ce qu'il faut ici. Et les gens du club, eux, savent toute la magie d'une balade en Porsche sur les ballons, entre les cépages de Riesling et de Gewurztraminer, ou à travers les denses forêts de sapins, portés par les effluves de résine. Par club, entendez le Porsche Club 911 Classic de France qui tenait le week-end de mi-septembre sa traditionnelle rencontre annuelle, ici, dans l'Est. Une édition 2024 qui avait pour elle d'être la dixième du nom, et de poser ainsi un jalon supplémentaire dans l'histoire du club, marqueur de maturité pour une association relativement jeune puisque né le 1er janvier 2015.

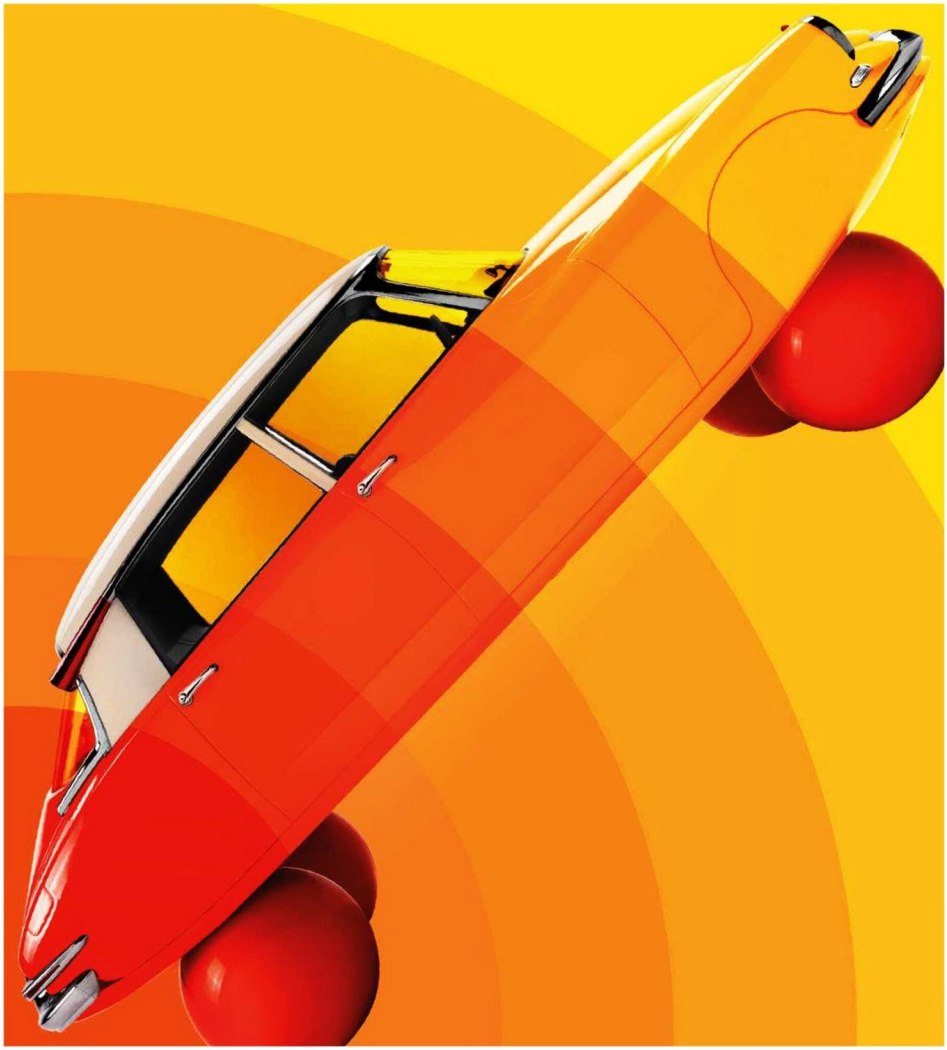
En 2017, les équipages de La 911 Classic avaient déjà arpenté les routes d'Alsace, déjà visité les hauts lieux touristiques de la région, testé les deux ou trois bonnes tables sur leur parcours, il semblait difficile de réitérer l'opération sans y laisser un petit goût de déjà-vu. Pourtant, personne ne risque de s'y mélanger les souvenirs, La 911 Classic 2024 restera un grand cru (comme les précédents, évidemment) avec ses arômes et ses saveurs uniques. Le camp de base, d'abord, implanté à l'Hôtel de l'Europe, à Horbourg-Wihr, établissement quatre étoiles à proximité immédiate de Colmar, capable de recevoir les presque deux cent têtes que représentent la centaine d'équipages. Et autant de places de parking. C'est un point déterminant de la convivialité qui caractérise ce rendez-vous annuel depuis dix ans : tout le monde sous le même toit, dès le vendredi soir, toutes les voitures réunies en un même espace pour vivre en immersion totale l'expérience de la communauté Porsche classic. Comme le



LE ROADBOOK EST PRÉPARÉ PAR DES GENS DU CRU, ET ÇA SE SENT. COMME SI LES ROUTES AVAIENT ÉTÉ CHOISIES NON SEULEMENT POUR LEUR BEAUTÉ, MAIS AUSSI PARCE QU'ELLES MAGNIFIENT LES 911 !

