JUILLET - AOÛT - SEPTEMBRE 2025 081

Speedster

heroeslife.fr

CULTURE **PORSCHE** CLASSIC

Speedster

993 TARGA
Cabriolet 4 saisons

LE MAGAZINE DE LA CULTURE PORSCHE CLASSIC

JUILLET - AOÛT - SEPTEMBRE 2025

SINGER RÉIMAGINE LE **COUPÉ CARRERA**

963 RSP
Unique... et immatriculée

911 Carrera RS 2.7 barnfind
Une histoire française enfin révélée

928 Clubsport proto
La GT en tenue de sport

356 Carrera 2
Conduite adroite

HEROES PUBLISHING

L 12106 - 81 - F: 6,90 € - RD

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

PELRAS LEGEND | Véhicules d'Exception.

La Porsche 911 est déjà un mythe, mais lorsqu'elle se pare du nom Speedster, elle entre dans une autre dimension : celle des icônes intemporelles, qui font battre le cœur plus fort et deviennent instantanément collector.
Pour célébrer les 70 ans de Porsche, quoi de mieux que de faire renaître la Speedster ?
Pour la première fois, elle hérite du châssis et du moteur de la 911 GT3, avec boîte manuelle.
Résultat : une expérience de conduite brute, sensorielle, authentique. L'une des meilleures 911 jamais produites, sans aucun doute.
Un choix de passion, de raison aussi avec une valeur qui ne peut que croître.
Découvrez le 564e exemplaire sur 1948, dans une très belle configuration Rouge Carmin, avec moins de 1 150 km au compteur. Une opportunité rare.

Découvrir l'annonce >

718 - CAYMAN GT4 4.0 PDK - 2020
15 390 km 145 990 €

911 - C4S CAB GTS PDK - 2015
59 610 km 127 990 €

911 - 991.2 GT3 4.0 PDK - 2018
40 050 km 165 990€

www.pelraslegend.fr

AU TERME D'UNE PERFORMANCE INCROYABLE, LA PORSCHE #6 PASSE À 14 SECONDES DE LA VICTOIRE. MAIS SA REMONTÉE PHÉNOMÉNALE RESTERA GRAVÉE DANS LES MÉMOIRES DES 332 000 SPECTATEURS !

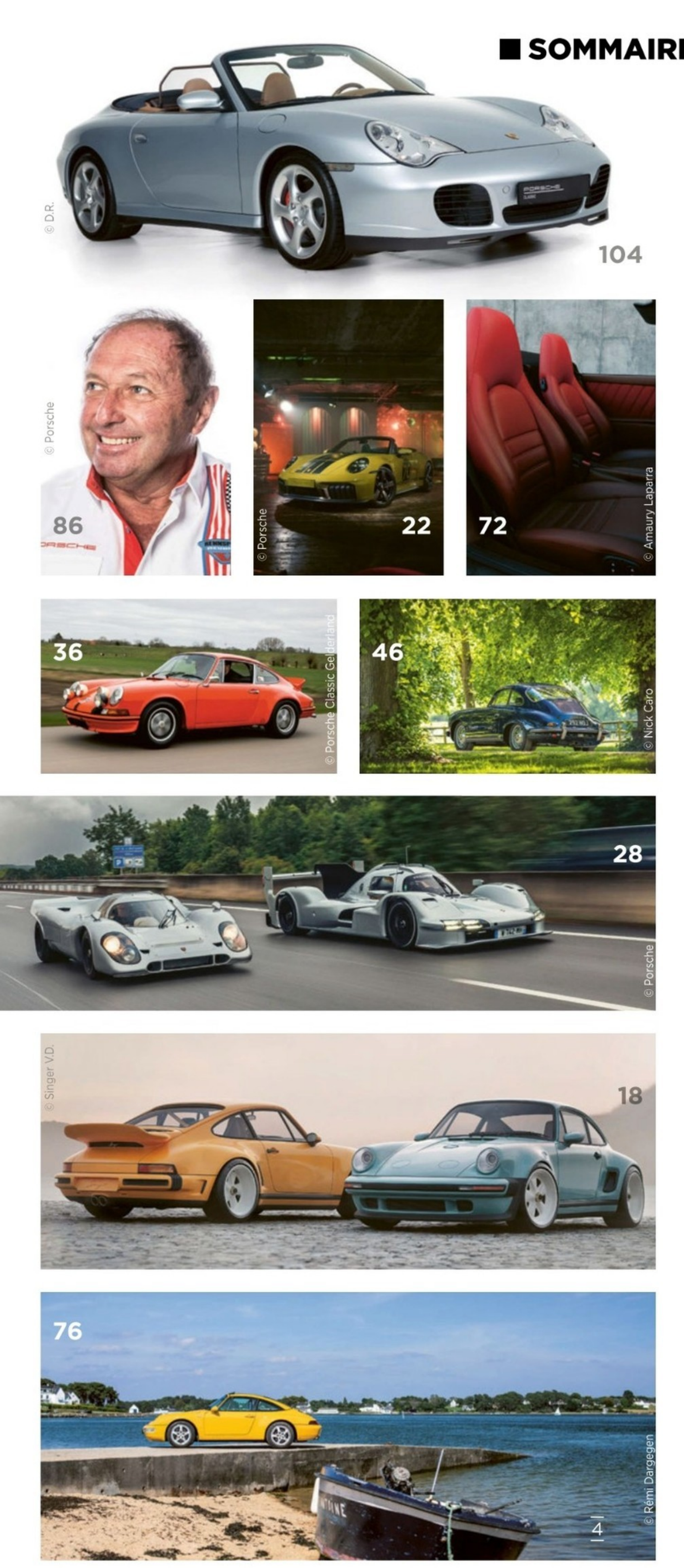
© Porsche

Sans trahir aucun des grands secrets de notre petite cuisine, pour que vous ayez ce numéro d'été à temps pour les vacances, il fallait qu'il passe sous les rotatives le 16 juin. Ce qui signifie que je vous envoie cet édito depuis la salle de presse du Circuit de la Sarthe. Pari audacieux, tant en terme de timing que de contenu…

