

Speedster



heroeslife.fr

# Speedster

CULTURE PORSCHE CLASSIC

## 911 Turbo Slant Nose

En piste... sur la route !

## F.A.T. Ice Race

L'âge de glace

## 964 RS America

La Clubsport des USA

## 911 Carrera RS 2.7

La vie en rose... et en double !



### ■ FERRARI 512 TR

Flat-12 atmo - 430 ch

### ■ PORSCHE 993 TURBO

Flat-6 biturbo WLS - 430 ch

# MATCH DE BOXERS

## V12 atmo contre Flat-6 biturbo

HEROES  
PUBLISHING

L 12106 - 80 - F: 6,90 € - RD







Orias : 07 024 923

[assurancescollection.fr](http://assurancescollection.fr)

[agence.ramonatxo@axa.fr](mailto:agence.ramonatxo@axa.fr)

Tel : 04 68 352 353

*AXA collection & AXA moderne prestige*

**ASSURANCES RAMONATXO CYRILLE**





**PARCE QU'ELLE  
EST PLUS RARE,  
QU'ELLE ALIMENTE  
LES FANTASMES  
ET L'IDÉAL DE  
CONFORMITÉ  
ABSOLUE, UNE  
AUTO "MATCHING  
NUMBERS" N'A PAS  
FORCÉMENT PLUS  
DE VALEUR, ELLE  
EST SEULEMENT  
PLUS CHÈRE.**

© Sian Loyson

**À** l'heure d'envoyer ce nouveau numéro de *Speedster* sous presse, une dépêche AFP reprise par une large partie de la presse quotidienne nationale ébranle depuis quelques jours le petit milieu de la voiture de collection. Et de la Porsche en particulier, puisque l'affaire concerne une 911 Carrera 2.7 RS vendue en 2015, alors que sa cote était à son zénith. Bien entendu, le communiqué ne cite nommément personne, et là n'est pas le sujet. Ce qui nous intéresse dans l'affaire, c'est la résonnance qu'elle donne à la question du "matching numbers", sujet d'interminables débats d'initiés. Une voiture qui a vécu aventures et mésaventures au gré de 50 ans d'usage durant lesquels elle a donné du bonheur, créé des souvenirs, est parfois devenue membre à part entière d'une famille – voire deux ou trois – a-t-elle moins de valeur qu'une autre parce qu'à un moment dans son parcours, remplacer un moteur hors d'usage était une opération économiquement plus raisonnable que de l'ouvrir et de tout remplacer dedans ? Et en quoi un moteur dans lequel on a tout remplacé serait-il plus authentique qu'un autre, jamais ouvert, mais qui est venu un jour substituer l'original ? On parle bien de transplantations conformes, souvent même réalisées dans le réseau, pas d'un 3.6 dans une Carrera 3.2 ou d'un 2.7 S dans une Carrera RS. En fait, on peut investir toute sa passion dans le débat, avancer les

meilleurs arguments du monde, ils ne tiennent que pour soi et ce qu'on attend personnellement de sa propre auto. La réponse universelle et définitive, s'il est question de prix, c'est celle du marché. Seulement parce qu'elle est plus rare, parce qu'elle alimente les fantasmes et l'idéal de conformité absolue, une sorte de graal, une auto "matching numbers" n'a pas forcément plus de valeur, elle est seulement plus chère.

Maintenant, la question de la reffrappe des numéros de série en est une autre, qui n'a pas grand-chose à voir avec les discussions philosophiques sur la valeur des voitures historiques. C'est une pratique malhonnête, dont les répercussions s'étendent bien au-delà de la seule transaction entre un marchand indélicat et un malheureux acheteur. La filière entière souffre de ce genre d'échos, mais c'est aussi l'authenticité de chaque voiture qui est systématiquement remise en question. Ce qui fait le beurre des experts en authentification, mais qui n'a pas fini d'alimenter la légende selon laquelle « sur les 1580 Carrera RS produites, il en resterait environ 3000 en circulation » !

*Josué Chevrel*



## ■ SOMMAIRE



48



14



98



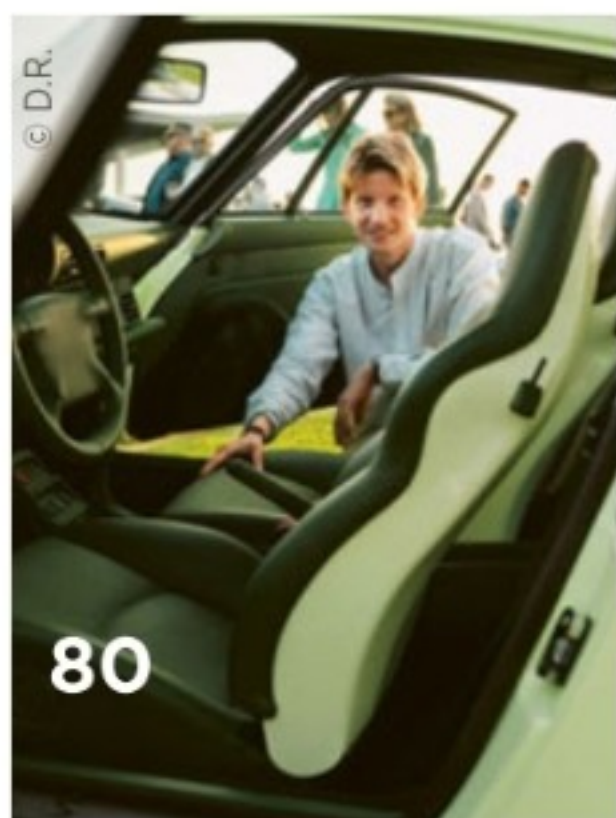
86



24



38



80



34

# Speedster

**80** AVRIL - MAI - JUIN 2025

## 6 NEWS

L'actu de la Porsche Classic, et pas seulement

## 12 STUFF

Une sélection d'objets liés à l'univers Porsche

## 14 COMPTE-TOURS

Le panorama des nouveautés horlogères

## 16 LITTÉRATURE

Pour compléter sa bibliothèque de Porschiste

## 20 SUPERSONIQUE

Ciné star - Top Gun : Maverick

## 24 PROBABILITÉ STATISTIQUE

Classic - 911 Carrera RS 2.7

## 34 FUN OVER SPEED

Zell am See - F.A.T. Ice Race 2025

## 38 INITIATIVE PRIVÉE

Racing - 911 S/T

## 48 BOXERS SUR LE RING

Classic - 993 Turbo - Ferrari 512 TR

## 60 RÉTROMOBILE

Paris - Rétromobile 2025

## 66 MAKE AMERICA SPORTY AGAIN !

Classic - 964 RS America

## 74 LA MENACE FANTÔME

Classic - 911 Turbo Slant Nose

## 80 L'EXCELLENCE DANS LA PEAU

Visite - Justin Placek

## 86 911 FAÇONS D'AIMER

Passion - Romain - 911E 2.4 Targa

## 92 L'HOMME QUI MURMURAIT...

Portrait - Herbert Ampferer

## 98 SUR LA TRACE DES TROLLS

Roadbook - Trollstigen

## 102 AUTOPSIE

959

## 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



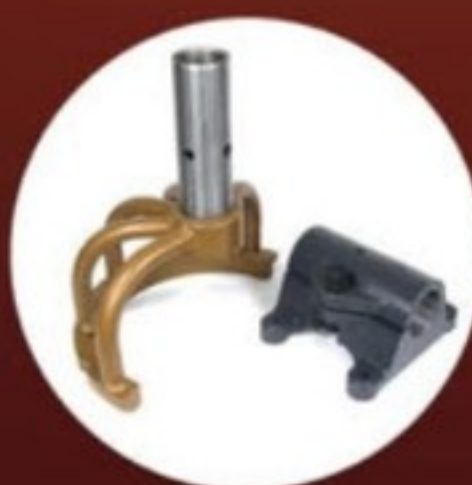
CARROSSERIE



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**



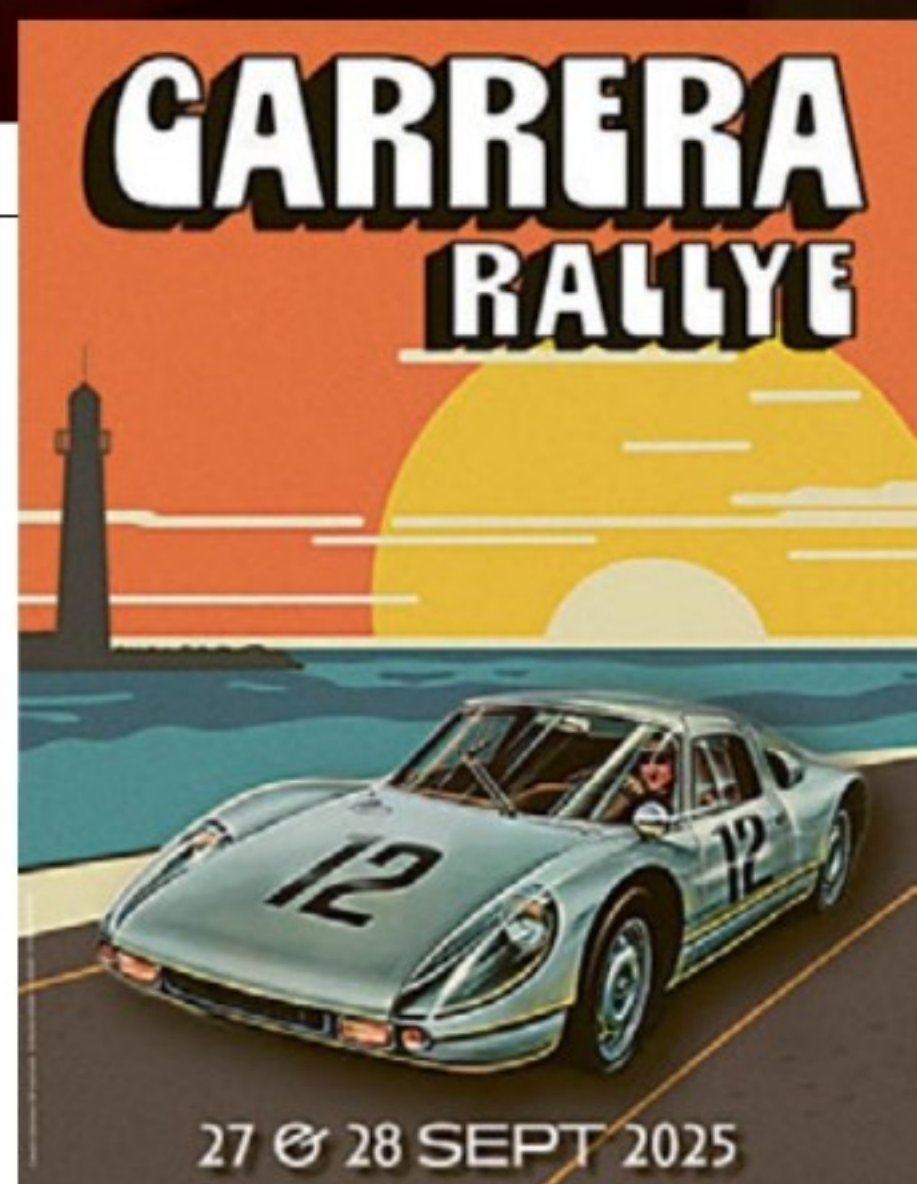
## PHARES LED 993 RUF

Ruf transforme l'éclairage de la 993, qui n'était pas la moins bien lotie en la matière, mais pour laquelle les plus récentes technologies LED offrent de nouvelles perspectives. Développées en collaboration avec Tony Hatter, le designer originel de la 993, ces optiques intègrent le langage esthétique du modèle et préservent le charme intemporel de cette icône des années 90. Dûment homologué, l'ensemble comprend les deux phares, deux clignotants et deux antibrouillards pour l'avant, les deux feux et le bandeau central pour l'arrière. Disponible contre 11840,50€ sur [shop.ruf-automobile.de](http://shop.ruf-automobile.de).



## ORLANDO BLOOM AMBASSADEUR PORSCHE DESIGN

Après Legolas dans *Le Seigneur des anneaux* et Will Turner dans *Pirates des Caraïbes*, Orlando Bloom s'attaque à un nouveau rôle, celui d'ambassadeur pour Porsche Design concernant les collections de montres et de lunettes. Considéré comme l'un des acteurs les plus charismatiques et élégants de Hollywood, Bloom est aussi de longue date un fervent passionné de Porsche. Son goût pour le design, l'innovation technologique et le fonctionnalisme de la marque font de lui l'homme idéal dans ce rôle. « Nous partageons une même passion pour le design et le même état d'esprit. La marque a une façon unique de transposer le design imparable et l'élégance intemporelle d'icônes comme la 911 dans des produits lifestyle. C'est passionnant de faire désormais partie de cette success-story » déclare-t-il, Chronograph 1 au poignet. [www.porsche-design.com](http://www.porsche-design.com)



## CARRERA RALLYE PYRÉNÉES - 27-28 SEPTEMBRE

Le Carrera Rallye profite de l'été indien pour vous emmener à la découverte des terres vallonnées mais peu connues du Gers, des magnifiques villages de Gascogne, des Landes et du Pays basque, des panoramas des Pyrénées. Les places sont limitées, réservées à 40 Porsche classic stricto sensu, c'est-à-dire antérieures à 1973. Limitées naturellement par la capacité d'accueil des points de halte qui sont sélectionnés selon des critères gastronomiques élevés. Au départ du château de Drudas, à 25 km de Toulouse, le roadbook mène dans un premier temps à La Ferme aux Grives, restaurant étoilé de Michel Guérard à Eugénie-les-Bains avant de repartir en direction de Pau pour la nuit dans un hôtel cinq étoiles. Dimanche, matinée intense de col en col à travers les Pyrénées avant de faire étape chez Ithurria dans le somptueux village basque d'Ainhoa et de reprendre un itinéraire plus tranquille jusqu'à l'Hôtel du Palais à Biarritz. Un week-end touristique clés en main avec des découvertes gustatives exceptionnelles et une prise en charge totale, assistance comprise. Ah, une extraordinaire Porsche 904 GTS est d'ores et déjà de la partie. Infos et inscriptions auprès de Stéphane Plagnat au 06 11 23 19 48.



# David

Nous fait confiance pour  
assurer sa 991 Touring

# Calvin

Nous fait confiance  
pour assurer sa 993 4S

# Florian

Nous fait confiance  
pour assurer sa  
996 GT3

Crédit photo : Calvin Courjon, pour TEA Cerede



TEA Cerede, le spécialiste de l'assurance des  
véhicules d'exception depuis 1960.

FINAXY

74-78 rue Anatole France, LEVALLOIS-PERRET  
01.48.01.95.40



TEA CEREREDE  
L'assureur des Véhicules de Prestige et de Collection

TEA CEREREDE, RCS Nanterre 612 015 784 est une société de courtage en assurances immatriculée à l'ORIAS sous le n°07000265. Filiale de Finaxy Group, son siège social est 74-78 rue Anatole France, LEVALLOIS-PERRET.





### JANTE FUCHS 6 & 7X15" POUR 911 TYPE F PORSCHE CLASSIC

Porsche Classic a réintégré à son catalogue les mythiques jantes Fuchsflüge destinées aux 911 Type F, en 6x15" avec un déport ET36, soit la dimension de série des 911E et S à compter du millésime 1969 (en option sur la T). Comme à l'époque, la roue est polie puis anodisée avant que le fond ne soit peint en noir par immersion. Dans la lignée, pour le train arrière de la Carrera RS 2.7 (première Porsche de série équipée d'une monte dépareillée avant-arrière), Porsche Classic réédite également la même Fuchs en 7x15" avec un ET23. [www.porsche.com](http://www.porsche.com)



### INTERNATIONAL PORSCHE COLLECTORS DAY PORSCHE CENTER GELDERLAND - 13 AVRIL

L'édition 2025 de l'International Porsche Collectors Day, plus grande bourse d'Automobilia Porsche au monde, organisée par le Porsche Model Club Europe, se tiendra le 13 avril à partir de 9h, toujours au Porsche Classic Center Gelderland aux Pays-Bas (aussi le plus grand Centre Porsche Classic au monde). Entrée gratuite. [www.porschezentrumgelderland.nl](http://www.porschezentrumgelderland.nl)

### ULTRA SPACER CAR-BONE

Seulement 34g, soit l'équivalent de sept feuilles de papier A4, c'est tout ce que pèse cette entretoise qui rapprochera de 30mm votre volant Momo Prototipo de votre baquet, avec le double avantage de parfaire votre position de pilotage, mais aussi de résoudre le problème d'espace (et de contact) entre vos mains et le tableau de bord des 911. Réalisé en Nylon, il est étudié pour une rigidité optimale. Pour tout véhicule équipé d'un volant et d'un moyeu Momo, livré avec visserie et platine pour le bouton de klaxon. 95,00€. [www.car-bone.pl](http://www.car-bone.pl)



### SCULPTURE PORSCHE 934 BENEDICT RADCLIFFE COLLECTING CARS

L'artiste londonien Benedict Radcliffe est connu pour ses sculptures tubulaires interprétant fidèlement certaines des plus grandes icônes automobiles. Le 29 janvier, la 934 qu'il avait réalisée à l'échelle 1 aux couleurs Jägermeister était proposée aux enchères par la plateforme en ligne Collecting Cars. L'œuvre, qui avait préalablement fait le tour du monde, exposée notamment à la Milan Design Week en 2022 puis par Porsche China à Pékin et à Shanghai, a été adjugée 201 000 £ (soit environ 238 000 €) après sept jours et 218 enchères (plus de 6 000 vues) en ligne. Elle va reprendre le chemin de la Chine pour rejoindre la collection de son nouveau propriétaire. [www.collectingcars.com](http://www.collectingcars.com)





Depuis 39 ans, nous accompagnons votre Passion.



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](http://www.byautopassion.com)





## KAMMANUFAKTUR CÉLÈBRE LES 60 ANS DE LA 912

Les Hongrois de KAMM ne sont pas à court de bonnes idées pour célébrer les 60 ans de la Porsche 912, dévoilée en avril 1965 comme une extrapolation économique de la 911, avec un quatre cylindres issu de la 356 SC. Ils lancent une 60th Edition de leur "912C" très inspirée de l'héritage sportif de la 912: en 1967, leur compatriote Sobieslav Zasada remportait le Championnat d'Europe de rallye en Gr. 1, prétexte s'il en fallait à cette magnifique interprétation Poland Red ornée d'un 47. La même année, une 912 Bahama Yellow remportait le Rallye de Suède, cette livrée intègre donc le nuancier de cette édition collector, disponible à partir de 395 000€, casque vintage assorti compris. Une bonne nouvelle ne venant jamais seule, KAMM propose désormais une version Targa "soft window" de sa 912C, tout aussi affûtée avec carrosserie semi-carbone et moteur réalésé à 2.0 pour 185 ch, livrée avec une galerie en carbone et une anecdotique planche de surf! 395 000€ aussi. [www.kammanufaktur.com](http://www.kammanufaktur.com)



## AMPOULES H4 LED PORSCHE CLASSIC

Il faut bien se l'avouer, la 911 aircooled est un animal purement diurne. Autant rouler sous un soleil radieux est un bonheur absolu, autant l'expérience peut virer à la gageure une fois la nuit tombée, tellement l'éclairage d'origine de ces Porsche est médiocre. Quelques officines se sont fait une spécialité de proposer des réponses technologiques au problème. Et c'est maintenant Porsche Classic qui apporte la sienne sous la forme d'ampoules LED en plusieurs standards, dont une H4 pour les 911 de 1972 à 1994, couvrant aussi 924, 944 et 959. [www.porsche.com](http://www.porsche.com)



## SABBA ASSURANCES - ALLIANZ REPREND JACQUES ASSURANCES

Fondé en 1983, le cabinet Jacques Assurances a entamé ce 1<sup>er</sup> janvier un nouveau chapitre sous le nom de SABBA Assurances. Cette reprise est orchestrée par Julien Sabatier et Matthieu Bataille, entrepreneurs passionnés de sport automobile, membres du Porsche Club Méditerranée, passionnés par la marque et particulièrement sensibles aux attentes des Porschistes. Ils entendent perpétuer la philosophie du cabinet, qui se distingue depuis sa création par des offres spécialement adaptées aux propriétaires de Porsche et des couvertures sur mesure pour les collectionneurs, assistance VIP, rapatriement vers un garage spécialisé, gestion personnalisée des sinistres, s'appuyant sur la solidité du groupe Allianz. [www.sabba-assurances.fr](http://www.sabba-assurances.fr)



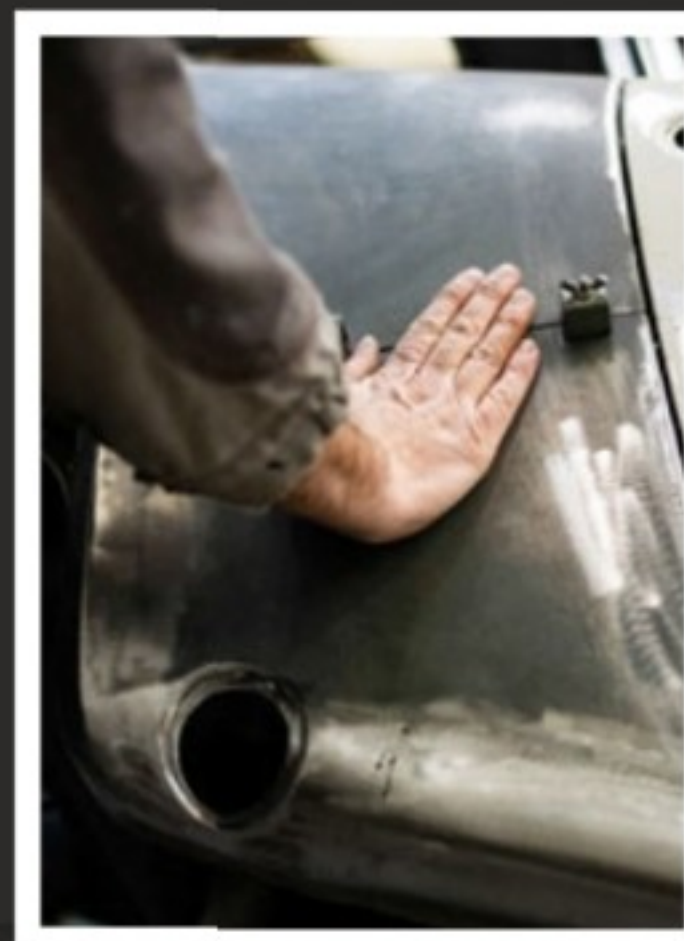
## 917-022 LE MANS MECUM AUCTIONS

Dans les news du dernier numéro, nous vous annoncions l'exceptionnelle mise aux enchères, le 18 janvier en Floride par la maison Mecum, de la 917K star du film *Le Mans* (châssis 022 et non 002 comme écrit par erreur), propriété de Jerry Seinfeld (ex-McQueen, Joest, Redman et Attwood). Malgré une dernière enchère à 25 millions de dollars, la 917 n'a pas atteint le prix de réserve, elle est restée invendue.

## MEETING DU CLUB 33911 14 JUIN, CHÂTEAU DAUZAC

Ne manquez pas le rendez-vous incontournable des passionnés de Porsche Classic, samedi 14 juin, sur les pelouses du château Dauzac à Margaux pour le rassemblement annuel du club 33911. À cette occasion, le château Dauzac ouvre aussi ses portes pour une visite et une dégustation. Food trucks et animations sur place, pique-nique au milieu des voitures. L'accès à l'événement est gratuit, seulement soumis à inscription pour les participants. Infos et inscriptions sur [dauzac.33911.fr](http://dauzac.33911.fr).

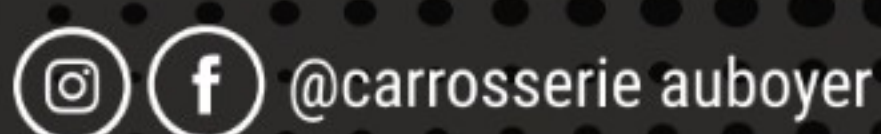




# Carrosserie Auboyer

RESTAURATION AUTOMOBILE

Travail de tôlerie | Reprise corrosion totale ou partielle | Contrôle et redressage sur marbre  
Décapage | Préparation et mise en peinture | Poli-lustrage  
Transport du véhicule dans notre atelier



6 Impasse Champromis 42300 Roanne - 06 89 42 45 68 - carrosserie.auboyer@orange.fr





**1**  
**PITTOKURU**  
RÖHMA

Dessinée dans les studios californiens de Röhma Motorsport, fabriquée à la main au Portugal dans les matériaux de la meilleure qualité, la Pittokuru est une chaussure de *pit crew* fonctionnelle, simple et confortable au style classique. Sa semelle étroite, étudiée pour permettre un mouvement de pied rapide et précis, permet une conduite dynamique et sûre.

En cuir suède de veau italien. Existe en jaune/noir, gris/noir et noir/blanc. Semelle vulcanisée. Du 38 au 46. 420 \$ US.  
[www.rohmamotorsport.com](http://www.rohmamotorsport.com)

**2**  
**MAGIC 7 RSR**  
PORSCHE DESIGN

Le Magic 7 RSR succède au best-seller Magic V2 RSR, développement commun à Honor et Porsche Design. Il se caractérise par des performances de haut vol et un design de pointe, pas seulement par sa couleur Provence spécifique à Porsche, mais aussi sa caméra dont les optiques imitent celles de la 911.

Dimensions 163 x 77 x 8,8 mm. Écran 6,8" 2800 x 1280 px. Caméra AI Falcon 3 optiques 200 mpx. Vidéo 4K. Magic OS (sous Android 15). Connectivité Bluetooth 5.4, Wifi 7, USB-C 3.2. Mémoire 1TB, RAM 24 GB. 1799 €. [www.porsche-design.com](http://www.porsche-design.com)

**3**  
**ZELTWEG 1969**  
WARSON MOTORS

La marque suisse Warson Motors rend hommage à l'un de ses héros nationaux, Jo Siffert, qui a signé la toute première victoire d'une Porsche 917, monstre encore indomptable en 69, dans les 1000 km de Zeltweg en duo avec Kurt Ahrens. Vous reconnaîtrez couleurs et logos utilisés sur la 991 GT3 RS "Tribute to Jo Siffert" en 2024.

100% coton. Épaules doublées en piqué Polo à coutures losange. Comporte patches, broderies, appliques et impressions. Du S au 3XL. 119 €. [www.warson-motors.com](http://www.warson-motors.com)

**4**  
**TURBO CLUB**  
PUMA x PORSCHE

Incontestablement, le vert est la couleur du printemps 2025, pas seulement dans la Collection Porsche Legacy, toujours dédiée à la Turbo. Ce T-shirt manches longues confectionné dans une maille French Terry arbore un style country club, orné sur sa face avant du profil brodé d'une 911 Turbo cabriolet et du logo d'un "Turbo Club" imaginaire.

91% coton, 9% polyester. Broderies. Du XS au XXL. 110 €. [www.eu.puma.com](http://www.eu.puma.com) et [shop.porsche.com](http://shop.porsche.com)

**5**  
**CROSS PERF. EXC**  
PORSCHE eBIKE

Le design du nouvel eBike Cross Performance EXC, disponible en 12 couleurs dont ce Provence, est signé du Studio F.A. Porsche. Développé en partenariat avec Rotwild, il adopte les dernières technologies qui lui offrent performances et maniabilité de premier plan.

Suspension arrière pneumatique et fourche 3 positions Fox Float. Jantes carbone Crankbrothers. Moteur 85 Nm, batterie 630 Wh et boîte de vitesses à 12 rapports Shimano. Freins à disques Magura MT7. 9900 €. [shop.porsche.com](http://shop.porsche.com)



# 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](http://WWW.ROSEPASSION.COM)

[contact@rosepassion.fr](mailto:contact@rosepassion.fr) | (+33) 3 82 468 911 • (+33) 3 82 468 930

**FACEBOOK | INSTAGRAM @ROSEPASSION\_COM**

ROSEPASSION.COM



**DU MONTE-CARLO  
AUX 1000 MIGLIA,  
LA COURSE EST  
AU CŒUR DE  
L'ACTUALITÉ  
HORLOGÈRE DE  
CE DÉBUT 2025!**



## 1 MILLE MIGLIA CHOPARD

Valeurs et esthétique du sport automobile classique, concentrées en une montre intemporelle et lisible, c'est ce que revendique la Mille Miglia Classic Chronograph que Chopard assemble désormais dans un boîtier réalisé dans son propre acier "Lucent Steel".

Boîtier 40,5mm Lucent Steel, glace saphir antireflet. Étanche à 50m. Cadran Rosso Amarena satin zaponné. Aiguilles rhodiées et index traités Super-LumiNova. Compteurs petite seconde, 30min et 12h. Mouvement chronographe automatique. 54h de réserve. Bracelet cuir et boucle ardillon. 10100€. [www.chopard.fr](http://www.chopard.fr)

## 2 PR516 CHRONO TISSOT

Née dans les années 60 en plein univers des courses automobiles, apparue à l'écran au poignet de Roger Moore, la PR516 a repris du service début 2024 et arrive aujourd'hui sous la désirable forme d'un chronographe automatique fidèle à l'esprit d'audace et de performance de Tissot.

Boîtier 41mm inox, glace saphir irrayable antireflet. Étanche à 100m. Cadran blanc. Aiguilles et index traités Super-LumiNova. Compteurs petite seconde, 12h et 30min. Mouvement chrono automatique Valjoux A05. 68h de réserve. Bracelet inox 316L interchangeable. 1975€. [www.tissotwatches.com](http://www.tissotwatches.com)

## 3 UR-230 POLARIS URWERK

Un an après la 230-Eagle au boîtier carbone, Urwerk, coutumier des harmonies sombres, intègre le calibre UR-7.30 à un inédit boîtier composite mêlant fibre de verre et céramique, matériau éprouvé dans les domaines médical et aéronautique, qui offre une belle texture et un éclat incomparable.

Boîtier 45x53,5mm composite et titane, glace saphir antireflet. Étranche à 30m. Cadran carrousel titane rhodié. Aiguille aluminium et index traités Super-LumiNova. Mouvement calibre automatique UR-7.30. 48h de réserve. Bracelet caoutchouc et velcro. 150000 CHF (H.T.). [www.urwerk.com](http://www.urwerk.com)

## 4 SPEEDMASTER OMEGA

La Speedmaster joue de son lien historique avec les étoiles (seule montre portée sur la Lune) en offrant à sa déclinaison Moonphase un cadran usiné dans une météorite ferreuse et, dans son compteur "phase de Lune", deux globes taillés dans une météorite lunaire jadis tombée sur la Terre...

Boîtier 43mm acier inox, glace saphir antireflet. Étanche à 50m. Cadran météorite traité PVD noir. Compteurs 12h/60min, petite seconde et phase de Lune. Index et aiguilles or 18K. Mouvement calibre 9914, remontage manuel. 60h de réserve. Bracelet acier à boucle déployante. 18800€. [www.omegawatches.com](http://www.omegawatches.com)

## 5 415 ES HANHART

La nouvelle 415 ES est une réminiscence du modèle éponyme des sixties, qui embarque deux premières pour la marque: une lunette bidirectionnelle qui tourne sur 60 crans, et le nouveau logo ailé qui dynamise et modernise l'image de la maison horlogère allemande fondée en 1882.

Boîtier 39mm brossé-poli, glace saphir bombé antireflet. Étanche à 100m. Cadran noir avec échelle centième. Index et aiguilles traités Super-LumiNova. Compteurs 30min et petite seconde. Mouvement automatique Sellita SW 510. 58h de réserve. Bracelet cuir et Alcantara, boucle ardillon. 2390€. [www.hanhart.com](http://www.hanhart.com)





**CHRONO : LA 911 2.0 AVEC LAQUELLE  
HERBERT LINGE ET PETER FALK ONT  
COURU LE MONTE-CARLO 1965 SIGNAIT  
LE 0 À 100 KM/H EN 8,4 SECONDES !**



**6**  
**CARRERA CHRONOSPRINT**  
TAG HEUER x PORSCHE

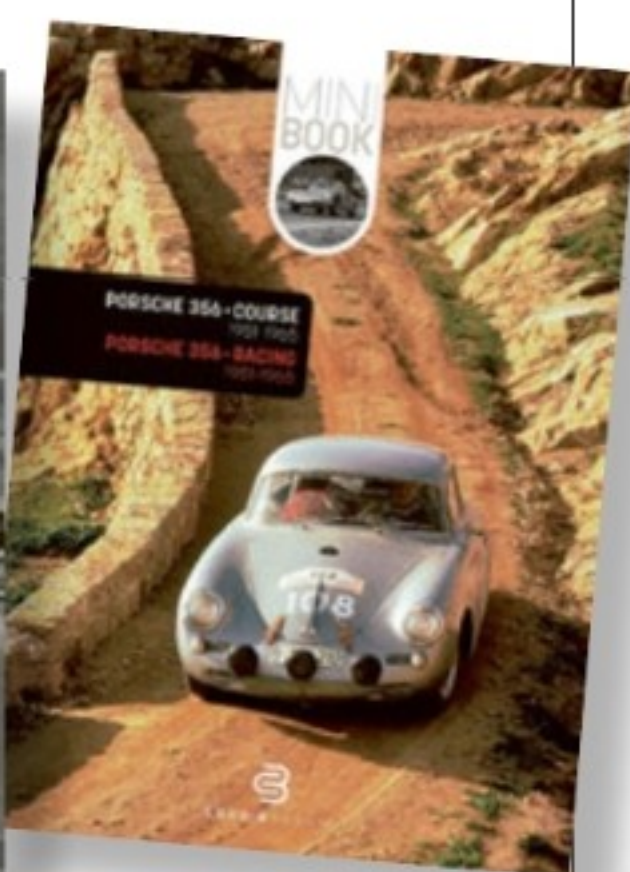
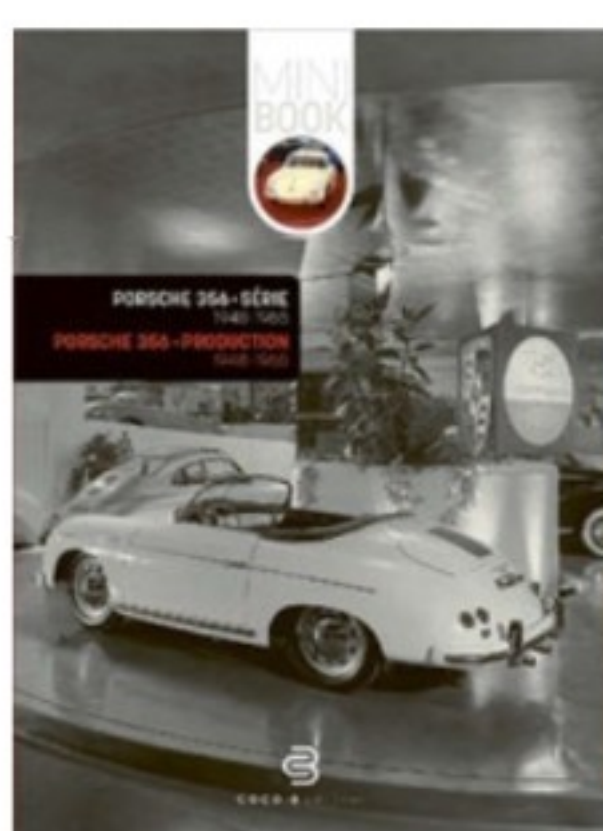
La Carrera Chronosprint x Porsche Rallye, de son nom complet, célèbre les 60 ans du premier engagement officiel d'une 911 en compétition, que Herbert Linge – copiloté par Peter Falk – a mené à la cinquième place du Monte-Carlo 1965, deuxième de sa catégorie sur 237 concurrents au départ (et seulement 22 à l'arrivée). Exceptionnel pour une voiture de série à peine préparée ! La #147 était alors équipée des chronographes Heuer au tableau de bord, qui ont directement inspiré cette nouvelle montre, proposée en édition limitée à 911 exemplaires.

Boîtier 42 mm acier poli-brossé sans lunette, glace saphir bombé antireflet. Étanche à 100 m. Cadran scintillant noir. Index rhodiés. Aiguilles rhodiées traitées Super-LumiNova. Compteurs 12h, 30 min et petite seconde. Mouvement calibre TH20-08 automatique. 80 h de réserve. Bracelet acier poli-brossé, boucle déployante, et deuxième bracelet cuir de veau noir, surpiqures beiges. 10 050 €.