démarrage des moteurs à l'unisson tôt le samedi matin, prêts à attaquer le roulage qui constitue la colonne vertébrale, la raison d'être même d'une réunion comme celle-ci. À 8h00, départ en direction plein nord du mont Sainte-Odile, lieu de pélerinage qui est aussi un promontoire offrant l'un des plus beaux panoramas sur les vallées d'Alsace. Selon la sensibilité de chacun, deux itinéraires étaient proposés pour arriver au même point, un dit "tourisme" pour profiter des paysages et des villages, l'autre, "roulage", plutôt destiné à profiter… de sa monture, à allure plus soutenue. Mais toujours dans le respect du code de la route (c'est la mention légale…). Même principe pour rejoindre l'étape gastronomique de mi-journée. Cap au sud en direction de Guebwiller, à chaque groupe son parcours mais pas de jaloux, forêts, crêtes et ballons au programme pour tout le monde. Halte à Jungholtz, à la ferme des Moines, pour un retour trois siècles en arrière, sous les chandeliers et l'impressionnante fresque aux plafonds. Les compteurs affichent déjà 180 km, les estomacs implorent. Ils ne seront pas déçus! La suite du roadbook allait encore en imposer aux bras même des plus vaillants, pour 130 km en attaquant directement par la route du Grand Ballon et une belle série de cols qui, même sans atteindre des altitudes extrêmes, sollicitent la concentration et les biceps.

Le dimanche matin, le rythme est toujours plus détendu, vous suivez le roadbook à votre guise, une quarantaine de kilomètres pour rejoindre l'Écomusée d'Alsace à Ungersheim et s'immerger dans la vie d'un village local d'un siècle à cheval entre XIXe et XXe. Mais aussi pour les remises de prix, le déjeuner et les au revoir. Parce que c'est là que se terminait officiellement cette Nationale 911 2024. Mais certains membres du club avaient signé pour un petit supplément. Ils partaient sur-le-champ rejoindre Kitzbuel dans le Tyrol, point de départ d'une semaine de pèlerinage en Autriche sur les traces de la famille Porsche. Des haltes à Zell-am-See, à Salzburg, un passage par le col du Großglöckner pour rejoindre Gmünd où a débuté l'histoire de la marque en juin 1948. Gmünd où il faut visiter aujourd'hui le Porsche Automuseum des Pfeifhoffer, ce qu'ils ont fait bien sûr…



SALON
RÉTRO MOBILE
LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

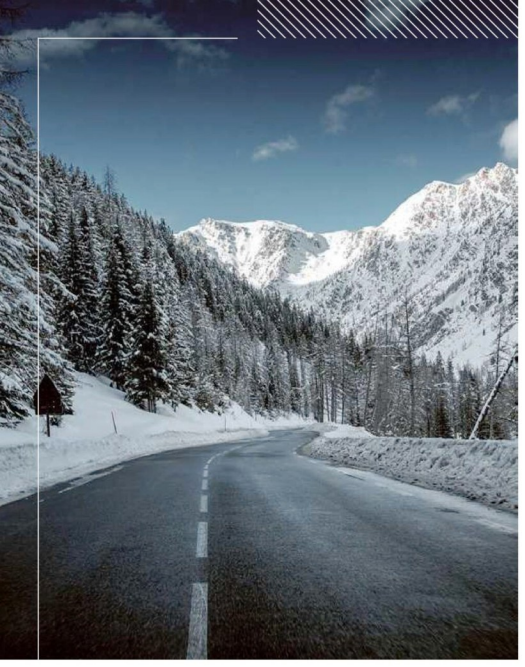
05-09 FÉVRIER 2025

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



ROADBOOK ISOLA 2000 ET LA LOMBARDE

TOUT SCHUSS !

À deux pas de la frontière italienne et moins de deux heures de la Côte d'Azur, Isola 2000 est l'une des stations de ski les plus proches de la Méditerranée. La route pour rejoindre le domaine skiable et celle, voisine, du col de la Lombarde offrent une expérience sensationnelle, que l'on soit ou non fan de sports d'hiver.

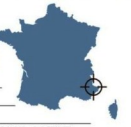
Texte et photos **Jordan Zigang-Divet** | **www.curveshunter.fr**

Le massif du Mercantour n'est pas avare en paysages, les routes qui le gravissent et y serpentent ont ce quelque chose d'unique qui sonne comme un appel à rouler. Certaines sont plus récentes que d'autres dans ce territoire du haut pays niçois devenu français le 10 février 1947, cédé par l'Italie à la signature du traité de Paris. Jusqu'au début des années 70, le col de la Lombarde n'était acessible que par le versant italien et ne redescendait que sur la partie supérieure du val de Chastillon, où se situe aujourd'hui la station d'Isola 2000 inaugurée en 1971. Les travaux pour la relier au village d'Isola, dix-sept kilomètres plus bas côté français, ont débuté en 1964 pour s'achever en 1971 et ouvrir ainsi le passage entre la vallée de la Tinée côté provençal et celle de la Stura di Demonte, dans le Piémont italien.

En partant du bord de mer, à Nice, il ne faudra parcourir qu'environ 70 kilomètres pour atteindre le petit village d'Isola, à peine plus de 85 pour monter à Isola 2000. On peut passer en deux heures des plages méditerranéennes aux sommets alpins en traversant des paysages hivernaux. Dans la vallée, le village d'Isola marque le point de départ de notre ascension vers la station de sports d'hiver. Dès la sortie du village, la route amorce un sérieux dénivelé et la M97 (pour "métropolitaine" – de la Métropole Nice Côte d'Azur) grimpe abruptement en direction des montagnes. Les premières épingles apparaissent et les pentes affichent des dénivelés à 10 %, une attaque très agressive qui nous fait prendre de l'altitude assez rapidement. La neige recouvre maintenant la plus grande partie du paysage et seule la bande d'asphalte noir contraste avec les alentours. La route très

En hiver, les trois derniers kilomètres pour atteindre le col de la Lombarde depuis Isola 2000 ne peuvent se parcourir qu'à pied, sur une route fermée, damée pour la randonnée. Sinon, il faut l'atteindre par le versant italien, via Dignes-les-Bains puis Barcelonnette, soit une modeste boucle... de presque six heures !