Évidemment, j'aurais préféré ouvrir ce numéro #081 avec un « *Et de 20 !* » plutôt qu'avec ce « *Et à la fin, c'est Ferrari qui gagne !* ». Il faut en féliciter l'écurie AF Corse qui a objectivement dominé la partie. Pourtant, et n'y voyez sincèrement aucune mauvaise foi partisane, il fallait y être pour ressentir les émotions que nous a fait vivre le Porsche Penske Motorsport, qui resteront gravées bien plus longtemps que la photo du podium (allez, un peu de mauvaise foi quand même). Je n'irai pas me perdre en analyses sportives qui dépassent mes compétences, mais ce sont les 963 nous qui nous auront offert le spectacle de ces 24 Heures du Mans 2025. En quelques virages, avant même la fin du premier tour, le Français Julien Andlauer, parti troisième dans la #5, avait ravi aux Cadillac (dont il faut saluer la pole historique, première d'une voiture américaine depuis les Ford en 1967) le commandement de la course que les trois Porsche se sont partagé pendant les premières heures. L'autre Français Kévin Estre, parti dernier des hypercars (pénalisé pour poids non conforme aux qualifs), a réalisé l'incroyable exploit sous le regard d'un public captivé de remonter 20 places en un seul relais, de la 21e à la 2e ! La #6 qu'il partageait avec ses coéquipiers Laurens Vanthoor et Matt Campbell est ensuite restée pendant la quasi-totalité de la course dans le quatuor de tête, partageant le commandement au gré des ravitaillements avec les trois Ferrari qui ont fini par se détacher et prendre une avance en apparence définitivement conquise. Les machines italiennes, qui ne répondent pas exactement à la même catégorie que les Porsche, semblent n'avoir été développées qu'avec Le Mans pour objectif. Ça n'a visiblement pas impressionné le même Kévin Estre, qui nous a servi une remontée surréaliste sur les Ferrari durant les deux heures de son dernier relais jusqu'à la ligne d'arrivée, surclassant les deux officielles, et terminant deuxième à 14 secondes d'un Robert Kubica intouchable. C'est certain, la prochaine sera la bonne !

Josué Chevrel

SOMMAIRE



Speedster

81 JUILLET - AOÛT - SEPTEMBRE 2025

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

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

12 COMPTE-TOURS
Le panorama des nouveautés horlogères

14 LITTÉRATURE
Pour compléter sa bibliothèque de Porschiste

18 FOCUS
Singer Carrera Coupé

22 WERKSTRASSE
911 Carrera GTS cabriolet Spirit 70

24 CRUISE CONTROL
Ciné star – *Risky Business*

28 PAPIERS DU VÉHICULE !
Découverte – 963 RSP

36 PRÉSERVATION DE PATRIMOINE
Classic – 911 Carrera RS 2.7

46 CONDUITE ADROITE
Classic – 356 Carrera 2

54 LIGNES ORIGINELLES
Portfolio – Tadas Malinauskas

58 LA 928 DONT D. BELL N'A PAS VOULU
Classic – 928 Clubsport prototype

66 MILLÉSIME 1968 À LAISSER VIEILLIR
Passion – Ludovic - 911 L

72 DÉGRADATION SOUS CONTRÔLE
Découverte – 964 America Roadster

76 CHAMBRE AVEC VUE
Classic – 993 Targa

86 EFFET DE MASS
Hommage – Jochen Mass

90 LA PORSCHE DU QUARTIER
Passion – Grietje & Gregory - 993 Carrera 4S

96 LIGNES DE CONDUITE
Sources de l'Éclimont – Porsche & Pêche

98 TRÉSOR DE CASSE
Roadbook – Col de l'Izoard

102 AUTOPSIE
996 Carrera 4 S

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

PANNEAUX DE PORTE RS EN CARBONE RENNLINE

L'enseigne américaine Rennline a développé ce jeu de panneaux de porte en carbone de manière à ce qu'il soit à la fois le plus léger et le plus qualitatif du marché. Destiné aux 911 type-G et 964 (voire pré-73 après remplacement du mécanisme d'ouverture), il est renforcé par un relief en croix au design évocateur, compatible avec les vitres électriques ou manuelles ainsi que des haut-parleurs et livré avec sangle d'ouverture et nécessaire de montage. **www.rennline.com**

DR JENS PUTTFARCKEN PRÉSIDENT DE PORSCHE FRANCE

Le 1er juin, Dr. Jens Puttfarcken a pris la succession de Marc Meurer à la présidence de Porsche France. Chez Porsche depuis 1997 à différents postes aux services commercial puis après-vente, Dr. Puttfarcken a passé les trois dernières années chez Audi en qualité de directeur des ventes Europe. Marc Meurer qu'il remplace devient président du directoire de Volkswagen Group France.

EVERRATI LANCE ARTISAN AVEC LIBBY MEIGH

Everrati, désormais bien connu pour ses technologies de rétrofit (conversion électrique) sur des véhicules classic à haute performance (Porsche 911 ou Ford GT40 par exemple), lance sa division Artisan, ultime expression de la volonté de l'entreprise de combler sur mesure les désirs de ses clients, en leur proposant l'association des technologies d'avant-garde et de la noblesse d'un savoir-faire manuel. Avec Libby Meigh, consultante Personnalisation et Matériaux, ils peuvent concevoir l'intérieur de leur auto comme celui de leur résidence ou de leur yacht. Experte en couleurs, matériaux et finitions, toujours en quête de nouvelles voies de personnalisation, Libby sait orienter chacun en fonction de ses goûts sur des terrains qu'il ne soupçonne même pas. **www.everrati.com**

TRIBUTE SHIFTER

POUR PORSCHE 992 PDK NINE ELEVEN OUTLAW

Alors que la commande de la boîte PDK des 992 s'apparente désormais plus à un joystick qu'à un levier, IX-XI Outlaw a pensé à tous ceux qui restent attachés à ce lien tactile avec leur machine, et plus encore aux passionnés transportés par la pureté d'un levier de vitesse à la 917, par tout l'imaginaire qui gravite autour de cette pièce iconique. L'atelier autrichien imprime donc à partir de poudre d'inox un levier à double branche dont l'inclinaison à 12° suit celle de la planche de bord et dont la finition joaillerie n'a rien à envier à la pièce d'origine. Le pommeau en bois est disponible dans une large variété d'essences nobles, et l'ensemble est livré avec outil et notice pour un montage – totalement réversible – en seulement quelques minutes. **www.nineelevenoutlaw.com**

VIKKAR

RIDEAUX DE PROTECTION POUR VÉHICULES D'EXCEPTION

PROTECTION OPTIMALE

CONFORT ET ESTHÉTIQUE

PERSONNALISATION

OFFREZ À VOTRE VOITURE L'ÉCRIN QU'ELLE MÉRITE

Design élégant

Matériaux et finitions haut de gamme

Dimensions standards 1,25 x 2,22 m

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

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

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

Retrouvez toutes nos solutions sur le site.

www.unikstudio.fr - © Alexandre Cornille

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

BBS SAUVÉ DE LA FAILLITE !