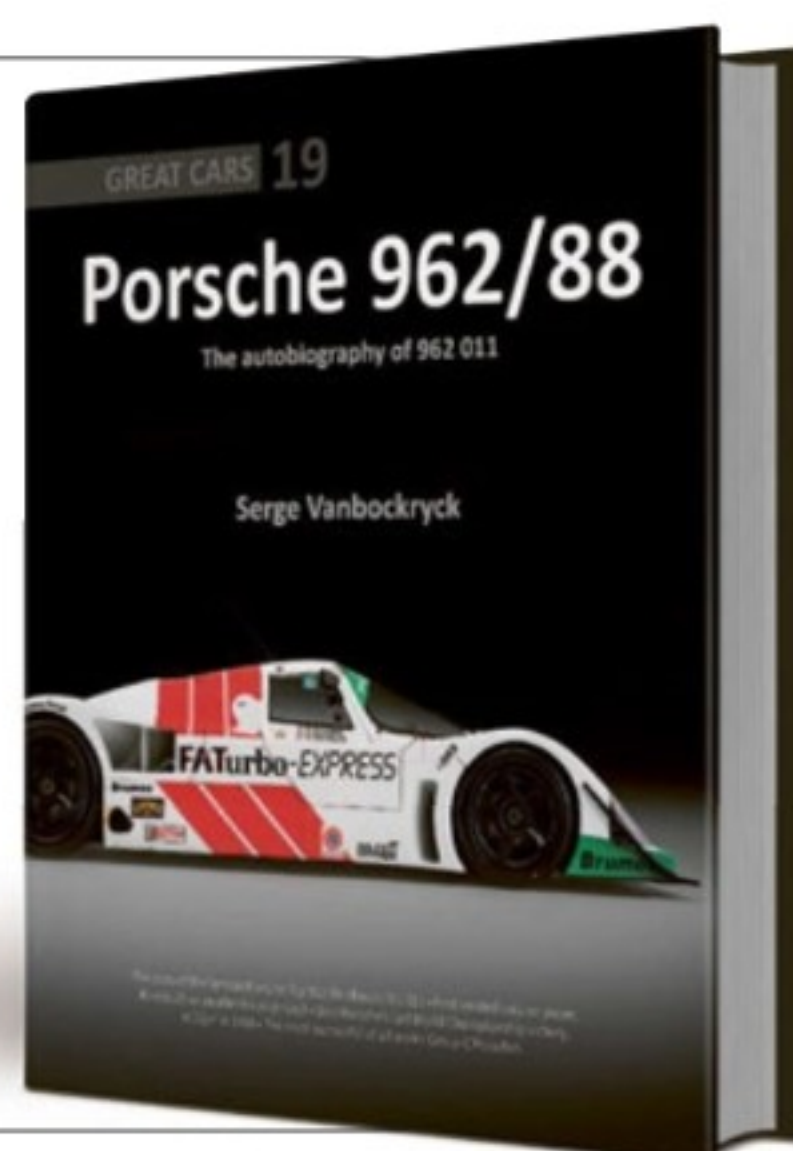
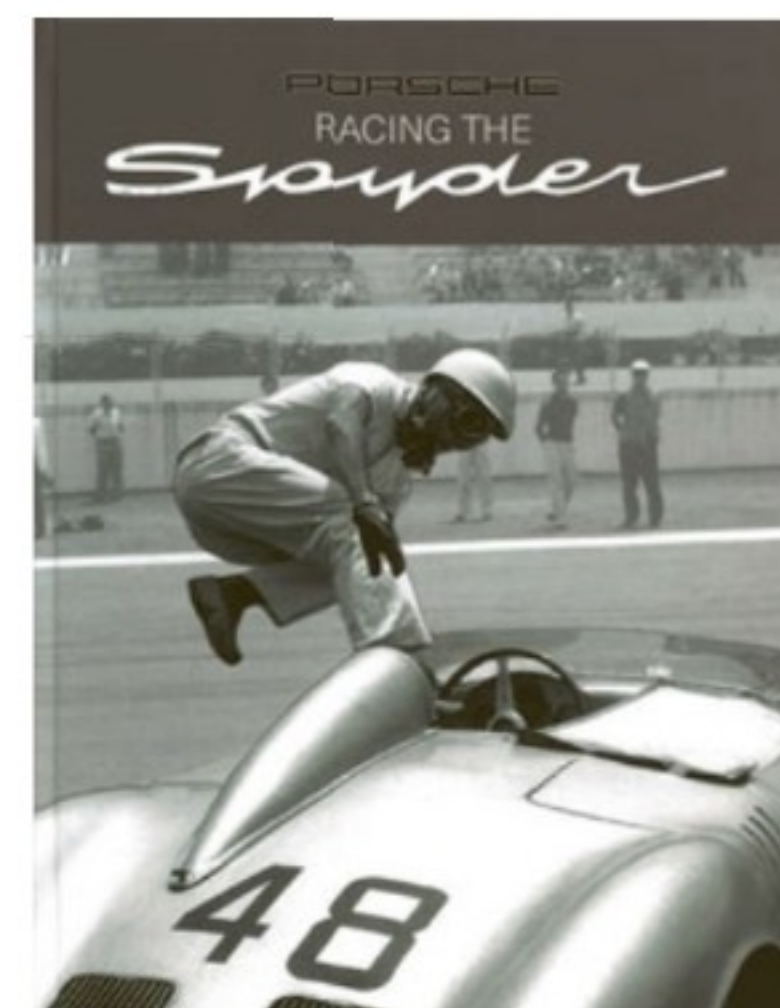
Version boîtier et bracelet or jaune 18 K (11 ex.) : 24 200 €.

[www.tagheuer.com](http://www.tagheuer.com)





**C'EST LE 550 RS, PREMIER SPYDER DE ZUFFENHAUSEN, QUI A FAIT BASCULER LA COMPÉTITION CHEZ PORSCHE DANS UNE NOUVELLE DIMENSION. CELLE DES VICTOIRES.**



## 1 **PORSCHE 356** SÉRIE | COURSE

C'est avec une approche ludique que Dominique Vincent propose une initiation à la Porsche 356. Ses Mini Books ne sont pas des livres reliés mais des collections de fiches thématiques assorties d'un fascicule en quatre volets dans une pochette chargée d'infos et d'illustrations. Un volume traite des modèles de série, l'autre de la course.

En français et anglais. Memento et 18 cartes. Format 15x21cm. Couverture souple. Coco-B. 19,90 €. ISBN: 978-2-9583117-9-7 et 978-2-9583134-0-1. [www.coco-b-editions.com](http://www.coco-b-editions.com)

## 2 **RACING** THE SPYDER

Si le regard de Porsche a toujours été pointé sur la compétition, le Spyder 550 a irrémédiablement changé la donne. Léger, performant et polyvalent au point que Ken Miles l'utilisait en ville, le Spyder a inscrit des lignes significatives au palmarès du constructeur dès ses débuts et révélé le talent de nombre de pilotes, parmi lesquels Moss, Herrmann ou von Trips.

En anglais et allemand. 384 pages. Format 25x31cm. Couverture rigide et jaquette. Motorbuch Verlag. 98 €. ISBN: 978-3-616-32220-2. [www.motorbuch.de](http://www.motorbuch.de)

## 3 **PORSCHE 917** THE FILM

Au cœur de ce projet documentaire, les images filmées par Helmut Deimel durant la carrière de la 917, de ses débuts en 1969 à son record à Talladega en 1975. À ces archives inestimables s'ajoutent les témoignages d'un grand nombre de protagonistes d'une épopée incroyable, de Herrmann à Piëch, de Mezger à Bell, de Falk à Larrousse... Et, dans la version premium, un livre riche en photos d'époque.

En allemand et anglais. 60 pages + DVD 82 min. Format 28x28cm. Couverture rigide. Édition Porsche Museum. 69,90 €. DVD seul: 29,90 €. [www.rallyandracing.com](http://www.rallyandracing.com)

## 4 **PORSCHE 962/88** AUTOBIOGRAPHY

En plus de 530 photos, entre archives et shooting studio, Serge Vanbockryck raconte la 962, focalisant son récit sur le châssis #11, le dernier à avoir remporté une épreuve internationale en Groupe C - c'était en 1989 -, puis développé par Weissach pour rester très performant en IMSA. Technique, évolution, palmarès, portraits, l'auteur est exhaustif sur le sujet.

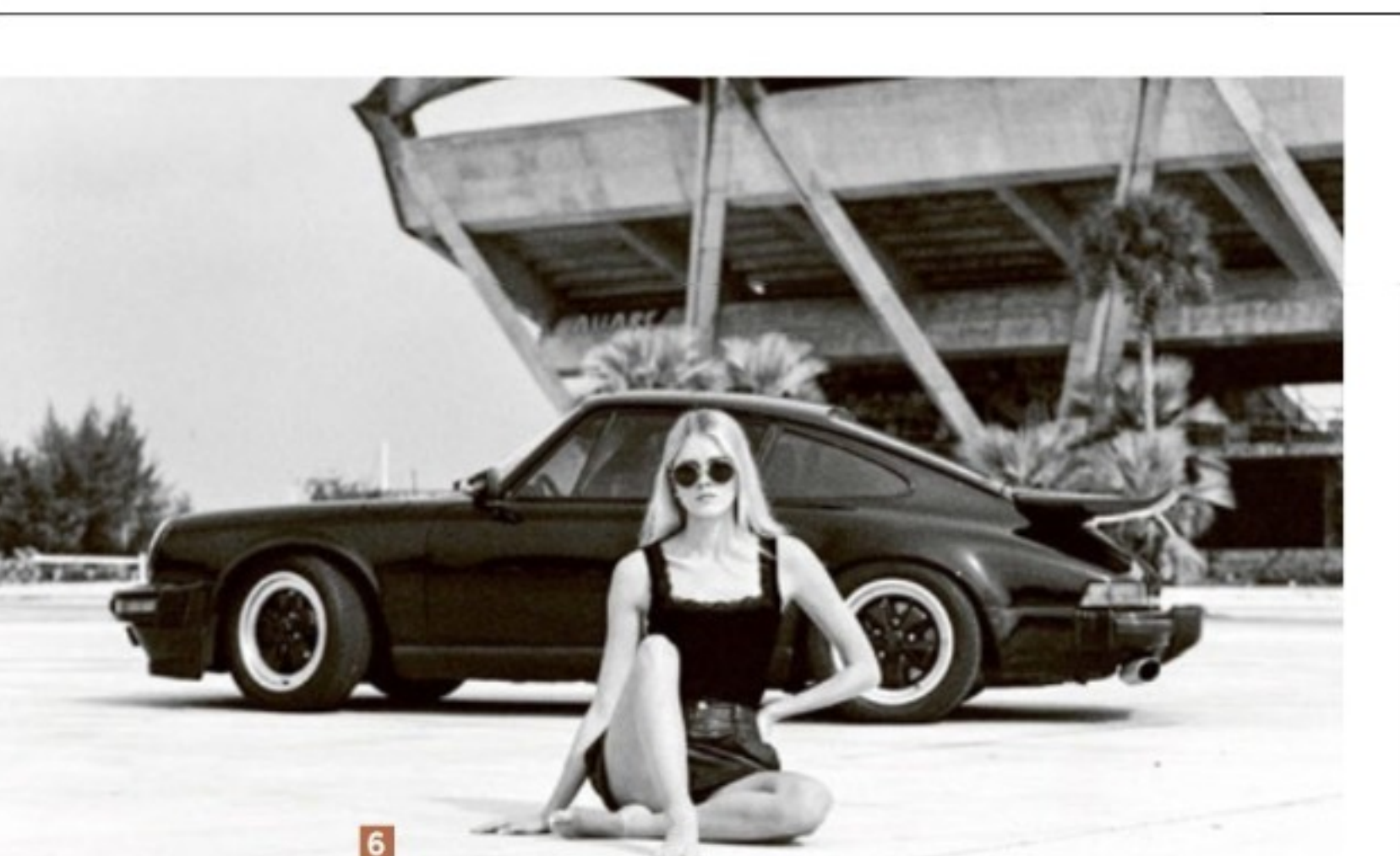
En anglais. 320 pages. Format 28,5x23,5mm. Couverture rigide et jaquette. Porter Press. 83,95 €. ISBN: 978-1-913089-89-4. [www.porterpress.co.uk](http://www.porterpress.co.uk)

## 5 **PORSCHE 911** DESIGN

Depuis 20 ans maintenant qu'il dirige le design chez Porsche, Michael Mauer est imprégné comme personne de l'identité et du caractère de la 911 qui véhicule tout l'ADN, et toute l'énergie et la philosophie de la marque. Autour de dessins, photos contemporaines et images d'archives, Michael Mauer explique toute la puissance du design de chacune des huit générations de 911.

En français. 296 pages. Format 29x29cm. Couverture rigide. Éditions Ouest-France. 78 €. ISBN: 978-2-7373-9103-3. [www.editions.ouest-france.fr](http://www.editions.ouest-france.fr)





## 305 ÉTAIT L'INDICATIF RÉGIONAL DE MIAMI. BART KUYKENS Y A RÉALISÉ SON PROJET AUTOUR DES PORSCHÉ.

### **DREAM AND DRIVE IN THE 305**

Bart Kuykens nous embarque pour une nouvelle excursion à travers son univers photo argentique en noir & blanc, aux contrastes appuyés et au grain dense. Sur un format plus contenu que d'habitude, il balade son Hasselblad H6 chargé de pellicules Kodak TX400 dans une visite de la scène Porsche autour de Miami (dont le 305 du titre était l'indicatif régional). *Dream and Drive* est donc le résultat de huit mois passés en Floride à la rencontre de protagonistes de tous horizons qui ont finalement en commun la passion pour leurs Porsche, seul lien entre la 356 de Patricio Cuello et la 992 Turbo S des Kruenberg, entre la 911 SC de Caitlin Holt et la 924 de Matt McKenna. Le traitement monochrome cher à Bart Kuykens concentre le regard sur le sujet : l'humain et sa machine.

Vingt-trois portraits, une démarche purement iconographique, sans texte, si ce n'est un nom, un lieu et un millésime sur chaque page intercalaire.

320 pages. Format 18x25 cm. Couverture rigide satinée, tranche flottante pour une ouverture optimisée. 150 € (300 € en édition limitée à 50 exemplaires avec tirage N&B numéroté et signé). [www.bartkuykens.com](http://www.bartkuykens.com)



## Classic 911 market .com

- 1er site **d'annonces** Porsche Classic
- 1 800 connexions par jour
- Annonces **géolocalisées**
- Reprises sur les réseaux Classic Passion (**100k**)
- Messagerie **privée** et sécurisée



[www.classic911market.com](http://www.classic911market.com)



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



## CLUB911.NET

CLUB PORSCHE INDÉPENDANT

### WE TOURISTIQUES

25 au 27 avril : TransPy  
Open (Sud-Ouest)

- 27 avril : 5e Rallye des  
Loges (Centre)

- 16 au 18 mai : Volcanic  
(Classic en Auvergne)

- 23 au 25 mai : Sortie  
Euskara "Objectif Rhune"  
Biarritz (Grand-ouest)



[contact@club911.net](mailto:contact@club911.net) / 06.43.34.28.78





## 1 ARSHAM MOTORSPORT

Daniel Arsham tient une place à part dans l'univers Porsche. À plusieurs reprises, l'artiste new-yorkais s'est illustré par ses sculptures "érodées" sur une thématique Porsche, la plus emblématique restant probablement la 992 à l'échelle 1 (une Carrera 4S de 2020 tout à fait fonctionnelle), réalisée en partenariat avec Stuttgart en 2019, blanche, qui semble abîmée de multiples éclats sous lesquels apparaissent des entrailles comme constellées de cristaux. L'érosion constitue un thème central de son œuvre, connue et reconnue à travers le monde entier, comme une réflexion sur la relation entre le design et le temps, et qu'il décline aussi bien sur des créations monumentales que sur des sculptures plus accessibles. Pour la première fois, son œuvre est réunie dans un "catalogue raisonné", qui constitue le deuxième tome de ce livre d'art concentré sur le volet automobile sous toutes les facettes qu'il lui a permis d'explorer. Le premier volume touchera au cœur les amoureux de Porsche. Lui-même fasciné par la marque, Arsham en est un fervent adepte, chacune de ses propres Porsche est restaurée et préparée dans une démarche artistique plus fonctionnelle certes, mais tout aussi originale. De son Speedster 356 "Bonsai" à sa Carrera Safari en passant par une surprenante 928 "Nebula" en duo avec Khyzyl Saleem, la 3.2 "Sculpture" ou la 993 "A" que vous découvrirez en page 83, des collabs avec Ruf, RWB ou Team Ikuzawa, *Arsham Motorsport* est bien plus qu'un livre sur l'art de Daniel Arsham.

688 pages sur 2 volumes. Format 24 x 31 cm. Couverture souple (tome 1) et couverture rigide (tome 2) avec jaquettes calque. Étui cartonné. ERG Media. 295 €. ISBN : 978-9-083-29816-0. [www.erg.media](http://www.erg.media)

## 2 CURVES SINGAPORE

Sur un format un peu plus contenu que d'habitude, le photographe Stefan Bogner nous emmène vers une destination pour le moins exotique : toujours en Porsche, dans les rues de Singapour, métropole animée, entre architecture traditionnelle et bâtiments high-tech, au milieu d'une culture riche en couleurs, au centre de perspectives spectaculaires et de paysages époustouflants.

En anglais et allemand. 242 pages. Format 16,5 x 23 cm. Couverture souple. Delius Klasing. 19,90 €. ISBN : 978-3-667-13036-5. [www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)

## 3 PORSCHE RACING MOMENTS

Rainer W. Schlegelmilch est une légende vivante de la photographie de sport automobile. Le livre de luxe publié par Taschen en 2023 (format géant, couverture alu), véritable déclaration d'amour à Porsche, vient d'être décliné dans une édition standard bien plus accessible. Le contenu reste identique, d'une richesse incroyable en archives inédites, remontant de 1962... jusqu'aux 962 !

En anglais. 356 pages. Format 36 x 30,5 cm. Couverture rigide. Taschen. 100 €. ISBN : 978-3-7544-0133-0. [www.taschen.com](http://www.taschen.com)





◉ SPÉCIALISTE PORSCHE DEPUIS 1984 ◉

ENTRETIEN  
VENTE & SUR-MESURE



50 rue Robert Schuman 86170 Neuville-de-Poitou - France  
tél. 05 49 53 25 08 • [contact@ateliergobin.com](mailto:contact@ateliergobin.com) • [www.ateliergobin.com](http://www.ateliergobin.com)

**Hoffmann**  
since 1987 *Speedster*  
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€

510-5270



Réservoir d'eau (sac), 356 A/B, 56-63  
Matériau: plastique  
Porsche 356 A .56-.59  
Porsche 356 B T-5 .60-.63

75€

580-1022-08



Tête d'allumeur, 911, 65-68/77  
avec marque de contrôle E  
Porsche 911 .65-.68  
Porsche 911 .72-.77

32,50€

590-0511 | 590-0512



Aile, 911/912, 8.68-7.73, avant, gauche  
Aile, 911, 8.68-7.73, avant, droite  
Livraison uniquement par transporteur  
Porsche 911 2.0-2.4 8.67-7.73  
Porsche 912 1.6 8.68-7.69

th 1.159€

530-0500 | 530-0505



Réservoir d'huile, Porsche, 2.0-2.2, 65-71  
Porsche 911 .65-.71  
Réservoir d'huile, Porsche, 2.7-3.0, 74-77  
Porsche 911 2.7-3.0 .74-.77

th 775€

580-1170-36



Collier, carter de turbine /alternateur,  
911/964/914  
Matériau: acier inoxydable  
Porsche 911 2.0-3.3 .65-.89  
Porsche 964 Turbo .91-.94  
Porsche 914/6 .70-.72

49,50€

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](http://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](http://www.pps-shop.at)



**PORSCHISTE  
INVÉTÉRÉ, LE  
RÉALISATEUR  
JOSEPH KOSINSKI  
TENAIT À  
« MONTRER L'UNE  
DES PLUS BELLES  
PORSCHES JAMAIS  
CONSTRUITES ».**



Si Kelly McGillis conduisait une réplique de Speedster 356 dans le *Top Gun* de 1986, le nouveau "love interest" de Tom Cruise, Jennifer Connelly, lui préfère une authentique 911S de 1973.







CINÉ STAR  TOP GUN : MAVERICK

# SUPERSONIQUE

Bien des années ont passé depuis qu'une réplique de Speedster 356 A avait figuré dans le premier *Top Gun*. Mais pour son retour en 2022, Tom Cruise partageait toujours l'écran avec une Porsche. Une vraie.

Texte Jean-François Rivière Photos Paramount et Ted7 (courtoisie Petersen Museum)

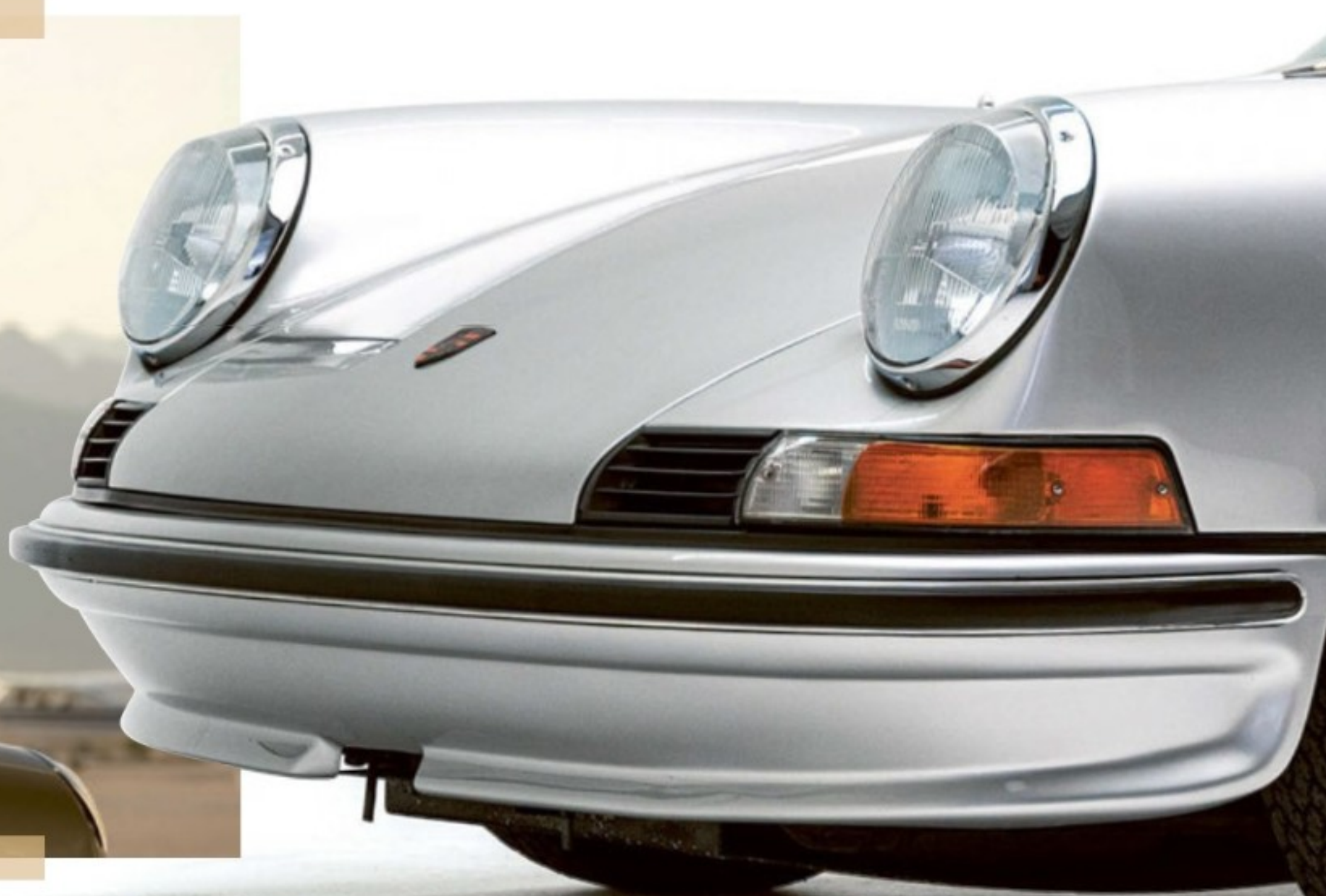
**E**n 1986 sortait *Top Gun*, réalisé par Tony Scott avec un séillant Tom Cruise dans le rôle de Pete Mitchell, alias Maverick, élève pilote au sein de la Fighter Weapon School, la très sélective école Top Gun. Près de quarante ans plus tard, la chanson *Take My Breath Away* interprétée par Berlin ainsi que la fameuse course entre la Kawasaki de Maverick et un F14 Tomcat au décollage ne sont pas totalement effacés des mémoires, pas plus que la Porsche 356 A Speedster conduite par la comédienne Kelly McGillis dans le rôle de Charlie, instructrice et petite amie du jeune Mitchell. Même s'il s'agissait alors d'une réplique produite au Canada par Intermeccanica, les producteurs de *Top Gun : Maverick*, sorti en 2022, ont vraisemblablement souhaité lui rendre hommage en équipant la nouvelle compagne du pilote d'une autre Porsche classique, authentique cette fois.

Dans ce film réalisé par Joseph Kosinski (*Tron - L'Héritage*, *Oblivion...*), c'est Jennifer Connelly qui incarne le nouveau "love interest" du héros, une certaine Penny Benjamin, propriétaire du Penny's Hard Deck, un bar de San Diego au bord de l'océan.

Devant l'établissement, une Porsche 911S de 1973. La Porsche de la patronne. « Dans le film, Penny barre un voilier très rapide, expliquait Joseph Kosinski, alors j'ai trouvé intéressant qu'elle possède une Porsche classique. Je trouve que la version S de la 911 est l'un des designs les plus intemporels qui soient. Il fallait aussi que la scène avec Jennifer Connelly et Tom Cruise devienne un moment emblématique de *Top Gun* et je tenais absolument à y montrer l'une des plus belles Porsche jamais construites. » Car l'intérêt du réalisateur pour la marque allemande n'est pas étranger à ce choix, lui qui grandit avec un poster de 959 sur un mur de sa chambre. Sa première Porsche, un 718 Cayman S, il se l'est offerte à 33 ans, premier modèle d'une longue série dont il parle avec gourmandise et passion. « Quand notre premier fils est né, j'ai acheté une 911 Carrera S, type 997, mais la plus affûtée était la 911 Turbo type 991. J'avais passé énormément de temps à choisir mes options et je l'ai attendue six mois. » Aujourd'hui, en plus du Cayenne GTS Coupé familial, Kosinski aime s'amuser au volant de son coupé 993 Carrera sur la route toute en lacets de Tuna Canyon et sur Mulholland Highway, à Malibu. « C'est une voiture



Pas question d'immobiliser le tournage pour une bête panne. Une 911 E de 1973 est prévue pour les éventuels remplacements, mais la 911S principale ne fera jamais faux bond.



Propriété d'un collectionneur de San Diego, la Porsche de Penny a été exposée au Petersen Museum de Los Angeles dans le cadre des 60 ans de la 911. L'occasion d'apprécier l'état exceptionnel de cette nouvelle venue dans le club très select des movie cars emblématiques.







compacte et légère, explique-t-il. *J'adore le son du moteur refroidi par air et je peux le bricoler moi-même.* » Ce Porschiste invétéré n'aura pas eu à chercher bien loin la voiture de Penny pour son film. C'est un collectionneur bien connu résidant à San Diego, Nick Psyllos, qui va louer sa 911 S à la production pour la durée du tournage. Psyllos, hélas décédé en novembre 2023, était alors un véritable aficionado de la marque de Stuttgart depuis ses jeunes années. Il en a possédé une dizaine d'exemplaires.

Comme le veut la tradition sur les productions d'une telle ampleur, le véhicule principal de tournage se voit secondé par au moins un autre exemplaire, et parfois plus. Par exemple, il y avait pas moins de quatre Porsche 928 sur le tournage de *Risky Business* en 1983. Le temps au cinéma, c'est de l'argent, surtout sur un film au budget de 170 millions de dollars où chaque minute de retard coûte une fortune. Pas question d'immobiliser le tournage pour un caprice de Porsche 911 S. Mais c'est en fait une 911 E de 1973, gris métallisé comme la S de Penny, qui reste prête à assurer les éventuels remplacements, qui n'auront finalement pas lieu. C'est fiable, une Porsche ! Celle de Psyllos ne fera jamais faux bond à Jennifer Connelly qui, avec Cruise pour passager, en prendra le volant lors des scènes tournées aux alentours de San Diego, notamment sur la Highway 1 qui serpente le long de la côte et de l'océan Atlantique. Sans jamais le partager avec une "doublure à perruque"... « À l'exception de la sacro-sainte Carrera RS, explique un spécialiste de la marque, la 911 S de 1973 s'impose comme le summum des Porsche légères du début des années 70. C'est important parce que 1973 est justement l'année où ont disparu les longs capots et les pare-chocs fins de la 911 avant qu'elle n'adopte le gros format américain adapté aux nouvelles législations de sécurité. » Et de préciser que « la S de 1973 sortait d'usine avec un moteur 2.4 de 190 ch, et avec la nouvelle transmission "type 915" qui facilitait le

passage des vitesses. Elle héritait d'un nouveau spoiler avant qui réduisait si bien la poussée que Porsche l'adopta sur les autres modèles ».

Dans le cadre de la promotion de *Top Gun : Maverick*, Tom Cruise va se faire plaisir lors d'une émission de Steve Jones sur la chaîne anglaise Channel 4, tournée sur le circuit de Silverstone et durant laquelle il fera mine d'affronter les anciens pilotes de F1 David Coulthard et Mark Webber. Tous les trois en 911 GT3, ils vont se lancer dans une sorte de course-poursuite mise en scène à la façon d'un combat aérien, qui rappellera de bons souvenirs aux adeptes de l'émission *Top Gear* par son caractère spectaculaire et minutieusement scénarisé.

En 2023, pour célébrer les 60 ans de la 911, le Petersen Museum de Los Angeles exposait la Porsche de *Top Gun : Maverick* parmi une sélection de modèles emblématiques de l'histoire de la 911 (dont la 3.0 Turbo 1976 de Steve McQueen). Aujourd'hui, une 911 S identique est estimée à environ 190 000 €. Celle de *Top Gun : Maverick* ? Il n'y a qu'une vente aux enchères qui répondrait définitivement. Une autre Porsche ayant partagé l'écran avec Tom Cruise, la 928 de *Risky Business*, a été vendue deux millions de dollars chez Barrett-Jackson en 2021... 🍷

**POUR KOSINSKI, « IL FALLAIT QUE LA SCÈNE AVEC JENNIFER CONNELLY, TOM CRUISE ET LA 911 DEVIENNE UN MOMENT EMBLÉMATIQUE DE TOP GUN ».**







A red Porsche 911 Carrera RS 2.7 is shown in profile, parked on a dark surface. In the background is a light-colored wall with large, stylized black graffiti. To the left, the rear of another red car is partially visible.

CLASSIC ■ 911 CARRERA RS 2.7

# PROBABILITÉ STATISTIQUE

L'équation est en soi une absurdité mathématique : ce que vous voyez là, en double, représente la moitié, mais à peine 0,25 % du tout. En termes statistiques, ça rend la situation d'aujourd'hui totalement improbable : les chances de réunir ici, à Rennes, deux Carrera RS 2.7 Fraise authentiques, deux sur les quatre qui ont été produites, étaient quasiment nulles. Ouh, mais...

Texte Josué Chevrel Photos Rémi Dargegen





**1** Ah s'il pouvait parler, ce cockpit, il aurait quelques anecdotes de Cannonball à nous raconter!

**2-3** Sur ou sous le tapis du compartiment avant, les 1162 exemplaires qui les séparent n'ont pas connu de changement majeur.

**4** La RS #1333 avait été convertie en "Light". Sa restauration a donc nécessité de lui restituer toutes les caractéristiques de la Touring qu'elle est.

**5** Code laque 024 pour le Rose Red, fourni par Lesonal - 1 - et appliqué à l'atelier de Weisberg - 8.





**L**a 911 Carrera RS est une légende, pièce majeure dans l'histoire de Porsche qui a définitivement installé la 911 à son rang d'icône automobile. Une machine taillée comme une athlète, imaginée pour la course, qui a radicalement transformé le visage de la 911. C'est une légende et pour autant, produite à 1580 unités, la Carrera RS '73 n'est pas une voiture rare. Non ! Alors pourquoi en réunir deux, un hiver en Bretagne, serait-il à ce point sensationnel ? Vous aimez les statistiques ? Moi non plus. Alors c'est parti. Parce qu'il n'y a que les mathématiques qui donnent sens à l'événement : sur les 1590 numéros de série attribués aux Carrera RS, les dix premiers identifient les exemplaires de présérie non commercialisés. Sur l'ensemble de la production, à partir du châssis #0011, cinquante-cinq ont quitté l'usine sous la forme de "Groupe 4" affûtées avec moteur 2.8 de 300ch et ailes larges, autrement dit des RSR. Deux cents autres ont été commandées avec les finitions allégées de l'option M471. Mille trois cent huit "Touring" ont reçu le même habitacle que les 911 S 2.4. Et dix-sept "RSH" ont été livrées sous leur forme brute, et sont sorties du pesage d'homologation à Stuttgart. À ce stade, vous cernez qu'une de ces dernières n'a pas le même statut, en terme d'exclusivité, qu'une Touring. Question de statistiques. Ou qu'une RSR d'usine est aujourd'hui aussi inestimable qu'une présérie rescapée. Autre paramètre qui redistribue les statistiques : les couleurs...

## Double fraise

Au début des années 70, les progrès dans la chimie des peintures ont ouvert de nouvelles perspectives, que le Studio de Tony Lapine s'est empressé d'expérimenter. La fluorescence entraînait désormais dans le champ des possibles. Un rouge orangé fluo a été envisagé un temps par le PDG Fuhrmann comme couleur unique et exclusive pour faire de la RS un modèle à part dans la gamme. Puis vite abandonné pour plusieurs raisons, le coût de mise en œuvre d'abord, le manque de recul sur le vieillissement de ces pigments ensuite, et une dernière qui clôt les débats : pour le code de la route allemand, le fluorescent est

considéré comme dispositif d'éclairage, réservé par dérogation aux véhicules d'urgence. Point ! Après moult tractations entre services Marketing, Design et Production, on s'accorde sur un nouveau blanc Groenland, pur, développé comme couleur unique et spécifique à la Carrera RS, celui qui sera rebaptisé Grand Prix. Les commerciaux auront vite exigé une offre élargie à l'ensemble du nuancier de la 911. Accordé, à l'exception des teintes métallisées dont la tenue est incertaine sur les pièces en polyester (ce qui était encore inédit sur une 911 de série) et qui, de toute manière, pèsent 5kg de plus en vernis ! Mais le nuancier de 1972 offre déjà une palette bien funky. Une petite trentaine de teintes, du vert Vipère au bleu Gulf, du orange... Gulf au vert Jade (vert clair, dans la brochure en français). Évidemment, toutes les couleurs n'ont pas reçu le même accueil. Le blanc Grand Prix qui lui était réservé a représenté pas loin d'un tiers de la production (457 ex., soit 29 %), associé aux lettrages noirs, bleus, rouges ou verts. La médaille d'argent revient au jaune clair, le bronze au "Light Ivory". À l'autre extrémité du spectre, aucune RS n'est sortie d'usine sous l'Ivoire ou le Gris Beige au catalogue. Si vous dénêchez aujourd'hui un exemplaire authentique vert Arbuste, vous détenez la perle la plus rare, produite à seulement deux exemplaires ! Ce qui n'est pas sans impact sur la valeur de l'objet. En termes de statistiques, deux autres couleurs font jeu égal niveau rareté. Olive et Fraise : quatre exemplaires chacun, soit un petit 0,25 % de la production des Carrera RS. Et même toutes Touring qu'elles fussent, d'un simple point de vue statistique, ça les rend éminemment plus rares qu'une RSH ou même qu'un exemplaire de présérie. Alors mesurez par vous-même la probabilité statistique de la situation du jour : réunir en un même point deux authentiques Carrera RS Fraise sur les quatre produites et, depuis, disséminées à travers le monde : quasi nulle. Pas de hasard, elles ont passé les derniers mois côte à côte, sur les mêmes bancs, pour retrouver la fraîcheur fruitée de leur jeunesse. Parce que croyez-le, à plus de 50 ans maintenant, elles n'ont pas toujours vu la vie en rose...

**6** Toutes les couleurs au nuancier de la 911 de 1973 étaient applicables à la Carrera RS, à l'exception des teintes métallisées qui imposaient 5kg de vernis supplémentaire.

**LES DEUX RS FRAISE SORTENT, DANS LEURS CONFIGURATIONS D'ORIGINE, D'UNE RESTAURATION SIMULTANÉE. ELLES REVIENNENT DE LOIN, ELLES N'ONT PAS TOUJOURS VU LA VIE EN ROSE !**





**1** Statistiquement impossible : ces deux RS Fraise ont été livrées par la même concession à Hambourg à six mois d'écart entre novembre 1972 et mai 1973. Elles ont été réunies par le même hasard à Rennes pour une restauration simultanée chez RV Classics.



1



2



3



**2-5** Les photos d'époque en témoignent, toutes les Carrera 2.7RS n'ont pas eu le même parcours... Une des règles du Cannonball, course illégale à travers l'Europe à laquelle a participé Günther Noll au volant de #0171, c'est d'y courir avec une auto la moins conventionnelle possible. Rose à bandes vertes, ça ira? Ou alors bleu et orange. La RS #1333, elle, est passée sous les radars pendant des années, mais lorsqu'elle a été vue dans une petite annonce de *Top's Car* en 1990, elle était déjà bleu Mexico, convertie en Lightweight.



5



## La vie en... pas toujours rose !

C'est de l'atelier de RV Classics, à Rennes, que ces deux RS sortent presque simultanément. Outre la couleur, identifiée 4545 dans la nomenclature d'époque, elles ont en commun d'être des versions Touring de la RS. La plus ancienne est la cent-soixante-et-unième construite, l'autre est sortie à deux-cent-quarante-sept unités de la fin, ce qui fait de menues différences dans leurs qualités intrinsèques. Et chacune, à un moment de son histoire, a perdu sa teinte si particulière. Pour du bleu, dans les deux cas...

La doyenne porte le numéro #0171. Elle a été commandée par la concession Raffay Volkswagen-Porsche à Hambourg. Avant même la livraison le 20 décembre 1972, le bon de commande avait changé de mains, cédé à Günther Wilfried Noll en échange de sa 914/6 et de quelques deutsche Marks. Le monsieur, qui œuvrait en tant que préparateur et motoriste à Rastede, petite ville à l'ouest de Hambourg, a longtemps gardé sa RS dans sa couleur. En avril 1981, il prend le départ du Cannonball Europe, course de maboules qui traverse le continent à toute balle sur route ouverte : toujours fraise, mais avec des parements en bas de portes reprenant le script des RS de présérie, vert pomme comme ses jantes "nid d'abeille" ! Il a déposé le moteur 911/83 d'origine pour y coller un 2.8 de son cru. Il est flashé à plusieurs reprises pour de grands excès de vitesse sur le parcours, pas identifié, mais sa Carrera RS rose est activement recherchée ! Alors à l'édition 1982, Noll, informé par un ami policier, se présente avec sa RS #0171... bleu Gulf, dotée des parements et des mêmes jantes... orange ! Et un moteur 3.0 RS ! Peu de temps après, Manfred Freisinger Jr. achète le 3.0, c'est alors le 2.8 qui reprend place dans la 911. Une nuit de 1984, dix moteurs disparaissent, dont le #6630189 original de la RS, dans le cambriolage de l'atelier Noll-Technik. En mai 1986, Noll vend la RS – qui a retrouvé sa couleur rose d'origine – à Hellen Binz, de Rösrath, et la dame l'utilisera à peine un an autour de Cologne avant de la revendre, en février 1987, au spécialiste Porsche Autohaus Kruse. Elle avait été partiellement restaurée, mais Udo Kruse la remet en chantier en 1994 pour une préparation avec quelques courses historiques en vue. Udo est un pilote : quinze 24H du Nürburgring à son actif depuis 1978, un palmarès qui s'étend à Zandvoort, Zolder, Spa... En 1997, il obtient le ONS Wagenpass (passeport technique) au cours de la restauration, qui s'est achevée en 1999. À peine pose-t-il la RS #0171 sur la piste qu'il obtient des résultats convainquants : victoire au général à Zandvoort en 2003, rebelote au Nürburgring en 2005 et Hockenheim en 2006. En 2011, pépins de santé, Udo Kruse vend une partie de sa collection, la RS Fraise est acquise par un conseiller financier, sponsor de Michael Schumacher, qui la confie à RM Sotheby's pour la vente aux Invalides en février 2015. Avant d'en faire l'acquisition, Jacques, son propriétaire actuel, s'appuie sur le savoir encyclopédique de Jean-Claude Bonhomme, président du Porsche Club RS de France. Telle quelle, la RS présente quelques incohérences qui, loin d'être rédhibitoires, témoignent d'une histoire riche et active : une turbine jaune, un anneau de remorquage, un radiateur d'huile, un coupe-circuit... Mais la coque est une authentique "première série" ultralégère.