LA ROUTE D'ISOLA 2000 A ÉTÉ CONSTRUITE DANS LES ANNÉES 60 POUR ACCÉDER À LA STATION TOUTE NEUVE.



NAVIGATION

Département Alpes Maritimes (06), France
Situation entre Isola et le col de la Lombarde
Route M97 (D97)
Coordonnées GPS au départ 44°11′14.399″N, 7°3′12.637″E
Altitude maximum 2351m (La Lombarde)
Distance environ 20km
Temps de parcours environ 30min
Étapes • Points d'intérêt Isola 2000 (station)

large et le revêtement en parfait état permettent une ascenssion sereine où l'on ne se concentre que sur le plaisir de conduire et sur le tracé en lui-même. Et c'est préférable ! Parce que sur les dix-sept kilomètres qui séparent la vallée de la station, ce ne sont pas moins de vingt-cinq épingles qu'il faudra enchaîner. Cette sensation de s'élever ponctue chaque kilomètre. Certaines de ces épingles, compte tenu du dénivelé, obligent parfois même à des rétrogradages jusqu'en première pour s'en extraire avec une raisonnable vélocité, jusqu'au prochain freinage pour attaquer la courbe suivante. Si vous avez le choix de la monture, préférez-la légère et suffisamment coupleuse. Panoramique aussi. Pourquoi pas une 2.4E Targa ou, mieux encore dans les conditions du jour, une 964 Carrera 4 Cabriolet ? Parce que l'itinéraire offre aussi des moments de répit permettant de s'ennivrer du paysage à ciel ouvert. Entre deux virages, les points de vue sont nombreux et s'ouvrent sur des panoramas recouverts en cette saison d'un épais manteau de neige. Tout au long de son ascension, la chaussée traverse des cours d'eau gelés, des forêts alpines et même, sur la fin du trajet, de longs tunnels qui la protègent des avalanches et des chutes de pierres. Arriver à Isola 2000, après cette ascension palpitante, est une récompense en soi. La station de sports d'hiver, nichée à plus de 2000 mètres d'altitude, accueille les conducteurs avec son panorama à couper le souffle sur les sommets enneigés et ses plus de 120km de pistes.

La station permet une halte bienvenue pour déjeuner, ou simplement profiter d'une terrasse ensoleillée en front de neige. Mais cet arrêt dans Isola 2000 n'est qu'une escale, il n'est pas le point final du roadbook. À seulement trois kilomètres de là, juché à 2351m d'altitude, le col de la Lombarde invite à un dernier effort en direction de la frontière italienne. Option qui dépendra toutefois des conditions. Si la route d'Isola 2000 est facile d'accès, généralement déneigée et ouverte pour rejoindre la station, ce n'est pas toujours le cas de ces trois derniers kilomètres en direction du col. Elle est fermée en hiver, recouverte d'une épaisse couche de neige. Cependant, le tracé reste visible et une piste de randonnée hivernale, damée, suit l'itinéraire jusqu'au col. Une vue à la fois insolite et époustouflante. Mais il faudra attendre le printemps pour pouvoir emprunter la route qui mène au sommet de la Lombarde. À cette altitude, les arbres sont complètement absents, et l'asphalte serpente entre des murs de neige en hiver, ou à travers un paysage plutôt désertique en été. À 2351m, la vue est dégagée sur les sommets français à l'est et italiens à l'ouest. Sur le versant oriental en direction de la province de Cuneo, la route du col de la Lombarde redescend sur 20km pour rejoindre la vallée. De ce côté-ci, elle devient beaucoup plus étroite, le contraste avec le plus récent tronçon français est assez saisissant. Vue la largeur, il sera difficile de s'amuser du tracé. Plus encore en été, il faudra être attentif aux camping-cars ou autres engins larges, certains tronçons ne permettant définitivement pas à deux véhicules de se croiser. En conclusion, quelle que soit la saison à laquelle vous choisissez de la parcourir, la route d'Isola 2000 offre une expérience sensorielle sensationnelle. Été, hiver, ce sont même deux expériences distinctes qu'il vaut la peine d'envisager. Ne serait-ce que pour mesurer le contraste entre le décor estival verdoyant et le pays des merveilles hivernal. Depuis les plages de la Méditerranée, le voyage offre un peu plus de deux heures d'un dépaysement total, sur un tracé aussi exigeant pour les mécaniques qu'enthousiasmant pour le conducteur. Arriver à Isola 2000 après une ascension aussi riche en émotions est un moment inoubliable pour qui est aussi sensible à la beauté de la montagne qu'aux vibrations de sa Porsche.

MÉMO

Millésime 1992

2282 unités

3600 cc
260 ch
325 Nm
260 km/h
0-100 en 5"3

964 CARRERA RS

Une 911 pur jus dans la lignée de la vénérée Carrera RS 2.7, vingt ans après.

HISTOIRE ET TECHNIQUE

Pour la saison 1990, Porsche inaugurait la Carrera Cup basée sur la nouvelle 964 Carrera 2. Pour en homologuer une extrapolation N/GT, une version de route a été vendue entre 1991 et 1992. 15 % plus chère qu'une C2, la Carrera RS était considérée avec scepticisme : dotée de 10 ch de plus, elle n'était pas vraiment plus rapide. C'était sous-estimer cette voiture de sport axée piste, sans compromis ni concurrence directe.