L'annonce de la faillite de BBS Autotechnik GmbH fin juillet 2024 avait fait l'effet d'une bombe, d'autant que, trois jours plus tard, Recaro Automotive se déclarait dans une situation similaire. Alors que le fabricant de sièges haut de gamme avait rapidement trouvé une solution, repris par l'équipementier automobile italien Proma, l'avenir de BBS semblait toujours incertain. Il a finalement été pérennisé par KW Automotive, le fabricant allemand de suspensions performance, déjà propriétaire de la marque commerciale BBS et qui vient d'acquérir tous les actifs pertinents de l'entreprise, notamment l'outillage, les sytèmes et l'équipement de production, les droits et les stocks. KW Automotive prend ainsi la totale maîtrise de la production sur les sites de Schiltach et Herbolzheim en Allemagne, et compte mettre à profit les récents investissements, notamment dans la modernisation de l'atelier de peinture, l'automatisation des process et l'optimisation de la logistique, pour servir une stratégie d'abord tournée vers le client particulier sur le marché de la deuxième monte concernant lequel la marque a toujours profité d'une réputation sans égale. L'objectif de flexibilité de la production servira la volonté de personnalisation de la gamme BBS Unlimited, fruit de la collaboration déjà établie entre BBS et KW Automotive. Une gamme qui se caractérise par un large choix de designs et de dimensions entre 19 et 22 pouces de diamètre (entre 8 et 12" de large) mais à l'entraxe unique de 5x117,5mm, systématiquement accompagnés de moyeux et de centreurs très précis adaptés à chaque affectation, ce qui permet plus de souplesse aux distributeurs. Souhaitons le meilleur au BBS nouveau, tout comme à Recaro, d'ailleurs ! **www.bbs.com**

TIPO 35
ENJOLIVEUR DE VOLANT POUR MOMO PROTOTIPO
JANISZEWSKI BESPOKE

Vous mettez la dernière touche à votre projet restomod, votre volant Momo Prototipo est le must-have adsolu mais son design semble tout à coup un peu trop old school ? C'est sur ce postulat que Janiszwsli Bespoke a fondé son travail pour créer un enjoliveur qui modernise radicalement le design en venant recouvrir les branches du volant sous des formes en harmonie avec l'esprit Porsche. L'accessoire est conçu de manière à ce que les inserts puissent être coordonnés à la sellerie de votre auto. Imprimé en 3D, il peut être installé sans démonter le volant du véhicule. Peut être livré brut (480€) ou sous une finition type constructeur (630€). www.janiszewskibespoke.com

NOUVEAU **CENTRE PORSCHE CLASSIC** KASSEL

Aussi paradoxal que cela puisse paraître, s'il en existe déjà en France, aux Pays-Bas, en Norvège et en Suisse, aucun Centre Porsche Classic n'œuvrait encore en Allemagne avant que ne soit inauguré le 4 avril dernier celui de Kassel, au centre du pays, en présence de Walter Röhrl, d'Alexander Fabig (vice-président Individualisation & Classic chez Porsche), de Karsten Sohns (directeur marketing de Porsche) et de Florian Glinicke représentant le groupe Glinicke qui assure la distribution de Porsche à Kassel depuis 75 ans. Dans les bâtiments historiques, le showroom au design moderne est le cœur des activités tournées vers la passion et la préservation du patrimoine avec une expertise certifiée. Au-delà du catalogue de 80000 pièces détachées et des services de restauration et d'entretien à destination des Porsche Classic (de la 356 aux 996 et Boxster), un Centre Porsche Classic propose également à la vente des Porsche répondant à ce périmètre. **www.porsche.com**

Depuis 39 ans, nous accompagnons votre Passion.

Gulf Classic

Point de distribution

Entretien / Vente de Pièces / Restauration / Performances

ENFIN UN BATIMENT DIGNE DE VOUS

By AUTOPASSION

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

www.byautopassion.com

UN ŒUF SUR UNE CALANDRE OU DES DOIGTS LEVÉS SUR UN T-SHIRT, AUTANT DE MANIÈRES ASSEZ SUBTILES D'ARBORER SON GOÛT DES PORSCHE.

1
LEGEND 912
FORMAWERX

Formawerx a institué la clé comme accessoire design incontournable dans le petit monde de la Porsche classic avec une "Legend 911" au style pur imprégné de l'essence de Porsche. Le studio californien récidive avec une "Legend 912" qui en est directement dérivée, seulement percée de quatre "cylindres" au lieu de six.

Édition limitée à 50 pièces. Usinée dans un seul bloc d'inox horloger. Finition brute ou mate. Pour 911 et 912 jusqu'à 1969. Option duplication et gravage. 401,95 $. **www.formawerx.com**

2
JACK HEUER LINE
TAG HEUER

S'appuyant sur l'expertise interne de Thélios au sein du groupe LVMH, TAG Heuer célèbre avec ces lunettes le partenariat instauré en 1971 avec l'univers de la F1. Lunettes de pilote par excellence, les Jack Heuer conjuguent savoir-faire et précision horlogers avec tous les codes des sports mécaniques des 60s.

Montures ultralégères en titane japonais. Embouts en bio-nylon. Verres Chromofade antireflet rouges, verts ou bleus. 700 €. **www.tagheuer.com**

3
AW TEE
AIR|WATER

Les doigts en "A" d'une main, en "W" de l'autre, voilà le signe de ralliement du Air|Water, ce nouvel événement phénomène sur la scène californienne (et qui débarque en juin en Europe), complément naturel du Luftgekühlt, qui réunit les Porsche refroidies par air et les autres, à refoidissement liquide.