## La moitié de la production

Hasard ? D'un strict point de vue statistique, la probabilité qu'une deuxième des quatre Carrera RS Fraise produites soit livrée via le même distributeur relève de l'impossible. Pourtant... Même si son parcours est moins bien documenté, on sait de la Carrera RS au châssis 911 360 1333 qu'elle a été livrée par la même concession Raffay à Hambourg cinq mois plus tard, en mai 1973 (les dernières RS seront livrées tout début juillet). C'est le genre d'auto qui a vécu une existence discrète sous les radars. Pas d'engagement connu en compétition, jamais passée aux enchères, aucune trace sur Google aujourd'hui. François Clément, connu au Porsche Club RS de France pour archiver les empreintes laissées par chaque châssis, a relevé la première trace de #1333 dans un *Top's Car* (revue de petites annonces) britannique de 1990. L'annonce est publiée par Thrupp & Maberly, carrossier historique de la couronne d'Angleterre,

“ APRÈS LE CANNONBALL DE 1981, UN POLICIER EST VENU À L'ATELIER DE MON PÈRE. « **BONJOUR GÜNTHER, IL Y A UNE DEMANDE D'ASSISTANCE ADMINISTRATIVE DE LA PART DE LA POLICE DANOISE. UNE PORSCHE ROSE ROULAIT SUR L'AUTOROUTE AU DANEMARK À UNE VITESSE CONSTANTE DE PLUS DE 240 KM/H, EN DÉPASSANT PARFOIS SUR LA BANDE D'ARRÊT D'URGENCE. UN HÉLICOPTÈRE DE LA POLICE L'A FILMÉE, MAIS IL N'A PAS PU LA SUIVRE, FAUTE DE CARBURANT. JE SUIS CENSÉ IDENTIFIER LE VÉHICULE OU SON CONDUCTEUR. UN TÉMOIN A MENTIONNÉ LA PLAQUE D'IMMATRICULATION WST CI 350 ET DES JANTES VERTES. »**

LE POLICIER ET PAPA SE TROUVAIENT DANS L'ATELIER DERRIÈRE LA CARRERA RS AVEC SA PLAQUE D'IMMATRICULATION WST CZ 350. MON PÈRE A DIT : « **VOYEZ-VOUS ICI UNE PORSCHE ROSE AVEC LA PLAQUE D'IMMATRICULATION WST CI 350 ?** »

LE POLICIER A RÉPONDU : « **NON, JE NE VOIS PAS UN TEL VÉHICULE. ALORS JE LEUR RENVOIE QUE LE VÉHICULE ET SON CONDUCTEUR NE PEUVENT PAS ÊTRE IDENTIFIÉS.** » LE POLICIER, C'ÉTAIT LE MARI DE LA MEILLEURE AMIE DE MA MÈRE. ”

SOUVENIRS DE RON NOLL, FILS DE GÜNTHER





**1-2** Dans l'habitacle, les principales nuances sont à chercher dans les options, la plus visible étant les Recaro Sport sur la plus ancienne des deux.

à l'ouest de Londres. L'auto est dûment présentée comme une « 911 Carrera RS Touring de 1973, conduite à gauche, entièrement restaurée ». Sur la photo, elle a tout d'une Light... bleu Mexico (nuancier 1974) avec jantes et parements blancs. Entre les lignes, une voiture de 17 ans ne nécessite généralement de "restauration totale" que s'il faut la démonter pour la redresser ou la réparer... Malheureuse rencontre avec un rail ? Circuit ou autoroute ? Vibreur ou trottoir ? Était-elle déjà bleue, ou fut-ce l'occasion de la rendre plus bankable ? Était-elle déjà "lightisée" ? C'est une partie de l'énigme que s'attachent à résoudre les limiers de l'Atelier Gobin qui s'occupent de son cas aujourd'hui. Il y a quelques fils à tirer pour dénouer l'histoire. En 1998, l'auto immatriculée WN-RS-554, toujours du même bleu, était amenée par son propriétaire médecin allemand d'alors à la célébration des 25 ans de la Carrera RS à Dijon. Fin 2001, elle entre dans la collection personnelle de Philippe Aunay, alors président du Club Porsche de France. Sur un coup de cœur, achetée chez DPM Motors lors d'une virée à Monaco avec des amis, alors qu'elle était déjà immatriculée en France (9833 XB 17). Elle était alors bien éloignée de sa configuration Touring originelle, très dépouillée, grée de freins de Turbo et d'autres fantaisies propres à une voiture de presque 30 ans utilisée plus pour son caractère que pour son pedigree. Après que Philippe Aunay

décède brutalement en décembre 2004, la voiture reste propriété de la famille jusqu'à la disparition de sa veuve. C'est dans ce contexte que Cédric, son propriétaire actuel, en a fait l'acquisition en 2015, conscient que, malgré le chantier à mener pour lui rendre sa jeunesse, la caisse est authentique et la couleur, dessous, rarissime. Le plan ? Une restauration intégrale chez RV Classics à Rennes, certainement le plus grand spécialiste des RS et RSR dans l'Hexagone. Le décapage confirme les pans connus de l'histoire : sous le bleu, du rose ! À l'exception du coin avant gauche, manifestement réparé selon les méthodes des 80s, un centimètre trop court. Mais une formalité pour David Hervé, l'artisan breton dont le savoir-faire, l'outillage et les gabarits spécifiques sont venus à bout d'entreprises autrement plus complexes. Pour des raisons toutes personnelles, Cédric doit mettre le chantier en pause pendant quatre ans.

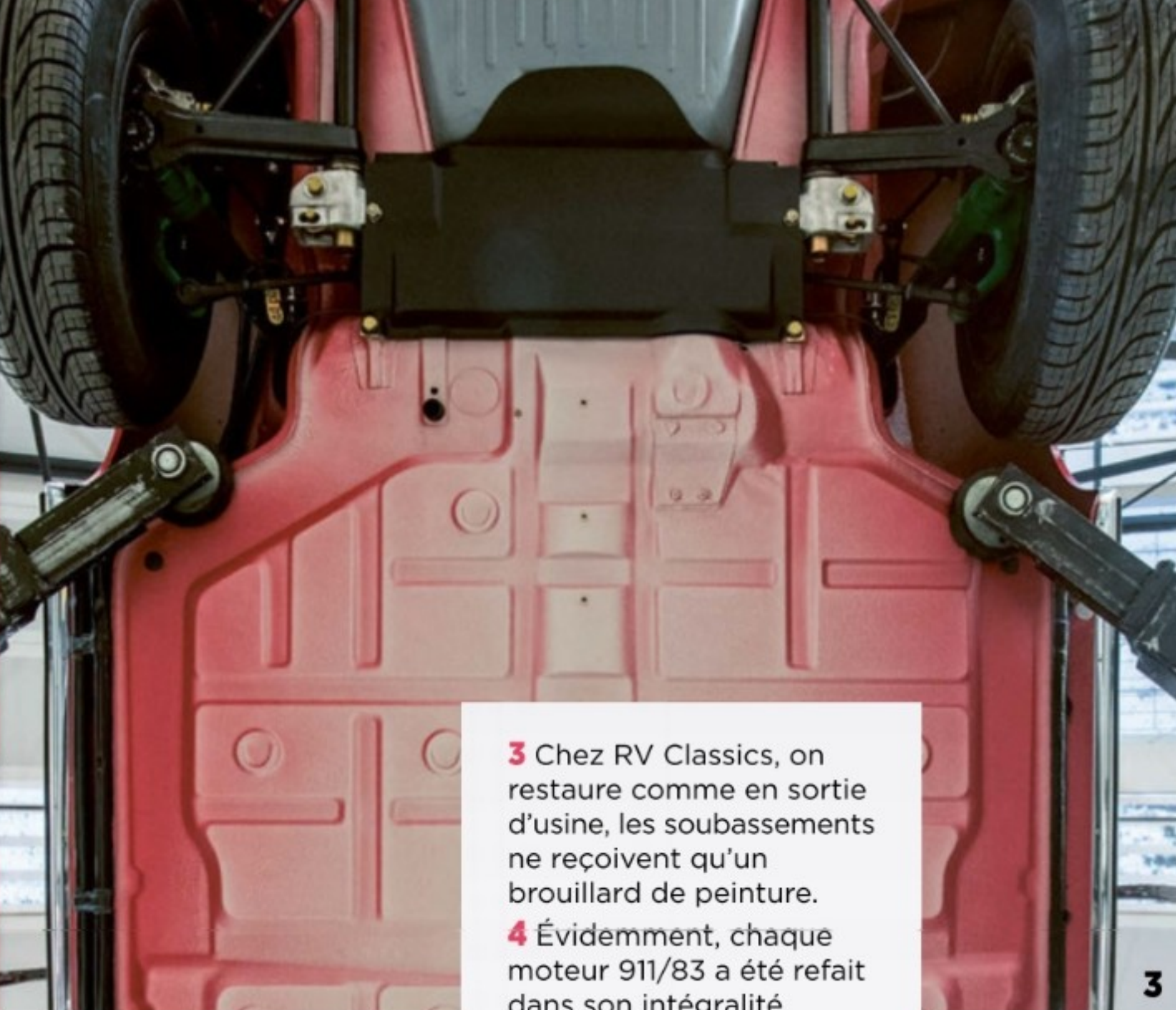
Dans l'intervalle et de son côté, Jacques envisageait la restauration complète que mérite sa RS Fraise. S'il s'est adressé à David Hervé, c'est parce qu'il le sait être l'homme de la situation, mais aussi parce qu'il a appris qu'une autre de ces rarissimes Fraise était déjà en ses murs... Non, il n'y a pas que du hasard dans les statistiques !

Même constat au décapage : sous le rose, du bleu, et sous le bleu, du rose, ce qui confirme l'authenticité de la caisse. Une



**5** Aucun document ne permettait de déterminer si la RS #0171 était sortie d'usine avec les scripts noirs en bas de portes. Depuis la séance photos, elle en a été ornée, ce qui ne risque pas de faciliter la distinction entre elles.





**3** Chez RV Classics, on restaure comme en sortie d'usine, les soubassements ne reçoivent qu'un brouillard de peinture.

**4** Évidemment, chaque moteur 911/83 a été refait dans son intégralité.



partie du bloc avant avait été remplacée, ça n'entame en rien les qualités intrinsèques de ces Carrera RS de la toute première série, puisque les tôles plus fines de presque 1/10 qui les caractérisent se situent à des endroits moins structurels (toit, panneaux latéraux et bacs des sièges arrière, tableau de bord, peau des ouvrants, etc.). Les vitrages Glaverbel amincis sont encore là, elle a tout bon ! Ce que confirme le pesage : elle est presque aussi légère qu'une authentique Light, largement sous la tonne à sec (1012 kg tous pleins faits !), malgré son habitacle de 911S.

### Le jeu des sept erreurs

Sous ces détails, la RS #1333 diffère un peu de la #0171. Dans son Carrera RS Book, le Dr. Konradsheim explique que dans une entreprise d'envergure aussi modeste que Porsche, sur une série aussi limitée que la RS, de menues modifications intervenaient tous les trois ou quatre jours pour améliorer le process, pour optimiser la voiture elle-même, ou selon l'approvisionnement. Souvent de la quincaillerie, parfois plus. Ainsi l'on considère généralement les 350 premiers exemplaires comme les plus fidèles au développement originel. Les 15 et 16 novembre 1972 par exemple, des tôles 0,88 mm communes aux autres 911 ont été montées à la place des fines (de 0,80) sur sept cobayes de RS pour s'assurer que les ajustages n'en pâtiraient pas. Les registres

actent qu'à compter du 9 avril 1973, toutes les RS ont été systématiquement assemblées avec ces tôles standard, ce qui était déjà devenu aléatoire entre-temps. Que le même jour, la traverse d'essieu avant troquait définitivement le moulage d'aluminium contre de l'embouti d'acier (ce qui était aussi aléatoire entre les châssis 1035 et 1114). Ces altérations bout à bout expliquent pourquoi notre RS #1333 n'est pas aussi légère que sa grande sœur #0171. Elle dispose de vitres teintées vertes, les Glaverbel fines n'étaient plus disponibles. Au jeu des sept erreurs inhérentes à leur séquence dans la série, la liste serait trop longue et trop technique, mais elle explique notamment le témoin vert sur le Commodo d'antibrouillards de #1333, son compteur gradué jusqu'à 300 km/h (250 précédemment) ou la montre à quartz plus précise que l'ancienne analogique...

La présence des lettrages Carrera noirs n'est pas une certitude sur #0171. Elle ne fut actée sous le code M462 sur les RS autres que blanc Grand Prix qu'à compter du 9 février 1973. Les avait-elle d'origine ? Les plus anciennes photos d'époque la montrent déjà affublée de ses décors verts du Cannonball. Jacques hésitait encore au moment de notre reportage ; depuis il a reposé les bandes noires. Restent alors à nos deux Fraise, pour les différencier, les quelques options qui leur sont propres. Appuie-tête pour les deux, mais sur des Recaro Sport dans #0171, là où #1333 a conservé ses





assises standard. Antenne sur l'aile gauche de la première, à droite et électrique sur l'autre, qui était aussi dotée de l'autoradio Becker Mexico et de haut-parleurs. La vraie définition d'une Touring en somme, aussi munie de ses ceintures à enrouleurs. La même liste fait aussi état d'antibrouillards qui ne devraient pas tarder à reprendre leur place au-dessus des pare-chocs. Finalement, sous leur rigueur mathématique, les statistiques peuvent établir la rareté d'une couleur, d'une finition ou d'une option, il n'en demeure

pas moins qu'en croisant ces paramètres-là avec les spécificités propres à leur date de fabrication, chaque Carrera RS 2.7 est unique. Et ce qu'aucune formule mathématique ne peut retranscrire, c'est le plaisir incommensurable de conduire une de ces pièces d'histoire. De ressentir la sportivité, la vivacité d'une auto légère comme aucune autre 911 de série. Et cette émotion unique que dégage une couleur aussi originale, dynamique et osée. Il y a des choses qui ne se mesurent pas en pourcentages... 🍷

| NOM DE COULEUR           | CODE LAQUE | NUMÉRO COULEUR | FRÉQUENCE |
|--------------------------|------------|----------------|-----------|
| Orange Sanguine          | 018        | 2323           | 126       |
| Orange Gulf              | 019        | 6161           | 25        |
| Rouge Bahia              | 022        | 1313           | 42        |
| Fraise                   | 024        | 3333           | 4         |
| Aubergine                | 025        | 4040           | 16        |
| Rouge Indien             | 027        | 2525           | 30        |
| Jaune Signal             | 114        | 7272           | 87        |
| Orange Signal            | 116        | 1414           | 5         |
| Jaune Clair              | 117        | 6262           | 296       |
| Ivoire Clair             | 131        | 1111           | 160       |
| Ivoire                   | 132        | 4646           | 0         |
| Vert Irlandais           | 213        | 1515           | 12        |
| Vert Arbuste             | 218        | 7777           | 2         |
| Vert Vipère              | 225        | 3838           | 79        |
| Vert Tilleul             | 226        | 6767           | 23        |
| Vert Clair               | 227        | 6868           | 11        |
| Bleu Émail               | 326        | 6666           | 16        |
| Bleu Gulf                | 328        | 3636           | 18        |
| Bleu de Mer              | 329        | 3535           | 55        |
| Lilas                    | 341        | 6969           | 16        |
| Olive                    | 414        | 3939           | 4         |
| Marron Sepia             | 415        | 7474           | 19        |
| Gris Beige               | 622        | 7575           | 0         |
| Noir                     | 700        | 1010           | 62        |
| Blanc Grand Prix         | 908        | 2222           | 7         |
| Blanc Grand Prix   Bleu  | 908        | 2201           | 205       |
| Blanc Grand Prix   Vert  | 908        | 2238           | 60        |
| Blanc Grand Prix   Rouge | 908        | 2225           | 185       |
| Couleur sur demande      | --         | 9999           | 15        |

1 Les différences les plus profondes entre les deux ne tiennent pas tant dans leurs options que dans les modifications en cours de production, qui font de la #0171 une 911 beaucoup plus légère, plus proche du concept original de la Carrera RS.

STATISTIQUEMENT, SEULE LA RS OLIVE FAIT JEU ÉGAL AVEC LA FRAISE. MAIS C'EST LA VERT ARBUSTE QUI REMPORTE LA PALME DE LA RARETÉ AVEC SEULEMENT DEUX UNITÉS PRODUITES.





**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](mailto:heuchin.niort@allianz.fr)



Credit Photo : Benjamin Fournier

**ROSEPASSION**  
DISTRIBUTEUR OFFICIEL EN FRANCE

LIVRAISON RAPIDE

# LES ICONIQUES JANTES FUCHS

17" • 18" • 19"

FINITION POLIE ET NOIRE

NOS JANTES



[contact@rosepassion.fr](mailto:contact@rosepassion.fr) | (+33) 3 82 468 911  
FACEBOOK | INSTAGRAM @ROSEPASSION\_COM

ROSEPASSION.COM





**LE SKIJORING, C'EST COMME DU SKI NAUTIQUE, SAUF QUE L'EAU EST À L'ÉTAT SOLIDE, AVEC DES VOITURES EN GUISE DE BATEAUX.**







ZELL AM SEE ■ F.A.T. ICE RACE 2025

# FUN OVER SPEED

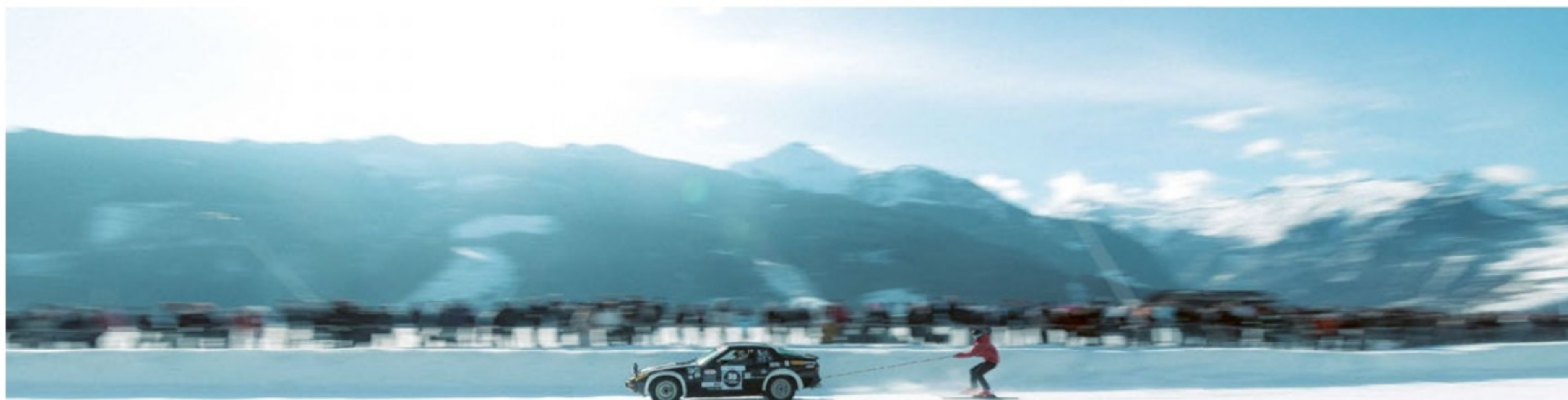
Lorsque l'hiver est là et que la neige recouvre la vallée, il y a deux manières d'aborder le phénomène : soit on rentre la tête dans les épaules, les mains dans les manches et on attend que ça passe au coin du feu, soit on fait chauffer les Porsche et autres machines affûtées pour aller rayer la glace avec les clous des pneus. Lorsque c'est à Zell am See qu'on passe l'hiver et qu'on s'appelle Ferdi Porsche, on n'a pas d'autre option que la seconde, et on invite quelques copains...

Texte Étienne Brard Photos Peter Mosoni

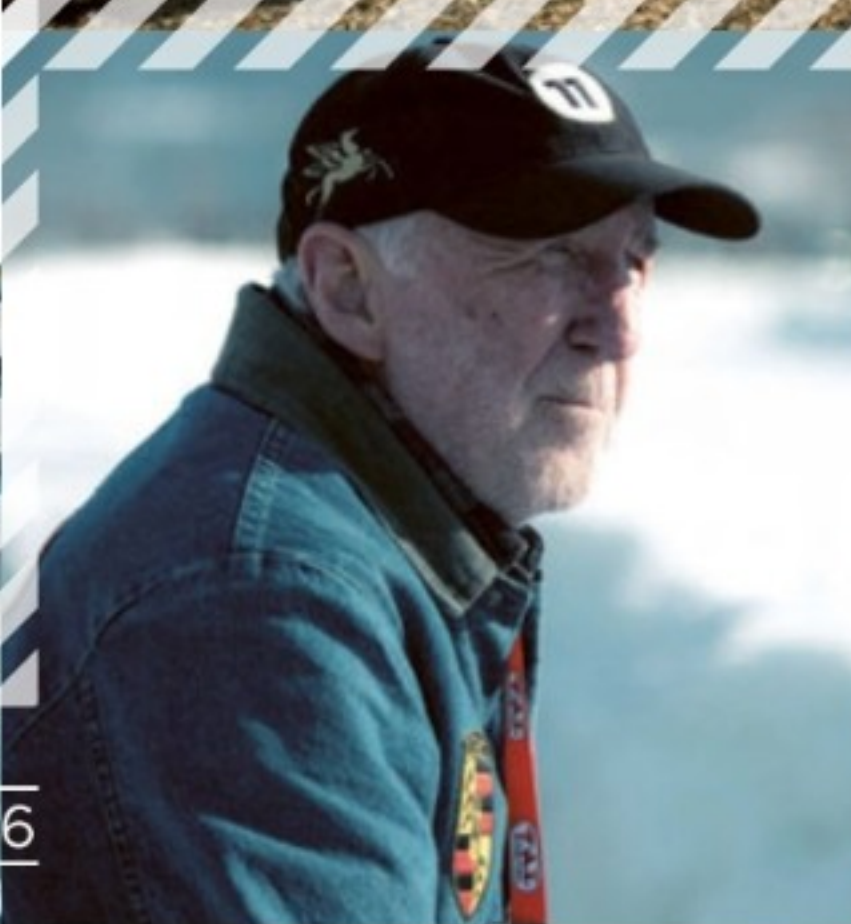
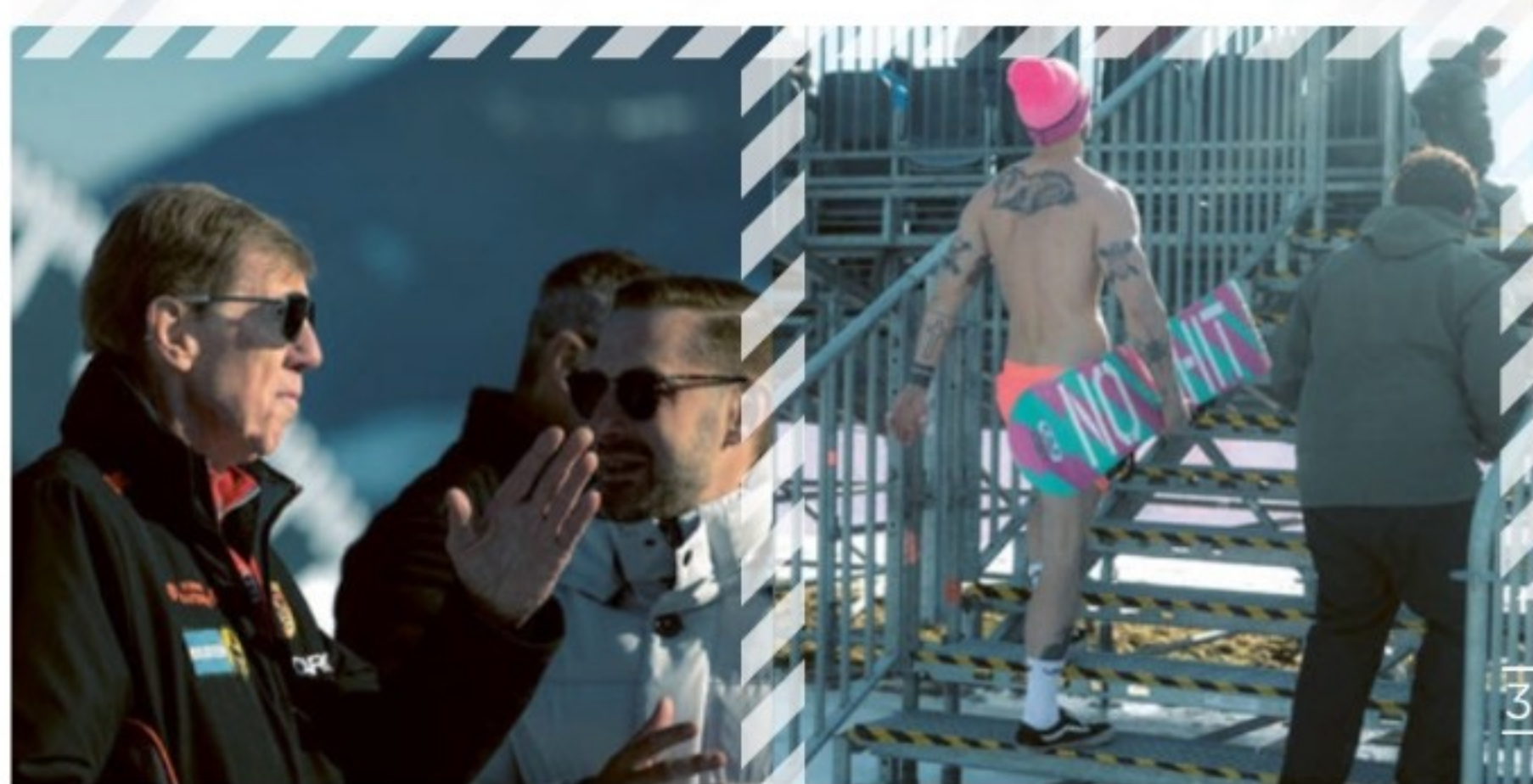


**D**es Porsche au F.A.T. Ice Race ? Et comment ! L'événement ne peut pas renier sa filiation avec Zuffenhausen. Ce qui était autrefois le G.P. Ice Race est né sur le lac gelé de Zell, au cœur des Alpes autrichiennes. Zell... ça vous parle ? Zell am See, au pied du Großglockner, ce col mythique où Ferry testait lui-même ses 356. Zell, c'est le fief de la famille Porsche, depuis que Ferdinand y a acquis le domaine du Schüttgut en 1941. Climat propice, c'est là que s'est posée en 1937 une amusante course de skijoring, ce mode de déplacement hivernal et rural consistant à se faire tracter sur des skis derrière chevaux ou chiens et devenu une discipline sportive qui, en outre, s'était invitée dans les sports mécaniques. Quinze ans plus tard, lors de l'édition 1952, une course spéciale était instituée en hommage au professeur Ferdinand Porsche, disparu tout juste un an auparavant. Après une minute de silence, les bolides s'étaient élancés dans la Pr. Ferdinand Porsche Memorial Race, pour trois tours de 1800m à tracter leurs skieurs. En 1953, la Memorial Race opposait quarante-huit concurrents





**CONSIDÉRER À QUELLE VITESSE LES SKIEURS SONT TRACTÉS  
DERRIÈRE DES PORSCHE CLASSIC, C'EST JUSTE EFFRAYANT !**







sur treize courses. Les 356 dominaient les débats. En 1955, sur un proto de son cru à moteur Porsche, Otto Mathé établissait un record inouï à 97 km/h, sans skieur à ses trousses. En 1956, même dans un Spyder 1500 RS d'usine, Huschke von Hanstein n'est pas venu à bout de Mathé. Ainsi a duré le GP Ice Race jusqu'en 1974. Cette année-là, peu avant la course, un chasse-neige a traversé la glace sur le lac, son conducteur s'est noyé, l'épreuve a été annulée et n'est pas revenue... pendant 45 ans ! En 2019, Ferdinand Porsche Jr., dit Ferdi, arrière-petit-fils du Professeur, a restauré avec son pote d'université Vinzenz Greger un des joyaux du patrimoine sportif et automobile autrichien en inaugurant un nouveau GP Ice Race sur l'aérodrome de Zell am See.

En 2022, Ferdi Porsche a ressuscité un nom qui a jadis orné les flancs des 962 Dauer et autres 911 GT2, et disparu depuis : F.A.T. International, société de logistique longtemps sponsor de Porsche en endurance, et tombée en désuétude. Ferdi Porsche en fait désormais le support de ses activités événementielles et c'est ainsi que par un intelligent "rebranding", la course sur glace de Zell est renommée F.A.T. Ice Race en 2024.

## International

Même contrariée par la crise du Covid et la pénurie de neige, la F.A.T. Ice Race s'est imposée en cinq éditions dans le calendrier des amateurs de Porsche, et pas seulement. Le lieu est fascinant, large vallée enneigée cernée par les montagnes et les domaines skiables de Zell. L'épreuve est soutenue par Porsche au titre de sponsor principal, ce qui n'exclut absolument pas les voitures d'autres marques, on y roule aussi fort en Coccinelle Baja (jusqu'à la coucher sur le flanc) qu'en Subaru WRX, en Ferrari Daytona Gr. 4, ou en Lotus Esprit, le champion belge de rallye Gregoire Munster a même martyrisé la glace avec sa Red Bull Ford. Porsche a la vedette certes, avec un stand d'ampleur sur lequel est mise en scène la dernière GT3, et devant lequel la 962 Dauer GT vainqueur du Mans 1994 drague le badaud, à côté d'une 963 Proton Racing et d'un Spyder Kremer CK8, les trois ayant en commun leur livrée F.A.T. International d'époque. Mais d'autres constructeurs exposent. Audi, OK c'est la maison, mais aussi Polestar ou Ineos. Les people s'y pressent, entre stars allemandes du show-biz et sommités de l'automobile (Hans Stuck, Walter Röhrl, Jeff Zwart, Alois Ruf...), le public aussi : 5000 spectateurs ce 1<sup>er</sup> février. Il faut reconnaître que Ferdi et son staff ont un certain talent pour placer l'Ice Race au-delà de la simple compétition qui, il faut bien se l'avouer, n'engage pas grand enjeu au-delà du spectacle (même si c'est une 911 SC Safari qui a remporté la finale de la "F.A.T. Performance Klassik"). C'est un show plus qu'une course, "Fun over Speed" pour reprendre la devise de cette édition. Peut-être aussi ont-ils un accès facilité aux bons ingrédients... Attirer les propriétaires privés des plus belles autos nécessite un minimum de crédibilité. Alors lorsque Porsche engage son programme Museum on Wheels dans le projet, ça pèse, évidemment ! Timo Bernhard, par exemple, emmenait sur de longs drifts la 911 Carrera 3.2 4x4 (953) avec laquelle René Metge et Dominique Lemoyne ont remporté le Paris-Dakar en 1984. La 959 victorieuse en 1986 avec le même équipage était là aussi. Et c'est une 996 GT3 de rallye (championnat belge 2004) que Richard Lietz balançait sur la glace de Zell, le nez à corde pointant sur les talus de neige. Les pilotes Porsche d'usine ont fait le show ! Mais au-delà de cette présence officielle, trente-quatre voitures ont assuré le spectacle sur la piste, la plus remarquée étant certainement la 959 Evo italienne du Sikkens Racing développée pour le Rallye-Raid classic et particulièrement à l'aise sur ce terrain. Ou peut-être les Spyder 550, ou la réplique fidèle du coupé Type 64 "Berlin-Rome" construite par Michael Barbach. Les Porsche sont une majorité écrasante, la marque assure le spectacle avec ses 911 Dakar et embarque les spectateurs pour des baptêmes de piste en... Taycan. Mais F.A.T. Ice Race, ce n'est pas seulement sur la piste, parce que ce n'est pas qu'une question de voitures ! Raimund Riedman, dans son extraordinaire Mustang P51 de l'escadron Red Bull, dessine ses trajectoires dans le ciel, et le soir venu, les DJ animent les hangars. L'atmosphère chaleureuse annihile le froid ambiant. Peut-être pour ça, d'ailleurs, que ni pilotes ni skieurs n'ont manifestement froid aux yeux ! 🍷





# INITIATIVE PRIVEE





## RACING 🏆 911 S/T

Comme souvent, et à l'instar de tant de modèles de compétition iconiques, c'est par son palmarès que cette Porsche 911 S/T retient l'attention, propriété durant quatre décennies d'un garagiste parisien fêru de pilotage qui la conduira sur trois courses légendaires.

Texte Jean-François Rivière Photos Joseph Harding





Durant toute leur carrière de garagistes, Jacky Dechaumel et son fils Daniel ont eu la réputation de fins spécialistes Porsche.



Préparer une 911S pour les 24 Heures du Mans ne consistait pas simplement à monter le kit Racing fourni par Porsche. Encore fallait-il savoir peaufiner les réglages et finaliser la préparation pour qu'aucun détail ne vienne contrarier la bonne marche de l'ensemble.







**AVANT DE PRÉPARER SA 911 S/T 2.3 POUR LES 24 HEURES DU MANS 1971, JACKY DECHAUMEL AVAIT DÉJÀ SA PETITE EXPÉRIENCE EN PORSCHE... IL AVAIT COURU EN 356, MAIS AUSSI EN 904 GTS !**

**E**n 1965, la présentation de la Porsche 911 a tout bonnement révolutionné l'univers de la compétition-client à travers le monde. Avec son moteur en porte-à-faux arrière facilement accessible, la 911 devint rapidement la coqueluche des pilotes privés désireux de s'engager en rallye, en course de côte ou sur circuit. D'autant plus qu'à Weissach, dans l'antre de la compétition chez Porsche, on encourageait vivement les clients à s'engager en course en leur proposant toute l'assistance possible avec, notamment, ce fameux "Sport Purpose Manual", un guide édité pour les conseiller dans leur désir de se lancer en compétition. Les résultats ne se feront guère attendre et dès la fin des années soixante, les grilles de départ vont être envahies par les bolides allemands au point que lors de l'édition 1971 des 24 Heures du Mans, pas moins de vingt-trois voitures sur les vingt-six engagées en catégorie GT seront des Porsche. L'usine ne s'est d'ailleurs pas contentée d'observer le phénomène, elle a développé en 1967 sa propre 911 "lightweight" de compétition baptisée 911 R. En 1970, Porsche va commencer à proposer toute une gamme de pièces détachées aux propriétaires de 911 S afin de leur permettre d'homologuer leur exemplaire selon les nouvelles normes Groupe 4 de la FIA. Afin de s'épargner les soucis fastidieux qui vont de paire avec l'homologation d'un nouveau modèle, la voiture ainsi modifiée conservera son appellation de 911 S. Mais en interne, chez Porsche, on l'identifiera 911 S/T.

Associer l'équipement allégé de la 911 T à la motorisation 2.2 de 180 ch de la 911 S va remporter un franc succès autant pour

La 911 est restée stockée quatre décennies sous la livrée presque intacte de sa saison 1971. Mais telle que vous la voyez ici, elle a fait l'objet d'une restauration intégrale, caisse mise à nu.

la marque que pour les pilotes privés. On trouvait donc, parmi les options proposées pour réduire le poids de sa voiture, des extensions d'ailes en fibre de verre, tout comme le capot et les ailes avant, des boucliers avant et arrière en plastique, des vitres en polycarbonate et certaines pièces en aluminium et polymère renforcés de fibre de verre comme les portières et le capot arrière. Une

grande partie de l'habillage intérieur était supprimé et des sièges Recaro venaient compléter le tout. En fonction de la discipline envisagée, d'autres modifications pouvaient être apportées, comme les amortisseurs Koni de type "tropical" renforcés pour les amateurs de safaris.

### Un privé dans la Sarthe

Entre 1970 et 1972, il semble qu'environ soixante-deux exemplaires aient été produits, dont celui qui nous intéresse ici, qui fut la propriété d'un certain Jacques Dechaumel, dit Jacky.