Comme toujours, Porsche s'est appuyé sur des collaborateurs expérimentés pour mener le projet. Tout comme la gestation de la Carrera Cup avait été confiée au vétéran Herbert Linge, c'est Roland Kussmaul, pilote et ingénieur que Peter Falk avait repéré vingt ans plus tôt, qui a dirigé le développement de la RS. Les monocoques de 964 prélevées sur la ligne de production étaient systématiquement retravaillées : l'assemblage, soudé par points, était renforcé par des cordons de soudure et des goussets aux endroits critiques autour de la baie moteur, du toit et des suspensions pour accroître la rigidité des coques. Le capot avant était en aluminium plutôt qu'en acier.

À la place des amortisseurs standard, la RS utilisait des Bilstein retarés dans des ressorts plus courts de 40 mm. Les trains étaient reliés à la carrosserie par des rotules plutôt que des Silentblocs. Les barres antiroulis étaient plus épaisses et réglables, les freins empruntés à la Turbo conservaient l'ABS. Les roues Cup de 17" étaient en alliage de magnésium, 2,6 kg plus légère chacune, mais plus vulnérables aussi aux chocs et aux fissures. Insonorisants et protections anti-gravillons étaient oubliés (25 kg gagnés) et les vitres (à l'exception du pare-brise) constituées de verre plus fin.

Dans le cockpit, des moquettes légères couvraient le sol, des baquets Recaro permettaient 40 kg d'économie supplémentaires. Un autre gain substantiel venait du faisceau que l'absence de sièges et de vitres électriques, de toit ouvrant, de clim, de fermeture centralisée, de dégivrage arrière ou de système audio permettait de simplifier (et de n'alimenter que d'une plus légère batterie 36 Ah).

Le moteur était le M64 de série de 250 ch (généralement mesuré à 255-258 ch). Il se dit que les flat-6 des RS étaient assemblés à partir de pièces soigneusement sélectionnées et pesées, mais Roland Kussmaul a plus récemment déclaré qu'il se contentait de prélever les meilleurs moteurs sur la chaîne, qui développaient généralement 265 ch ou plus. Les modifications se limitaient à des réglages d'allumage affinés pour fonctionner avec un indice d'octane 98. L'absence de la seconde courroie d'accessoires (plus de clim ni de direction assistée) restituait un peu de puissance supplémentaire. Porsche annonçait 260 ch, la réalité était plus proche de 270-275… Les deux premiers rapports allongés rapprochaient l'étagement de la boîte Getrag cinq vitesses de la C2, et le lourd embrayage bi-masse laissait place à un mono-masse 10 kg plus léger qui aiguisait la réponse à l'accélérateur (même s'il transmettait plus de vibrations mécaniques). La RS partageait son différentiel avec la Turbo.

Grâce à la révision profonde de Kussmaul, la RS pesait 1220 kg, soit plus de 130 de moins qu'une Carrera 2 à boîte manuelle. Un gain sans effet sur la vitesse de pointe, mais la RS accélérait légèrement mieux, grapillant 0,3" de 0 à 100 km/h et 0,8" de 0 à 160, la différence se faisant principalement sur la réponse immédiate et le comportement.

Kieron Fennelly Photos Porsche Classic Center Gelderland

Le seul luxe dans une 964 Carrera RS, c'est le cuir qui recouvre les baquets Recaro spécifiques.

ÉVOLUTION DE LA COTE

Lancée en Europe en 1991 (elle n'était pas homologuée en Amérique du Nord), la nouvelle 964 RS était affichée à 564 000 F. En comparaison, une Carrera 2 valait alors 494 000 F. L'écart considérable avec une Carrera 2 pourtant mieux équipée a suscité les critiques des journalistes spécialisés, mais Porsche n'a eu aucun mal à vendre les plus de 2 200 exemplaires construits en 1991-92. Le modèle a tenu la cote bien mieux que la Carrera 2 qui avait chuté autour de 20 000 € en 2005. Aidées par la popularité croissante des track days, les 964 RS changeaient de mains en 2010 pour 100 000 €. Ensuite, l'explosion qui a touché toutes les 911 aircooled a fait grimper la valeur de la 964 RS, certaines vendues plus de 300 000 € en 2015. Bien trop précieuse pour être utilisée sur piste aujourd'hui (et plus lente qu'une GT3 moderne), la 964 RS est devenue une 911 de collection, dont la cote s'est stabilisée un peu en-dessous de 200 000 € en 2022.

GUIDE D'ACHAT

Les plus chères des 964 RS ont souvent été peu utilisées et longtemps stockées. Bien que cela garantisse une parfaite authenticité, toute voiture extraite d'une collection, même parfaitement entreposée, nécessitera une remise en service. Parfois mineure, mais si la corrosion a sournoisement atteint le circuit d'alimentation en carburant, le travail pour faire fonctionner correctement le M64 peut s'avérer important.

Comme la cote des 964 RS a grimpé en flèche il y a une dizaine d'années, beaucoup de propriétaires ont vu une opportunité : le coût d'une reconstruction et d'une peinture était bien inférieur au profit potentiel. Les meilleurs restaurateurs auront des dossiers photo détaillant le travail, référence essentielle pour l'acheteur. Plus bas dans l'échelle de prix, les RS qui ont réellement été utilisées sur circuit doivent être dûment affichées comme telles – certains vendeurs essaieront de le cacher – mais au bon prix, ce n'est pas une raison pour ne pas acheter. Le flat-6 3.6 (comme le 3.2) sert ses performances d'usine même après trente ans. Si le programme d'entretien (au moins une vidange par an) a été scrupuleusement suivi, certains moteurs développent au banc 85 à 90 % de leur puissance d'origine passés les 250 000 km. Les RS affichent rarement ces forts kilométrages, et la négligence est plus problématique qu'un usage intensif.