Disponible du S au XXL. 100 % coton peigné épais prélavé. Coupe classique, col ras-de-cou. Sérigraphie blanc cassé. 37,95 €. **www.luftgekuhlt.com**

4
YOUNGTIMER 37G
DEEJO

37G fait référence au poids total de cette magnifique pièce de coutellerie, réalisée dans des matériaux aussi nobles que technologiques, depuis l'inox de la lame et du châssis jusqu'au carbone du manche. Ce qui distingue un Deejo, c'est son tatouage sur la lame, comme par exemple la 911 type-G du modèle Youngtimer.

Dimensions : 11 cm fermé, 20,5 cm ouvert. Châssis et lame en inox. Finition miroir ou titane (gris ou noir), manche bois, carbone, alu ou plaqué or. À partir de 69,90 €. **www.deejo.fr**

5
FRIED EGG BADGE
TYPE 7

Depuis le premier jour, les phares caractéristiques de la Porsche 996 1 portent ce sobriquet d'"œufs sur le plat". C'est à eux, mais sans vraiment le revendiquer, que *Type7*, média parallèle de Porsche, dédie avec beaucoup d'humour un badge de grille de capot moteur au dessin évocateur. Au moins pour les initiés.

Dimensions 7,5 x 11 cm. En acier coulé. Nécessaire de montage inclus. Fabriqué en Bulgarie. 150 €. **www.type7.com**

Josué Chevrel Photos D.R.

6

CAPOT SPIRIT 70
PORSCHE

Pour accompagner le lancement de la 992 Cabrio Spirit 70, les boutiques des Centres Porsche s'étoffent d'une collection spéciale dont sont issus ces deux capots avant décoratifs à des échelles bien distinctes. Grandeur nature pour l'un, au 1:8 et encadré en caisse américaine pour l'autre. Selon la taille de vos murs...

Échelle 1: capot 911 type-G avec "safety stripes". Dimensions 4x120x130cm. 15kg. Système d'accrochage inclus. 3690€. Échelle 1:8: édition limitée à 1911 ex. Dimensions 8,2x32x32cm. 199€.
shop.porsche.com

7

GV SPECIAL HERO
PUMA x PORSCHE

Une grande partie de la collection Puma x Porsche Legacy est une nouvelle fois dédiée à la 911 Turbo, d'où cette belle GV Special Pinstripe Hero aux couleurs et à l'esprit très seventies (le modèle était initialement dessiné en hommage à la légende du tennis Guillermo Vilas). À coordonner à loisir au reste de la collection.

Du 37,5 au 48. Tige cuir de vache. Semelle caoutchouc. Doublure textile. Fermeture à lacets avec œillets synthétiques. Lacets verts supplémentaires. 110€.
eu.puma.com

HORLOGÈRE OU AUTOMOBILE, L'ACTUALITÉ DE SINGER NE CONNAÎT PAS LE MOINDRE TEMPS MORT.

1

TOP TIME B01
BREITLING

Breitling et Martini Racing unissent leur passion pour la vitesse et la performance avec cette Top Time B01 Racing en édition limitée à 750 exemplaires. Une combinaison de couleurs qui a laissé ses concurrents sur le carreau pendant plus de cinquante ans!

Boîtier inox 38 mm. Glace saphir bombée antireflet. Étanche à 100 m. Cadran blanc avec déco Martini. Index et aiguilles traités Super-LumiNova. Compteurs 60 s et 30 min. Mouvement calibre automatique Breitling 01. 70 h de réserve. Bracelet cuir de vache à boucle ardillon. 7 250 €. **www.breitling.com**

2

HERITAGE
SINGER

Avec sa collection Heritage, Singer Reimagined met sa philosophie en résonnance avec celle de Singer Vehicle Design : comme les 911, les montres de la collection se basent sur des mouvements calibre Valjoux 236 d'époque neufs mais reconditionnés et montés dans des boîtiers signés Singer Reimagined.

Boîtier inox satiné et poli. Glace saphir crystal antireflet. Étanche à 50 m. Cadran Empire green ou Piano black. Compteurs 60 s et 30 min. Mouvement calibre automatique Valjoux 236. 48 h de réserve. Bracelet cuir grainé marron surpiqué kaki. Boucle ardillon inox. 16 700 CHF HT. **www.singerreimagined.com**

3

SCALEGRAPH T.A.
BALTIC

Dévoilée à l'occasion du Tour Auto 2025, cette version de la Scalegraph célèbre le partenariat du chronométreur Baltic avec l'épreuve historique, dans une série limitée à 400 exemplaires. Spécifications habituelles, mais finitions exclusives et élégantes.

Boîtier inox 39,5 mm. Glace saphir bombée antireflet. Étanche à 100 m. Cadran bleu satiné. Compteurs 60 s et 30 min. Aiguilles traitées Super-LumiNova. Mouvement Sellita SW510-M à remontage manuel. 63 h de réserve. Bracelet métal + bracelet Alcantara. 2 100 €. **www.baltic-watches.com**

4

911 SPIRIT 70
PORSCHE DESIGN

Proposé à destination exclusive des propriétaires de Porsche 911 "Spirit 70", le nouveau Chronographe 1 du même nom en retranscrit tous les codes à travers des finitions exclusives calquées sur celles du cabriolet.

Boîtier titane traité carbide noir 42 mm. Glace saphir antireflet. Étanche à 100 m. Cadran "Pascha" noir. Index et aiguilles Phosphor green traités Super-LumiNova. Compteurs 30 min et 12 h. Mouvement calibre automatique WERK 01.100. 48 h de réserve. Bracelet cuir noir à surpiqûres Darksilver ou Olive Neo. Boucle déployante titane. 11 950 €. **www.porsche-design.com**

5

5 SPORTS MOONEYES
SEIKO

Véritable institution dans la culture hot-rod, Mooneyes a aussi beaucoup œuvré sur la scène VW californienne et, par extension, a touché la communauté Porsche. Seiko intègre tout l'univers esthétique de Mooneyes dans une 5 Sports créée en partenariat et produite à seulement 1 500 unités.