En cette fin des années soixante, le garagiste français basé à Levallois, en région parisienne, est un grand amateur de Porsche. C'est aussi un pilote expérimenté qui a couru en 356 dans les années soixante avant de passer à la 904 GTS. En 1969, Dechaumel fait l'acquisition d'une 911 S dans l'objectif de courir les 24 Heures du Mans. Il termine quatorzième au classement général et à une admirable quatrième place dans sa catégorie GT. L'année suivante, en 1970, Jacky se présente en avril sur le circuit de la Sarthe. Pas pour les 24 Heures, bien sûr, qui n'auront lieu qu'en juin, mais pour les essais préliminaires avant les mythiques deux tours d'horloge, à l'issue de laquelle le Parisien terminera à



“ J’AVAIS 28 ANS ET JE VOULAIS ABSOLUMENT ROULER AU MANS. JACKY DECHAUMEL AVAIT BESOIN D’UN PILOTE. MA PREMIÈRE COURSE AVEC LUI REMONTAIT À L’ANNÉE PRÉCÉDENTE, JE GARDE UN MERVEILLEUX SOUVENIR DE MES DÉPASSEMENTS DE 917 EN AQUAPLANING SOUS UNE PLUIE DILUVIENNE ! ”

JEAN-CLAUDE PAROT

#### PALMARÈS 911S/T #9110300551

| DATE          | ÉPREUVE           | N° | ÉQUIPAGE                  | CL.             |
|---------------|-------------------|----|---------------------------|-----------------|
| 18/04/1971    | Le Mans - test    | 65 | J. Dechaumel              | 24 <sup>e</sup> |
| 18/04/1971    | 3 Heures du Mans  | 65 | J. Dechaumel - J.C. Parot | Ab.             |
| 09/05/1971    | 1000 km de Spa    | 50 | J. Dechaumel - J.C. Parot | Ab.             |
| 12-13/06/1971 | 24 Heures du Mans | 65 | J. Dechaumel - J.C. Parot | Ab. (moteur)    |
| 18/04/1971    | 1000 km de Paris  | 37 | J. Dechaumel - J.C. Parot | Ab. (accident)  |











**LA 911S/T EST LE SYMBOLE D'UNE ÉPOQUE OÙ UN PRIVÉ POUVAIT ENTRER DANS UNE CONCESSION PORSCHE, COMMANDER UNE 911S TOUTE NEUVE, ET LE KIT POUR LA TRANSFORMER LUI-MÊME EN UNE MACHINE DE COURSE AFFÛTÉE POUR AFFRONTER LE MANS!**

Le kit racing de Porsche comprenait l'ensemble des pièces performance adaptées à la discipline choisie. Mais se débarrasser du poids superflu revenait au talent du préparateur.







une prometteuse onzième place. Hélas, c'est non classé qu'il franchira la ligne d'arrivée des 24 Heures deux mois plus tard.

Ayant eu vent de cette nouvelle version S/T, Jacky Dechaumel va se procurer une 911 2.2 S (châssis 9110300551) pour la saison 1971 et la convertir aux spécifications de la S/T Groupe 4. Il va se procurer les pièces adéquates chez Sonauto, l'importateur Porsche pour la France, et s'atteler à la tâche dans les ateliers de son garage, Jacky Auto Sports. Le règlement de la FIA ne permettant pas de gonfler la cylindrée de plus de 100 centimètres cubes par rapport aux moteurs de série, le pilote-garagiste va se présenter au Mans en avril avec une 911S 2,3 litres pour terminer à la 24<sup>e</sup> position les essais préliminaires de la course. C'est aux 1000 kilomètres de Spa que Dechaumel et sa 911 font leurs véritables débuts en championnat, sur les 14 kilomètres de l'épuisant ancien tracé du circuit de Francorchamps que la Formule 1 vient d'abandonner. Avec son coéquipier Jean-Claude Parot, Jacky se classera bon dernier derrière une meute féroce constituée de Porsche 917 et autres Ferrari 512 après 38 tours effrayants au cours desquels il passera plus de temps à regarder dans son rétroviseur que la piste devant lui.

Un mois plus tard, le duo fait son retour au Mans pour les 24 Heures. Cette fois, la meute est majoritairement composée d'une multitude de 911 S/T. Mais bien peu verront le drapeau à damier : seulement douze équipages à l'arrivée sur les quarante-neuf engagés. Dechaumel et Parot n'en feront pas partie, contraints à l'abandon à cause d'un tête-à-queue dans le bac à gravier à Arnage, dont Jean-Claude Parot ne parviendra pas à s'extraire lui-même, entraînant sa disqualification. L'ultime

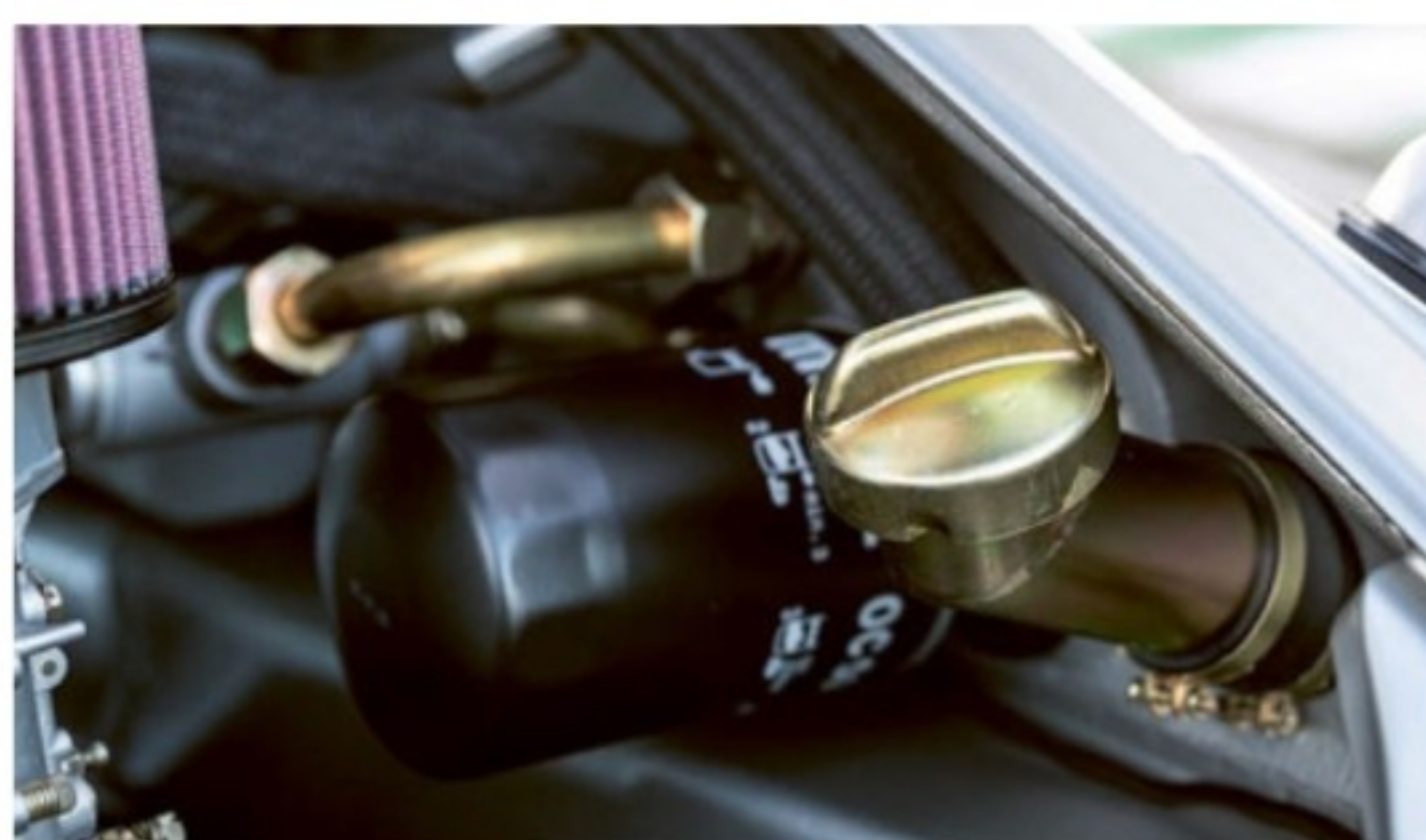
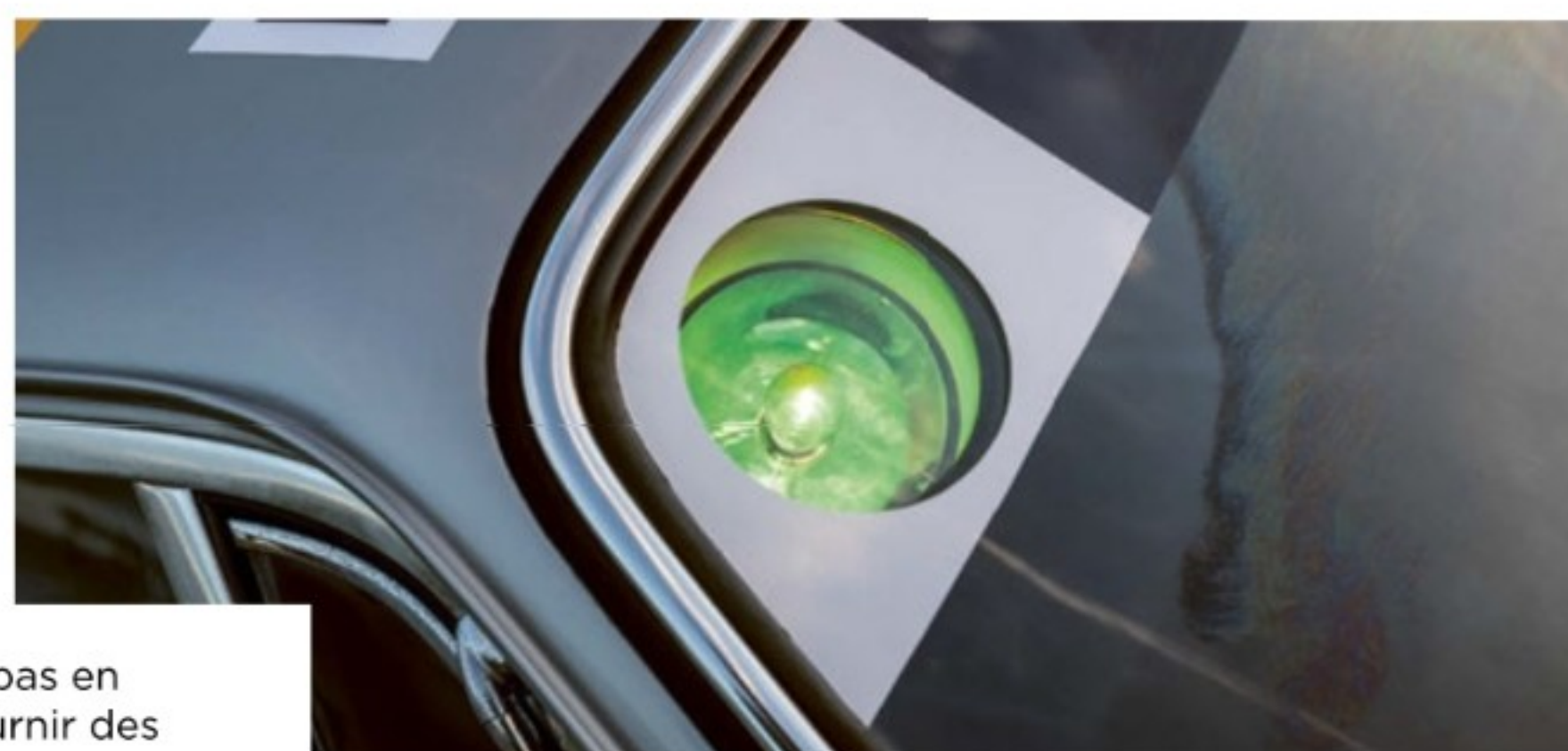
Si les plateaux d'épreuves comme les 24 Heures du Mans ou des 1000 km de Spa font la part belle aux GT, la présence de 917 ou Ferrari 512 a de quoi impressionner un Jacky Dechaumel plutôt coutumier des courses de côte que des épreuves d'endurance...

sortie internationale de la S/T aura lieu aux 1000 kilomètres de Paris, sur le Circuit de Montlhéry où elle effectuera soixante-douze tours avant d'être accidentée. Expert en la matière, Jacky la reconstruit patiemment mais il ne courra plus avec, lui préférant désormais un prototype BBM à moteur Porsche pour toute la saison 1972. Un peu oubliée mais précieusement conservée, la vieille sportive va sortir de sa léthargie en 1998, réveillée par Daniel, le fils de Jacky, qui va la remettre en piste et l'engager dans de nombreuses compétitions et autres rallyes historiques à travers la France, dont le Rallye Lyon-Charbonnières et le Rallye National des Vins à Mâcon.

## Retour en piste

Fait exceptionnel, ce châssis 9110300551 aura été conservé durant près de quarante-trois ans par les Dechaumel père et fils, tout deux décédés aujourd'hui, jusqu'à ce qu'elle soit vendue en 2015. Son nouveau propriétaire en a confié la restauration à Prill Porsche Classics, spécialiste basé en Angleterre, avec l'objectif de la remettre dans sa configuration Le Mans 1971. Durant cette restauration, elle aura été équipée d'un 2.5 S/T d'époque, d'un capot moteur et d'ailerons avant en fibre de verre, de portières en aluminium et de vitres en polycarbonate. Preuve de son importance et d'une certaine popularité, ce modèle spécifique a même été immortalisé à l'échelle 1/43 par la marque Troféu dans sa configuration du Mans 1971. La version grandeur nature, ex-Porsche 911 de Jacques Dechaumel qui aura finalement participé à trois grandes compétitions légendaires à son volant (1000 km de Spa, 1000 km de Paris et 24 Heures du Mans), est d'ores et déjà engagée au Mans Classic en juillet 2025. 🟡





Fuchs n'était pas en mesure de fournir des jantes assez larges pour les besoins de la 911S/T, voilà pourquoi la composition du kit pour le train arrière comprenait des Minilite, alors que les jantes arrière de la 911S d'origine passaient devant...

L'ampoule verte dans le pare-soleil permettait d'identifier une GT durant la nuit.

Lors de la restauration, Andy Prill a préparé un 2.5 conforme aux spécifications ST, avec le double allumage, qui doit développer ses 275 ch.







**L' ASSURANCE D'UNE PASSION**

Orlas : 07 024 923  
 assurancescollection.fr  
 agence.ramonatxo@axa.fr  
 Tel : 04 68 352 353  
 Partenaire Club Porsche  
 AXA collection & AXA moderne prestige  
**ASSURANCES RAMONATXO CYRILLE**

*COAS*

**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 ÉCOUTE** 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











**LES PIÈCES POUR ENTREtenir, RÉPARER, RESTAURER OU OPTIMISER**



CLASSIC  993 TURBO - FERRARI 512 TR

# BOXERS SUR LE RING







Dernier round. À ma gauche, une superstar des années 90 : 430 ch, moteur à plat, dans le dos. À ma droite, euh... pareil ! Sur le papier, Porsche 993 Turbo et Ferrari 512 TR semblaient boxer dans la même catégorie. À une toute petite nuance près : sur le chéquier, en francs à leur époque, l'une était environ 200 000 en-dessous du million, l'autre allègrement 200 000 au-dessus. Mais aujourd'hui que leurs cotes se tutoient, le match reprend un peu d'intérêt. Arbitres...

Texte Josué Chevrel Photos Sian Loyson





1  
2

1 Même si en 1991 elle ne s'appelle plus Testarossa, la 512 TR conserve les "têtes rouges" qui lui ont valu son nom. Le 4.9 posé au-dessus de la boîte 5, abaissé de 30 mm, est un vrai flat, mais pas un boxer.

2 La modernité de l'habitacle de la 512 TR est un peu passée avec les années, mais il reste un modèle de sobriété.







**B**lanche dans *Miami Vice*, plutôt rouge sur les murs des chambres d'ados des années 80, la Testarossa est un monument dans l'histoire automobile et une pièce maîtresse dans celle de Ferrari. Dévoilée en avant-première du Mondial de l'Auto, au Lido sur les Champs-Élysées en octobre 1984, elle se revendiquait (à 790 000 francs) voiture de série la plus chère du monde d'alors. La Porsche 911, elle, était née déjà vingt ans plus tôt, mais n'avait commencé à taquiner les Italiennes, sur leur propre terrain, qu'une dizaine d'années après lorsqu'elle a adopté la suralimentation. Puisque nous en sommes à croiser les histoires, celle de la Testarossa remonte au début des années 70 avec la 365 GT4/BB. Petite révolution à Maranello, première Ferrari de route à moteur central arrière (admettons que la Dino n'est pas une Ferrari...), qui plus est un inédit douze cylindres 4.4 à plat extrapolé du 3.0 de la 312B de Formule 1, avec pistons, bielles et vilebrequin du V12 de la Daytona. La "Berlinetta Boxer" de 1971 annonçait 380 ch, la première 911 Turbo 3.0 lui en concédait 120 sur le papier en 1975 mais ne s'en laissait pas remonter en termes de performances, compensant par son couple et la virulence de sa suralimentation. Tout au long de leurs carrières respectives, l'Allemande et l'Italienne se sont toisées. À peine la Ferrari avait-elle perdu 20 ch en devenant 512BB (4.9 de 360 ch) en 1976 que la Porsche rétorquait avec un 3.3 de 300 ch (1978). En 1981, la Ferrari a dû restituer vingt chevaux supplémentaires (340) en adoptant l'injection, en 1983 la Porsche pouvait en offrir 330 via le kit moteur optionnel. Vexation absolue pour le

Commendatore, qui ne s'était jamais résolu à dénaturer ses autos pour le marché américain, que de devoir désormais les plier aux exigences d'émissions polluantes des pays européens.

Alors est née la Testarossa, pour s'accommoder de toutes les contraintes réglementaires de son temps en restaurant des performances à la gloire du cheval cabré. Intrinsèquement, elle est une BB 512i retravaillée. Et de quelle manière ! Ferrari a commandé à Pininfarina l'étude d'une nouvelle enveloppe pour le châssis et la mécanique de la BB, dans un style assez spectaculaire pour flatter les vices du client américain, habillant des évolutions majeures qui rendraient la nouvelle plus facile à conduire, plus pratique et plus confortable. Déplacer le radiateur de l'avant vers les flancs avait trois avantages : recentrer les masses entre les essieux, éviter la surchauffe de l'habitacle que longent les tubulures et libérer de l'espace à bagages dans le compartiment avant. Ça nécessite d'élargir les flancs, ce qui n'est pas malvenu pour accroître la largeur des pneus arrière, tout le monde s'y retrouve. Et c'est le designer qui se régale : au-delà de son anecdotique rétroviseur à mi-hauteur de pare-brise côté conducteur, la Testarossa inaugure un style en rupture, qui définira une nouvelle identité pour les futures productions de Maranello. Si ses flancs nervurés ne sont pas encore inscrits au patrimoine de l'Unesco, c'est une lacune !

Ces nervures n'ont pourtant pas fait immédiatement l'unanimité, même en ses murs. Considérées comme trop tape-à-l'œil pour une Ferrari, au moins avaient-elle l'avantage de canaliser l'air avec précision tout en répondant à l'obligation de protéger ces

**LA TESTAROSSA FERA DATE DANS L'HISTOIRE DE FERRARI. SON DESIGN N'ÉTAIT PAS TOTALEMENT DU GOÛT D'ENZO, QUI S'EST CONSOLÉ AVEC LA GTO, MAIS IL FAÇONNERA LE STYLE DES GÉNÉRATIONS SUIVANTES.**





**1** Le compartiment moteur de la 993 Turbo est à l'école allemande, pas très démonstrative. Rien d'autre à voir qu'un double échangeur, les turbos sont cachés derrière le bouclier, mais ils délivrent 430 ch avec le kit moteur WLS.

**2** Dans ses volumes et son ergonomie, l'habitacle de la 993 accuse son âge. Mais le dessin de sa planche de bord reste intemporel.





ouïes béantes. Mais quarante ans de recul posent un verdict implacable : le statut de la Testarossa oscille aujourd'hui entre classique et chef-d'œuvre, marqueur de sa décennie.

Et pendant ce temps-là, à Zuffenhausen, la 911... est déjà un classique, et sur tous les continents. Ni spectaculaires ni ostentatoires, ses lignes intemporelles lui ont permis de traverser deux décennies, son parti pris technique a fait des fidèles qui ne jurent plus que par le flat-6 aircooled en porte-à-faux arrière. Mais il faut se l'avouer, la Porsche prend un violent coup de vieux, elle qui n'a connu aucune réelle mise à jour esthétique depuis dix ans. Une Carrera 3.2 remplace la SC 3.0 en 1984, mais sur le ring de la Testarossa, la Turbo accuse les coups...

### Un "Boxer" qui n'en est pas un

Architecturalement, la Testarossa s'assoit sur les fondations de la BB. Une "Berlinetta" avec un "Boxer" 4.9... Boxer, un mot qui sonne aux oreilles du Porschiste, mais qu'on associe peu à Ferrari, qu'on sait d'instinct plutôt porté sur le V. De fait, le flat-12 que le marketing Ferrari nous a vendu comme un Boxer ne correspond pas précisément à la définition. Mauro Forghieri, l'ingénieur derrière ledit flat-12, n'a jamais cessé de revendiquer sa création comme un V12 à 180°. La nuance est subtile mais, structurellement, elle fait une différence fondamentale. *« S'il vous plaît, ne l'appellez pas Boxer, suppliait-il. Techniquement, il est correct de dire que ce moteur est un flat-12, ou qu'il a douze cylindres avec des culasses disposées à 180°. La différence entre ce moteur et un vrai Boxer est que sur le Ferrari, les bielles correspondant aux pistons opposés sont connectées au même maneton, donc les deux pistons se déplacent simultanément dans la même direction, alors que dans un vrai moteur Boxer, le flat-6 Porsche par exemple, les pistons se déplacent dans la direction opposée. »* Comme le Porsche, c'est un bloc à carter sec, les similitudes s'arrêtent à peu près là. Depuis ses origines en F1,

il est à refroidissement liquide. S'il conserve les fondamentaux du bloc de la 512, le "F113" de la Testarossa inaugure des culasses à quatre soupapes par cylindres, peintes en rouge (d'où la "testa rossa"), principales responsables de la puissance accrue à 390 ch et des moindres émissions polluantes qui lui permettent de satisfaire aux normes américaines. La 911 Turbo marque le pas. Elle a toujours ses fidèles, mais elle n'évolue plus tout à fait dans les mêmes sphères. La GT sportive en vogue dans les années 80, c'est la Testarossa. En sept millésimes, 7 177 exemplaires ont été écoulés, un record pour la marque. Puis fin 1991, la Testarossa devient 512TR. Décodez 5 litres, 12 cylindres, Testa Rossa. La même, en (encore) mieux.

Pendant qu'à Maranello on préparait la 512TR, à Zuffenhausen, on s'égarait dans le développement de la "super 964" et on perdait encore un temps précieux durant lequel Ferrari a eu le champ libre. On a tout envisagé pour remplacer la 930, du V6 au V8, avec ou sans turbo, voire deux, pour finalement, face à l'impasse technique et économique, reconduire telle quelle la technologie en place depuis quinze ans. La 964 Turbo 3.3 se résumait à une 930 avec le kit performance, soit 330 ch, de nouveaux trains roulants abandonnant définitivement les barres de torsion, et de nouveaux pare-chocs. La 512TR, elle, avait aussi de nouveaux pare-chocs, dans le style mis à jour par la 348. Des persiennes redessinées sur le capot moteur, des épaulements de custodes alignés avec le toit, de nouvelles jantes. Mais ce n'était que la partie visible, elle avait aussi évolué dans ses entrailles. Le moteur gagnait presque quarante chevaux par un travail sur les culasses accueillant de nouveaux arbres à cames, de plus larges soupapes d'admission sur des chambres de combustion revues et de nouveaux pistons, portant le rapport volumétrique à 10:1. Injection et allumage adoptaient le Bosch Motronic M2.7, et voilà une TR de 428 ch. Cent de plus qu'une 964 Turbo 3.3 ! Mais surtout, le châssis a été retravaillé pour abaisser la mécanique de

**LA 993 TURBO EST LA 911 AIRCOOLED ULTIME ET ABSOLUE, RÉSULTAT DE TRENTE ANS DE PERFECTIONNEMENT. UNE RÉFÉRENCE À JAMAIS !**







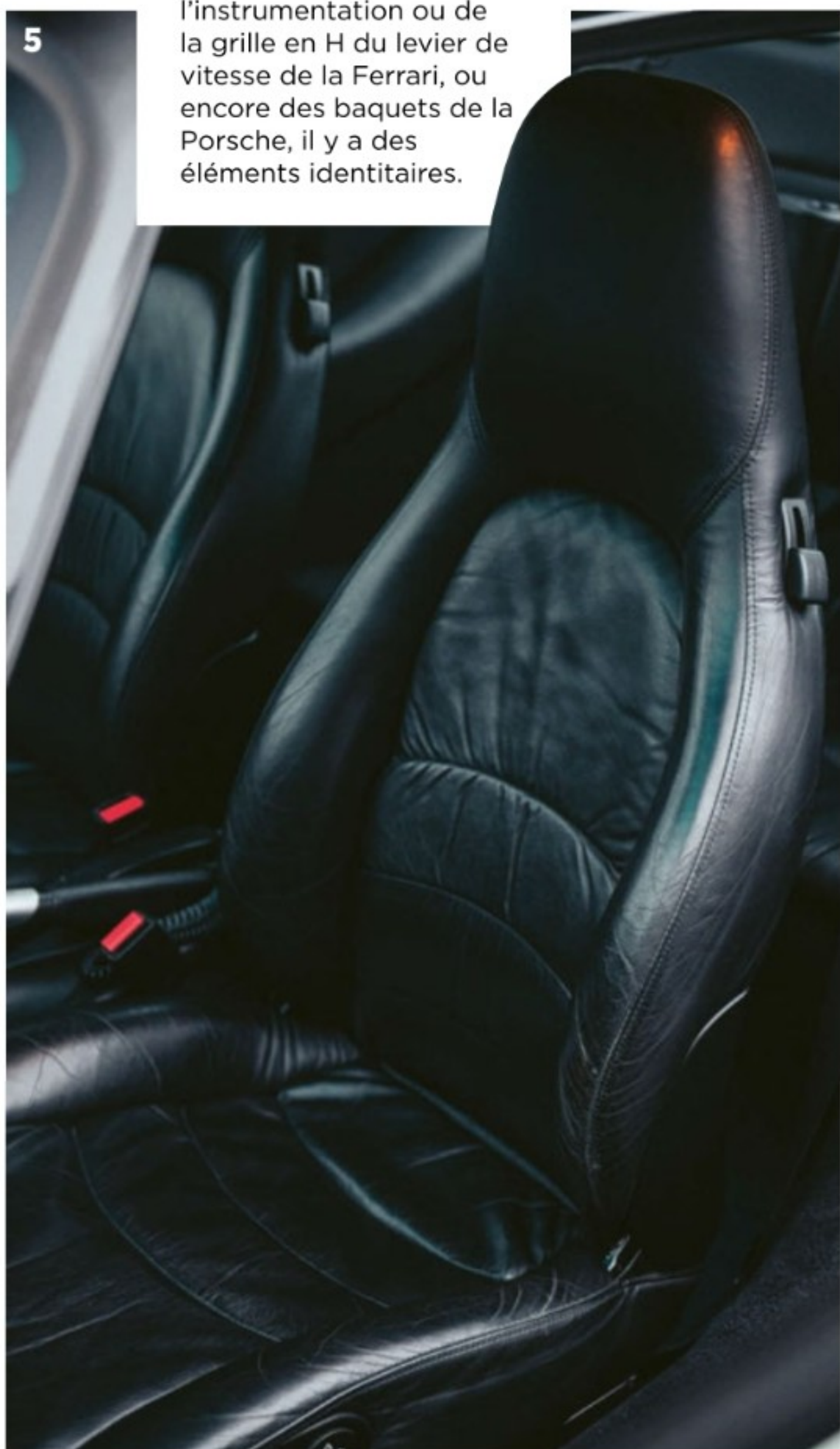
1 Les lignes de la Testarossa créaient une portance naturelle qui la dispensait d'aileron. Celui de la 911, bien qu'indispensable, avait appris la discrétion.

**AU-DELÀ DE LA BATAILLE DE CHIFFRES, DEUX PHILOSOPHIES SE FAISAIENT FRONT : UN DOUZE CYLINDRES ATMOSPHÉRIQUE, L'EXPRESSION LA PLUS NOBLE DE L'INGÉNIERIE MÉCANIQUE, OU UN PLUS RUSTIQUE SIX CYLINDRES SURALIMENTÉ PAR UNE ÉQUIPE D'INGÉNIEURS PLUTÔT PORTÉS SUR L'EFFICACITÉ.**





2-5 Qu'il s'agisse de l'instrumentation ou de la grille en H du levier de vitesse de la Ferrari, ou encore des baquets de la Porsche, il y a des éléments identitaires.



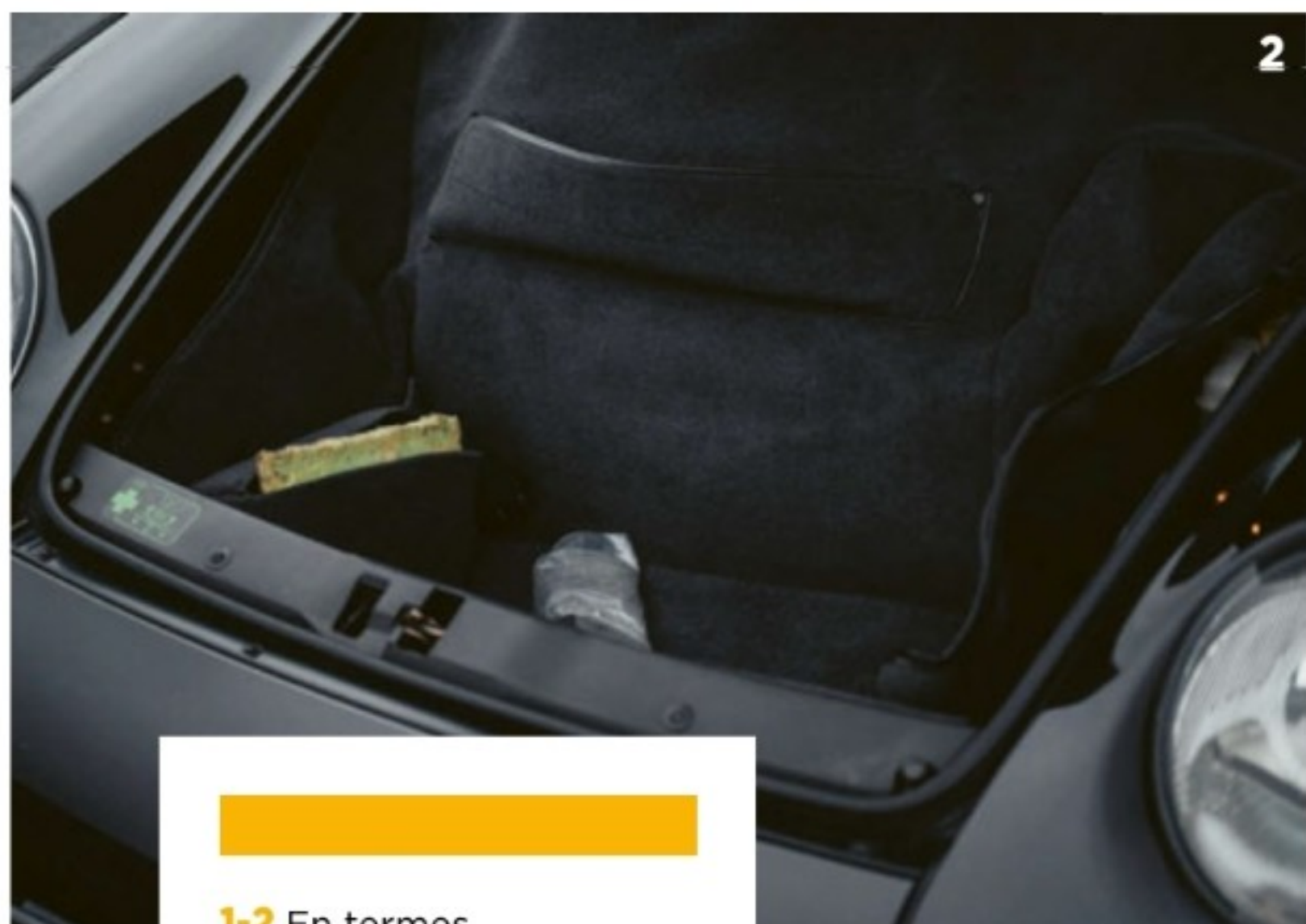
trois centimètres, ce qui n'était pas négligeable compte tenu du fait que son flat-12 était placé au-dessus de la boîte, donc un centre de gravité relativement haut.

## Égalité

Pour le millésime 1993, Porsche révisait enfin la copie de sa Turbo, avec un nouveau moteur développé à partir du M64 3.6 de la Carrera 2. En termes de performances, la 964 Turbo 3.6 donnait le change par son tempérament impétueux, comme son aïeule 930 face à la BB. Elle envoyait des accélérations du même calibre mais concédait à l'Italienne une petite trentaine de kilomètres heure en pointe. Mais elle n'était qu'un modèle d'intérim, la version 1 d'un moteur qui allait se révéler transcender dans la 993 Turbo lancée au salon de Genève au printemps 1995. Dernière itération de la 911 aircooled, la 993 est l'aboutissement d'un processus d'évolution de plus de trente ans. Elle avait atteint à la fois la quintessence de son développement et les

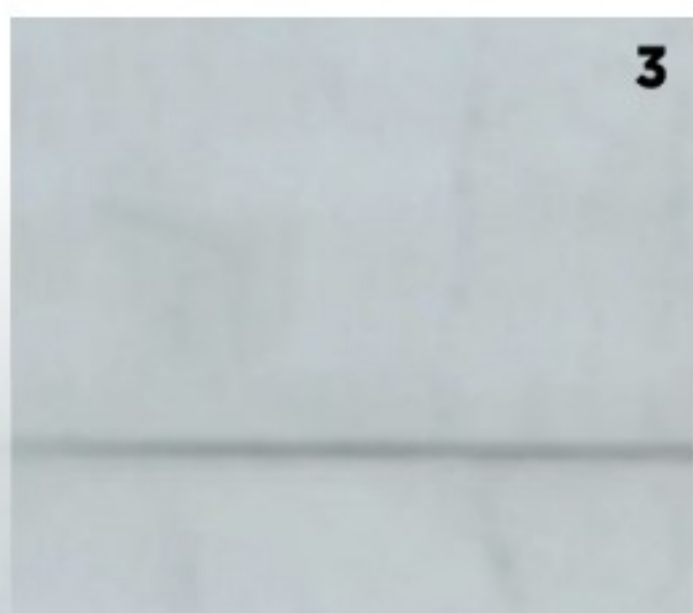
| PORSCHE 993 TURBO WLS                                                                                                 |                            | FERRARI 512 TR                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1995 - 1998                                                                                                           | Millésimes                 | 1992 - 1994                                                                                       |
| 5978                                                                                                                  | Production                 | 2261                                                                                              |
| 789 800                                                                                                               | Prix catalogue (francs)    | 1 197 000 (1992)                                                                                  |
| M64/60R                                                                                                               | Type moteur                | F113D                                                                                             |
| 6 cylindres à plat, carter sec. longitudinal en porte-à-faux arrière. Refroidissement par air                         | Architecture moteur        | 12 cylindres en V à 180°, carter sec. Longitudinal central arrière. Refroidissement liquide       |
| 3600                                                                                                                  | Cylindrée                  | 4943                                                                                              |
| 100 x 6,4                                                                                                             | Alésage x course (mm)      | 82 x 78                                                                                           |
| 8:1                                                                                                                   | Rapport volumétrique       | 10:1                                                                                              |
| 2 soupapes par cylindre                                                                                               | Distribution               | 4 soupapes par cylindre                                                                           |
| Injection séquentielle Bosch Motronic 5.2                                                                             | Alimentation               | Injection séquentielle Bosch Motronic ME 2.7                                                      |
| 2 turbos KKK (0,8b) Échangeur air/air                                                                                 | Suralimentation            | Néant                                                                                             |
| 430 à 5750tr/min                                                                                                      | Puissance maxi (ch DIN)    | 428 à 6750tr/min                                                                                  |
| 540 à 4500tr/min                                                                                                      | Couple maxi (Nm)           | 491 à 5500tr/min                                                                                  |
| 119,4                                                                                                                 | Rendement (ch/litre)       | 87                                                                                                |
| Manuelle à 6 rapports                                                                                                 | Type boîte                 | Manuelle à 5 rapports                                                                             |
| Aux quatre roues                                                                                                      | Transmission               | Aux roues arrière                                                                                 |
| Autobloquant à 25/40 %                                                                                                | Différentiel               | Autobloquant à 45 %                                                                               |
| Coupé 2 portes, 2+2 places. Monocoque acier                                                                           | Structure                  | Coupé 2 portes, 2 places. Châssis tubulaire acier. Carrosserie aluminium et ouvrants acier        |
| Indépendante, McPherson, triangles inférieurs alliage, amortisseurs bitubes et ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis | Suspension avant           | Indépendante à triangles acier superposés, amortisseurs et ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis |
| Indépendante, essieu LSA multibras, amortisseurs bitubes et ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis                    | Suspension arrière         | Indépendante à triangles acier superposés, amortisseurs et ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis |
| Étriers 4 pistons. Disques ventilés/perforés 322 mm. ABS Bosch                                                        | Freins avant               | Étriers 4 pistons. Disques ventilés/perforés 315 mm                                               |
| Étriers 4 pistons. Disques ventilés/perforés 322 mm. ABS Bosch                                                        | Freins arrière             | Étriers 4 pistons. Disques ventilés/perforés 310 mm                                               |
| Jantes 8x18 pouces Pneus 225/40 ZR                                                                                    | Roues avant                | Jantes 8x18 pouces Pneus 235/40 ZR                                                                |
| Jantes 10x18 pouces Pneus 285/30 ZR                                                                                   | Roues arrière              | Jantes 10,5x18 pouces Pneus 295/35 ZR                                                             |
| 4245 x 1795 x 1285                                                                                                    | Long. x larg. x haut. (mm) | 4480 x 1976 x 1135                                                                                |
| 2272                                                                                                                  | Empattement (mm)           | 2550                                                                                              |
| 1411 x 1504                                                                                                           | Voies av./ar. (mm)         | 1532 x 1644                                                                                       |
| 1500                                                                                                                  | Poids à vide (kg)          | 1590                                                                                              |
| 3,49                                                                                                                  | Poids/puissance (kg/ch)    | 3,81                                                                                              |
| 296                                                                                                                   | Vitesse maxi (km/h)        | 313                                                                                               |
| 4,4                                                                                                                   | 0 à 100 km/h (sec.)        | 4,8                                                                                               |





**1-2** En termes d'habitabilité et de polyvalence, la 993 n'avait pas été conçue pour jouer dans la cour des super GT italiennes, d'où son avantage.