Par leur vocation, certaines RS ont pu nécessiter des réparations mineures suite à des incidents de piste. Le nez peut avoir été repeint ou remplacé. Scrutez la qualité des finitions et l'alignement des panneaux. Un vendeur sérieux aura les documents certifiant quel spécialiste a effectué les réparations. Encore une fois, il n'y a aucune raison de ne pas acheter, avec une logique moins-value parce que la voiture n'est plus 100 % originale, mais méfiez-vous d'une auto qui a subi des dommages plus structurels : des plis sur le plancher (soulevez les tapis), des finitions de peintures meilleures que celles d'origine dans le coffre avant ou le compartiment moteur racontent une histoire, tout comme des soudures non originales sous la voiture. Le conseil d'un spécialiste sera d'autant plus utile.

De simples cabochons en plycarbonate au lieu des antibrouillards, des moquettes allégées des pédales à la plage arrière, tout dans la Carrera RS respire la légèreté, avec l'objectif d'homologuer la 964 la plus compétitive possible en Groupe N en se laissant toutes les chances d'en vendre a minima les 2 000 unités requises pour ladite homologation. Avec son confort minimum, la 964 Carrera RS reste tout à fait utilisable sur des trajets plaisir du quotidien mais n'a plus rien d'une GT au long cours. Hormis une reprogrammation de la cartographie Bosch qui le limite à du 98, le M64 est très similaire à celui de toute autre Carrera 2.

LES BONNES OPTIONS

Au nom de la légèreté et de l'agilité, la 964 était équipée au strict minimum. Quelques propriétaires ont opté pour la clim ou le toit ouvrant mais, ensemble, ces éléments ajoutaient 40 kg. Porsche a construit 76 RS Touring, configuration absurde qui affublait la RS de tout le mobilier intérieur de la C2, y compris les insonorisants, les vitres et sièges électriques et la condamnation centralisée… Résultat : une RS de 1300 kg ! Il n'y a bien que pour leur rareté que ces exemplaires peuvent présenter un intérêt aujourd'hui.

LA 964 EST SANS DOUTE LA PLUS BRUTE DE TOUTES LES 911 CARRERA RS.

EXPÉRIENCE DE CONDUITE

Les journalistes ont été trop prompts à critiquer une 964 RS survendue et sous-amortie. Porsche n'a pourtant eu aucun mal à écouler ses deux mille RS de route (en plus des 112 Cup très similaires qui ont coûté beaucoup plus aux écuries). La popularité grandissante des track days dans les années 2000 ont conféré à la 964 RS une raison d'être qui lui avait fait défaut à son lancement. C'était une 911 conçue pour la piste avec laquelle on pouvait rentrer chez soi. L'essence d'une Porsche en fait. Au volant d'une RS aujourd'hui, les critiques concernant sa suspension cassante paraissent justifiées et, sur asphalte accidenté, elle impose la prudence pour contenir sa tendance au rebond. Même à vitesse modérée, la moindre bosse peut envoyer les roues arrière à l'extérieur de la courbe. Ajoutez-y le niveau sonore de la mécanique, il y a peu de risque que le conducteur s'assoupisse !

En revanche, sur revêtement lisse, la force de cette 911 se révèle instantanément : elle ne développe officiellement que 260 ch, mais la réponse à l'accélérateur est immédiate. Sans l'inertie d'un lourd volant-moteur, avec la précision d'une direction sans assistance, la RS ressemble plus à une Caterham qu'à une 911. La boîte aux rapports rapprochés permet de « *garder le moteur sur l'arbre à cames* », et le pur zest de la RS la fait passer pour plus rapide qu'elle n'est réellement. Les seuls chiffres d'accélération ne racontent pas tout ! Sur le papier, une Audi S8 de 600 ch est bien plus rapide, mais les sensations dynamiques de ce salon de deux tonnes sont plus proches de l'A380 au décollage. Clairement, la 964 RS est intensément satisfaisante, voire amusante sur circuit, mais ça reste une 911 classic. À l'approche de la limite en virage, ou si la surface est humide, elle exige plus de finesse qu'une 911 récente avec contrôle de trajectoire et boîte PDK dans laquelle le conducteur peut garder les deux mains sur le volant. Par ailleurs, l'un des plaisirs avec ces vieilles 911, perdu sur les dernières générations, c'est la visibilité absolue : le conducteur peut voir les trottoirs aussi bien que le cône au point de corde.

La 964 RS de ce guide a été aimablement mise à notre disposition par le Centre Porsche Classic Gelderland, aux Pays-Bas. Plus d'infos sur **www.porscheclassiccentergelderland.nl**

DANS UNE 964 CARRERA RS, VOUS ÊTES EN PRISE DIRECTE AVEC LA PISTE. ELLE RÉCLAME UN PEU DE FINESSE ET DE CONCENTRATION.

INVESTISSEMENT

Il est tentant d'affirmer que le prix de la 964 RS s'est enfin stabilisé, mais il pourrait encore baisser au niveau des 996 GT3 RS. Cela dit, s'agissant d'une voiture plus résolue que la 996 RS et les prix des Carrera 2 se durcissant, les 964 RS semblent être un parti raisonnable autour de 150-160 000 €. Mais à ce prix, elles doivent être "matching numbers", immaculées, avec un historique et un kilométrage documentés.