Boîtier inox 42,5 mm. Glace Hardlex bombée. Étanche à 100 m. Cadran acrylique jaune. Index, aiguilles et lunette traités Lumibrite. Mouvement calibre automatique 4R36. 41 h de réserve. Bracelet inox à boucle déployante + bracelet nylon. 1 500 €. **www.seikowatches.com**

6

IMPULSION ONYX
LOUIS MOINET

Impulsion Titanium Onyx de son nom complet, ce garde-temps limité à douze exemplaires associe avec audace et originalité les innovations héritées de leurs pères fondateurs, à savoir le chronographe et le tourbillon dans un boîtier innovant en titane et onyx.

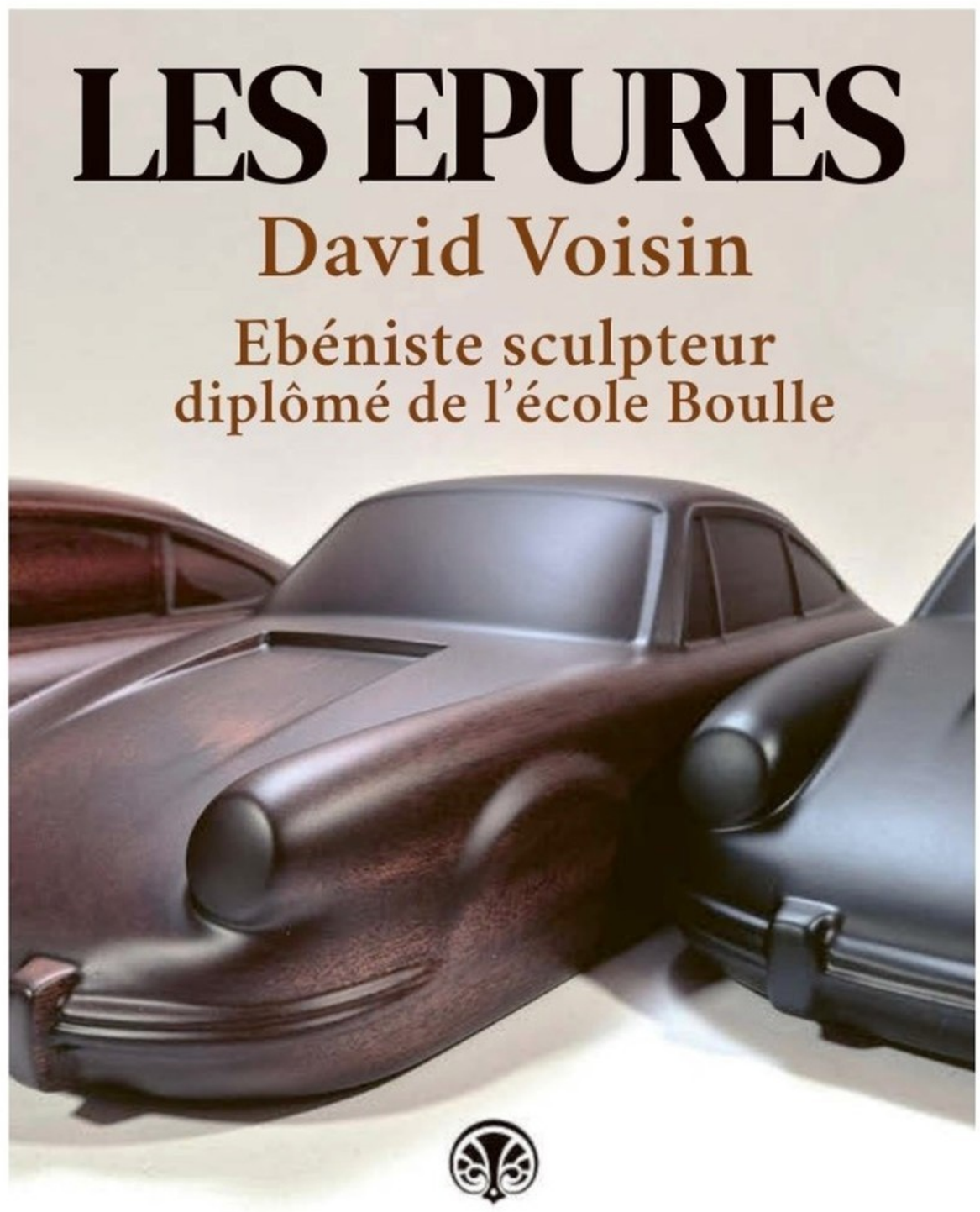
Boîtier titane 42,5 mm. Glace saphir bombé antireflet. Étanche à 30 m. Cadran squelette noir, pont de cage onyx. Compteurs 60 s et 30 min. Mouvement calibre LM114 à remontage manuel à double barillet. 96 h de réserve. Barcelet alligator à boucle déployante. P.S.D.
www.louismoinet.com

7

COLORDRIVE
B.R.M

La V6-44-SA Colordrive est née de la collaboration entre B.R.M et la Carrosserie ODS (star de *Vintage Mecanic*). Résultat, un cadran aux couleurs métallisées qui évoque instantanément la surface des plus belles voitures de sport, dans tout leur subtil raffinement.

Boîtier titane céramique 44 mm, cornes et lunette inox. Glace saphir. Étanche à 100 m. Cadran métallisé bleu ou rouge. Index gris, aiguilles blanches traitées Super-LumiNova. Mouvement calibre automatique 2428/2. 38 h de réserve. Bracelet caoutchouc, boucle ardillon inox. 5 900 €.
www.brm-chronographes.com

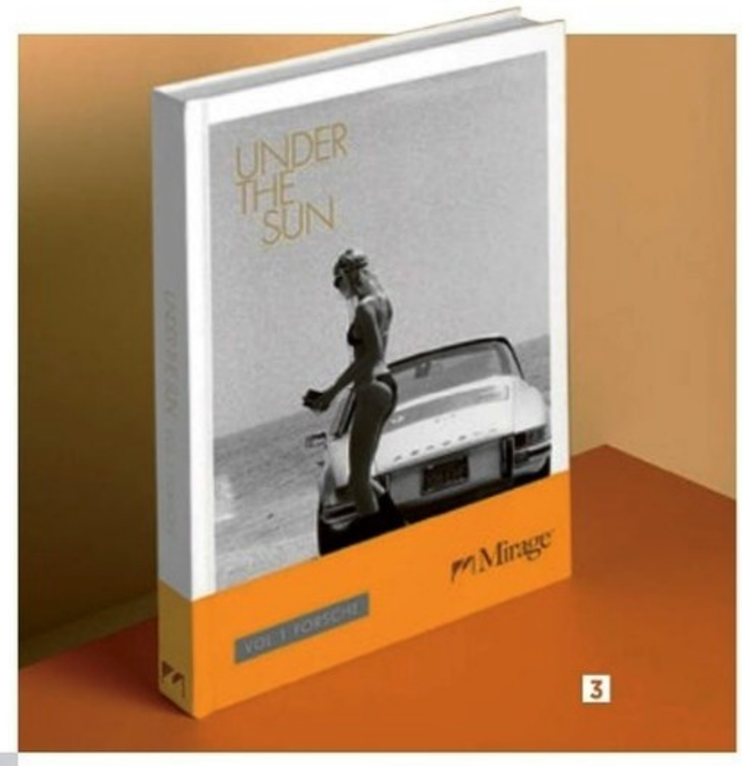


www.maisonvp.fr

Josué Chevrel Photos D.R.