**3** Le design de la 993 marque une rupture dans la lignée 911 et prépare le terrain à la 996. À jamais, elle reste le chef-d'œuvre de Tony Hatter.



limites liées à son âge. Le bloc 3.6 embarquait deux petits turbos KKK K-16, un par banc de cylindres, et chacun son échangeur. En l'état, la machine développait 408ch avec une linéarité déconcertante pour un moteur suralimenté. Et une fougue étonnante pour une voiture aussi confortable, munie de tout l'équipement auquel une GT pouvait prétendre, ABS, direction assistée, cuir intégral et j'en passe. Des performances du tonnerre et des prestations dynamiques de haut rang : son train arrière faisait référence en termes de guidage, de traction et de filtration, mais n'avait plus seul la charge de passer la puissance. À Weissach, on s'était juré que, passés 400 ch, la Turbo deviendrait quatre roues motrices. Chose promise...

Maintenant, cette 993 Turbo pouvait recevoir sous le code option X50 la même définition moteur que la radicale GT2 destinée à l'homologation de la 911 dans la catégorie idoine en compétition. La recette relativement sommaire consistait en une gestion électronique modifiée et un radiateur d'huile supplémentaire. Résultat : 430 chevaux. Elle aussi...

## Match de Boxers

Allez, soyons totalement honnêtes, ces deux machines n'ont jamais été réellement concurrentes. Pas tant pour une question de tarifs que de chronologie. L'une est arrivée sur le marché lorsque la première l'a quitté. Et encore, l'énoncer ainsi reste assez approximatif. Lorsque la 993 Turbo est arrivée, la Ferrari F512M avait pris le relais de la 512TR depuis quelques mois pour clore en deux millésimes la fabuleuse aventure Testarossa. Mais entre nous, la diffusion de la F512M est restée si confidentielle (501 ex.) que la 512TR reste considérée comme la dernière Testarossa "de série". Il est alors tentant de mettre en relation deux autos de ce mid-nineties, alors que la 911 basculerait très bientôt dans l'ère du refroidissement liquide, et que les GT Ferrari renoueraient avec le V12 à l'avant... Au-delà de leurs fiches techniques très similaires, leurs cotes se sont nettement rapprochées, la Testarossa payant sa diffusion record alors que la 993 constitue l'aboutissement technologique de la lignée 911 aircooled. Encore fallait-il, trente ans après, leur donner l'opportunité de se rencontrer. Elle s'est présentée à Poperinge, à quelques pas de la frontière, côté belge, entre Lille et Dunkerque. Les deux autos, véritables "time capsules", sont voisines de showroom chez BjornSyx, enseigne spécialisée dans les voitures de sport exclusives.



**POUR LA SURVIE DE SA 911, PORSCHE MISE TOUT SUR L'AVANT-GARDE TECHNOLOGIQUE DE LA 993 TURBO, UNE INTÉGRALE À 6 RAPPORTS.**



## 430 CHEVAUX SUR LES ROUES ARRIÈRE, PAS D'ABS NI DE DIRECTION ASSISTÉE, LA TESTAROSSA EST UNE FERRARI BRUTE!



De prime abord, il y a une évidence : sous son Giallo, la 512TR vole la vedette, c'est elle qui attire les objectifs. Élançée, présente, charismatique... Noir nacré, la 993 joue la carte de la force brute, menaçante. Sans complètement passer inaperçue, elle n'est pas dans la démonstration ni les apparences. C'est finalement la personnalité profonde de ces légendes que ça révèle.

Leurs proportions en disent autant. La TR est plus large, plus longue, plus basse, les lignes sont plus acérées, sans équivoque. Avec le restyling propre à sa génération, la 993 mise sur la douceur de ses lignes délicieusement galbées mais sans aspérités, pensées pour l'aéro. Et de fait, elle tient un avantage par rapport à la Ferrari, avec un Cx de 0,34, un peu meilleur que le 0,36 de l'Italienne, dont les courbes offraient en revanche une portance neutre sur le train arrière, la dispensant d'aileron. Maintenant, si la Testarossa doit son statut d'icône à son design très affirmé, il faut bien reconnaître que ce même design la fige immédiatement dans sa décennie alors que la 993 surnage comme un objet intemporel. Si la 911 tient dans des volumes plus contenus, c'est qu'elle est née avec des ambitions plus modestes. En 1963, c'était une petite sportive 2.0 de 130 ch. Ce n'est qu'avec le Turbo en 1975 qu'elle a changé de statut, et ce n'était encore qu'à des fins de compétition.

En 1995, alors que la technologie du moteur refroidi par air semblait obsolète aux yeux du monde, la 993 Turbo avait l'outrecuidance d'être la voiture de sport la plus à la pointe dans la maîtrise de ses rejets polluants. Et globalement, du haut de ses 30 ans, elle affichait une insolente avance technologique dans bien des domaines. Alors que Ferrari se vantait d'avoir allégé les masses non suspendues de sa TR par de nouveaux moyeux, roulements et amortisseurs, la Porsche s'offrait la technologie inédite de jantes de 18" à branches creuses. Elle embarquait ABS et direction assistée, pas la 512TR (ni même la F512M). Question de philosophie : la Ferrari est restée une machine pure et dure (et plus encore la F512M !), sans assistance, alors que Porsche avait pris le parti de rendre l'ultraperformance accessible, en témoignent les quatre roues motrices qui transforment la facilité de conduite de la Turbo sans en gommer le tempérament.

À l'intérieur, le monochrome noir de nos deux modèles permet de se faire un jugement neutre. D'un côté comme de l'autre, la qualité des matériaux ne souffre aucune critique. Porsche est fidèle à ses cuirs traditionnels, Ferrari table sur un Connolly.

4 Pininfarina a su rajeunir la Testarossa sans la dénaturer, avec des boucliers redessinés.

5-6 La suspension est aussi ferme dans la Ferrari que dans la Porsche mais l'habitacle est accueillant. L'espace aux bagages, par contre, est moins généreux.

4



5



6





**1-2** Plus large, plus longue et plus basse, la Ferrari est taillée comme une GT, mue par douze cylindres. Plus compacte, la Porsche trahit des origines plus modestes. Trente ans plus tôt, avec son boxer 2.0 de 130 ch, elle succédait à la petite 356...

**3-4** Jantes ultramodernes à branches creuses chez l'Allemande, traditionnelles Speedline trois parties en Italie... et 18" partout!

Au tableau de bord de la 911 dont les courbes semblent avoir traversé les âges, la Testarossa oppose les traits vifs et tendus ancrés dans les codes des années 80. À la sobriété d'un levier de vitesse de 911, la Ferrari préfère l'évocation sportive d'une grille alu en H qui paraît presque archaïque en 2025. Les places arrière de la Porsche sont si symboliques que leur absence dans la 512 ne lui fait pas défaut. Dans les deux cas, c'est un espace dédié aux bagages. Par leur design, les sièges de la Ferrari évoquent plus le grand-tourisme que la sportivité, là où la Porsche vous offre deux baquets enveloppants aux multiples réglages électriques. Aucune des deux formules ne sera prise en défaut en matière de maintien ou de confort. Même si la large console centrale laisse plus d'aisance aux coudes, vous vous sentirez plus engoncé dans la Ferrari, plus basse d'assise et de plafond, question de perception, mais les commandes tombent plus naturellement en main. La Testarossa met rapidement à l'aise. Elle sait se montrer accessible. Elle a beau ne pas être assistée, la direction n'est ni lourde ni brutale, mais précise grâce à de nouvelles épures. Parfaitement équilibrée autour de son moteur central, la dynamique de conduite profite directement du centre de gravité abaissé, mais aussi d'un châssis rigidifié par l'assemblage soudé plutôt que boulonné des supports moteur. Les freins qui n'ont jamais été le point fort de la Testarossa ont profité du regain de place disponible dans les roues de 18". Leur dosage reste à votre seule appréciation mais la pédale, même dure, est facile à appréhender.

## Tactique opposée

On peut tergiverser sans fin sur les qualités propres à l'une ou l'autre, débattre à l'infini sur les chronos, il est un avantage indéniable à porter au crédit de l'Italienne : dès que le flat-12 est lancé au-delà de 4000 tr/min, il vous gratifie d'une mélodie fantastique que la voix enrouée de la 993 ne parviendra jamais à couvrir.

La force de la 993 est dans l'efficacité qu'elle tire de son homogénéité. À son agilité et sa maniabilité légendaires, la 993 Turbo ajoute une motricité difficile à prendre en défaut, même dans les positions les plus incongrues, malgré une déferlante de couple ahurissante. La suspension est à peu près aussi ferme que celle de l'Italienne, rançon d'une tenue de route implacable (la Turbo ne décroche pas avant 1G d'accélération latérale), mais le freinage est au net avantage de l'Allemande, référence en la matière. Si, finalement, les performances se tiennent dans un mouchoir de poche – ce que la Porsche prend en accélération à la Ferrari, elle le lui concède en vitesse de pointe –, c'est dans leur philosophie que ces deux mythes marquent leur différence. Sous sa forme 512 TR toujours brute bien qu'un peu plus aiguisée (et plus encore la F512 M), la Testarossa, plus ostentatoire, se conduit au cœur. La 993 Turbo, surtout dotée de son kit moteur WLS, est une cérébrale qui vous donne à mesurer toute l'excellence de son ingénierie et de trente ans de perfectionnement. Aucune des deux n'est en mesure de faire d'ombre à l'autre. Plus que complémentaires, chacune est l'antidote de l'autre. 🟡



# Il vous manque un numéro ?

**Retrouvez toutes  
nos archives**  
sur [www.heroeskiosk.fr](http://www.heroeskiosk.fr)



## Clinique ELECTRO - DIESEL



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



Réglage pompe au banc d'essai



Pompe de série



Pompe RSR



Pompe 906

[www.clinique-electro-diesel.fr](http://www.clinique-electro-diesel.fr)

Mercedes-Benz  
Réparateur agréé VP

Z.I - 9 rue Maison Rouge - 67600 SELESTAT  
Tél. 03 90 56 47 48 - [christophe.beck@electro-diesel.net](mailto:christophe.beck@electro-diesel.net)

## Votre Porsche assurée également sur circuit

A l'exception des compétitions et épreuves chronométrées

**Assureur depuis plus de 40 ans de véhicules  
de Prestige et de Collection**



### Jacques SABBA Assurances

Sabatier & Bataille

Agent Général Allianz

3, Rue des Rolliers

CS 90032

30820 Caveirac

Orias : 24008699

### Tarifs en ligne

[www.jacques-assurances.com](http://www.jacques-assurances.com)

Tél 04 66 27 95 27

Mail: [jacques@sabba-assurances.fr](mailto: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







Grâce à Broad Arrow, on pouvait toucher une 930 TAG-Turbo équipée par Lanzante du moteur de F1 McLaren Porsche.



Ruf a produit une seule RCT sur la base d'une 964 ES N/GT...



"Seulement" 315 880 € chez Artcurial pour cette 964 Turbo 3.6...



908-004, ex-Larrousse, la seule encore dans sa version LH initiale.



© Alexis Goure - Porsche

Chez Porsche, la thématique était à la GT3, mais pas seulement. Le Centre Porsche Classic Rouen exposait une exceptionnelle 911 Carrera 2.8 RSR.





On n'a compté que trois 2.7 RS sur tout le salon cette année. La "fraise", vedette du stand de l'Atelier Gobin, était incontestablement la plus attrayante.

# RÉTROMOBILE

Frileux... Rien à voir avec le froid humide parisien du début février, non : le marché de la voiture de collection est comme transi depuis quelques mois et celui de la Porsche classic ne fait pas exception. Alors, peut-être parce que les stocks des marchands n'ont jamais été aussi fournis, Rétromobile nous a encore offert un spectacle comme aucun autre salon à travers la planète. Déambulations... Texte et photos Josué Chevrel (sauf mentions)

**C**haque nouvel opus de Rétromobile semble déplacer d'un cran tous les curseurs. Les communiqués se répandent en records. Cette année 2025, pas moins de 146 000 visiteurs se sont pressés dans les allées du parc des expos de la Porte de Versailles, soit 12 % de plus qu'en 2024. Plus de 2 000 véhicules sur 80 000 m<sup>2</sup>. Entre marchands, artisans de la restauration, fédérations, clubs, organisateurs d'événements, vendeurs de pièces, de miniatures ou d'automobilia, les exposants sont toujours plus nombreux. 15 % de plus... Même l'engagement de dix-sept constructeurs constitue un nouveau record. Bref, maintenant que les chiffres sont posés, à quoi ressemblait-il, ce Rétromobile 2025 ?

Par son nom, Rétromobile se veut le salon de la voiture ancienne. Aujourd'hui, il est surtout une grande vitrine de la voiture de collection au sens plus large. En soi, McLaren Senna, Aston Martin Valkyrie ou AMG One sont bien trop fraîches pour se prétendre historiques, mais leur statut d'hypercars les pose en collectors. Si les constructeurs font le show avec les plus grands espaces et nous émerveillent grâce à des scénographies

travaillées, leur plateau de voitures anciennes est généralement sélectionné pour justifier une nouveauté de la gamme. Il faut tout de même rendre hommage à DS Automobiles qui a su concentrer sa thématique sur les 70 ans de la DS originale : un stand magique déployé autour de la DS Ballons, scintillant sous des luminaires féeriques signés Mathieu Lustrerie. Transition digne d'un Gilles Bouleau en pleine forme, Régis Mathieu étant un collectionneur passionné de Porsche classic, en deux pas nous sommes sur le stand Porsche. Cette année marque le vingt-cinquième anniversaire de la GT3, née sous l'ère 996 en 2000. Par le plus heureux des hasards, la dernière itération fait sa toute première apparition publique dans l'Hexagone, ici, sous le regard des trois précédentes générations, chacune dans sa "phase II" : une 996 au 3.6 de 380 ch (360 sur la ph. 1), une 997 qui portait le même "Mezger" à 3.8 et 435 ch (415 sur la ph. 1), et la 991, première GT3 civile à atteindre les 500 ch avec son 4.0 atmo (475 sur la ph. 1). Sur le même stand, la coque nue d'une 964 Carrera RS que le Centre Porsche Vélizy restaure pour le Concours de restauration Porsche Classic 2025 faisait face à une





996 GT3 RS.  
Rarissime!



Carrera 6 chez Peter Auto.



Toujours de la qualité à défaut de vraies nouveautés chez Serge Heitz.



Ce sont 25 ans et quatre générations de GT3 que l'on célèbre chez Porsche.



Le talentueux Stephan Ehrhardt est en quête de budget pour la saison 2025.



Mode sports d'hiver!



LA 356 se décline en vert chez le sculpteur Antoine Dufilho.



Convoitées par un public de connaisseurs, les 356 gardent une cote relativement stable en comparaison de celle plus volatile des 911. Même un Speedster qui n'a ni sa couleur, ni son moteur, ni ses freins d'origine a atteint des enchères honnêtes.





Art Restoration, couturier du Techno Classica d'Essen, nous a gratifiés d'une première participation à Rétromobile.



Certainement la première apparition publique d'une DLS en France.



L'Atelier des Coteaux exposait un très beau Speedster pré-A.



Chantier de Targa en cours à L'Atelier Peinture...



Discrètement posé chez Joe Macari, le prototype ACS de Singer. Phénoménal !

authentique 911 Carrera 2.8 RSR, plus connue sous son emblématique livrée "Le grand bazar", dont le palmarès s'étend des 24 Heures du Mans au Tour Auto de son époque. Pépite !

Lorsqu'on en est à son énième Rétromobile, la déambulation permet de cerner les tendances. Chaque voiture, chaque stand, chaque étiquette est un indicateur, surtout chez les marchands généralistes. D'une édition sur l'autre, les stands évoluent en surface, en contenu, en scénographie. Un Kidston, qui s'était accaparé le show en 2022 avec ses McLaren F1 dans un décor dément, se faisait plus discret cette année, sans thématique particulière (ni lumière), une demi-douzaine de podiums et une seule Porsche, une Carrera 2.7 RS Touring noire avec son toit ouvrant, ses vitres électriques et ses longues portées d'origine. Une sobriété et une authenticité qui justifient probablement un prix haut (775000€) pour le marché tel qu'il se porte aujourd'hui. Des 2.7 RS sur l'enceinte du salon, nous n'en avons recensé que trois, l'une d'elles chez Artcurial, tangerine, dans son jus de course, partie pour une enchère inférieure à celle de la 356 pré-A split

(417200€, et 429120€ pour la 356). À 160920€, une très belle 356 A look GT a dépassé son estimation, le reste est dans la moyenne, sans sursaut (la 993 RS Clubsport et la 356B Carrera 2000GS sont rentrées chez elles). La 964 Turbo 3.6 n'a pas su tirer parti du vent qui porte ce modèle actuellement.

La troisième 2.7 RS, elle, était sur le stand de l'Atelier Gobin, tout juste sortie de restauration chez RV Classics. Une pièce extraordinaire, rarissime par sa couleur Fraise. Ce passage par le stand de l'Atelier Gobin, c'est l'occasion de réaliser le chemin parcouru par l'équipe passionnée et investie, fraîchement augmentée d'une nouvelle recrue pour élargir son spectre d'activités (vous en saurez plus dès que les nouveaux bâtiments seront debout) et dont le stand est le reflet d'une progression régulière et résolue. Si d'autres spécialistes ont revu leurs plans, sans estrade ni éclairage et avec des voitures déjà connues, le stand de l'atelier poitevin brillait par une mise en scène travaillée et des autos pétillantes. Il faisait bon, aussi, découvrir le stand d'Art Restoration, plutôt habitué au Techno Classica d'Essen, mais que l'idée de toucher un





Du lourd chez Gooding & Co. La maison d'enchères américaine exposait une de ces aussi rares que mythiques Ruf CTR "Yellow Bird".



Une des perles chez Kidston, seule Porsche par ailleurs, cette sobre Carrera 2.7 RS à la teinte noire et sans parements, en configuration d'origine.



On va attaquer le remontage à l'Atelier Gobin.



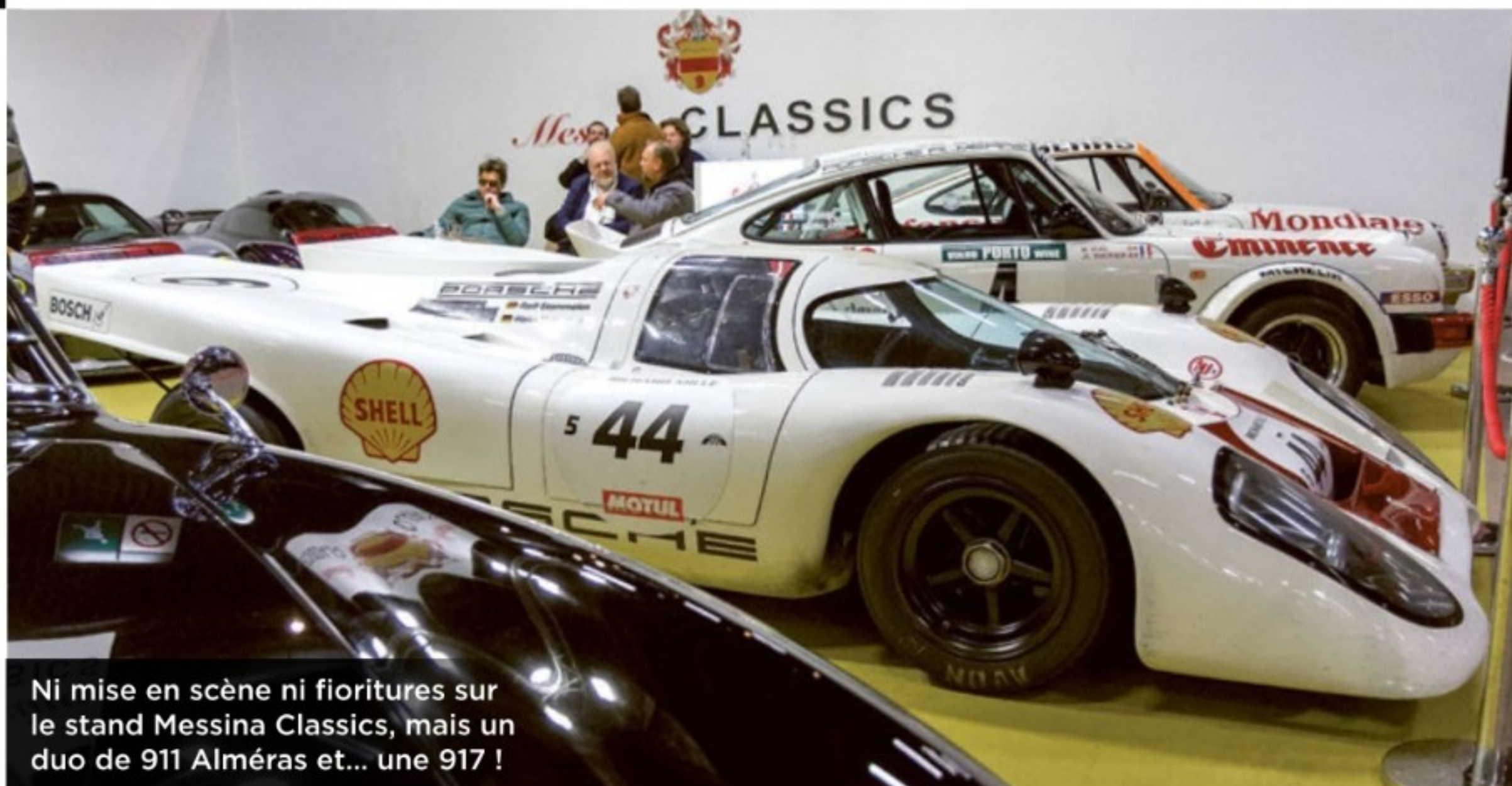
C'est chez Fiskens, et en page 38!



Échelle indéterminée, mais patine maîtrisée!



Une des 55 Carrera RS 3.8 produites...



Ni mise en scène ni fioritures sur le stand Messina Classics, mais un duo de 911 Alméras et... une 917 !



Chez Rock N Roll Classics, une 904 GTS.



Chez MMC Paris, rien de moins que la 3.0 RSR ex-Cachia du Mans 1974 et une des 935 de Georg Loos.



964 Turbo chez Osenat.





Très belle 911S 2.0 de 1968 à cuir rouge chez l'Italien Autoluce, mais aussi une superbe 964 Carrera RS Rubystone Red.



356 Speedster 1500 de 1955 chez Serge Heitz.



Chez Asphalt Classics, une 930 Slantnose antérieure à l'ère des phares escamotables...



Cette config!... En ventes privées chez RM Sotheby's.



Une 356 pré-A Split vendue plus cher qu'une 911 Carrera 2.7 RS, une 993 RS et une 356 B Carrera 2000 GS restées sur le carreau, la vente Artcurial a réservé bien des surprises côté Porsche.

nouveau public a amené à Paris avec un trio de 911 plutôt attrayant : une 2.2E jamais restaurée, sous son Light Ivory d'origine, une belle Targa 3.0 SC à l'harmonie bleu sur brun réussie, et une rare Turbo 3.0 de 1976.

Si les protos Porsche de compétition ont longtemps été des stars parmi les stars à Paris, ils se sont faits plus discrets cette année. On comptait bien une 904 chez Rock N Roll Classics, une 906 en expo chez Peter Auto, une rare 908 restée dans sa configuration "langheck" originelle sur un podium chez Art & Revs. Pas de 962, mais une 917, une seule, négligemment posée à même la moquette criarde du stand Messina Classics, serrée entre un duo de 911 Alméras (3.0 RS et SC Gr. 4), anciennes gloires du Rallye des seventies, et une rangée d'hypercars...

S'il est une tendance qui s'est confirmée cette année, c'est l'implantation du phénomène Restomod dans l'univers de la voiture de collection. Particulièrement les pièces élitistes réalisées par des ateliers de référence, majoritairement présentées sur les stands de maisons d'enchères internationales, avec tout le crédit que ça leur accorde : une 930 TAG-Turbo Lanzante à moteur de Formule 1

chez Broad Arrow, une fabuleuse DLS de Singer chez RM Sotheby's (objet qui se négocie allègrement à plus de trois millions d'euros), une Ruf Yellow Bird originale chez Gooding & Co (pas réellement restomod, certes), une rarissime Singer ACS (le off-road, qui semble être le proto) chez Joe Macari. Un stand Macari qui, par ailleurs, cédait à cette tendance relevée cette année à sacrifier l'esthétique de la mise en scène pour "optimiser les mètres carrés". Aligner le plus d'autos, reflet d'un marché mouvant depuis la fin 2024, non seulement dans l'Hexagone où le manque de visibilité économique et fiscale a freiné les élans, mais aussi à l'échelle internationale où l'imprévisibilité de la nouvelle administration outre-Atlantique n'est pas de nature à rassurer les potentiels investisseurs. Alors les stocks stagnent chez les marchands, ce qui par effet mécanique peut faire les affaires de passionnés qui voient la courbe des cotes s'infléchir passablement sur certains modèles. Toujours est-il que la prochaine édition de Rétromobile sera celle du cinquantenaire, et qu'on s'attend à un spectacle à la hauteur de l'événement, déjà considéré comme le plus beau salon classic de la planète !







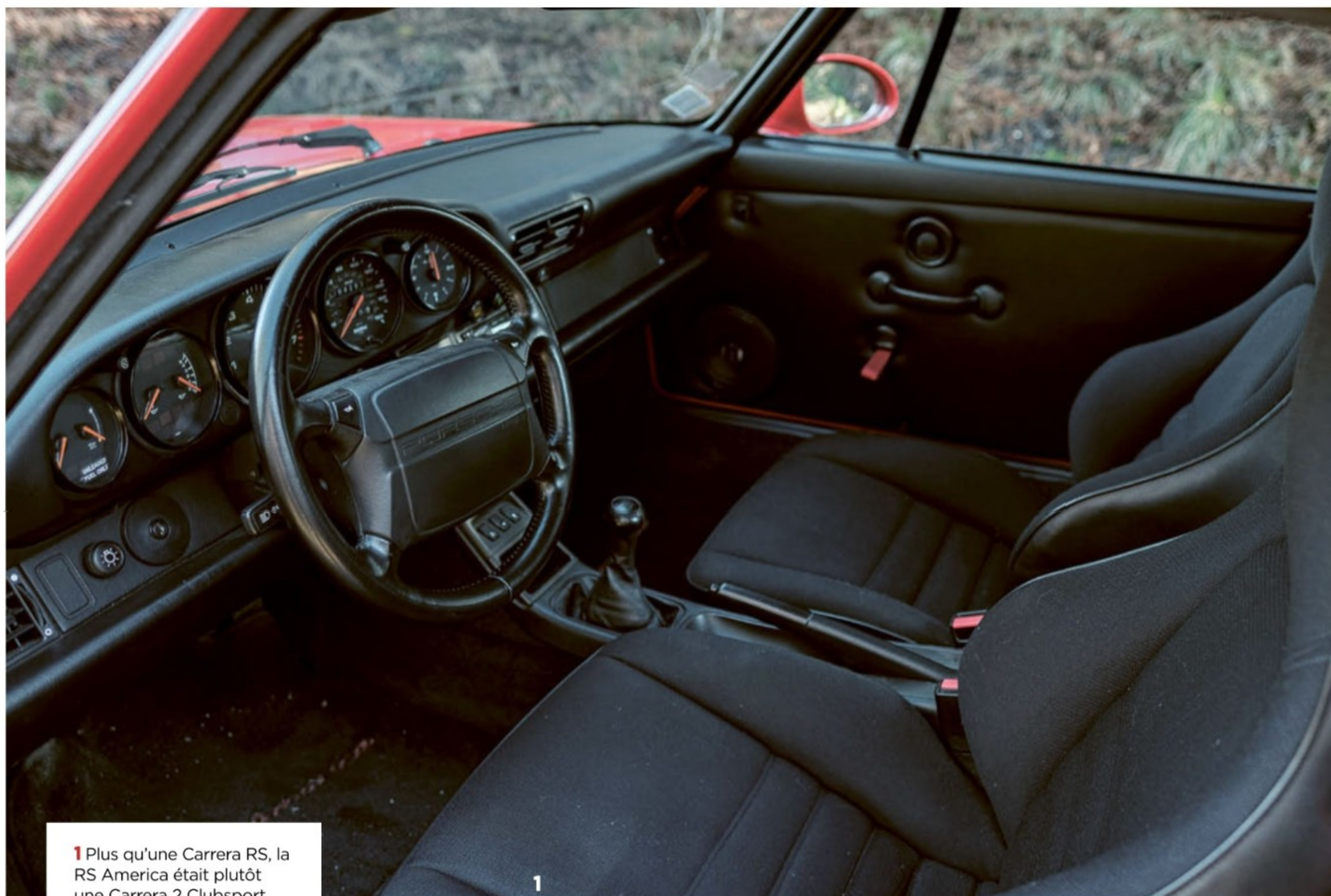
CLASSIC  964 RS AMERICA

# MAKE AMERICA SPORTY AGAIN!

La 964 Carrera RS est une machine presque aussi radicale que sa devancière de 1972, légèrement plus puissante qu'une Carrera 2, plus légère, qui implique le plein engagement de son conducteur. Une Porsche à l'état pur! Exactement le genre de machine que le marché américain... se voit interdire par sa propre réglementation. Allez, il aura tout de même sa version bien à lui : la RS America.

Texte Josué Chevrel Photos Benoît Filin





**1** Plus qu'une Carrera RS, la RS America était plutôt une Carrera 2 Clubsport.

**PLUS UTILISABLE  
QU'UNE CARRERA RS  
SUR ROUTE OUVERTE,  
PLUS JOUEUSE ET  
COMMUNICATIVE  
QU'UNE CARRERA 2,  
IL EST BIEN POSSIBLE  
QUE LA RS AMERICA  
SOIT LA MEILLEURE  
DE TOUTES LES 964...**



**2** Le coffre à bagages est un peu plus présentable que celui d'une Carrera RS.

**3** Oui, sièges électriques!

**4** Ce sont des coffres à couvercles qui remplacent les places arrière.

**5** Sous l'aileron et en bas des ailes arrière, la RS America est dûment identifiée.

**6** La RS America, c'est du Rennsport à l'américaine, avec sièges et vitres électriques, fermeture centralisée et même la climatisation, en option...







6

**D**ès qu'elle fut dévoilée en catimini à Birmingham puis officiellement à Paris en septembre 1990, la 964 Carrera RS a suscité un enthousiasme inédit. Une pure 911 sportive, dans la lignée de la 2.7 RS, vingt ans après. Capots en aluminium, vitrages minces, allégée jusqu'à en oublier les renforts de portières ou les airbags, gestion électronique reparamétrée et boîte réétagée... C'est précisément pour ces qualités que l'Administration fédérale des transports en a retoqué l'homologation aux USA et lui a interdit l'entrée sur le sol américain. Pas bon, ça, à l'époque...

A-t-on déjà discuté, entre nous, de la toute petite santé qui a bien failli emmener Porsche de vie à trépas au tournant des années 90 ? Ah bon ? Crise du dollar, effondrement des ventes aux USA, égarements dispendieux en R&D, tout ça... OK, n'y revenons pas, alors. Il faut juste imprimer le contexte qui entoure la 964, une 911 révolutionnaire dessous, mais conservatrice dehors, faute de moyens. Qui explique aussi la multiplication des déclinaisons. Ce que le marketing d'aujourd'hui encense comme "diversification de gamme" tenait plus, à l'époque, de l'instinct de survie. Aucune 911 auparavant n'avait été déclinée en autant de versions, à deux ou quatre roues motrices sur trois types de carrosserie, sous des couleurs affriolantes et des badges aussi évocateurs que Carrera RS, Turbo S ou Speedster.

Que la RS ne soit pas disponible aux États-Unis était fort contrariant, mais inciterait finalement Porsche à revoir sa copie avec un modèle répondant aux attentes des clients... et aux exigences de la NHTSA\*. Et avec une toute autre approche...

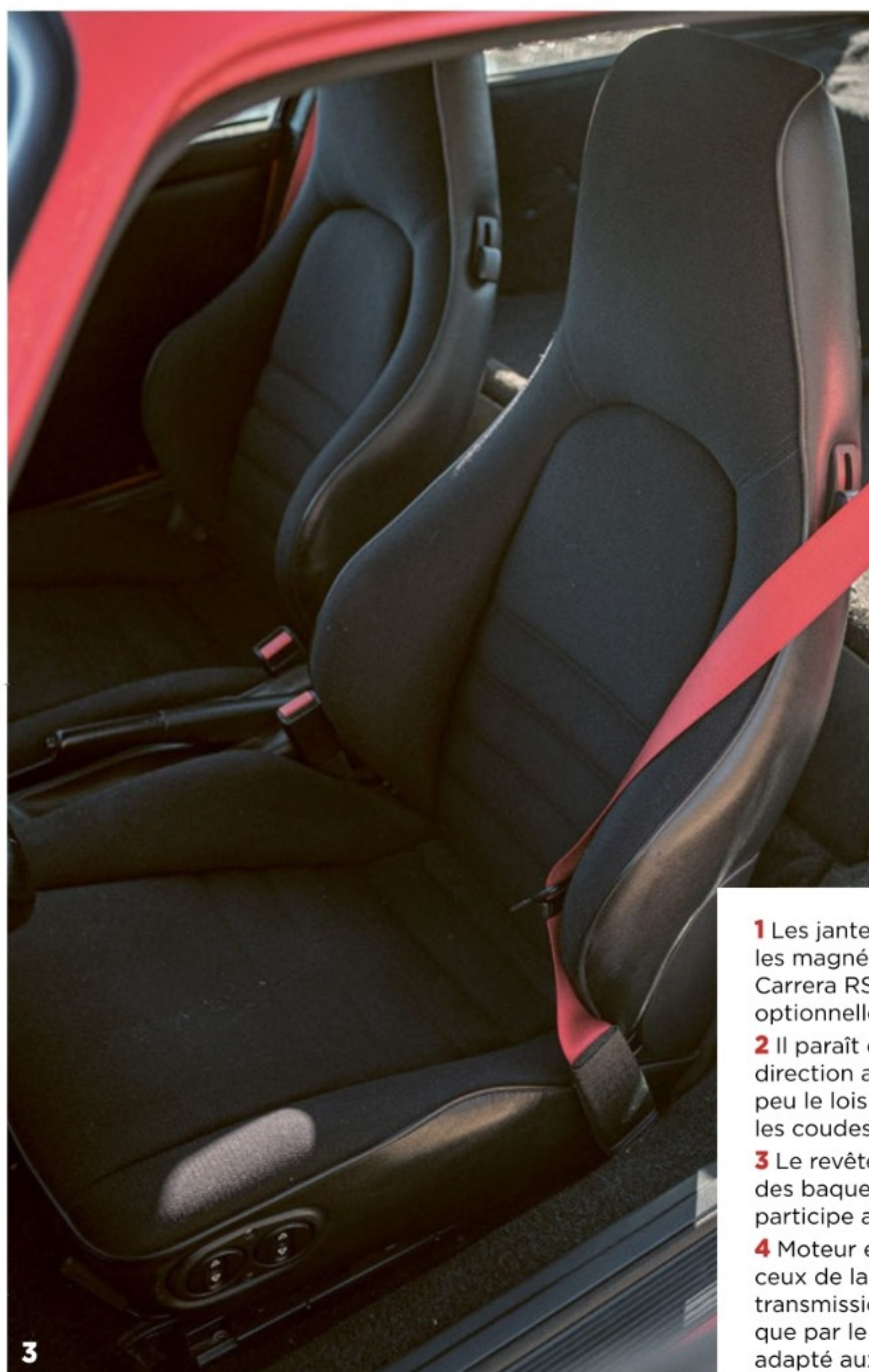
\* National Highway Traffic Safety Administration

Si la Carrera RS européenne était le nec plus ultra sportif de la gamme, elle était aussi 15 % plus chère qu'une Carrera 2, ce qui n'a pas manqué d'alimenter quelques bavardages, considérant qu'une RS ne différait intrinsèquement d'une Carrera 2 que par tout ce qu'on lui avait retiré !

### Une RS pour l'Amérique ?

Porsche a composé la RS America, uniquement pour le marché nord-américain, sur la logique inverse. Basée sur la Carrera 2 homologuée, dépouillée de son superflu et vendue comme telle : la classe Éco de la gamme 911. Dévoilée au salon de Detroit en janvier 1992 comme un millésime 1993, la RS America était affichée 53900\$, soit 10000\$ de moins que la première Carrera 2 au catalogue ! Et finalement, pour peu que vous fussiez prêt à vous passer de direction assistée et d'accoudoirs, ce n'était pas une mauvaise affaire. Ce n'était pas une Carrera RS non plus, mais un compromis plutôt intelligent, diffusé à 617 exemplaires dès le premier millésime (et 84 de plus sur le millésime 1994). C'est très peu et beaucoup à la fois, mis en regard des piètres volumes que Porsche exportait aux USA sur la même période (pour référence, en 1992, Porsche n'a vendu que 4133 véhicules aux États-Unis, tous modèles confondus, dont seulement 2354 exemplaires de 911 atmosphériques), et sachant que Zuffenhausen avait initialement tablé sur une série de 200 unités. En trouver un exemplaire de référence à essayer aujourd'hui sans se fendre d'un aller-retour à Los Angeles est une gageure. Quelques-uns ont eu la bonne idée de traverser l'Atlantique depuis qu'ils sont devenus collector, et c'est au Hangar Bordelais que nous sommes allés rencontrer ce modèle Guard Red, la teinte typique des brochures d'époque.





**1** Les jantes ne sont pas les magnésium de la Carrera RS mais les 17" optionnelles de Carrera 2.

**2** Il paraît que sans direction assistée, on a peu le loisir de reposer les coudes...

**3** Le revêtement spécial des baquets de série participe au maintien.

**4** Moteur et boîte sont ceux de la Carrera, la transmission n'en diffère que par le ratio final plus adapté aux jantes de 17".

**5** Une fois la RS America en mouvement, elle ne souffre pas de l'absence de direction assistée. Plus ferme, elle est aussi plus vive et plus réactive.