VERDICT *SPEEDSTER*

La 964 RS est une voiture pour le passionné d'aircooled qui adore conduire sa 911 plus que la lustrer. La 964 est encore relativement petite, facile à emmener sur petite route et discrète. Gardez le pied léger en ville (pour ne pas faire trop de bruit) et elle suscitera l'admiration plus que l'opprobre que beaucoup de gens jettent sur les supercars aujourd'hui. Clairement, le bruit, l'austérité du cockpit et la suspension impliquent que, hormis pour quelques fanatiques ou masochistes, ce ne sera pas la 911 idéale pour voyager de Bordeaux à Spa. En revanche, sur les départementales lisses, sinueuses et peu fréquentées, cette Porsche ravira le conducteur le plus exigeant : la façon dont elle répond à l'accélération, le ressenti et la précision de la direction, la parfaite collusion entre les rapports de boîte et la courbe de puissance du flat-6 qui hurle derrière vous, tout cela définit la conduite sous sa forme la plus pure. Aucune 964 ne peut évidemment rivaliser avec les performances d'une 992 de 400 ou 500 ch, mais elle offre une puissance plus que suffisante pour se régaler des plus belles routes d'Europe, souvent étroites, qui montent, descendent et virevoltent dans des paysages grandioses. Une 992 Turbo ne vous procurera jamais la même expérience brute. Ce n'est pas à quel point vous allez vite qui compte dans une 964 RS, c'est de quelle manière vous allez vite…

Alternatives autour de 180 000 €

997 GT3

Une 911 très similaire à la 964 RS à plusieurs égards avec un flat-6 3.6 (à refroidissement liquide) mais un châssis autrement plus sophistiqué. Seulement quelques milliers d'exemplaires produits et une cote en hausse régulière depuis 2021.

996 GT3 RS

Modèle relativement expérimental, avec plus de 400 ch, sans électronique ni contrôle de traction, la 996 GT3 RS rivalise avec la 996 GT2 pour le titre de 911 de série la plus folle jamais produite. La cote a chuté de 250 000 € en 2015 à un peu plus de 150 000 aujourd'hui.

911 S 2.4

Base de la fabuleuse Carrera 2.7 RS, la 2.4 S de 190 ch est une 911 souple et merveilleusement agile, mais attention aux contrefaçons : plus d'une 2.4 T est miraculeusement devenue une 2.4 S. Or, à 180 000 €, une fausse 2.4 S serait un scandale majeur.

993 Turbo

Incontestable reine des Porsche aircooled, la 993 Turbo de 408 ch offre le comportement rassurant de l'intégrale (avant les châssis électroniquement assistés), le plus grand raffinement et un niveau de performance toujours époustouflant, même 25 ans après.

25e ÉDITION
TOUR DE CORSE
HISTORIQUE
DU 4 AU 11
OCTOBRE
2025
Passion, adrénaline et légendes
automobiles se rencontrent au
Tour de Corse Historique !

Par Camille Pinet, en partenariat avec
Le magazine des enchères

CONTRASTES D'AUTOMNE

Si la saison s'est avérée calme sur le marché français des enchères, la vente aux États-Unis de la collection du casseur Rudi Klein a rappelé à beaucoup celle de la collection Baillon en février 2015.

Ivoire Boisseau Pomez
Porsche 924 1977
Configuration de lancement
1984cc – 125ch
Bel état de présentation
121289 exemplaires
Petits travaux à prévoir
65405km au compteur
Estimée 7500 – 12000€
Vendue **8625€**

RM Sotheby's
356 B-T6 Roadster 1600 196–
Assemblée par D'Ieteren
248 exemplaires
1582cc – 60ch
Moins de 600 miles au compteur
État d'origine exceptionnel
Estimée 315000€ – 495000€
Vendue **1 102 864€** (1160000$)

Estimation haute plus que doublée pour cette 356 de la collection Rudi Klein qui s'adressait aux amateurs érudits capables d'apprécier les spécificités propres à son assemblage dans les ateliers d'Ieteren en Belgique, à commencer par la double grille de capot. Porsche avait commissionné le carrossier belge pour la réalisation des derniers roadsters B pendant le lancement de la production de la C, qui ne proposait plus ce type de carrosserie. Cet exemplaire a rejoint une collection dès les années 70, ce qui explique son état d'origine exceptionnel qui a favorisé cette enchère élevée.

En France, l'automne n'a pas été particulièrement actif sur le front des enchères de Porsche classic, d'autant plus que les ventes des grandes maisons Aguttes et Osenat ont compté peu d'exemplaires de la marque. Les tendances lourdes du marché n'ont néanmoins pas été contredites. Le plus gros prix obtenu cette saison est revenu à une 911 S 2.0 SWB de 1967 adjugée 168700€ par Denis Herbette, montant finalement très raisonnable étant donné son état concours strictement conforme à l'origine. Du côté des modèles encore récents, on constate une nouvelle fois que la 997 ne connaît pas le destin de sa devancière : même lorsqu'ils sont kilométrés, les exemplaires proposés à la vente remportent des enchères soutenues alors que le modèle a atteint les 20 ans, l'âge traditionnellement le plus difficile pour la revente. À mille lieues de cette saison tranquille, les USA ont en revanche connu une vente hors du commun proposée par RM Auctions le 26 octobre : au fil des décennies, le casseur californien Rudi Klein avait réuni un nombre exceptionnel de sportives européennes "exotiques" des années 30 aux années 70 parmi les plus prestigieuses et les plus rares. Porsche faisait partie des marques qu'il affectionnait le plus et sa situation à Los Angeles lui a permis de réaliser une récolte phénoménale de 356 et de 911. Cette collection comprenait des trésors en état d'origine mais aussi des exemplaires en état de décomposition avancée et de nombreuses pièces. Elle a en toute logique excité les enchérisseurs et les prix obtenus contrastent avec l'humeur générale du marché mondial de la collection, beaucoup plus calme que durant les années Baillon.