1

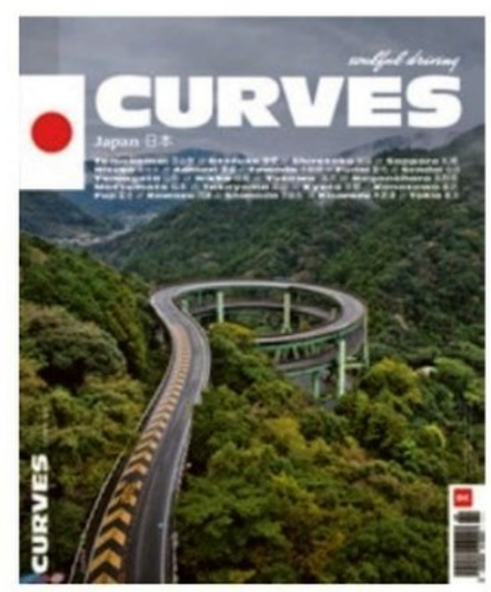
2



3

4

LES 80S FURENT LES ANNÉES DE TOUS LES EXCÈS. EN ALLEMAGNE, LES TUNERS S'EN SONT DONNÉ À CŒUR JOIE POUR DÉLURER LES PORSCHE.



5

1

1989 WEEK-END AU MANS

La vocation de cet ouvrage signé Thierry Gil va bien au-delà du compte-rendu des 24 Heures du Mans 89. C'est un documentaire fascinant qui pose la course dans son contexte historique avant de faire le tour des forces en présence, des règles et des enjeux, des personnages, pilotes et hommes de l'ombre, et des événements annexes comme ce long chapitre sur la 944 Turbo Cup. Indispensable!

En français et anglais. 160 pages. Format 24 x 28 cm. Couverture rigide. Coco-B Éditions. 49,90 €. ISBN: 978-2-9583117-8-0. **www.coco-b-editions.com**

2

PORSCHE CAYENNE

Maintenant que la première génération figure à la liste des "classics" chez Porsche, laissons le Cayenne entrer dans *Speedster* par la porte de la rubrique Littérature… Xavier Chauvin s'appuie sur les photos exclusives signées Arnaud Taquet pour nous conter l'histoire, génération après génération, de cet engin au format alors inédit pour la marque, mais qui l'a tout simplement sauvée au début des années 2000.

En français. 160 pages. Format 24 x 29 cm. Couverture rigide. Sophia Éditions. 39,00 €. ISBN: 978-2-38514-092-2. **www.sophia-editions.com**

3

UNDER THE SUN VOL.1 PORSCHE

À l'exception des interviews de Shawny Sander et Frank Kayser, *Under the Sun* est une œuvre photographique sur le thème de Porsche, sous des lumières essentiellement californiennes et sous des influences de surf culture. Entre peaux bronzées, jantes Fuchs, cheveux blonds et capots Tangerine, l'alternance de noir & blanc au grain marqué et de couleurs vibrantes rend l'œuvre addictive…

En anglais. 168 pages. Format 23,5 x 31 cm. Couverture rigide. Rêve Publications. 79,00 €. **www.miragemag.com**

4

FOXTAILS, SPOILERS GERMAN TUNERS

L'Allemagne des années 80, ce n'est pas seulement la coupe mulet, c'est aussi une foule de préparateurs déjantés qui transformaient sans limites ce qui se faisait déjà de mieux sur la planète automobile, Porsche en tête. Entre Ruf, DP Motorsport, Kœnig, Strosek, Gemballa et autre BB, vous aurez votre compte d'excentricités teutonnes pour un moment. Un ouvrage passionnant et admirablement façonné.

Par C. Butt et B. Corts. En anglais. 336 pages. Format 30 x 30 cm. Couverture rigide. Waft. 120,00 €. ISBN: 9789464590067. **www.waft.be**

5

CURVES JAPON

Parce que l'on a souvent du Japon une vision limitée à Tokyo et quelques grandes villes, le dernier volume de *Curves* est aussi essentiel que fascinant en ce qu'il nous transporte dans des paysages fascinants, parfois le reflet de l'ingésiosité des Japonais pour apprivoiser leur environnement, en témoigne la photo de la couverture. Entre traditions millénaires, modernité et décors oniriques. Waouh!

En allemand et japonais. 304 pages. Format 21 x 28 cm. Couverture souple. Delius-Klasing. 19,90 €. ISBN: 978-3-667-13067-9. **www.delius-klasing.de**