**LA RS AMERICA  
EST UN VÉRITABLE  
COLLECTOR PAR  
SA RARETÉ, MAIS  
ELLE N'EST PAS  
LA CARRERA RS  
TELLE QU'ON  
L'ENVISAGE EN  
EUROPE. EN  
REVANCHE, ELLE  
EST LA PARFAITE  
964 SPORTIVE  
DU QUOTIDIEN !**

**Options disponibles**

Peinture métallisée 1015 \$

Climatisation 2673 \$

Toit ouvrant 1906 \$

Stereo radiocassette 963 \$

Différentiel autobloquant 895 \$







5

Remarquez, le nuancier était plutôt succinct, juste complété d'un noir, d'un blanc Grand Prix, et de deux teintes métallisées : Polar silver ou Midnight blue. Toute autre fantaisie vous coûtait 1015\$.

Cette Guards Red est dans un état remarquable pour les 64000 miles qu'affiche son compteur, et 100 % conforme jusqu'au troisième feu stop, obligatoire aux USA depuis 1986. La signature visuelle de la RS America, c'est cet aileron fixe, unique pour une 964 atmo, repris de la Carrera 3.2. Esthétiquement, il suggère la performance. Pondéralement, il est plus intéressant que l'ensemble escamotable d'une Carrera 2, avec moteur et cinématique. Économiquement aussi. Pour autant, la RS America est loin de présenter comme une Carrera 2 au rabais. Pour le prix, elle offrait les jantes alu en 7 et 8x17" (pas les magnesium de la Carrera RS tout de même) avec les pneus en 205/50 et 255/40 (une option à 1352\$ sur la C2 chaussée de série en 16") et la suspension M030 plus basse de 10mm (620\$ sur la C2). De petites attentions qui coûtaient peu à l'usine mais valorisaient le modèle, au même titre que le monogramme RS America sous l'aileron ou le RS stické en bas des ailes arrière.

Intrinsèquement, la RS America s'est appuyée sur le bagage technique de la Carrera 2 dont elle se présentait officiellement comme une finition spéciale sous le code option M504. Les fondamentaux dûment homologués restent donc en place : pour la sécurité, elle conserve les ouvrants en acier avec leurs renforts, les vitres standard, les deux airbags. Et avec son strict ensemble moteur M64/01 et boîte G50/05 de Carrera 2 (247 ch aux USA), elle respecte les normes d'émission. Ce qui signifie aussi qu'il faut aller chercher dans la liste des options pour l'équiper d'un différentiel autobloquant.

## Carrera 2 Lightweight

À l'intérieur, la Rennsport américaine est pleine de surprises. La première ? Vous pensiez ouvrir sur une paire de baquets Recaro Pole Position au camaïeu de cuir et vous voilà face à des sièges de Carrera dans leur version sport aux maintiens latéraux à peine plus prononcés. La texture assez brute du tissu qui les habille agrippe votre séant à l'assise et lui empêche toute dérobade. Bien que, pour en arriver à de telles cabrioles, il faudrait emmener cette RS America sur un terrain qui n'est pas tout à fait le sien. Vous le comprenez dès l'instant où vous vous intercalez entre le siège et le volant, et où vous ajustez la position à votre morphologie. Barrette sous l'assise pour glisser le siège à la force des cuisses, tirette à droite pour incliner le dossier et... interrupteur à gauche pour le réglage électrique de la hauteur d'assise. Électrique ? Oui, électrique, comme les lève-vitres. Et pourquoi pas un toit ouvrant ? On ne rigole pas ! Il n'est pas de série, mais figure au maigre catalogue des options, comme la climatisation dont est doté notre exemplaire ! Une manière très yankee d'envisager le sport.

Assez rapidement au démarrage, vous réalisez que kilos et dollars ont aussi été rognés sur l'insonorisation. À échappement identique, le 3.6 est manifestement plus proche de vous dans la RS America. Ça reste amplement praticable sur les trajets du quotidien mais limite les ambitions de voyage. Ce n'est pas la vocation de la RS America, qui ne vous offrira même pas le confort d'un accoudoir. De toute manière, l'absence de direction assistée laisse peu le loisir de reposer les coudes... Les panneaux de porte, à une manivelle près, sont ceux de la RS européenne, les strapontins arrière ont disparu. Mais comme si c'était une





**1-2** L'aileron est celui qui équipait en option les Carrera 3.2. Le bouclier est celui des Turbo 3.6 au format américain.



| 964 RS AMERICA                                                           |                         | 964 CARRERA 2                                                  | 964 CARRERA RS                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| 1993-1994                                                                | Millésimes              | 1990-1994                                                      | 1992                                                                    |
| 701                                                                      | Production              | 18 219 coupés (total 32 766)                                   | 2 282                                                                   |
| M64/01                                                                   | Type moteur             | M64/01                                                         | M64/03                                                                  |
| 3 600                                                                    | Cylindrée               | 3 600                                                          | 3 600                                                                   |
| 250 à 6 100 tr/min                                                       | Puissance maxi (ch DIN) | 250 à 6 100 tr/min                                             | 260 à 6 100 tr/min                                                      |
| 310 à 4 800 tr/min                                                       | Couple maxi (Nm)        | 310 à 4 800 tr/min                                             | 325 à 4 800 tr/min                                                      |
| 68,6                                                                     | Rendement (ch/litre)    | 68,6                                                           | 72,2                                                                    |
| G 50/05 (Porsche/Getrag)<br>Manuelle à 5 rapports                        | Type boîte              | G 50/03 (Porsche/Getrag)<br>Manuelle à 5 rapports              | G 50/10 (Porsche/Getrag)<br>Manuelle à 5 rapports                       |
| -- (option)                                                              | Différentiel            | -- (option)                                                    | Autobloquant à 20/100 %                                                 |
| Monocoque et ouvrants acier                                              | Structure               | Monocoque et ouvrants acier                                    | Monocoque acier, capot avant aluminium                                  |
| Abaissée de 10 mm                                                        | Suspension              | Hauteur référence standard                                     | Abaissée de 40 mm                                                       |
| Crémaillère, non assistée                                                | Direction               | Par crémaillère, assistée                                      | Crémaillère, non assistée                                               |
| Étriers alu fixes 4 pistons.<br>Disques ventilés<br>298x28 mm. ABS Bosch | Freins avant            | Étriers 4 pistons.<br>Disques ventilés<br>298x28 mm. ABS Bosch | Étriers 4 pistons.<br>Disques ventilés/perforés<br>322x32 mm. ABS Bosch |
| Étriers 4 pistons.<br>Disques ventilés<br>299x24 mm. ABS Bosch           | Freins arrière          | Étriers 4 pistons.<br>Disques ventilés<br>299x24 mm. ABS Bosch | Étriers 4 pistons.<br>Disques ventilés/perforés<br>299x24 mm. ABS Bosch |
| Jantes 7x17" et 8x17"<br>Pneus 205/50 et 255/40 ZR                       | Roues                   | Jantes 6x16" et 8x16"<br>Pneus 205/55 et 225/50 ZR             | Jantes 7,5x17 et 9x17"<br>Pneus 205/50 et 255/40 ZR                     |
| 1 374 x 1 368                                                            | Voies av./ar. (mm)      | 1 374 x 1 368                                                  | 1 379 x 1 380                                                           |
| 1 310                                                                    | Poids à vide (kg)       | 1 350                                                          | 1 220                                                                   |
| 5,24                                                                     | Poids/puissance (kg/ch) | 5,42                                                           | 4,69                                                                    |
| 260                                                                      | Vitesse maxi (km/h)     | 260                                                            | 260                                                                     |
| 5,6                                                                      | 0 à 100 km/h (sec.)     | 5,7                                                            | 5,3                                                                     |

**LA DÉFINITION  
RS AMERICA  
EST UNE OPTION  
SPÉCIFIQUE À  
LA CARRERA 2,  
CODE M504,  
CONDITIONNANT  
SES FINITIONS  
LÉGÈRES ET  
SPORTIVES.**

norme outre-Atlantique, absence de sièges arrière est synonyme de bacs de rangement à couvercles (comme sur la 964 America Roadster du même millésime – sorte de cabriolet Carrera 2 Turbo-Look). 40 kg plus légère, la RS America ne révolutionne pas les chronos d'une Carrera 2 mais elle est un peu plus efficace sur les freins – qui faisaient déjà référence – et ne rechigne pas à jouer de l'arrière-train. Plus ferme sur les suspensions, profitant de la hauteur réduite du flanc des pneus, elle gagne en réactivité et en précision, à en faire – presque – oublier l'absence de direction assistée en dehors des phases de manœuvres.

Même si la RS America ressemble sur le papier à une somme de compromis, le résultat dynamique est plutôt homogène et cohérent. Elle aurait été légitime, aussi, de ce côté-ci de l'océan, sous une appellation Clubsport. Par rapport à la Carrera 3.2 à laquelle elle succédait, la Carrera 2 avait été critiquée pour son caractère aseptisé. À l'autre extrémité du spectre, une 964 Carrera RS n'a jamais eu de sens ailleurs que sur piste tellement elle est radicale dans sa définition. Entre les deux, la RS America portait les qualités d'une sportive routière idéale... que le reste du monde n'a jamais connu ! ♥



# Hommes et motos de caractère

## Complétez votre collection



**Moto Heroes**  
**#052**



Disponible en kiosque  
et en ligne





CLASSIC  911 TURBO SLANTNOSE

# LA MENACE FANTÔME

Ah les années 80 ! Décennie du luxe, des excès et de l'audace... La 911 Turbo *Slant Nose*, directement inspirée des Porsche qui dominaient les compétitions sur les circuits vers la fin des années 70, en est la parfaite illustration. L'ombre de la 935, qui avait imprimé les esprits par l'aérodynamisme de sa carrosserie et des performances exceptionnelles, planait toujours sur les circuits et hantait le subconscient des amateurs de la marque. Si bien que Porsche a fini par céder aux sollicitations des clients et en reporter l'esprit dans une version routière, qui s'est imposée comme l'une des déclinaisons les plus violentes, rares et spectaculaires de la 911 Turbo.

Texte Hilaire Photos Sian Loyson









**1-5** La simple conversion d'une 930 en Slant Nose à l'usine, pour peu que vous y ajoutiez le kit moteur, doublait presque le prix de la Turbo de base.  
**6** Un habitacle blanc nacré dans une 930 noire, il n'y a que les eighties qui aient connu telle excentricité!

**JUSQU'ALORS "COMMANDE SPÉCIALE", LE *SLANT NOSE* ENTRE DANS LA LISTE DES OPTIONS POUR LE MILLÉSIME 1987 SOUS LE CODE M506.**

1







6

L'histoire de la Porsche Slant Nose remonte aux circuits des années 70. En 1976, pour répondre aux nouvelles réglementations du Gr.5, Porsche a développé la 935, une version radicale de la 911 Turbo. Un des éléments clés de son design était ses ailes inclinées, dépourvues de leurs phares ronds habituels, alignées avec le capot pour améliorer l'aérodynamisme et la vitesse de pointe.

Si Porsche a conçu les premières 935 d'usine qui ont remporté le Championnat du monde des Marques dès 1976, puis développé une version 1.4 pour le Championnat DRM en 1977 et la fameuse Moby Dick de 850ch pour 1978, c'est le très réputé préparateur allemand Kremer Racing qui a poussé le concept encore plus loin. En collaboration avec DP Motorsport, Kremer a développé des versions encore plus performantes, comme la 935 K3 de 800ch victorieuse des 24 Heures du Mans 1979 et la 935 K4 en 1980 et 81, ultime évolution du modèle. Entre 1976 et 1984, la 935 a connu une carrière exceptionnellement longue avec 150 victoires au nombre desquelles Le Mans, Sebring et Daytona.

## De la piste à la route

Sensibles au succès sportif et à l'aura de la 935, certains clients fortunés commencèrent à demander à Porsche une adaptation de ce design pour la route. Dès 1981 le Sonderwunschprogramm (programme de personnalisation) de Porsche a réalisé des conversions sur mesure sur base de 911 Turbo. Les premières générations de 1981 à 83 ne disposaient pas encore de phares escamotables. Les optiques étaient alors intégrées dans le spoiler avant, comme sur les 935 de course. Seulement cinquante-huit de ces exemplaires furent construits. En 1983, Porsche a modifié le concept en intégrant aux ailes le mécanisme rétractable des phares de 944 et incorporé dans le spoiler un radiateur d'huile. Deux cent quatre exemplaires de cette seconde génération de Slant Nose ont été construits, pour un tarif de conversion

d'environ 38000DM (presque 40000 en 1986), quasiment indissociables des louvers au-dessus des phares pour 2185DM de plus, ainsi que des jupes latérales et des écopes à ailettes dans les ailes arrière facturées 11000DM supplémentaires. Les 930 Turbo Slant Nose qui sortaient du programme de personnalisation de Porsche étaient souvent dotées du kit Performance identifiable à ses quatre sorties d'échappement, portant le 3.3 à 330ch (pour 21000DM), et d'un intérieur luxueux pour contrer les préparateurs qui fleurissaient en Allemagne. Les années 80 furent une époque d'exubérance absolue. Pour les magnats de la finance ou les stars de cinéma, posséder une Porsche Turbo ne suffisait plus : il fallait un modèle unique, spectaculaire et extrême.

C'est dans ce contexte que des préparateurs comme Gemballa, Rinspeed et Koenig ont repoussé les limites du design et de la performance. La plus mythique reste sans doute la Gemballa Avalanche, une 911 Turbo transformée en machine futuriste avec des ailes exagérées, des ailerons impressionnants et un cockpit entre avion de chasse et yacht de luxe.

Chez Porsche, parmi les Turbo Slant Nose de route les plus emblématiques, impossible de ne pas évoquer la 935 Street de Mansour Ojeh, propriétaire de TAG qui finança le développement du V6 Porsche 1.5 Turbo permettant aux McLaren de remporter deux titres constructeur de Championnat du monde de Formule 1 (1984/85) et trois titres pilotes (Lauda en 84, Prost en 85/86). Cet exemplaire unique fabriqué en 1983 sur une base de 930 reprenait beaucoup d'éléments spécifiques aux 934 et 935 comme l'atteste son bon de commande de dix-sept pages. Son moteur développait 375ch avec un couple de 490Nm. L'intérieur était un mélange de luxe et de sportivité. Comme une voiture de course, elle était équipée de harnais de sécurité et les sièges arrière avaient été supprimés, remplacés par un filet pour les bagages. Et en même temps, tout l'habitacle était tendu de cuir avec des sièges Recaro optionnels réglables électriquement dans tous les sens.







En 1987, devant la demande croissante pour ces personnalisations, Porsche a intégré le Slant Nose comme une option au catalogue.

### **Le chant du cygne... à bec de canard**

Les Slant Nose produits à l'usine entre 1987 et 1989 sont référencés sous le code option M505 pour les États-Unis, M506 pour le reste du monde. Ils étaient disponibles en coupé (625 exemplaires), cabriolet (278) et Targa (45). La version américaine respectait les normes d'émissions et de sécurité locales avec des pare-chocs et feux de position spécifiques, et un moteur catalysé légèrement moins puissant (282 ch contre 300). La version M506 est la plus rare : seulement cinquante-six exemplaires, dont six en conduite à gauche. Elles pouvaient recevoir l'option 148 désignant le moteur Turbo S de 330 ch identifié 930/66S, complété d'un radiateur de refroidissement d'huile dans le spoiler avant. Les deux versions M505 et M506 avaient la même boîte de vitesses à quatre rapports jusqu'en 1988 et cinq rapports en 1989.

La bête noire qui illustre notre article est un coupé 911 Turbo M506 de 1988, l'un des six produits avec la conduite à gauche. Son extérieur noir profond associé à un intérieur en cuir Pearl White qui recouvre tout l'habitacle – des sièges au tableau de bord, sans omettre volant, panneaux de porte, jusqu'au ciel de toit et même aux pare-soleil – reflètent parfaitement l'élégance et

l'audace de l'époque. Les baquets n'ont plus rien à voir avec ceux typiques des 911, mais sont issus du catalogue Recaro de l'époque. Avec ses multiples réglages électriques, son maintien irréprochable et son ergonomie parfaite, le C-Classique était le chouchou des préparateurs qui les installaient dans leurs habitacles les plus élitistes. Là, ils ont été montés en usine.

L'équipement est complété par un toit ouvrant, la climatisation et un performant système Hi-Fi.

Elle est dotée du moteur 930/66S Turbo S qui développe 330 ch et 432 Nm grâce à un Turbo amélioré, un plus gros intercooler, des arbres à cames modifiés et une pression du Turbo augmentée à 1 bar. Ce qui lui permet un 0-60 en 4,6" et une vitesse de pointe de 278 km/h avec toute la débauche de luxe et de confort que les années 80 pouvaient proposer. Elle offrait des performances de supercar, en conservant une fiabilité exemplaire. À l'arrière, elle se distingue par deux doubles sorties d'échappement qui renforcent son côté exclusif et sportif. Fièrement, elle n'affiche que 69 300 km au compteur et possède un certificat d'authenticité Porsche qui garantit qu'elle est matching number.

Même si son esthétique a longtemps été sujet à débats, la 911 Slant Nose est aujourd'hui reconnue comme l'un des modèles les plus rares et les plus convoités de la génération 930. Son lien direct avec la compétition, son design original et son exclusivité en font une véritable pièce de collection.

Elle incarne aussi une époque où l'automobile était bien plus qu'un moyen de transport. C'était une affirmation de puissance et de style. Que ce soit à Los Angeles, sur la Côte d'Azur ou à Tokyo, une 911 Turbo Slant Nose reste une vision inoubliable, témoignage d'une décennie où tout était possible. ■

**EN 1987, ON N'ÉTAIT PAS  
À UNE EXCENTRICITÉ PRÈS.  
ON POUVAIT COMMANDER  
CHEZ PORSCHE SA 911 TURBO  
SLANTNOSE NOIRE AVEC  
DES BAQUETS RECARO  
C-CLASSIC DANS  
UN HABITACLE  
BLANC NACRÉ...**

2

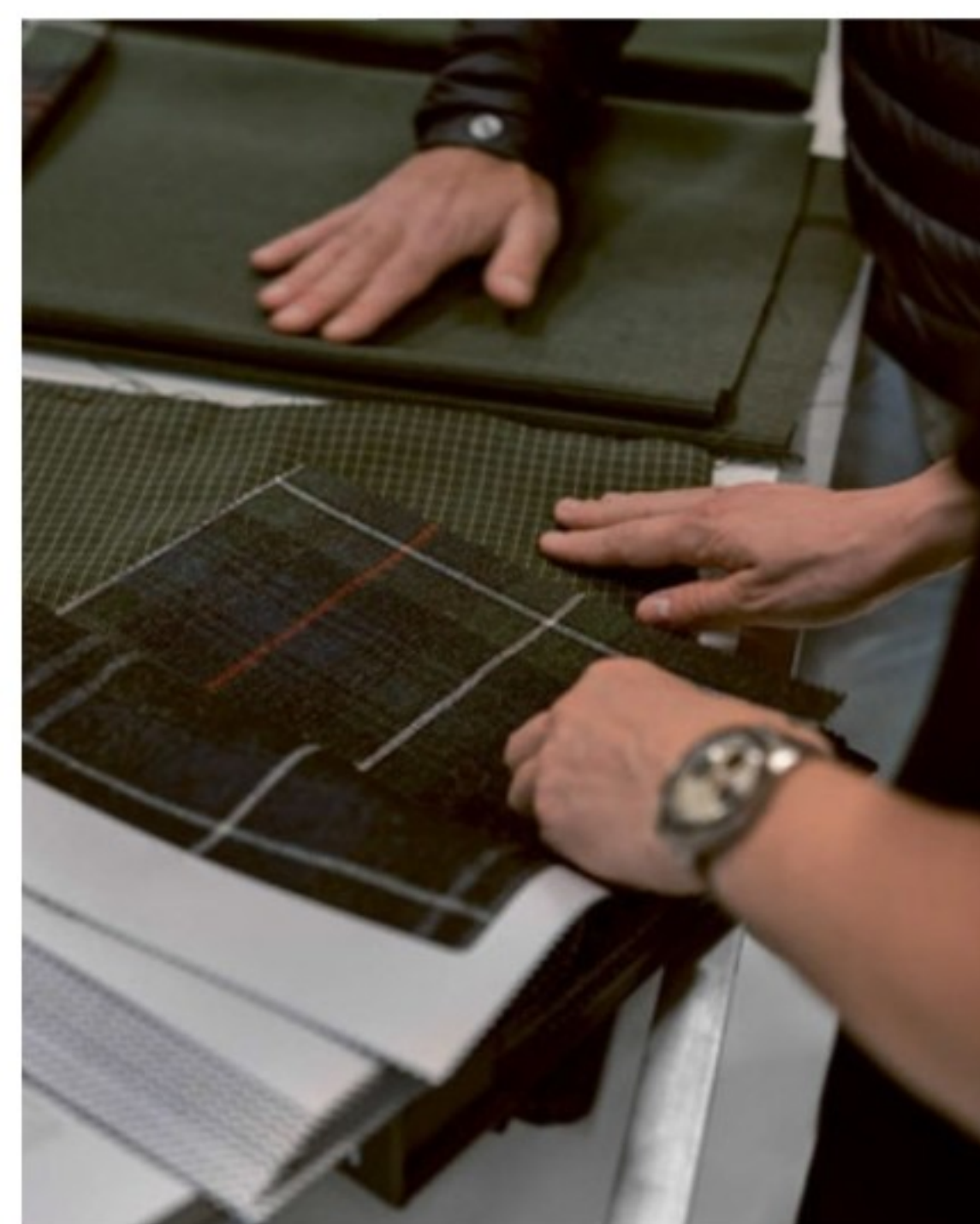
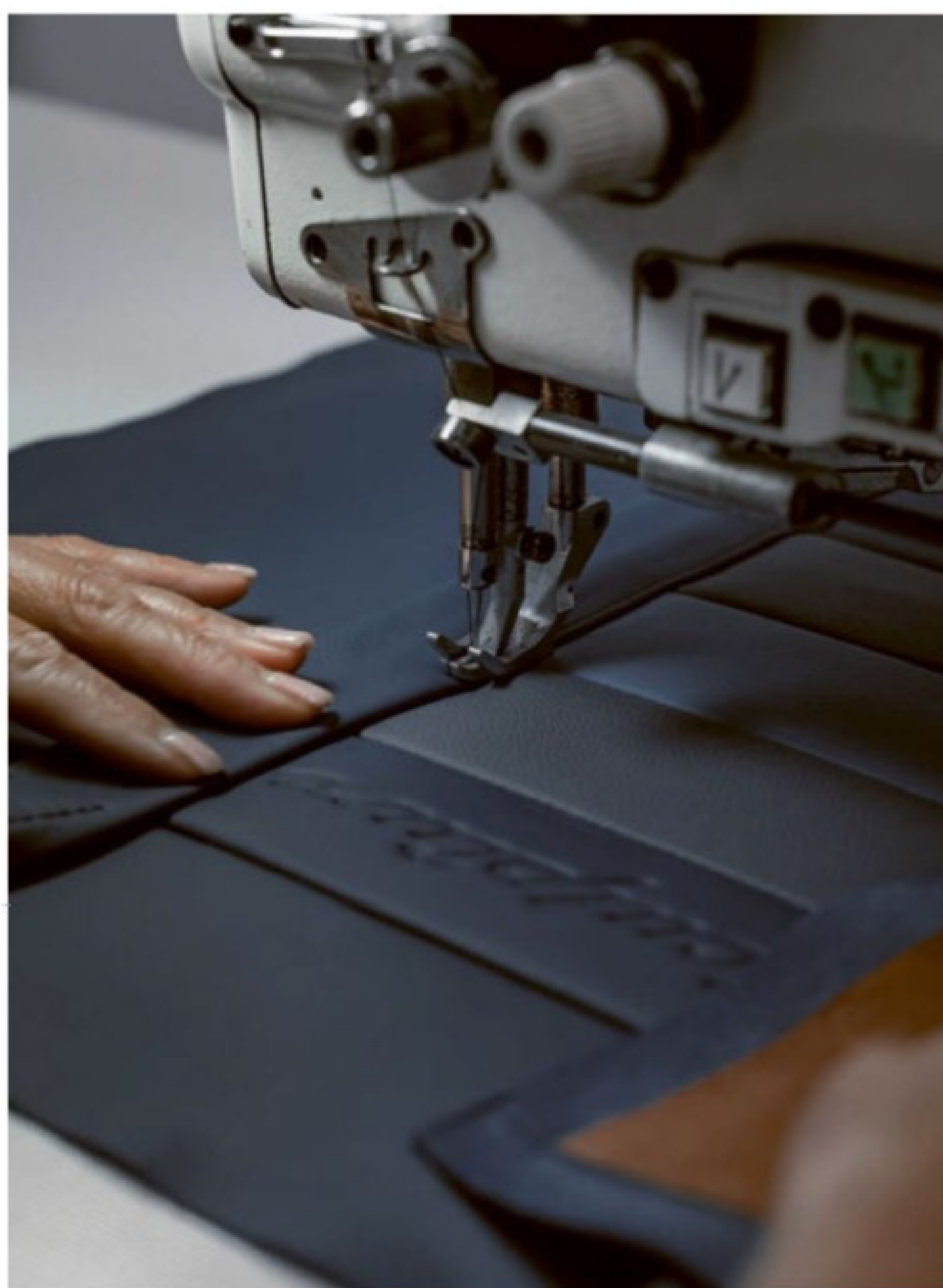


**1** Elles sont rarissimes les 911 type-G qui ne soient pas sorties d'usine avec leurs baquets Porsche. Mais les Recaro C-Classique sont la signature des 80s.

**2** À l'aube du millésime 1987, une 911 Turbo valait 125 000 DM. Une version Slant Nose avec le kit moteur ne coûtait pas moins de 202 000 DM...



Justin a tout appris en faisant sur sa propre voiture, une Mercedes des sixties. Aujourd'hui, à force de travail acharné, il est considéré comme l'un des maîtres dans son art, sollicité à travers le monde entier pour son expertise dans la Porsche, marque dans laquelle il a fait le choix de se spécialiser pour atteindre l'excellence. Il œuvre parfois dans l'anonymat le plus total, et il arrive que son nom se cache derrière des créations parmi les plus originales, pour un artiste ou une maison de prêt-à-porter renommée...







# L'EXCELLENCE DANS LA PEAU

Multicarte, Justin Placek est un créatif capable d'imaginer des habitacles plébiscités dans le monde entier, de collaborer avec les plus grands artistes ou de créer sa propre ligne d'articles en cuir. Le point commun de ses créations : la quête d'excellence.

Texte Ethan Valentin Photos courtoisie Placek Classics

“**J**e suis un éternel insatisfait, j'ai besoin d'être tout le temps occupé, d'avoir un objectif, me dépasser, me mettre au défi. » À 39 ans, Justin Placek a le goût de l'effort et de l'excellence chevillés au corps. Son but n'est pas de créer des intérieurs, mais d'apporter de la valeur, en tendant vers la perfection. Ce qu'il va faire de sa vie, Justin l'a très tôt en lui, sans vraiment s'en rendre compte. Il aime l'automobile, mais ne réalise pas encore qu'il peut en faire son métier : « Comme beaucoup de jeunes garçons, je collectionnais les photos de voitures, je me souviens des BMW, Porsche et Mercedes des années 90, c'était mon époque. Mon père adorait les voitures de collection. J'ai acheté ma toute première voiture quand j'étais étudiant, un coupé Mercedes W111 de 1961, et nous avons travaillé dessus pendant des années. » Il se lance sans réelle conviction dans des études, passe une licence en économie et en marketing : « J'étais jeune et je ne savais pas quoi faire dans la vie. En parallèle, je faisais plein de petits boulots et j'avais besoin de travailler de mes mains. » Il commence par travailler sur des

petites choses, comme repenser des volants, appréhender le cuir, jusqu'au jour où quelqu'un lui demande s'il peut faire un intérieur complet : « J'ai répondu oui, mais je n'avais jamais fait ça. Je me suis mis en situation d'être obligé de le faire. » Sa philosophie se résume en un mot : travail. Beaucoup de travail. Jusqu'à 18h par jour : « Quand vous faites quelque chose que vous aimez vraiment, que vous n'abandonnez jamais, que vous essayez chaque jour de devenir meilleur, de créer de la valeur pour les autres, un jour vous rencontrez le succès. » Il crée son atelier en 2012 à Hambourg, en Allemagne. Il propose des kits de remplacement pour l'habitacle qu'il expédie assez vite un peu partout dans le monde. L'aventure prend de l'ampleur : « À un moment, j'avais trente employés et nous faisons un peu tout : intérieur, peinture, carrosserie, chromages... Je me suis mis à travailler pour des entreprises comme Mercedes. Mais ma vision n'était pas de devenir plus grand, au contraire. Quand tu grandis trop dans ce métier, tu finis par te perdre. Et puis je suis arrivé à un moment dans ma vie où j'ai pris conscience de l'essentiel : exceller dans un





Le domaine d'excellence de Justin Placek, c'est la création de selleries sur mesure pour Porsche, aux goûts du client, de la plus modeste 911 2.7 de 1974 à la Carrera GT de 2004. Mais il a aussi développé une offre un peu plus standardisée de garnitures pour les baquets Sport allégés des GT3 RS avec des matériaux issus de l'héritage de Porsche, ou des finitions à la carte...







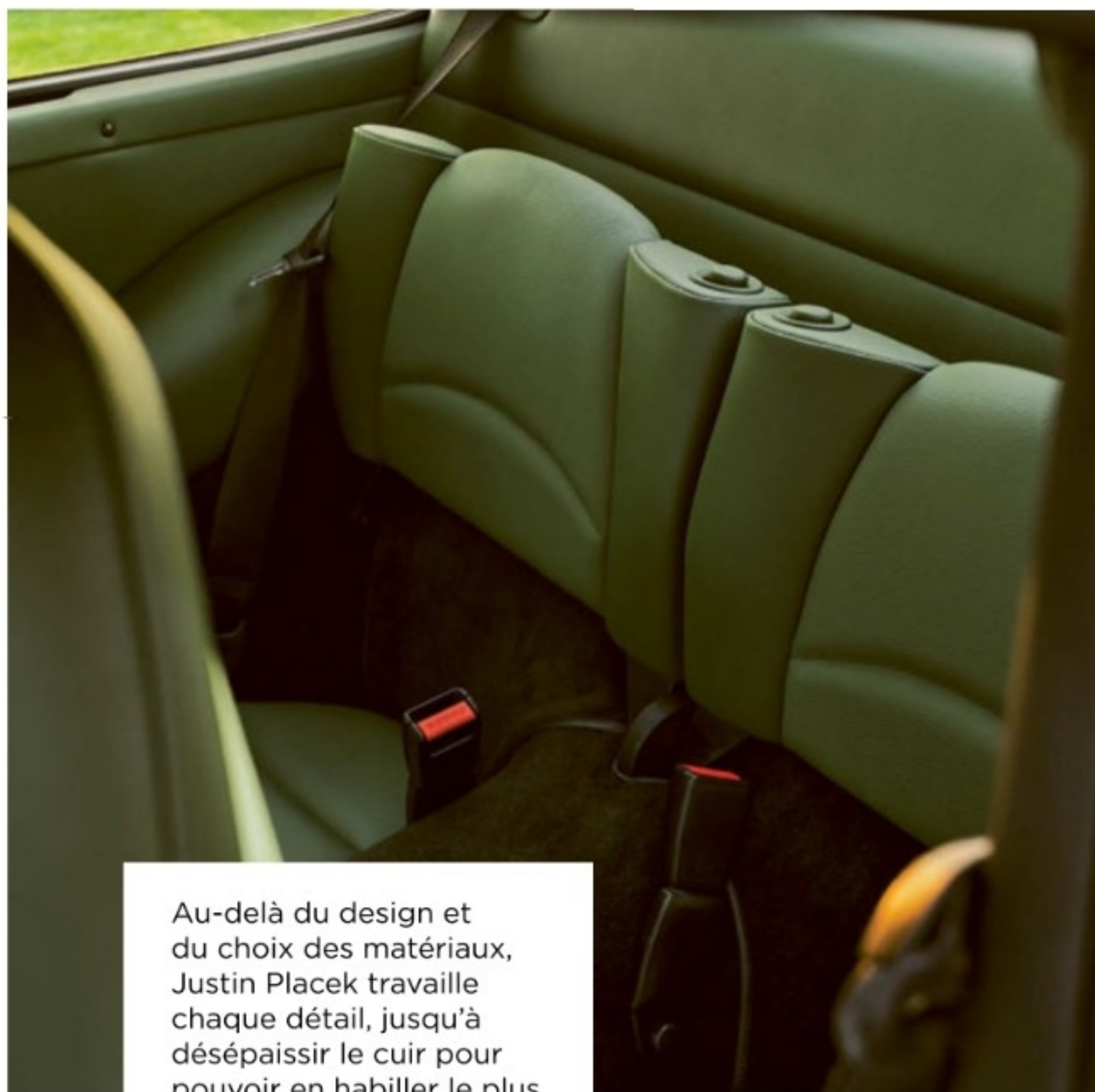
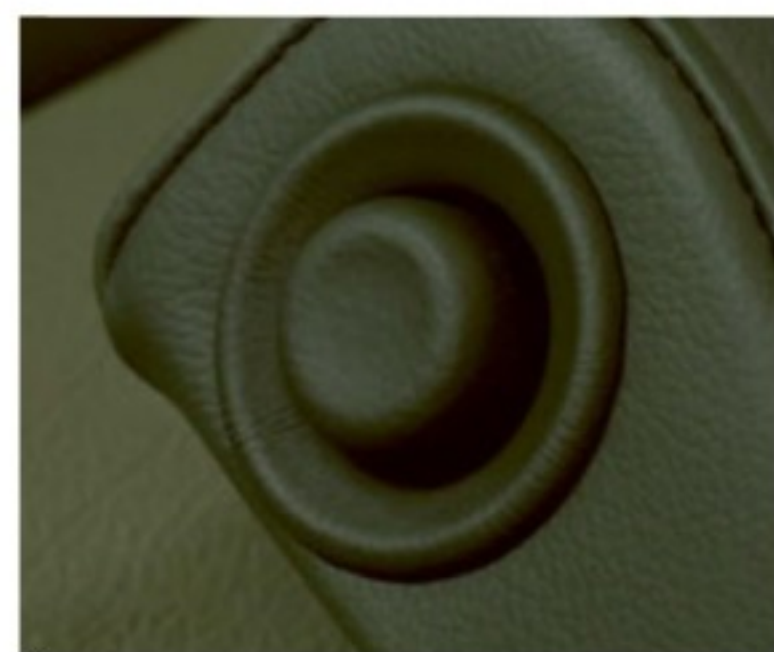
Daniel Arsham, artiste new-yorkais, a plusieurs Porsche à son actif, dont cette "Arsham Vanilla", une 993 Carrera S dans laquelle Justin a engagé tout son savoir-faire. Une sellerie qui sort de ses ateliers est reconnaissable instantanément à la rigueur de ses coutures et de ses ajustages.