Les prix indiqués s'entendent frais compris

Moutain style and gliss

© Heroes Media

Disponible chez votre marchand
de journaux ou sur
heroeskiosk.fr

HEROES PUBLISHING

■ ADJUGÉ !

Mercier
996 Turbo BVM 2003
3600cc – 420ch
136195km
21954 exemplaires
Carnet d'entretien complet
Embrayage neuf
Estimée 40000 - 55000€
Vendue **60455€**

Ivoire Boisseau Pomez
996 4S Tiptronic 2002
3596cc – 320ch
17283 exemplaires (coupés)
Bel état, carnet d'entretien
Intérieur fauve, cuir étendu
Mise à prix 20000€
Vendue **35400€**

Denis Herbette
911 S 2.0 SWB 1967
1991cc – 160ch
Restauration intégrale
65000 km au compteur
Matching Numbers
Estimée
140000 – 160000€
Vendue **168 700 €**

Devenu plus exigeant, le marché ne s'est pas affolé pour cette rare 911S SWB, qui profitait pourtant d'une restauration de qualité et d'une configuration parfaitement conforme à l'origine, y compris au niveau de son moteur matching, et d'un dossier comptant 900photos prises durant sa rénovation intégrale avec mise à nu complète.

Résultat logique pour cette 356B Cabriolet dans un bel état, avec une séduisante combinaison de couleurs d'origine. Son seul défaut était de ne pas disposer de son moteur d'origine, cependant remplacé par un bloc conforme. Elle appartenait au même collectionneur depuis 2013 et profitait d'un dossier d'entretien complet.

Osenat
356 B Cabriolet 1600 S
1962 – 1582cc – 75 ch
Origine allemande
1568 exemplaires (1962)
Rare hard top d'origine
Estimée 90000 - 110000€
Vendue **96000€**

RM Sotheby's
356 C Carrera 2 2000 GS
1963 – 1966cc – 140ch
Très dégradée, incomplète
Vendue sans moteur
Origine française
101 exemplaires
Estimation non connue
Vendue **60839€**
(64400$)

On se souvient lors de la vente de la collection Baillon en 2015 de certains modèles décrépis vendus à prix d'or. Le cas s'est reproduit plusieurs fois le 26 octobre avec la collection Rudi Klein. En témoigne cette épave de 356C Carrera 2 vendue à l'origine par Sonauto dont la "restauration" exigerait plutôt un travail de reconstruction. Pièce majeure de ce modèle rare, le moteur quatre arbres est en effet manquant et l'état de l'auto très avancé, ce qui n'a pas empêché une coquette enchère de 60839 €...

Alors que la 997 a connu des chiffres de production encore plus élevés que la 996, elle ne connaît pourtant aucunement la décote qui a été celle de sa devancière. L'attrait de son moteur atmosphérique et la disparition actuelle des sportives accessibles militent en sa faveur. En témoigne cette Targa 4S à transmission PDK et à la configuration très classique mais qui profitait de 9000€ de factures récentes chez Porsche.

Osenat
997 Targa 4S 2009 PDK
159000km
Révision récente
Origine allemande
Carnet d'entretien
3824cc – 385ch
Estimée 50000 – 70000€
Vendue **58 800 €**

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).

1

FLAT-6
DBS WORKS

DBS Works s'est fait un nom en réduisant au 1:4 des moteurs légendaires de l'industrie automobile japonaise, du Vtec Honda au flat-4 Subaru en passant par le V6 de Supra ou le 6 cylindres en ligne des Skyline GTR. Parmi les références anecdotiques, ce flat-6 aircooled de 911 dont les moindres boulon, câble, tringle ou ailette sont reproduits avec fidélité, soin visible dans les détails des papillons d'admission. Plusieurs options de coiffes et cache-culasses.

www.dbsworks.net

2

911 SC GR. 4, 1981
OTTO-MOBILE

En 1981, Jean-Luc Thérier sera champion de France de rallye terre sur Toyota, en courant parallèlement le Championnat du monde des rallyes sur cette 911 SC Gr. 4 du team Alméras. Sans grand succès, malgré des performances tout à fait remarquables, les abandons se succédant tout au long de la saison. Otto reproduit ladite 911 sous sa version Rallye du Portugal avec le célèbre Citroën C35 d'assistance et le plateau de l'écurie montpelliéraine.

Réf.: OT374.
www.otto-models.com

3

911 CARRERA RS
GT SPIRIT

Légende parmi les légendes, la 911 Carrera RS pourrait très bien se satisfaire du 1:18 pour briller en vitrine. Mais GT Spirit la sublime au 1:12 sous sa forme la plus essentielle et dans sa livrée la plus historique, une Lightweight blanc Grand Prix avec décors et jantes bleus, identique au modèle de lancement du Salon de l'automobile de Paris en septembre 1972. Sans aucun doute un des must have du premier trimestre.

Réf.: GT921. **www.gts-models.com**

4

STROSEK MEGA 30
GT SPIRIT

Vitorio Strosek a été un des designers stars parmi les préparateurs Porsche des années 90, avec des 911 aux formes particulièrement pulpeuses et modernes.