ROSE**PASSION**.COM

Toutes les pièces pour une marque légendaire

LIVRAISON RAPIDE

Service client de qualité
Catalogue complet de pièces

POUR TOUS LES MODÈLES

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

PIÈCES MÉCANIQUES

HABITACLE ET ÉQUIPEMENT

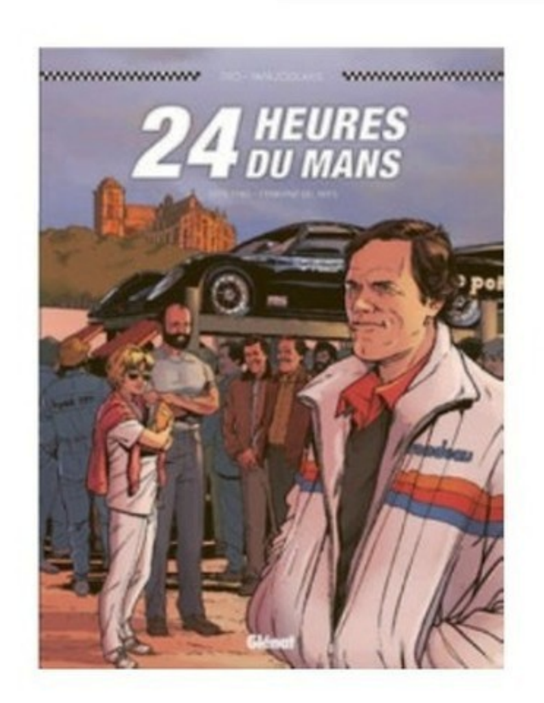
JANTES ET CARROSSERIE

WWW.**ROSEPASSION**.COM

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

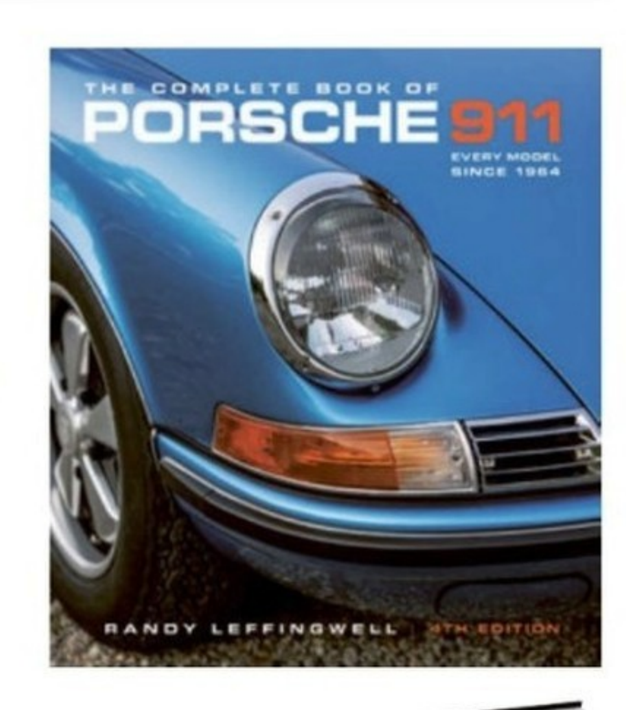
FACEBOOK | **INSTAGRAM** @ROSEPASSION_COM