**LE TALENT DE JUSTIN PLACEK EST RECONNU SUR TOUS LES CONTINENTS. IL EST LE COMPLICE D'ARTISTES COMME DANIEL ARSHAM MAIS AUSSI LE PARTENAIRE DE CENTRES PORSCHE DU MONDE ENTIER.**

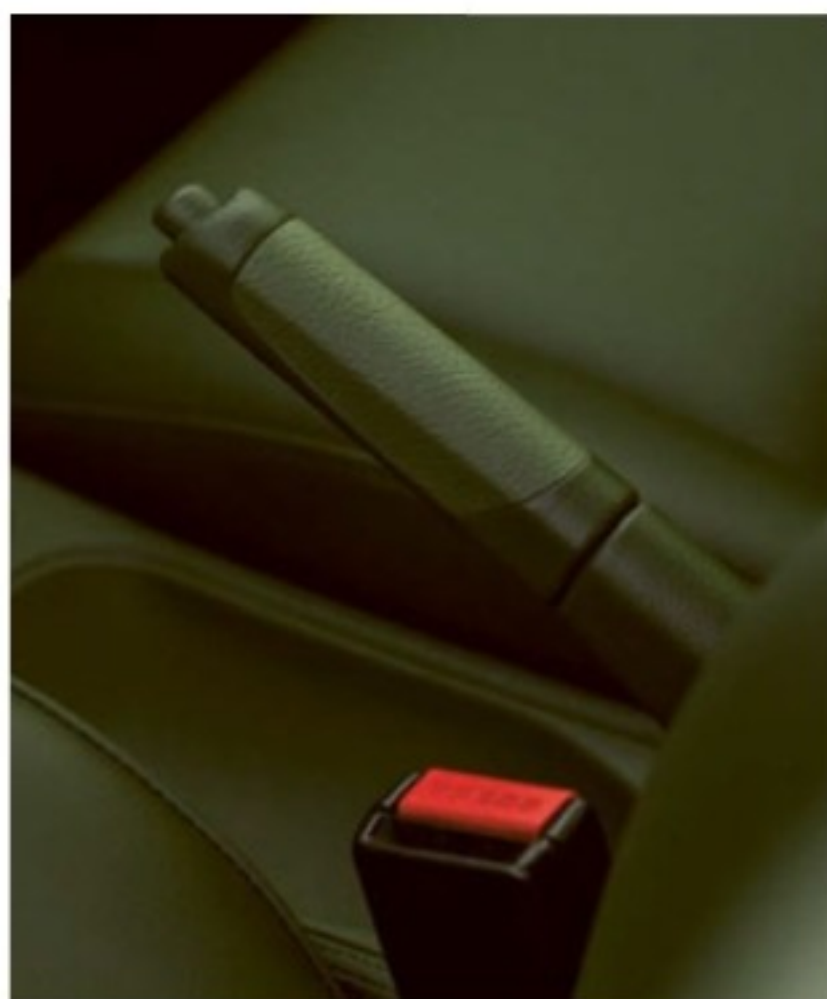
domaine, mais aussi retrouver du temps, me recentrer sur ma famille. » Justin s'épanouit dans le challenge, les projets complexes : « Mon objectif est de réaliser des projets extraordinaires avec des personnes intéressantes. Le plus souvent des artistes ou des hommes d'affaires qui ont réussi et qui veulent profiter de la vie. Ils ont une passion pour Porsche et s'investissent dans ce hobby. Et je suis l'homme qui réalise une partie de ce hobby. » Dans sa quête d'excellence et de défis, Justin travaille à l'ancienne : « Les gens me parlent d'intelligence artificielle... Moi, je fais tout à la main. La première étape est de prendre un café avec mon client. Je lui parle de mes inspirations, lui montre les matériaux, directement dans la voiture. » À la recherche de qualité, de simplicité, il conçoit ses habitacles comme des œuvres d'art : « Quand vous pensez aux designs qui ont marqué leur époque, ils sont subtils et fonctionnels à la fois. Je suis obsédé par les alignements, il ne doit pas y avoir un pli, ce que je crée doit être une évidence. » Pas d'impression 3D chez Justin donc. Il utilise des ciseaux, beaucoup de ciseaux différents, et des machines de haute qualité, dont l'incontournable pareuse pour affiner le cuir. Ce matériau, c'est la base de son travail, mais il utilise aussi le papier pour les gabarits, le carton pour les modèles, de la mousse pour les sièges : « Je commence par poser la peau sur une table, je cherche les meilleures parties du cuir que je place sur mon gabarit. Je découpe ensuite les pièces, je ne garde que le meilleur. Parfois, la moitié est perdue. Nous l'utilisons pour faire des objets, comme des blousons, des baskets, des bagages que je vends sous la marque Hantritt. » Avec la sellerie, les buses d'aération, les boutons et toutes les pièces qui composent un habitacle, la confection peut prendre entre 150 et 450 heures pour une Porsche 964 par exemple : « Tout est fait à la main, avec des

matériaux qui ne sont pas toujours parfaits. Vous avez beau sélectionner le meilleur, quand vous le manipulez, une imperfection peut apparaître. Dans ce cas, je suis capable de tout jeter. Ce sont 30 heures de perdues, mais je veux que mon client puisse faire cent fois le tour de sa voiture et ne trouver aucun défaut. Qu'il reparte simplement heureux. » Des clients en Porsche exclusivement. Justin avait commencé à œuvrer sur des Mercedes, après avoir eu un coup de cœur pour la 220SE du film *The Hangover*. Il a beaucoup appris en restaurant cet intérieur. Ensuite, il s'est attelé à des 300S, des coupés W111, des cabriolets... jusqu'au jour où un client lui amène sa Porsche. À partir de là, la demande pour les habitacles Porsche a explosé : « À un moment, on faisait tellement de Porsche qu'on s'est spécialisés. Quand tu veux faire quelque chose bien, devenir référence dans un domaine, tu dois te concentrer sur une seule chose. Si tu fais cinquante marques, comment peux-tu exceller ne serait-ce que dans une seule ? Aujourd'hui, je suis spécialisé Porsche, surtout les anciennes. » L'artiste se forge une reconnaissance internationale, il est sollicité dans le monde entier : États-Unis, Japon, Indonésie, Philippines, Chine, Brésil, Canada, Mexique, Chili, Moyen-Orient, Thaïlande... « C'est vraiment excitant de savoir que mes créations vivent partout dans le monde. C'est quelque chose dont je suis fier. » Il collabore aussi à des projets artistiques d'envergure comme l'"Arsham Vanilla", une 993 revisitée pour Daniel Arsham. Connu pour ses œuvres mélangeant architecture et sculpture, l'artiste new-yorkais crée de l'"archéologique fiction", donnant l'illusion que ses objets sont des vestiges d'une civilisation disparue. À ce passionné de voitures, et notamment de Porsche, on doit l'exposition Arsham Auto Motive présentée au Petersen Museum à Los Angeles, avec ses Porsche 356





Au-delà du design et du choix des matériaux, Justin Placek travaille chaque détail, jusqu'à désépaissir le cuir pour pouvoir en habiller le plus petit bouton ou les fines lamelles des aérateurs...



Speedster de 1955 et 911 de 2022 revisitées : « J'ai rencontré Daniel à New York en 2023. C'est un gars sympa, intelligent, très créatif. C'est le deuxième projet que je réalise avec lui. Il est venu me voir avec une idée en tête, on a échangé sur les matériaux, les couleurs et on a trouvé un consensus. » Résultat, un habitacle réalisé avec du cuir luxueux, des sièges aux coques assorties à la couleur de la carrosserie et des commandes gainées de cuir : « La voiture devait être exposée à The Bridge, la célèbre exposition de véhicules historiques qui se déroule à Bridgehampton, sur les terres du circuit du même nom. C'est un des événements les plus incroyables avec les voitures les plus exceptionnelles, ça a rendu le projet particulièrement excitant. » Quand on lui demande quel est le meilleur projet qu'il ait réalisé, Justin répond : « Je cherche toujours à m'améliorer, du coup mon meilleur projet est toujours le prochain. » ■



# LADIES RIDE & SURF

— BIARRITZ —



15 - 18 MAI  
ÉDITION 3



Centre Porsche  
Bayonne



CÔTE BASQUE  
*Madame*







“JE VOULAIS UNE AUTO CONFORME, MAIS DONT L’HISTOIRE N’EST PAS EFFACÉE, QUI N’EST PAS ASEPTISÉE. MA TARGA N’EST PAS “CONCOURS”, MAIS ELLE EST PARFAITE POUR MOI.”





PASSION  ROMAIN - 911E 2.4 TARGA

2

# 911 FAÇONS D'AIMER

L'amour des Porsche mène à tout, de l'écriture d'un ouvrage devenu référence à la création d'un club. Depuis sa première acquisition d'une 911 jusqu'à la rédaction d'un second livre sans oublier un rassemblement de centaines d'autos, l'histoire de Romain Bourdon illustre comment une passion peut transformer une vie et insuffler une nouvelle dynamique dans le monde des automobiles de collection. Texte Étienne Raynaud Photos Camille Gabarra

**1** La 911 E 2.4 Targa de 1973 est superbe avec ses phares jaunes, bien qu'ils furent arrêtés en 1972.

**2** Six mois seulement séparent la Targa de 1973 de la 911G de 1974.

**3** L'antenne manuelle, une option d'usine installée côté conducteur, contrairement aux électriques montées côté passager.



3

**R**omain Bourdon a grandi dans une famille qui ne manifestait pas d'intérêt particulier pour l'automobile. Ça ne l'a pas empêché de développer une passion précoce pour les Porsche 911 et, en particulier, pour les premières d'entre elles, dites type F. Une passion longtemps platonique car il imaginait ce monde réservé « aux sachants ». Ce n'est qu'en échangeant avec des amis qu'il s'est convaincu que c'était possible. Restait alors à concrétiser avec l'achat d'une 911 "classic", à savoir une 911 à petit pare-chocs et long capot, construite entre 1964 et 1973. Après une longue quête, il a trouvé son bonheur en 2018 aux États-Unis, où il est instantanément tombé amoureux d'une 911 2.4E Targa de 1973, dernière des 911 classic. Saine mais non roulante et à terminer, l'auto lui a tapé dans l'œil par son Midnight Blue métallisé, « un bleu incroyable qui m'a fait craquer » bien que cette teinte anachronique soit issue du nuancier des 993. Initialement Olive Green avec un intérieur marron, sa 911 avait été repeinte lors d'une précédente restauration.



ISSU DU MONDE DU LOGICIEL LIBRE, J'AI VOULU CRÉER UN CLUB QUI ME RESSEMBLE, GRATUIT, PARTICIPATIF ET OUVERT À TOUS. C'EST LA PHILOSOPHIE DU CLUB 33911 QUI COMPTE DÉSORMAIS 70 MEMBRES ACTIFS.



1

1 Romain profite de sa 911 Targa au quotidien.

2-4 L'intérieur caramel, moins austère que le marron d'origine, sied bien à la 911.

5 À une période de son histoire américaine, la "E" (pour Einspritzung) a troqué son injection Bosch pour des carbus Weber.

6 Le garage de Romain est le lieu pour discuter 911, bricoler ou... partager un café. Desserte Hazet en guise de guéridon...



2



3



4



5



6



## E comme Injection...

Romain a choisi de conserver la couleur, elle faisait partie de l'histoire de sa voiture. Il a d'ailleurs accentué la personnalisation en installant un intérieur caramel et des phares jaunes, pour évoquer les Porsche françaises importées par Sonauto, « même si les phares jaunes n'ont jamais existé sur le millésime 1973 ». Bien qu'il l'ait achetée sans autres papiers que le titre américain, Romain a réussi à retrouver le dernier propriétaire de son auto : « Miracle, il avait conservé un lot des pièces d'origine et tous les documents depuis 1973 ! J'ai pu ainsi retracer l'historique complet de l'auto et réaliser que je n'en étais que le quatrième propriétaire. » Elle avait été vendue neuve à un avocat de l'Oregon qui l'avait conservée jusqu'en 1998. Vingt-cinq ans ! Elle est ensuite vendue à un Ryan qui l'a achetée avec un prêt étudiant et l'a restaurée, en confiant notamment la mécanique à Paul Weir, le pape des moteurs Porsche. C'est à cette époque que la Targa devient bleue et adopte des carburateurs Weber au lieu de l'injection mécanique Bosch (un comble pour une "Einspritzung"), configuration conservée aujourd'hui. À contrecœur, Ryan a dû revendre sa 911 en 2002 après avoir cassé la boîte de vitesses. Robert, son nouveau propriétaire, fait quelques réparations avant de l'entreposer à la suite de problèmes électriques. Elle est mise en vente en 2018 et Romain s'en porte à nouveau acquéreur en 2019 avant d'entreprendre une restauration étape par étape : « Moteur et boîte ont été confiés à un atelier et j'ai entrepris de remettre le reste à niveau avec des amis, avec le souci d'être au plus proche de l'origine. Je voulais une auto conforme mais dont l'histoire n'est pas effacée, qui n'est pas aseptisée. Elle est devenue ma voiture de tous les



**7** Cette petite radio en forme de 911 était offerte par Sonauto. Volume et fréquence se réglaient sous le capot moteur.

**8** L'ouvrage écrit par Romain, *Reconnaître une 911 Classic d'un coup d'œil*, côtoie ses outils.

**9** Avec la Targa, Romain est allé plus d'une fois au Mans Classic, une sortie incontournable au calendrier du club 33911.



jours. Elle n'est pas concours, mais elle est parfaite pour moi. » Romain ne s'est pas contenté de profiter de sa voiture en solo ou avec un cercle fermé d'amis, il a créé une vraie communauté : « Issu du monde du logiciel libre et de l'open source, j'ai voulu créer un club qui me ressemble, gratuit, ouvert à tous à condition que vous partagez cet état d'esprit, où chacun peut décider d'initier un rassemblement. » Cette association loi 1901, intitulée Club 33911, compte aujourd'hui 70 membres actifs et plus de 2500 followers sur Facebook avec de nombreuses sorties comme Le Mans Classic. Le point d'orgue a lieu en juin sous la forme d'un rassemblement annuel qui rassemble des centaines d'automobiles, essentiellement des 911 classic mais aussi quelques 356 et des Boxster ou 993 pour les plus récentes. Le prochain, dont Speedster sera l'un des partenaires, aura lieu le 14 juin 2025 au château Dauzac à Labarde dans le Médoc, il inclut un parcours à travers les vignes, une exposition de voitures, des food trucks, etc.

## Au premier coup d'œil

Cette passion débordante occupe aussi les soirées de Romain, qui finalise la rédaction d'un second ouvrage dédié aux 911 classic : « À mesure que grandissait mon intérêt pour ces autos, j'ai compris qu'elles comptaient parmi les témoins les plus pertinents d'une incroyable époque d'ingénierie. Ces dix premières années ont été déterminantes dans le succès de la 911 qui est devenue une voiture iconique. Porsche est ainsi passé d'un prototype en 1964 à l'une des voitures les plus abouties de tous les temps. » Son premier livre, *Reconnaître une 911 classic d'un coup d'œil*, s'intéressait à toutes les spécificités extérieures qui permettent de différencier un millésime



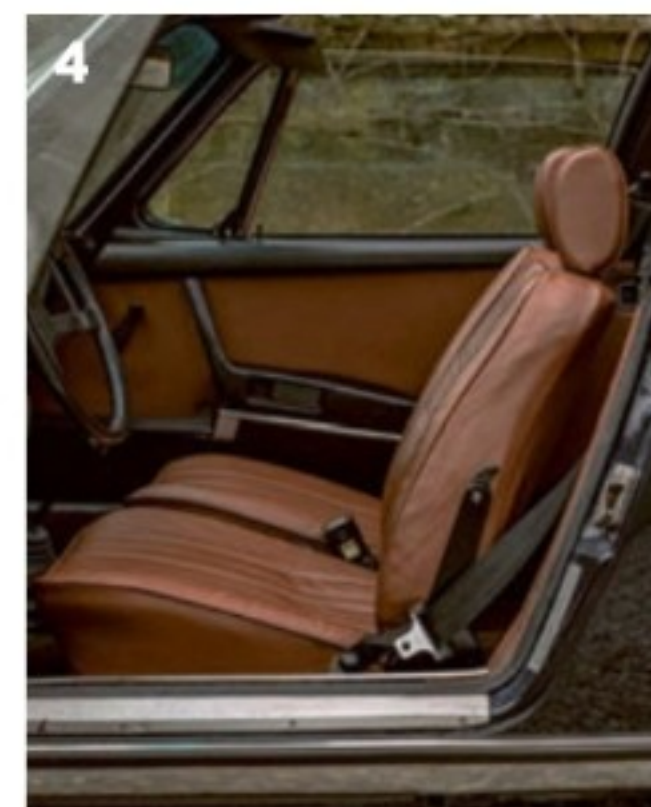
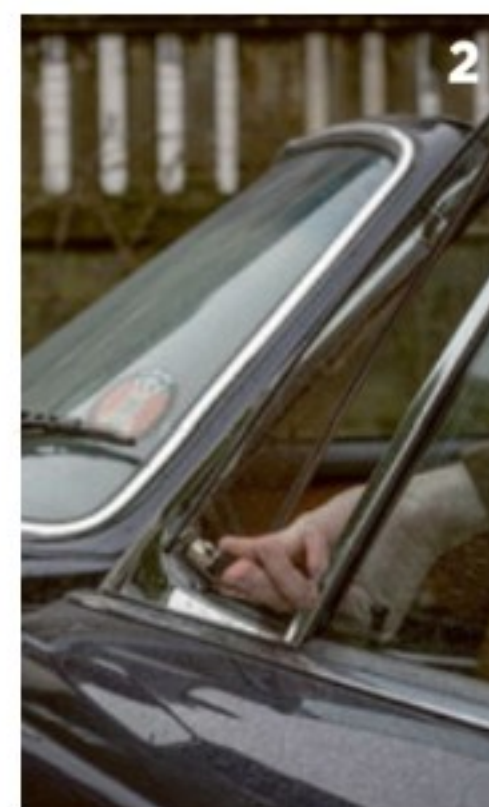
“NOTRE RASSEMBLEMENT ANNUEL EST GRATUIT ET OUVERT À TOUS. ON ATTEND PLUS DE CENT 911 CLASSIC DANS LES JARDINS DU CHÂTEAU DAUZAC LE 14 JUIN PROCHAIN.”

1

d'un autre : « Ces modifications ne sont pas seulement esthétiques mais dictées par des améliorations techniques, des législations changeantes ou un souci d'efficacité. C'est cet aspect-là, comme de démystifier des légendes urbaines, qui m'intéresse. » Ayant accumulé une masse impressionnante d'informations, de documents d'époque, Romain ne pouvait s'arrêter là, il finalise un second ouvrage de 350 pages et 650 photos à paraître fin 2025 aux éditions Telemarque, et qui abordera toutes les caractéristiques des 911 "type F", cosmétiques ou mécaniques. La mission serait quasi impossible sur des Italiennes de la même époque tant les exceptions pullulent, mais la rigueur des process industriels de Porsche facilite la tâche : globalement, quand la décision d'un changement est prise, elle est appliquée de façon uniforme.

## Volume 2

Entre deux séances d'écriture, l'organisation de sorties ou la gestion de sa société, Romain profite aussi de sa seconde Porsche achetée pendant le confinement, une "type G" de 1974, née seulement six mois après sa Targa. D'origine américaine elle aussi, c'est une 2.7 à injection continue, différente des versions dites MFI européennes, reconnaissable à l'absence de queue de canard à l'arrière. Le sticker 911 noir mat sur le capot est une option "anti-éblouissement" d'époque que Romain a naturellement conservée, contrairement aux Fuchs chromées anachroniques qu'il a retirées. L'auto est « dans son jus mais avec une mécanique parfaite » et se révèle très complémentaire de sa 911 classic. Ces 911 résument bien à elles deux la philosophie de Romain : « Je ne suis pas un incondicional des voitures en état concours. Chaque auto a une histoire et son vécu transparaît au travers des modifications qu'elle a pu subir. Le fait d'être pointu sur les configurations d'origine permet, par contre, d'identifier ces modifications et d'en savoir plus sur la vie de chaque 911. » Nul doute que cette passion dévorante va certainement ouvrir de nouvelles perspectives chez ce passionné aussi sympathique qu'il est dynamique, créatif et perfectionniste. ■



1-9 Hormis la couleur de la peinture, de la sellerie et des phares, Romain a préservé sa 911E 2.4 au plus près de ses spécificités d'origine. Il est d'ailleurs l'auteur d'un guide très précis qui énumère, détail après détail, les points d'évolution des 911 type F d'un modèle à l'autre, d'un millésime au suivant...



# Hommes et autos de caractère

## Complétez votre collection



Auto Heroes  
**#42**



Disponible en kiosque  
et en ligne





A photograph of Herbert Ampferer, an older man with glasses, standing in a workshop filled with Porsche racing cars. He is wearing a grey sweater and blue jeans, gesturing with his hands as if speaking. In the background, a red and white Porsche race car is visible, along with various workshop equipment and plants. A large, dark, semi-transparent text box is overlaid on the center of the image, containing white text. A red horizontal bar is positioned below the text box.

**ENTRÉ SIMPLE APPRENTI  
AU DÉBUT DES  
ANNÉES 70, HERBERT  
AMPFERER A GRAVI  
TOUS LES ÉCHELONS, AU  
FIL DE SES QUARANTE  
ANS DE CARRIÈRE CHEZ  
PORSCHE, JUSQU'À  
DEVENIR DIRECTEUR  
DE LA COMPÉTITION.  
ON LUI DOIT QUELQUES  
PÉPITES DE L'HISTOIRE  
DE LA MARQUE...**

Avant de s'investir dans la compétition, Herbert Ampferer a longtemps œuvré aux développements moteur pour les clients externes, comme un V6 pour Rover, le "System Porsche" des Seat, ou des quatre et six cylindres pour Volvo.



# L'HOMME QUI MURMURAIT À L'OREILLE DES CHEVAUX

En bientôt soixante-dix-sept ans, nombreux sont ceux à avoir apporté une contribution non négligeable à Porsche. Mais peu peuvent prétendre égaler les quarante-cinq ans qu'y a consacré Herbert Ampferer, lui qui, dans sa jeunesse, n'avait jamais entendu parler de Porsche. Texte Kieron Fennelly Archives Porsche

**H**erbert Ampferer est autrichien. Dès qu'il a terminé ses études d'ingénieur chez Steyr, son seul désir a été de fuir pour éviter le service militaire. « Je suis parti en Suède pour y trouver un travail d'ingénieur. Un soir, j'ai rencontré un compatriote autrichien dans un bar de Stockholm et, autour d'une bière, je lui ai dit que j'avais deux priorités, une petite amie et un travail. Il a pensé qu'il pourrait m'aider pour la deuxième et m'a suggéré une entreprise de voitures de sport dans laquelle il travaillait à Stuttgart, qui pourrait probablement m'offrir un emploi : Porsche. Je n'en avais jamais entendu parler, mais après quelques semaines, j'ai échangé Stockholm contre Stuttgart et je me suis retrouvé employé à Zuffenhausen. Je suis entré directement au département des moteurs. J'ai tout de suite aimé cet endroit pour son atmosphère "autrichienne". »

Heureusement, car sa première mission fut le projet "EA266" d'une petite VW à moteur refroidi par air sous la banquette arrière : « C'était horriblement compliqué, se souvient Ampferer, des transmissions tordues, qui tournaient dans les virages... incroyablement complexe. » Ce fut alors un soulagement de passer au projet 924, prévu comme une coentreprise avec Audi, que Porsche finit par reprendre dans son intégralité. Ce faisant, il hérita du moteur VW quatre cylindres refroidi par eau : « C'était un moteur à arbre à cames en tête à haute compression avec une longue course qui donnait un bon rendement énergétique. Mais le bloc en fonte était lourd. C'était le début de la courbe d'apprentissage de Porsche avec les moteurs en ligne

refroidis par eau. » C'était aussi le début de l'apprentissage de Herbert Ampferer : le bloc Audi allait être entièrement revu. « Nous avons installé un vilebrequin en acier forgé et des paliers principaux extralarges et nous avons utilisé des vis pour le réglage des soupapes plutôt que les cales Audi. Nous avons créé des évidements dans les pistons pour éviter les dommages en cas de rupture de la courroie de distribution. Nous avons également redessiné le collecteur pour l'adapter à l'espace limité de la 924. Un carter profond permettait de maintenir le moteur bas et je l'ai doté d'ailettes, ce qui m'a permis d'éviter le refroidisseur d'huile. » En plus de travailler sur toutes les versions de la 924, y compris la GT, il a continué à développer le 2.5 pour la 944, « projet très intéressant qui était bien plus qu'un demi-huit cylindres de 928. Nous avons dû concevoir le 2.5 pour qu'il s'adapte à la suspension avant ; l'inspiration pour les arbres d'équilibrage est venue de Mitsubishi : ils ajoutaient 12 kg, mais la friction supplémentaire était négligeable. Nous avons construit un prototype de moteur de 924 avec des arbres d'équilibrage – il y a ma signature sur les premiers dessins ! »

## Un coup de turbo dans la carrière

Robert Binder, chef du département moteur, a reconnu très tôt le talent du jeune Ampferer et l'a mis au travail sur la suralimentation. À ce stade, début 1973, Porsche étudiait l'utilisation sur des voitures de route des turbocompresseurs qui s'avéraient aussi efficaces que sur les voitures de course. « Valentin Schaeffer avait déjà réalisé la majeure partie du développement du turbo de





Norbert Singer et Herbert Ampferer, au centre, en préliminaire des 24 H du Mans 1997.

**APRÈS AVOIR REMPORTÉ LES 24 HEURES DU MANS DE 1996 À 1998 À LA TÊTE DE PORSCHE MOTORSPORT, HERBERT AMPFERER A DÉVELOPPÉ DES MOTEURS LÉGENDAIRES COMME LE “MEZGER” DE LA 996 GT3 OU LE FABULEUX V10 DE LA CARRERA GT.**



En décembre 2024, 25 ans après, Herbert Ampferer n'aurait manqué pour rien au monde l'occasion de rejoindre Allan McNish et Norbert Singer pour redémarrer le prototype du projet avorté LMP2000.



course. Mon travail consistait à transposer le concept aux voitures de route. La principale différence réside dans l'emballage : les voitures de course sont ouvertes de tous les côtés, ce qui facilite la dissipation de la chaleur. Mais un design acceptable pour une voiture de route obligeait à trouver d'autres moyens de dissiper cette chaleur. Il y avait aussi le problème de la maniabilité : sur une voiture de course, le papillon des gaz est soit grand ouvert soit fermé ; pour une utilisation routière, il faut une ouverture graduelle de ce papillon. Les turbos dont nous disposions à l'époque étaient essentiellement conçus pour les moteurs diesel et n'étaient pas facilement adaptables aux exigences de l'essence. Lorsque nous avons atteint la limite, nous avons dû concevoir la soupape de décharge pour conserver la pression d'échappement dans le système de sorte que, lorsque le papillon des gaz était fermé, le turbo ne s'arrêtait pas de tourner. » Le décalage, puis la charge soudaine du turbo étaient le principal obstacle à la suralimentation. Ampferer a lui-même failli s'abîmer : lors de l'essai d'une des Ford Capri turbocompressées de Michael May, l'auto est partie vers une barrière en béton lorsque le turbo s'est soudainement enclenché et il a échappé à un énorme accident, plus par chance que par maîtrise.

Dans les années 1970 et 1980, Porsche était, selon les mots d'Ampferer, une entreprise « incroyablement active » : il a notamment participé à la 928, qui mit son groupe d'ingénieurs face à une feuille absolument blanche. Mais les contrats externes représentaient toujours une part importante du chiffre d'affaires. Ampferer a dirigé un projet Austin Rover : « Ils voulaient leur propre moteur pour la version britannique de la Honda Legend, la Rover 825, plutôt que d'utiliser le V6 2.5 Honda. Nous avons construit trois ou quatre moteurs V6 à Weissach, conçus de A à Z, en utilisant un alliage plus léger que celui de Honda. Le V était à 120° non seulement pour pouvoir l'adapter sous le capot, mais aussi parce que nous avons prouvé que c'était l'architecture optimale pour surmonter bruits, vibrations et dureté. Le plénum plus grand offrait plus de puissance et l'ensemble du moteur était très impressionnant - il n'y avait rien de comparable sur le marché à l'époque. C'était un exemple typique du brainstorming de Weissach. »

Malheureusement, Rover ne l'a pas utilisé, probablement pour des raisons de coût, et a simplement demandé à Honda d'agrandir le V6 à 2.7. Mais à ce moment-là, l'équipe d'Ampferer était déjà passée à autre chose. Un défi typique est venu d'Espagne : après avoir fourni des moteurs à Seat pendant trente ans, Fiat a soudain dénoncé le contrat avec deux ans de préavis. Seat s'est alors adressé à Weissach pour développer une famille de nouveaux moteurs quatre cylindres, un chantier conséquent, à partir de zéro, et le début d'une période frénétique pour Ampferer : « Nous avons négocié trente mois au lieu de vingt-quatre, se souvient-il, et j'ai dû à la fois concevoir ces moteurs et adapter les usines Seat pour les fabriquer. Je prenais l'avion pour Barcelone presque toutes les semaines en 1983-84. » Les projets de moteurs à quatre et six cylindres en ligne pour Volvo ont exploité en grande partie l'expérience acquise sur la 944, en particulier l'intégration d'arbres d'équilibrage pour contrer les bruits et vibrations sur le quatre cylindres, et la conception en alliage léger du Rover pour le six cylindres. Weissach a également retravaillé le V6 de Peugeot pour la 505.

Bien que sa principale responsabilité au cours des années 1980 ait été les projets externes, Ampferer a également gardé un œil sur la production Porsche. Il est ainsi en mesure d'expliquer pourquoi la 964 a été retardée de plus d'un an : « L'ingénierie était terminée, mais le problème était le châssis complètement nouveau. C'était la première 911 avec un châssis entièrement fermé : rouler dans des flaques d'eau provoquait la défaillance de l'échappement chaud ; même l'inox se déformait. Un travail important a été nécessaire pour obtenir un flux d'air suffisant autour de l'échappement. » L'équipe d'Ampferer fut chargée de retravailler le 3.6 pour la 964. Ce projet a commencé avec diverses propositions pour un nouveau moteur, notamment un V6 ou un V8 refroidi par eau, mais le manque d'argent a limité ses ingénieurs à un rafraîchissement complet du six cylindres à plat, ce qu'ils ont admirablement réussi.

« Je n'étais pas favorable à la culasse à seize soupapes de la 944, mais je voyais que l'avenir de la 911 passait par le refroidissement liquide, explique Ampferer. D'autres disaient que le refroidissement liquide augmenterait le poids et nuirait à l'image. » Les réalités industrielles et environnementales ont finalement obligé Porsche à franchir le Rubicon et l'entreprise n'a jamais regardé en arrière.

## Porsche Motorsport

Après avoir passé près de vingt-cinq ans à construire des moteurs pour les voitures de route, Herbert Ampferer a été transféré au département compétition : « Lorsque Porsche a quitté la Formule Indy pour revenir en F1, aussi vite abandonnée, l'entreprise n'avait soudain plus de présence en sport automobile de haut niveau (ni même en Endurance après 1987, NDLR). Horst Marchart (directeur technique, NDLR) a décidé de m'intégrer au département Motorsport pour faire contrepoids à Hans Mezger qui y était depuis plus de trente ans. Ma tâche consistait à proposer une nouvelle entrée dans le sport automobile. C'était un strata-gème typique du pragmatique Marchart pour secouer un peu les choses. » Ampferer décrit l'idée initiale de revenir en F1 en trois mois : « C'était très ambitieux, le genre de projet qui fait perdre le sommeil. Mais j'ai tout analysé. Nous avons même construit des moteurs, mais à tous égards, le concept n'était pas à la hauteur. Finalement, j'ai eu le courage de leur dire qu'aucun composant n'était assez bon pour la F1 : le moteur était trop long, trop lourd et sous-alimenté. Il n'y avait aucune justification pour revenir en F1. » Ce n'était pas tout à fait ce que Hans Mezger voulait entendre, mais Ampferer dit qu'il a pris les conclusions de bonne grâce. Porsche, en difficulté financière, mais avec une nouvelle orientation émergeant sous Wiedeking, était en train de changer. Beaucoup de la vieille garde était partie, Mezger lui-même a pris sa retraite fin 1993. « J'ai regardé ce qui se passait sur la scène des courses et j'ai vu que la voiture la plus réussie était la 911 GT2, que les tuners portaient à plus de 500 ch. Notre meilleure chance était clairement avec la 911. Nous savions que nous n'allions pas continuer dans la catégorie, alors nous avons développé la GT3. Mais nous ne pouvions pas utiliser le M96 en raison du déjaugage dans les virages à grande vitesse. J'ai donc suggéré un nouveau moteur. Mais seulement nouveau en partie. Il utilisait le vilebrequin de la 993 que nous avons fabriqué à partir des anciens outils Mahle, de nouveaux pistons avec des chemises revêtues de Nikasil et une culasse à 24 soupapes entièrement nouvelle. Les gens pensent que le moteur de la GT3 est basé sur le M64 de la 993, mais il s'agit essentiellement d'un 959 avec une seule chemise. Le vestige le plus important est la transmission par chaîne du vilebrequin. »

## Un “Mezger” pour la GT3

Marchart a souligné que ce moteur devait être homologué et donc dépendait d'une production minimum. Les coûts engagés pour ne produire que quelques milliers d'exemplaires rendraient la GT3 trop chère et le conseil d'administration le retoquerait. Ampferer a suggéré que si le même moteur était utilisé dans la future 996 Turbo, le volume résultant en réduirait le coût. C'était une idée pratique : la première piste pour la nouvelle Turbo avait été de ressusciter le puissant mais complexe bloc de la 959. Mais un moteur partagé avec la GT3 était potentiellement plus simple, à condition qu'il puisse être adapté avec succès à tous ses composants de suralimentation, y compris les radiateurs d'eau plus grands. Pour des raisons esthétiques, on ne pouvait plus placer l'échangeur dans le capot moteur comme avant. Les ingénieurs d'Ampferer ont donc divisé l'échangeur et placé les moitiés gauche et droite dans chaque passage de roue arrière. Une grande partie de cette expérience a été utilisée pour construire la 996 GT2 (uniquement pour la route). De son côté, Ampferer a dirigé le programme GT3 jusqu'en 2007. « Après l'échec du programme Arrows et mon analyse qui a conclu que nous ne devons pas revenir directement en F1, poursuit Ampferer, Marchart nous a demandé de voir si, sans contraintes de temps, nous pourrions construire un moteur de F1 viable. Il connaissait bien Ron Dennis et avait l'intention de faire appel à l'expertise





**“ NOUS VOULIONS QUE LA LMP 2000 DÉMONTRE DE QUOI NOUS ÉTIIONS CAPABLES. LE DÉVELOPPEMENT A PRIS PRESQUE QUATORZE MOIS ! ”**

Herbert Ampferer avait développé le V10 de la LMP 2000 mais il était en transit le jour de 1999 où la voiture avait fait ses premiers - et seuls - tours de roues... Il vit avec délectation le remake 25 ans après !

Aux 24 H du Mans 1997.

de McLaren. Ainsi, en 1994-95, nous avons construit un V10 3.5 qui tournait à 15000tr/min. Avec l'échappement, il ne pesait que 125kg, soit 50 de moins que le moteur Arrows. Mais nous ne l'avons jamais utilisé car entre 1996 et 1998, nous nous étions concentrés sur le programme GT1. » Il explique que le GT1 est né parce que la 993 GT2 Evo ne pouvait plus suivre le rythme de la McLaren en fibre de carbone à moteur central. Avec le recul, vingt ans plus tard, la GT2 Evo fut la dernière 911 à s'imposer de manière fiable dans une compétition GT de haut niveau. Mais en 1998, comme le dit Ampferer, « nous nous sommes battus comme des fous pour offrir ce cadeau à Porsche pour son 50<sup>e</sup> anniversaire ». Après le succès de la GT1 cette année-là, Wiedeking a abandonné le programme GT1 à la surprise et à la consternation de tous. Aujourd'hui, Ampferer est positif : « Nous avons réalisé que le budget était nécessaire pour le projet Cayenne. » Wiedeking leur a demandé de concevoir un moteur pour un nouveau prototype pour Le Mans. Le résultat fut un V10 de 5,5 litres à 60° – là encore étonnamment léger avec 168kg –, ce qui a été interprété comme un lot de consolation pour les ingénieurs déçus du département Motorsport de Porsche. Alan McNish a testé le prototype à Weissach, où il s'est avéré suffisamment rapide pour la compétition. « Wiedeking nous a alors dit : "Bon, nous n'allons pas plus loin, mais je veux que vous créiez une supercar à la hauteur d'une Ferrari." Le moteur V10 et l'embrayage ont donc été intégrés directement à la Carrera GT. » Voiture de sport phénoménale, la Carrera GT est aujourd'hui vénérée comme la dernière supercar véritablement analogique. Elle n'a pourtant jamais pleinement exploité son potentiel, car le

marché d'élite s'orientait déjà vers des voitures dotées de toute la panoplie électronique et des boîtes de vitesses robotisées dans un segment où la mode avait depuis longtemps remplacé les compétences de conduite. Après plus de trente-six ans en tant que motoriste pour des voitures de série et de course, Herbert Ampferer a changé de direction. « Porsche m'a nommé porte-parole de la R&D de Weissach. Je suis devenu responsable de l'environnement et de l'énergie, représentant les intérêts de Porsche lors des réunions de l'ASEAN et d'autres autorités de développement. » L'objectif était également de fournir à Weissach des données plus larges de ce que les autorités environnementales du monde entier visaient en termes de consommation d'énergie et d'émissions. « J'ai eu l'impression de devenir le signal d'alarme de Weissach en matière d'émissions et de consommation. » Il explique que l'entreprise a dû reconnaître que le monde avait changé et qu'elle devait regarder au-delà de ses slogans marketing classiques, le sport et l'émotion, et admettre que les clients commençaient à être influencés par des facteurs externes, en particulier l'environnement. « C'était en 2008 : beaucoup de choses ont changé en une décennie. Regardez "Mission E" : la Porsche Taycan est devenue une réalité de production. Je pense que l'entreprise a compris le message et a changé de direction à temps. » Les Porsche électriques auront-elles autant d'attrait que les voitures à essence ? Ce n'est plus du ressort de l'ingénieur en mécanique Herbert Ampferer. Sa génération a eu la satisfaction de construire des 911 refroidies par air et par eau, de remporter de nombreuses victoires au Mans et, pour couronner le tout, de créer la remarquable Carrera GT. ■



*Save The Date*

**SUNDAY**

*the* **18<sup>th</sup>** *of* **MAY**

**2025**

**“RIDING FOR  
MEN’S HEALTH”**



**TRIUMPH** 

 **MOVEMBER®**

Plus d'infos sur [triumphmotorcycles.fr](https://triumphmotorcycles.fr)

Reservez la date, dimanche 18 mai 2025 - Roulez pour soutenir la santé masculine







# SUR LA TRACE DES TROLLS

Au cœur des paysages escarpés de la Norvège, Trollstigen, ou “Chemin du Troll”, est une légende taillée dans la montagne. Cette route, classée parmi les plus belles du monde, est la porte d’entrée vers la beauté brute et sauvage des sommets norvégiens.

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





**LA MAGIE DE TROLLSTIGEN  
TIENT PRESQUE AUTANT À LA  
LÉGENDE DES TROLLS QU'À  
SES PAYSAGES GRANDIOSES.**



Inaugurée en 1936 par le roi Haakon VII, Trollstigen était alors la seule liaison routière sans ferry pour atteindre Valldal. Depuis qu'une nouvelle voie a été ouverte en 1975, Trollstigen a surtout une vocation touristique.







## NAVIGATION

**Département** Comté de Møre og Romsdal, Norvège

**Situation** entre Åndalsnes et Valldal

**Route** 63 (Isterdalsvegen)

**Coordonnées GPS au départ** 52°31'58.879"N, 7°44'11.968"E

**Altitude maximum** 850m

**Distance** environ 50km

**Temps de parcours** environ 1h

**Étapes • Points d'intérêt** plateforme d'observation, cascade de Stigfossen, office du tourisme de Stigrøra



inaugurée en 1936, Trollstigen témoigne de la capacité de la Norvège à concilier ingénierie humaine et environnements sauvages. Abrupte, la route grimpe à flanc de montagne, serpentant à travers onze épingles qui mettent à l'épreuve même les conducteurs les plus expérimentés. La pente à 10 % rend la conduite ardue, mais chaque virage récompense le voyageur par des vues époustouflantes sur des chutes d'eau, des falaises escarpées et des vallées luxuriantes. Point culminant de l'ascension, la cascade de Stigfossen se jette 320m plus bas sur le versant de la montagne. Un spectacle à couper le souffle, sur le bord même de la route, ce qui ajoute une touche dramatique à un paysage déjà hors du commun. Que vous soyez au volant ou perché à l'un des nombreux points de vue, Trollstigen vous offre l'expérience inoubliable de la beauté brute de la Norvège.