En 2021, il présentait une magnifique Mega 30, réinterprétation de la Méga de 1991 pour en célébrer les trente ans. Même base de 964, même traitement tout en rondeur mis à jour pour adopter les évolutions technologiques de trois décennies et des roues juste un peu plus grandes.

Réf.: GT482. **www.gts-models.com**

5

904 CARRERA GTS
CMC MODELS

Ce ne sont pas des modèles réduits que produit CMC, ce sont des œuvres d'art!

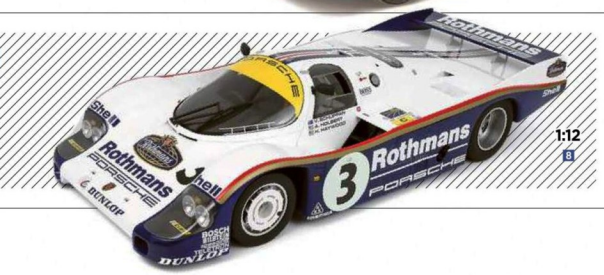
La 904 GTS est faite de 922 pièces, de la plus infime boulonnerie au bouchon de réservoir amovible, ou aux vitres coulissantes. Les ouvrants s'articulent selon une cinématique proche de l'originale, les essuie-glaces sont en vrai caoutchouc, les sièges sont recouverts de véritable velours, moteur et châssis sont détaillés à outrance. Ce qui justifie amplement le tarif.

Réf.: M230 à M237 selon livrées.
www.cmc-modelcars.de

Josué Chevrel Photos **D.R.**

1:18
6

1:18
7



1:12
8

6
911 RSR 2.8, 1973
SPARK

Si 1973 fut l'année de la 911 Carrera RSR 2.8, les 24 H de Sebring 1973 furent l'édition des RSR jaunes! Light Yellow précisément, couleur de la #59 avec laquelle Gregg, Haywood et Helmick ont remporté l'épreuve - réduite ici par Spark au 1:18 - mais aussi de la #1 de Keyser et Minter arrivés juste derrière et de la #81 de Forbes-Robinson et Egerton, quatrièmes derrière une Corvette.

Réf.: 18SE73
www.sparkmdel.com

7
911 CARRERA 3.2
MINICHAMPS

C'est à une des 911 les plus emblématiques, icône de la marque, que s'attaque Minichamps: la Carrera 3.2, celle qui a clos le chapitre "type G", le poussant aux limites de son évolution. Le modèle réduit dans ses versions cabriolet, Targa et coupé est fait en zamac avec des ouvrants fonctionnels sur un moteur, un habitacle et un coffre à bagages très bien reproduits, comme d'habitude chez le fabricant allemand.

Réf.: 100063021 ; 100063031 ; 100063061 en rouge.
Autres couleurs disponibles.
www.minichamps.de

8
956, LE MANS 83
SPARK

"Nobody's perfect!" Personne n'a oublié le slogan de cette affiche célébrant un Top 10 de Porsche 956 aux 24 H du Mans 1983, juste perturbé par une Sauber-BMW en neuvième place. L'équipage Vern Schuppan, Al Holbert et Hurley Haywood qui s'imposait dans l'épreuve pilotait cette 956 d'usine que reproduit Spark dans une collection consacrée aux voitures victorieuses à l'épreuve sarthoise.

Réf.: 12LM83
www.sparkmodel.com

1:43

956 LH 24 H du Mans 1984
Réf. S9860 – Spark

944 Turbo Cup 1987
Réf. SG939 – Spark

907 LH Le Mans test 1967
Réf. S9240 – Spark

Audi (+Porsche) **RS2**
Réf. S4310104 – Solido

908/2 24 H du Mans 1972
Réf. S9775 – Spark

Porsche-Diesel Junior
Réf. 450731800 – Schuco

993 GT2 24 H du Mans 1995
Réf. S9899 – Spark

935 24 H Daytona 1977
Réf. US388 – Spark

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 Bayon, Hilaire, Camille Pinet, Étienne Raynaud, Michaël Levivier
Photographes
Frank Camuzat, Thomas Cortesi, Sian Loyson, Rémi Dargegen, Matthieu Coin, Camille Gabarra
Rédacteurs-photographes
Jordan Zigang-Divet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Photo de couverture :
Frank Camuzat

ROSEPASSION.COM

Toutes les pièces pour une marque légendaire

LIVRAISON RAPIDE

Service client de qualité
Catalogue complet de pièces

POUR TOUS LES MODÈLES

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

PIÈCES MÉCANIQUES

HABITACLE ET ÉQUIPEMENT

JANTES ET CARROSSERIE

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

FACEBOOK | **INSTAGRAM** @ROSEPASSION_COM

ROSEPASSION.COM

VIKKAR

RIDEAUX DE PROTECTION POUR VÉHICULES D'EXCEPTION

PROTECTION OPTIMALE

CONFORT ET ESTHÉTIQUE

PERSONNALISATION

Design élégant

Matériaux et finitions haut de gamme

Dimensions standards 1,25 x 2,22 m

OFFREZ À VOTRE VOITURE L'ÉCRIN QU'ELLE MÉRITE

Dans le monde des voitures de luxe, chaque détail compte.

C'est pourquoi nous avons conçu le **rideau de protection VIKKAR, une solution élégante et innovante pour protéger vos véhicules précieux.**

Deux types de rideaux (auto-agrippant ou œillets) totalement personnalisables et disponibles dans plusieurs coloris.

Retrouvez toutes nos solutions sur le site.

www.vikkar.fr @vikkar.fr • 02 31 47 27 25