Le voyage sur cette route de montagne, la plus iconique de Norvège, commence à Åndalsnes, charmante ville au bord d'un fjord, proclamée "capitale norvégienne de l'alpinisme". D'abord douce et paisible, la voie traverse une vallée verdoyante avant que ne commence plus sérieusement l'ascension. À l'approche de Trollstigen, l'impatience monte à mesure que les kilomètres défilent. Dans sa première section, Trollstigen est bordée de forêts denses et de formations rocheuses imposantes. Puis la vallée s'efface sur un premier aperçu des falaises vertigineuses qui caractérisent ce col mythique. L'ascension débute alors par une succession de courbes douces avant de se transformer en épingles serrées sur des pentes raides. La chaussée est en excellent état, mais elle peut parfois sembler étroite, avec d'un côté des précipices impressionnants et de l'autre des parois rocheuses massives. C'est un défi exaltant pour tout conducteur, précision et maîtrise du véhicule sont essentielles.

Une fois au sommet, le Centre des Visiteurs de Trollstigen, bâtiment à l'architecture purement scandinave, est un lieu idéal pour faire une pause et en apprendre davantage sur l'histoire et

la géologie de la région. Il dispose également d'une boutique de souvenirs et d'un café où vous pourrez savourer des spécialités locales après une montée intense. Mention spéciale pour les toilettes du café, offrant l'un des panoramas les plus spectaculaires sur les montagnes environnantes !

À l'extérieur, un petit sentier nous mène jusqu'au belvédère offrant la vue la plus impressionnante sur les pics alentours, les cascades et la route en contrebas. La plateforme d'observation, conçue dans un style scandinave moderne, surplombant le vide, permet d'apprécier en toute sécurité un décor vertigineux. Une expérience unique, l'endroit pour des photos inoubliables.

La descente vers Valldal révèle un autre visage de Trollstigen. La route devient plus douce, les pics se transforment progressivement en collines ondulantes, la roche en champs fertiles. Valldal, surnommée "Vallée des Fraises", contraste avec les sommets accidentés que vous venez de traverser. Le village est réputé pour ses fraises délicieusement sucrées, un spot incontournable si vous visitez la région en été.

En raison de son altitude et des hivers rigoureux, Trollstigen est généralement ouverte de fin mai à octobre. Le reste de l'année, la route est fermée, recouverte de neige et de glace. L'été reste la meilleure période pour s'y aventurer, lorsqu'elle est dégagée et que les cascades sont alimentées par la fonte des neiges, offrant un spectacle naturel impressionnant. Mais c'est aussi la saison la plus touristique, et la route peut être très fréquentée. Pour éviter les foules, partez tôt le matin ou en fin de journée, la lumière est plus douce et l'expérience plus magique encore.

Trollstigen n'est pas une simple route de montagne, c'est un voyage à travers les paysages les plus grandioses de Norvège. Derrière chaque virage, une nouvelle merveille. Que vous soyez en quête d'adrénaline ou que vous souhaitiez vous imprégner de la majesté des paysages scandinaves, Trollstigen restera gravée dans votre mémoire bien après en avoir quitté les courbes. 🍓



MÉMO

Millésimes  
1987 - 1988

292 unités

2849 cc  
450 ch  
500 Nm  
315 km/h  
0-100 en 3"9

# 959



Développée pour homologuer une Groupe B, la 959 de route était une fantastique et futuriste supercar, certainement trop ambitieuse même pour les ressources de Porsche.

## HISTOIRE ET TECHNIQUE

Quand Bott et Falk ont essayé pour la première fois une des Audi Quattro de Ferdinand Piëch, ils se sont convaincus que Porsche devait aller sur le 4x4. Ils pensaient qu'ils devaient s'attaquer au Groupe B dans lequel la Quattro était en train de se faire un nom. L'entreprise en avait alors les moyens et les ressources techniques, et la réglementation FIA ne requerrait la production que de 200 voitures.

La 959 était un projet ambitieux, pour ne pas dire grandiose. Les règles du Gr.B imposaient qu'elle soit construite sur la base d'une 911 de série, au moins d'en utiliser les principales lignes de carrosserie et l'empattement. Comme Porsche souhaitait produire une voiture de route pour la course plutôt qu'une voiture de course pour la route avec de disgracieux appendices aérodynamiques, tout le concept fut un défi majeur. En plus de développer le moteur biturbo, pour sauver du poids, Porsche a choisi de faire le toit en composites et les autres panneaux en aluminium plutôt qu'en acier trop lourd, mais cela impliquait de considérables renforcements de châssis pour répondre aux attentes en cas de choc. Début 1984, les estimations de coût avaient déjà doublé. Néanmoins, le succès des 953 4x4 dans le Dakar et la publicité ainsi générée n'avaient fait qu'accroître la pression pour produire la 959. Heureusement, les profits croissants des ventes de Porsche sur cette période lui ont permis de continuer de financer son projet 959 sans vrais débats internes.

Le cahier des charges était tout simplement spectaculaire : suspension hydropneumatique contrôlée par ordinateur dotée d'amortisseurs développés avec Bilstein, moteur à double

C'est certainement dans son habitacle que la parenté avec la 911 était la plus flagrante. Mais la 959 disposait de finitions bien à elle. Dans sa version Komfort, elle embarquait tout l'équipement auquel pouvait prétendre une voiture de luxe en 1987...



suralimentation séquentielle avec culasse refroidie par eau, boîte à six rapports couplée à un différentiel central qui fait varier le couple de l'essieu arrière à l'essieu avant, quatre modes de conduite... Vingt ans plus tard, une grande partie de ces technologies serait couramment utilisée sur les voitures haut de gamme, mais dans les années 1980, elle était tout simplement révolutionnaire. Elle l'était aussi pour certains des fournisseurs, raison pour laquelle la 959 a pris tant de retard. Cela explique également l'explosion des coûts de production entre le plan initial et la voiture finale cinq ans plus tard. Outre les freins plus gros pour arrêter cette voiture lourde (1400 kg) à 300 km/h, des pneus spéciaux étaient nécessaires pour résister à la force centrifuge à une telle vitesse. Pour garantir que ces pneus, développés en grande partie avec Bridgestone, restent sur leurs roues, des jantes ont été spécifiquement conçues par Speedline.





Capteurs de pression des pneus, ABS, suspension hydropneumatique à hauteur et dureté variables, la 959 était une démonstration de la supériorité de Porsche en terme d'ingénierie.



### ÉVOLUTION DE LA COTE

Le tarif annoncé en 1985 pour les premières 959 qui devaient être livrées début 1987 était de 1780 000 F. En fait, les livraisons n'ont commencé qu'en janvier 1988, directement à Zuffenhausen, parce que Porsche faisait face à des problèmes d'approvisionnement et de développement. Beaucoup de 959 ont été rapidement revendues, dont une au Japon pour quatre fois le prix initial. En réaction, Porsche aurait pu et aurait dû augmenter ses tarifs mais ne l'a pas fait, notamment pour ne pas perdre les clients qui avaient déjà payé leurs 25 % d'acompte et devraient encore attendre un an avant la livraison. Juste avant l'effondrement du marché des voitures de sport exotiques en 1990, les 959 se revendaient plus de 4 millions de dollars. Bien qu'à son lancement Porsche n'ait perdu de l'argent avec sa supercar, Ferdinand Piëch a plus tard avoué que les 959 étaient vendues le tiers de leur coût de fabrication.

Totalement exotique à son lancement, la 959 est aujourd'hui en compétition sur un marché tendu avec des supercars plus récentes et des 911 plus rares. Mais elle reste très spéciale et se place de manière assez stable depuis un certain temps autour du million et demi d'euros. La majorité des 959 produites sommeillent aujourd'hui dans des collections dont elles n'émergent que pour changer de mains lors de ventes aux enchères prestigieuses.





## GUIDE D'ACHAT

Même si certains spécialistes en Porsche ou en supercars en ont parfois une à leur inventaire, le marché de la 959 est en grande partie entre les mains des maisons d'enchères. Quelques passionnés ont tenté de restaurer des 959 accidentées, mais dans la strate des voitures à plus d'un million d'euros, la majorité des acheteurs recherche des exemplaires de première qualité, surtout si la priorité est à l'investissement plutôt qu'à la conduite. Lorsqu'elle était neuve, Porsche a publié un programme d'entretien pour la 959 qui couvrait les exigences habituelles des moteurs à essence : fluides moteur et freins une fois par an et composants tels que les bougies d'allumage à 20 000 km ; une nouvelle huile de transmission était conseillée tous les 75 000 km. Des inspections régulières des freins et du système de refroidissement étaient également incluses, comme pour toute Porsche, en fait. Cependant, la 959 possède de nombreux systèmes qui étaient sinon uniques, au moins rarissimes dans les voitures de série il y a 40 ans. L'un des problèmes actuels est la disponibilité des pièces, surtout électroniques. Porsche possède quelques pièces de rechange, mais d'autres comme le ventilateur du moteur doivent souvent être refaites. La poignée de véritables

spécialistes de la 959 en Europe savent généralement comment s'y prendre, il s'agit souvent de maisons Porsche bien connues comme les Centre Porsche Classic. Porsche restaure de nombreuses 959 dans son atelier de Zuffenhausen. Donc après avoir investi dans une 959, les acheteurs peuvent toujours trouver un spécialiste, même si cela signifie transporter la voiture à l'étranger et des délais importants si certaines pièces sont nécessaires. La facture est également susceptible d'être de la taille d'une 959 ! Pour l'entretien mécanique de base, de nombreux spécialistes du refroidissement par air comme Crubilé Sport sont compétents. La plupart des 959, si ce n'est la totalité, ont un faible kilométrage et peuvent avoir été stockées pendant de longues périodes : toute 911 a besoin d'une remise en service après une longue période d'inactivité, mais la nature complexe de la technologie de la 959 signifie que la supercar nécessitera plus d'heures d'atelier et de pièces détachées. Encore plus que pour une 911, l'acheteur a intérêt à examiner très attentivement les travaux effectués sur une 959 au cours des cinq ou dix dernières années, car cela peut faire une différence significative sur le coût. La carrosserie et l'intérieur d'une 959 peu utilisée peuvent facilement être rendus presque neufs, mais l'intérieur du moteur et ses composants sont une autre affaire.







## LES BONNES OPTIONS

Comme la 930 Turbo, la 959 était équipée de toutes les options que Porsche pouvait offrir. La seule absence manifeste était la transmission automatique : Porsche avait voulu installer son premier système à double embrayage (PDK) qu'il expérimentait sur des mulets de route et en compétition sur l'une des 962 d'usine. Mais cette technologie n'était tout simplement pas prête et Porsche l'a mise de côté jusqu'en 2008, lorsque l'électronique était à la fois beaucoup plus intelligente et plus fiable. La plupart des 959 étaient construites selon les spécifications Komfort, mais pour les clients qui recherchaient plus de performances que n'en proposait déjà le 2,85 litres de 450 ch, Zuffenhausen a construit vingt-neuf 959 S. Les turbocompresseurs de la 944T et une pression accrue portaient la puissance à 515 ch tandis que le poids était réduit de 100 kg par l'abandon de l'amortissement hydropneumatique à hauteur de caisse variable, de la climatisation et des équipements électriques tels que les vitres électriques et le verrouillage centralisé. La sellerie en tissu remplaçait le cuir et les sièges arrière étaient supprimés. La vitesse de pointe atteignait 335 km/h.

## EXPÉRIENCE DE CONDUITE

En septembre 1989, le magazine CAR a organisé un comparatif des quatre supercars les plus rapides du monde. Ce n'est pas la vitesse de la Porsche – 100 km/h en 4" et 315 km/h – qui frappa les journalistes, mais le caractère peu spectaculaire de cette performance : entre la Lamborghini Countach, la Cizeta (à moteur V16 construite par d'anciens ingénieurs de Lamborghini), la F40 et la 959, seule la Ferrari turbocompressée était capable d'égaler les performances de la Porsche. Mais alors que la Ferrari était bruyante et exigeante, la Porsche était aussi facile à conduire que la Carrera 3.2 sur laquelle elle était basée. De toutes les supercars, José Rosinski considérait la Porsche de loin comme la plus sûre – comme la plupart des 4x4, elle sous-virait simplement dans les virages à des vitesses où les trois autres étaient à la limite du survirage. Rosinski, également pilote chevronné, critiquait le niveau de bruit de la F40, remarquant qu'il était impossible de parcourir plus de 100 km sans être complètement épuisé, mais comme voiture de circuit pour pilote expérimenté, apprivoiser la Ferrari sauvage était bien plus amusant que de conduire cette Porsche trop aseptisée. Le point de vue du designer McLaren Gordon Murray était que la Porsche était trop ennuyeuse et la F40 trop épuisante. Cependant, en tant que voiture de route, la 959 était dans une catégorie différente des autres supercars, confortable et suffisamment raffinée pour conduire toute la journée, son excellente visibilité pour le conducteur et ses dimensions restreintes en faisaient une voiture plus facile dans la circulation que les Italiennes bien plus grandes. Mais avec ses dimensions plus modestes, elle manquait de charisme.



L'exceptionnelle 959 de ce guide a été mise à notre disposition par le Centre Porsche Classic Gelderland, aux Pays-Bas. Plus d'infos sur [www.porscheclassiccenter gelderland.nl](http://www.porscheclassiccenter gelderland.nl)





### SI LA 959 FASCINAIT PAR SON ÉLECTRONIQUE D'AVANT-GARDE EN 1987, C'EST DEVENU SON TALON D'ACHILLE AUJOURD'HUI.

#### INVESTISSEMENT

Contrairement à la 993 GT qui a mis plus d'une décennie à devenir un collector à un million de dollars, des 959 avaient changé de mains pour plusieurs fois leur prix initial avant même la fin de la production. En trente ans environ, leur valeur a légèrement baissé, mais la plupart des 959 vendues ces cinq dernières années ont dépassé le million de dollars et le prix moyen est plus proche de deux millions aujourd'hui. Parce qu'il s'agit d'une voiture exotique si rare mais utilisable, il est peu probable que la 959 se déprécie de manière significative et devrait plutôt croître suffisamment pour couvrir ses coûts d'entretien au cours des cinq prochaines années. Un investissement fiable plutôt qu'excitant.

La 959 a représenté un tournant dans la sophistication de l'automobile, embarquant des technologies qui ne se sont démocratisées que 20 ans plus tard !



#### VERDICT SPEEDSTER

Quand le Groupe B a disparu avant la mise en production de la 959, Porsche n'a pas pu résister à l'opportunité de fabriquer une voiture dotée de toutes les technologies imaginables. Lorsque le cours du dollar s'est effondré en 1986, Porsche s'est retrouvé au bord de la faillite, les dépassements de coûts sur la 959 étant un facteur, mais pas le seul. Mais l'entreprise a gardé confiance et continué la production jusqu'à ce que toutes les commandes initiales aient été honorées. Si le projet a perdu les 200 millions d'euros que certaines sources suggèrent, presque toute la technologie a profité aux futures Porsche : la culasse à 4 soupapes refroidie par eau, l'ABS, la suspension réglable ou la transmission intégrale à couple variable dans les années 1990, la suspension pneumatique et la transmission PDK dans les années 2000. L'expérience ne se perd jamais chez Porsche. La 959 est une voiture de collection, mais comparée à d'autres dans sa catégorie de prix, elle est sans aucun doute la plus polyvalente des supercars. Pour l'amateur de voitures rapides en quête de sensations, les Italiennes peuvent être plus intéressantes. Mais pour le passionné de Porsche considérant la 993 GT un peu grossière et la Carrera GT trop exigeante, la discrète et très utilisable 959 est un choix évident. Stable à haute vitesse, rassurante dans les virages et confortable pour les longs trajets, elle offre à son conducteur la satisfaction de posséder un exemple exceptionnel d'ingénierie automobile qu'il pourrait facilement conduire tous les jours.

#### Alternatives entre 1500 000 et 2500 000 €



##### 911 3.0 SC/RS

L'autre Gr. B et la plus rare des RS (22 unités) est extrêmement précieuse : 500 000 € pour une SC/RS "ordinaire", mais une récente vente (Broad Arrow) aux États-Unis a atteint 2 millions de dollars pour un exemplaire impeccable et entièrement documenté.



##### Carrera GT

Lorsque Wiedeking stoppa le programme du Mans 2000, il détourna l'équipe et le V10 qu'elle développait pour créer une supercar à transmission manuelle et sans aides électroniques. La Carrera GT à moteur central nécessite un pilote engagé. Environ 1200 exemplaires ont été fabriqués.



##### 993 GT

La dernière et la plus rapide de toutes les 911 aircooled, la GT2, était une "speciale homologation" qui n'était alors pas beaucoup plus chère que la Turbo S. Pas spécialement recherchée avant 2010, elle peut maintenant se vendre, selon les spécifications, entre 700 000 et 2 millions d'euros.



##### Ferrari F40

Environ 1300 F40 ont été construites entre 1987 et 1992 et aujourd'hui, elle se vend généralement 30 % de plus qu'une 959. De l'avis de José Rosinski, la F40 serait une meilleure voiture de sport "du dimanche matin" que la 959 très rapide, techniquement étonnante, mais pas aussi excitante.





*L'élégance des champions  
depuis 1984*

*Fabriquée à la main en Espagne*

|                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fabricant<br>Tel : +34 961 27 97 66<br>Email : galuppo@galuppo.com<br>www.galuppo.com<br>Facebook : Galuppo Racewear<br>Instagram : galuppo_racewear | Distributeur exclusif<br>Galuppo Racewear Benelux & France<br>+32 475 74 77 73<br>Email : contact@galupporacewear.com<br>www.galupporacewear.com<br>Instagram : @galupporacewear |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## Combinaisons pilotes personnalisées



- Composées de 3 couches
- Plus ergonomiques et conception variée
- Fabriquées en Nomex
- Tailles : du 46 au 62 ou sur mesure
- Avec ou sans poche, poche mallet ou sur le bras
- Avec ou sans ceinture
- Design personnalisé
- Logos sponsors en DTF ou en broderie

Avec 750 g, elle est l'une des plus légères du marché



## Sous-vêtements



Fabrication 100 % Nomex III

- Cagoule
- T-shirt
- Pantalon
- Chaussettes

- Coupe extensible
- Tailles : S/M/L/XL
- Évaporation rapide de la transpiration
- Thermorégulation avancée
- Excellente respirabilité

## Répliques



- Réalisation de répliques de modèles historiques
- Design personnalisé
- Composées de 3 couches
- Fabriquées en Nomex
- Tailles : du 46 au 62 ou sur mesure

Avec 750 g, elle est l'une des plus légères du marché



## Gants de course



- Fabrication 100 % en Nomex III
- Tailles : S/M/L/XL
- Design personnalisé

## Classique et historique



## Bottines de course



## Vêtements pour mécaniciens et pour le team



**Équipement De Sport Automobile**



# UN MARCHÉ ACTIF À RÉTROMOBILE

Malgré un nombre impressionnant de Porsche proposées lors des ventes des grandes maisons durant la semaine de Rétromobile début février, le taux d'invendus s'est révélé très bas et les prix largement dans les estimations.

L'année 2025 serait-elle celle de la reprise ? C'est la conclusion que l'on pourrait tirer du succès des ventes organisées durant ce qu'on appelle désormais la semaine parisienne des enchères du 3 au 9 février. Car si Artcurial Motorcars tenait toujours la vedette en organisant sa vente dans l'enceinte du célèbre salon, Bonhams proposait de son côté une vacation spectaculaire dont les lots étaient exposés au Grand Palais, tandis que RM Sotheby's alignait les siens au Louvre. On relevait lors de ces trois occasions un nombre intimidant de Porsche : elles étaient 65 à passer sous le marteau, dont 60 ont trouvé preneur, un taux de vente particulièrement élevé qui se retrouve d'ailleurs dans les autres catégories de classiques. Si on n'a pas relevé de record en particulier, la très grande majorité des véhicules ont été adjugés à des montants conformes à leur estimation moyenne. Les tendances se confirment avec un gros succès pour les 911 récentes les plus exclusives, une prime aux restaurations d'exception et un goût pour l'exceptionnel. En revanche, le marché des Porsche se distingue par la stabilité des prix de la 356, alors que les modèles des années 50 et 60 d'autres marques suscitent moins d'intérêt. On remarque cependant que les enchérisseurs ne sont pas hostiles aux modifications importantes facilitant la conduite, certains exemplaires avec moteur plus récent ayant rencontré leur public. Quoi qu'il en soit, la période de correction des prix qui a touché beaucoup de Porsche de collection depuis le début des années 2020 semble bien être terminée. ■



Artcurial Motorcars  
**911 Carrera 2.7 RS Touring • 1972**  
2687 cc – 210 ch  
Parmi les 500 premières RS  
Restauration ancienne  
1 370 exemplaires produits  
Moteur non matching  
Estimée 400 000 € - 500 000 €  
Vendue **417 200 €**

Les excès des années 2015 sont certes derrière nous, mais souvenez-vous qu'il y a moins de vingt ans, une 2.7 RS se négociait en-dessous de 100 000 € ! En l'espèce, cet exemplaire a atteint une enchère plutôt respectable pour un modèle qui ne bénéficiait pas de son moteur d'origine, en dépit d'une restauration complète datant du début des années 2000. Très entretenu et vendu avec un équipement de rallye de régularité, il avait pour lui sa couleur orange sanguine conforme à l'origine et le fait d'avoir roulé régulièrement ces dernières années.



Artcurial Motorcars  
**356 A Speedster 1600 • 1956**  
Moteur de 912, freins à disques.  
1582 cc – 90 ch  
1 757 Speedster A-T1 produits  
Estimée 220 000 - 270 000 €  
Vendue **250 320 €**



Bonhams  
**911 Turbo 3.0 • 1976**  
2 994 cc – 260 ch  
151 580 km, origine allemande  
Toit ouvrant et climatisation  
2850 exemplaires (1975 - 1977)  
Restauration complète en 2016  
Estimée 100 000 € - 140 000 €  
Vendue **112 125 €**



RÉÉCRIRE L'HISTOIRE

**NOUVEAUTÉ**  
2 CONCERTS EXCLUSIFS

VENREDI 4 JUILLET

**KAVINSKY**

NATHALIE DUCHENE  
MARINA TRENCH  
ISAAC DELUSION

SAMEDI 5 JUILLET

**CERRONE**

MONA BONE  
HERVE  
SYNAPSON



**LE MANS  
CLASSIC®**

3 - 6 JUILLET 2025

**RICHARD MILLE**

**aramco**

Design by Peter & Associés



THE WALL STREET JOURNAL

PAUL MARIUS



**Le Point**



PORSCHE

**NOSTALGIE**



## ■ ADJUGÉ!

RM Sotheby's  
**911 RS 2.7 Light • 1973**  
 2 687 cm<sup>3</sup> - 210 ch  
 Origine italienne  
 Palmarès en Italie  
 Option autobloquant  
 200 exemplaires produits  
 Estimée 900 000 - 1,2 M €  
 Vendue **713 750 €**

C'est l'une des rares déceptions de la semaine puisque cette RS 2.7 a échoué très en deçà de son estimation en dépit d'un palmarès impressionnant accumulé dans des épreuves italiennes entre 1973 et 1979. Depuis sa fin de carrière sportive, elle a été reconditionnée dans son exacte configuration de livraison mais ces Lightweight ne suscitent plus les enchères du début des années 2020, même si celle-ci reste la plus chère des Porsche vendues durant cette semaine parisienne.



L'appétit pour les 911 récentes exclusives ne se dément pas malgré le grand nombre d'éditions limitées proposées par Porsche. Parmi plusieurs 997 très bien vendues par RM Sotheby's, cette GT3 RS 4.0, le 541<sup>e</sup> exemplaire d'une série de 600, a atteint la plus forte enchère, largement deux fois supérieure à son prix neuf. Elle se justifiait par un état parfait et un historique de factures malgré son très faible kilométrage.

RM Sotheby's  
**997 GT3 RS 4.0 • 2011**  
 3 996 cc - 500 ch  
 600 exemplaires  
 Origine belge  
 10 094 km d'origine  
 Estimée 350 000 - 400 000 €  
 Vendue **471 875 €**



Bonhams  
**911 2.2 S Targa • 1971**  
 2195 cc - 180 ch  
 Origine américaine  
 Matching Numbers  
 Même propriétaire depuis 1997  
 Restauration ancienne  
 Estimée 90 000 € - 130 000 €  
 Vendue **109 250 €**



Artcurial Motorcars  
**356 A T1 • 1957**  
 1 582 cc  
 21 045 356A produites  
 Restauration complète  
 Moteur préparé  
 Matching numbers  
 Toit ouvrant, jantes magnésium  
 Estimée 110 000 € - 150 000 €  
 Vendue **160 920 €**

Un bel exemple de 356 plus neuve qu'à l'origine puisqu'elle a fait l'objet d'une restauration intégrale alors qu'elle appartenait au spécialiste Serge Heitz en 2017. Coque mise à nu, moteur préparé, ligne d'échappement inox sur mesure : aucun détail n'a été négligé. Cette qualité de réfection lui a permis de dépasser son estimation.

Bonhams  
**993 Carrera RS • 1995**  
 3 746 cc - 300 ch  
 Nombreuses options  
 111 840 km d'origine  
 Estimée 300 000 € - 400 000 €  
 Vendue **345 000 €**

Même si la 993 RS a été inspirée par la course, cet exemplaire était configuré pour un usage routier, son équipement intégrant les vitres électriques et l'air conditionné. Vendu neuf en Allemagne, il appartenait au même propriétaire depuis 2014, date à laquelle il avait fait l'objet d'une révision très profonde, avec dépose du moteur, réfection du différentiel autobloquant, de la chaîne de distribution et de l'embrayage entre autres opérations. Depuis, il n'avait roulé que 500 km et se trouvait dans un état "clinique".





# 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 €**



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](mailto:heroes@abomarque.fr) ou 05 34 56 35 60

«Offre valable 6 mois. Vous disposez d'un délai de rétractation de 14 jours à réception du 1<sup>er</sup> 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).





1:18

1



1:18

2

**DÉVELOPPÉE EN SOUFFLERIE EN FRANCE, LA "PINK PIG" ÉTAIT LA PLUS RAPIDE DES 917 AU MANS 1971, AVANT SON ABANDON SUR ACCIDENT...**



1:12

3



1:18

4



1:18

5

## 1 911 CARRERA RS AUTOART

Chaque nouveau modèle Autoart est un régal de précision, de détail et de finition. La Porsche 911 Carrera RS 2.7 ne fait pas exception, y compris sous sa plus sommaire définition "Light". Même la moquette du coffre avant (puisque les ouvrants sont fonctionnels) se soulève pour laisser voir le réservoir et la roue de secours traités avec grand soin, comme l'habitacle. Elle sera progressivement déclinée en "Touring" et en plusieurs couleurs.

Réf.: 78030.  
[www.autoartmodels.com](http://www.autoartmodels.com)

## 2 911 CARRERA 3.2 MINICHAMPS

Le millésime 1983, dernier de la 911 SC, a été marqué par l'arrivée tant attendue du cabriolet. Pour autant, la Targa n'a jamais disparu de la gamme et a poursuivi sa carrière avec la Carrera 3.2 apparue l'année suivante pour élargir l'offre à trois carrosseries. Minichamps proposait déjà le coupé et le cabriolet Carrera 3.2, le Targa rejoint la collection avec son toit amovible, ses ouvrants fonctionnels, et tous les détails auxquels nous a habitués le fabricant.

Réf.: 100063062.  
[www.autoartmodels.de](http://www.autoartmodels.de)

## 3 917/20 "SAU" WERK83

C'est une anecdote dans l'histoire de la 917, qui s'est limitée à un seul exemplaire: pour réduire la traînée aéro de la 917 originale, Porsche a collaboré avec la SERA en France pour développer une version optimisée en soufflerie qui, lors de son unique participation aux 24H du Mans en 1971, se révélera plus stable, plus rapide en virage et plus performante que le modèle standard... jusqu'à son abandon sur sortie de route de Reinhold Joest.

Réf.: W1204001.  
[www.werk83.com](http://www.werk83.com)

## 4 911 3.0 "KS-R" SOLIDO

Lors de la première édition du Big Car Show au Mans en 2022, Solido dévoilait un impressionnant showcar grandeur nature, sur base de 911 SC, dont l'outrancier kit carrosserie inspiré des RSR et 934 était l'œuvre de Khyzyl Saleem et dont le flat-six 3.0 était boosté par une paire de turbos à l'air libre. Si la version originale était orange, une alternative verte avait été envisagée au début du projet, le modèle au 1:18 est donc disponible dans ces deux couleurs.

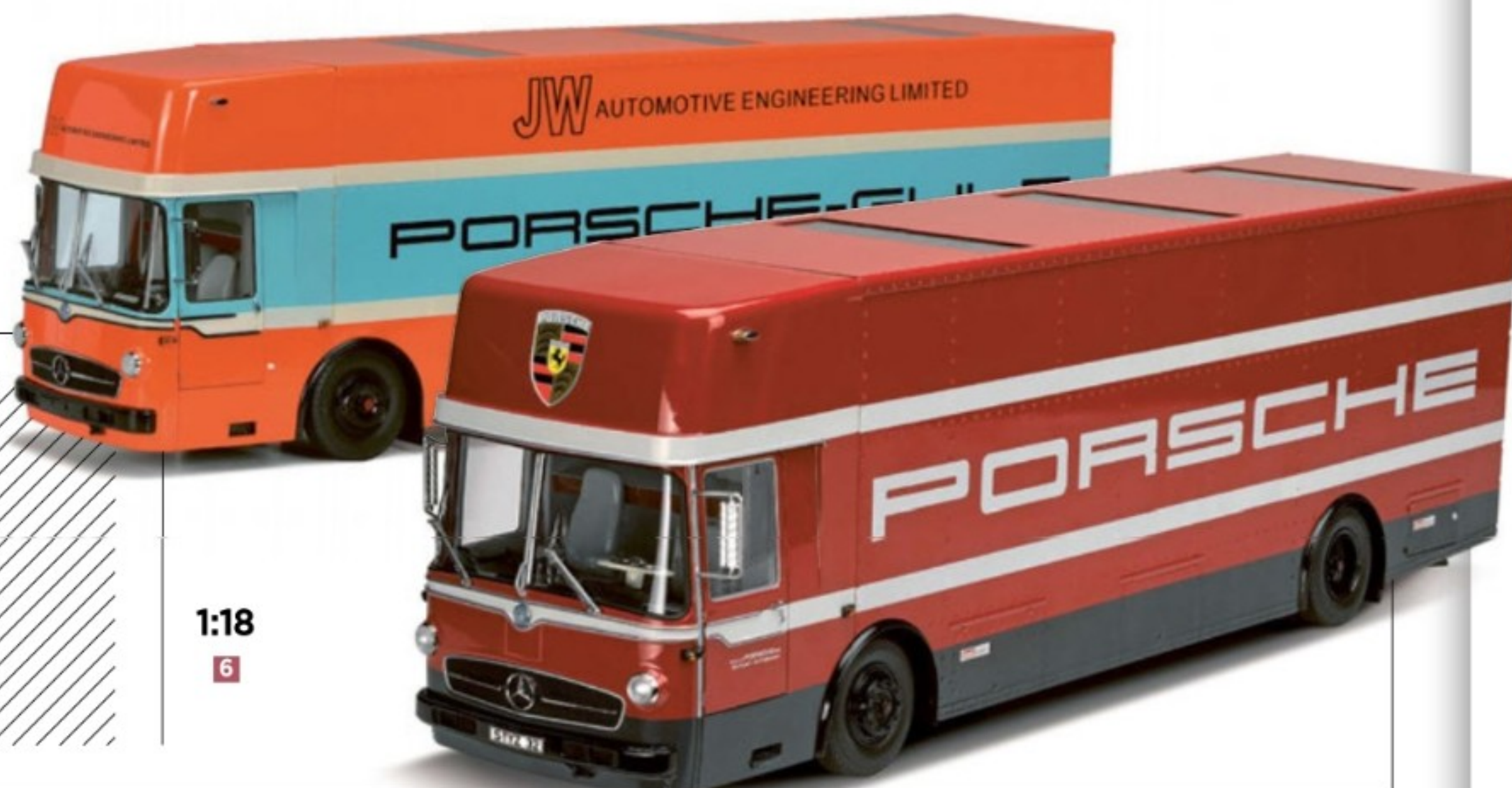
Réf.: S1810502.  
[www.solido.com](http://www.solido.com)

## 5 993 RS CLUBSPORT SOLIDO

Parmi les déclinaisons les plus emblématiques de la 993, la RS Clubsport figure sur le podium, disons... juste derrière la GT2. Une des plus rares aujourd'hui, avec seulement 200 unités produites. En bleu Riviera, c'est une pure icône. Les portières fonctionnelles s'ouvrent sur l'habitacle typiquement dépouillé de la pistarde, renforcé par un arceau intégral. Les jantes Speedline trois parties sont détaillées jusque dans leur visserie caractéristique.

Réf.: S1810101. [www.solido.com](http://www.solido.com)





1:18

6

1:18

7

1:18

8



**956 24H du Mans 1985**  
Réf. 43LM85 - Spark



**904 Carrera GTS**  
Réf. 940065720 - Minichamps



**911 Targa**  
Réf. 750058 - Norev



**356 C cabriolet**  
Réf. 940062330/331 - Minichamps



**911T 24H du Mans 1969**  
Réf. S9750 - Spark



**911S 24H du Mans 1969**  
Réf. S9745 - Spark



**718 RS61 Road America 1963**  
Réf. 430636560 - Minichamps



**911RS 3.0 24H du Mans 1977**  
Réf. S9834 - Spark

**MERCEDES O317**  
SCHUCO

Schuco réédite cette pièce impressionnante qu'est le "Renntransporter" dans lequel Porsche convoyait ses voitures d'usine. Basés sur le bus Mercedes O317, carrossés à Stuttgart par Robert Schenk, trois exemplaires ont rallié les circuits européens dès la fin des sixties. Les versions ainsi réduites au 1:18 disposent d'ouvrants aussi fonctionnels que la rampe "ascenseur" qui dessert chacun des deux niveaux.

Réf.: 18U00152 & 18U00153.  
[www.schuco.de](http://www.schuco.de)

**911E 2.4 TARGA**  
NOREV

Norev, particulièrement actif sur le front des Porsche modernes en ce moment, n'en oublie pas pour autant nos classics et nous gratifie d'une belle 911E Targa délicieusement habillée d'aubergine et que vous aurez bien évidemment identifiée comme une 2.4 de 1973 à sa grille de capot noire. Elle existe également dans une déclinaison gris argent exclusivement disponible sur le site Internet.

Réf.: 187644.  
[www.norev.com](http://www.norev.com)

**993 CARRERA 4S**  
SOLIDO

Solido nous promet une imminente 993 Turbo pour ce printemps et nous offre déjà la version "Turbo-Look" sous la forme d'une très élégante Carrera 4S gris polaire. Une version de la 993 avec laquelle Porsche a impulsé une stratégie de diversification de la gamme, accélérée avec la 996. Avec ses ailes élargies et ses finitions spécifiques, la "4S" est un must have dans toute collection de Porsche 911 au 1:18.

Réf.: S1810103. [www.solido.com](http://www.solido.com)



■ NEXT



© Sian Loyson

# SPEEDSTER #81

EN KIOSQUE LE MERCREDI 25 JUIN

**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](mailto:contact@speedstermag.com)

#### RÉDACTION

Directeur des rédactions  
François Tauriac - [f.tauriac@heroesmedia.fr](mailto:f.tauriac@heroesmedia.fr)  
Rédacteur en chef  
Josué Chevrel - [j.chevrel@heroesmedia.fr](mailto:j.chevrel@heroesmedia.fr)  
Rédactrice correctrice  
Cindy Lebouil

#### ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO

Rédacteurs  
Jean-François Rivière, Hilaire,  
Kieron Fennelly, Camille Pinet,  
Ethan Valentin, Étienne Raynaud  
Photographes  
Sian Loyson, Rémi Dargen, Benoît Filin,  
Camille Gabarra, Peter Mosoni, Joseph Harding  
Rédacteurs-photographes  
Jordan Zigang-Divet

#### PUBLICITÉ

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

#### ABONNEMENTS

Speedster - OPPER SERVICES  
CS60003 - 31242 L'Union Cedex  
Tél. +33 (0) 5 34 56 35 60  
[heroes@abomarque.fr](mailto:heroes@abomarque.fr)

#### VENTE AU NUMÉRO

(réservé aux dépositaires et aux diffuseurs)  
Médiasdif - Olivier Le Potvin  
[olepotvin@wanadoo.fr](mailto:olepotvin@wanadoo.fr) - Tél. 02 32 45 44 43

#### DIRECTION

Président et Directeur de la Publication  
Philippe Abreu - [p.abreu@heroesmedia.fr](mailto:p.abreu@heroesmedia.fr)  
Directeur commercial,  
développement, communication  
Vincent Ham - [v.ham@heroesmedia.fr](mailto:v.ham@heroesmedia.fr)

N° de commission paritaire: 0226 K 90715  
N° ISSN: 2112 6526  
Dépôt 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:  
Sian Loyson





Bien plus qu'un simple blason, ces deux Porsche partagent des gènes communs qui ont fait la renommée de la marque dès 1948.

La légèreté, la maniabilité et la fiabilité du moteur Flat-4 refroidi par air de la Porsche 356 ont contribué à écrire le début d'une légende, aussi bien sur la route qu'en compétition. En 1963, un nouveau chapitre s'ouvre avec l'intemporelle Porsche 911, qui incarne encore aujourd'hui les valeurs de la marque.

Repoussant à chaque génération les limites de la technologie, de la performance et du plaisir de conduire, la Porsche 911 est l'icône absolue de la marque. Elle conserve en elle la pureté du design et un amour de la compétition hérité de la Porsche 356.

Lire la suite de l'article >





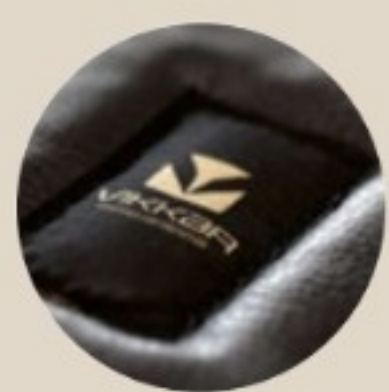


RIDEAUX DE PROTECTION POUR VÉHICULES D'EXCEPTION

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 œilletons) totalement personnalisables et disponibles dans plusieurs coloris.

**Retrouvez toutes nos solutions sur le site.**



[www.vikkar.fr](http://www.vikkar.fr)   @vikkar.fr • 02 31 47 27 25