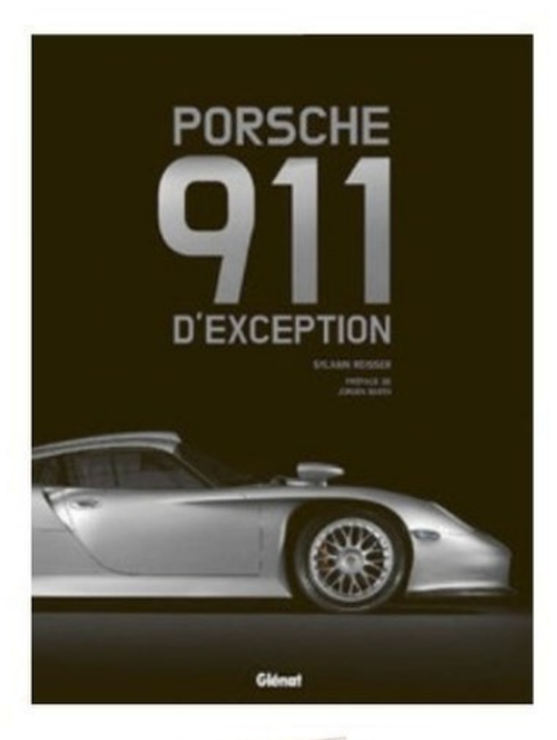
ROSE**PASSION**.COM



6

7

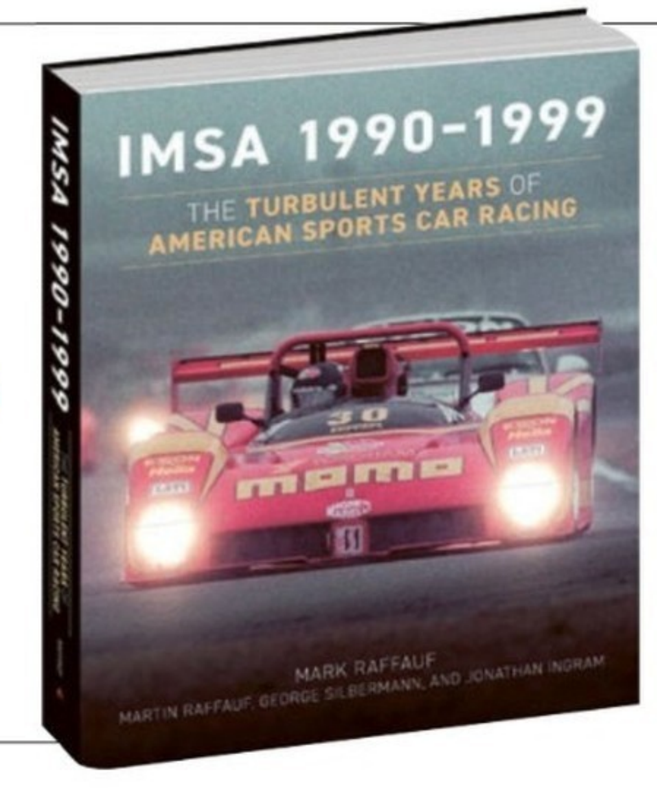


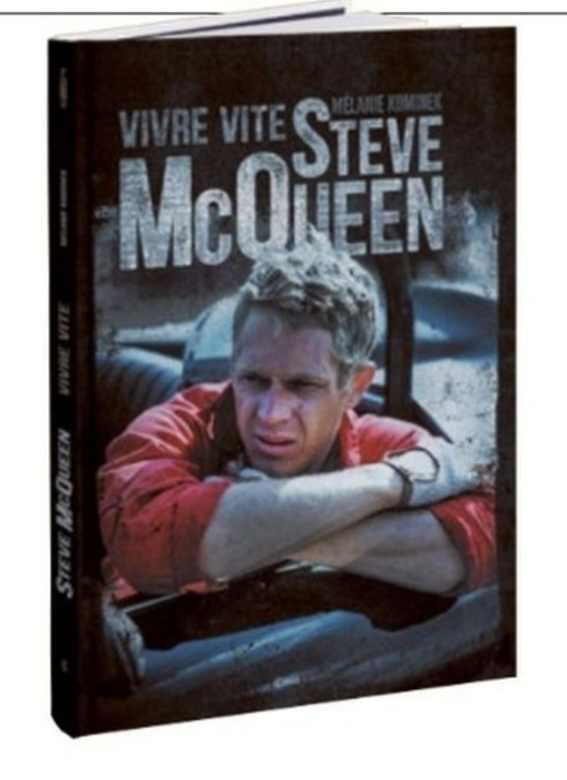


8

ENTRE LA FIN DE LA CARRIÈRE DES 962 ET L'ARRIVÉE DES GT1, LE CHAMPIONNAT AMÉRICAIN A PEU SOURI À PORSCHE DANS UNE DÉCENNIE ASSEZ MITIGÉE SUR TOUS LES TABLEAUX.

9





10

6

24 H DU MANS
1979-1980

Baptisé *L'Enfant du pays*, ce nouvel album est consacré à l'épopée de Jean Rondeau et s'étend bien au-delà des deux éditions 1979 et 1980 étiquetées en couverture pour raconter sur une décennie l'ascension et la chute du pilote-constructeur sarthois dans sa quête de victoire. Évidemment, entre le triplé des 935 en 1979 et les 936 en 82, les Porsche sont omniprésentes.

Par C. Papazoglakis et P. Dro. En français. 48 pages. Format 24 x 32 cm. Couverture rigide. Glénat - Plein Gaz. 14,50 €. ISBN : 978-2-344-06752-9. **www.glenat.com**

7

PORSCHE 911
COMPLETE BOOK

C'est la quatrième édition de cet ouvrage de référence, régulièrement mis à jour à mesure qu'avance l'histoire de la 911. L'historien Randy Leffingwell expore le sujet au-delà de la seule approche technique et replace la 911 dans un contexte historique jusque dans les couloirs de Zuffenhausen. De la 901 aux dernières itérations de la 992, aucun modèle ne manque à l'appel.

En anglais. 368 pages. Format 24,5 x 28 cm. Couverture rigide et jaquette. Motorbooks. 60,00 $. ISBN : 978-0760393895. **www.quarto.com**

8

PORSCHE 911
D'EXCEPTION

Sorti le 21 mai, le livre de Sylvain Reisser - préfacé par Jürgen Barth - réussit le tour de force d'inclure la toute dernière 911 Spirit 70 dans une chronologie des 911 spéciales - et souvent limitées - qu'il choisit d'entamer avec la 911 R de 1967. Ce sont ainsi 75 modèles qui sont abordés à un rythme qui ne permet pas beaucoup de détails mais qui en fait un ouvrage de vulgarisation intéressant.

En français. 224 pages. Format 24 x 32 cm. Couverture rigide. Glénat. 45,00 €. ISBN : 978-2-344-06650-8. **www.genat.com**

9

IMSA
1990-1999

Entre l'agonie du Groupe C et l'essor tardif du GT1, ce n'est pas en Championnat du monde d'Endurance que Porsche a beaucoup brillé dans les années 90. Outre-Atlantique non plus, la marque continuant à mener des batailles dans le Championnat IMSA contre les Ferrari et l'armada des constructeurs japonais en pleine conquête de succès sur le Nouveau Continent.

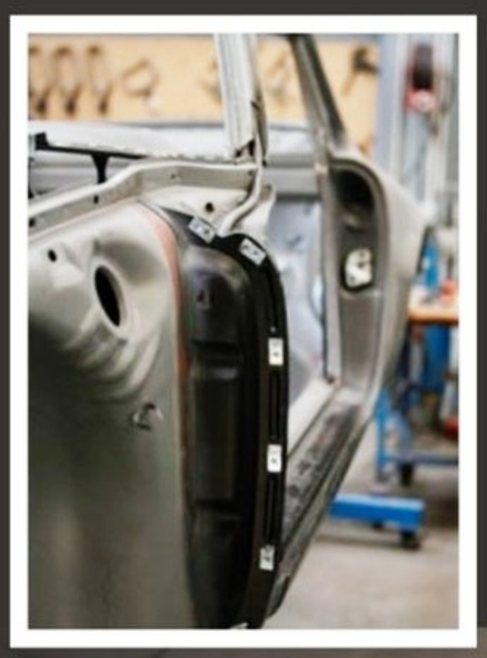
Par Mark Raffauf. En anglais. 256 pages. Format 22 x 27 cm. Couverture rigide. Octane Press. 75 $. ISBN : 978-1-642-234050-1. **www.octanepress.com**

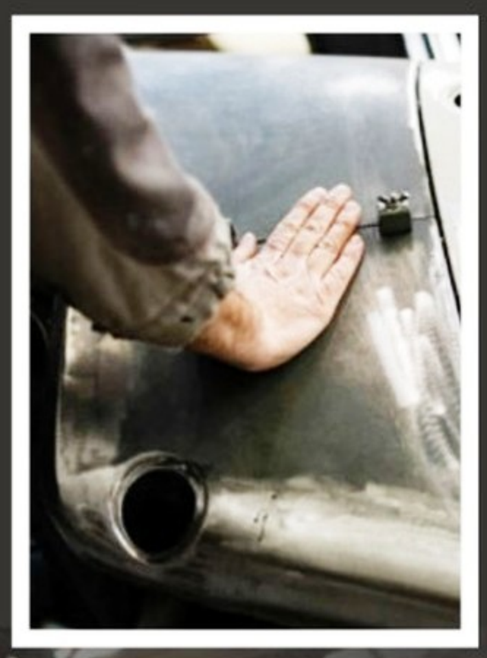
10

VIVRE VITE
STEVE McQUEEN

Icône éternelle du cinéma, Steve McQueen était aussi viscéralement passionné d'automobile et de vitesse, ce qui ressort naturellement de cette biographie signée Mélanie Kominek. À côté des Mustang, Buggy Manx ou 917 K Gulf avec lesquels il a partagé l'écran, le livre est ponctué de Lotus XI, de Jaguar XKSS mais surtout de Speedster 356, de 908/2. Il ne manque finalement que la 911 S slate grey…

En français. 216 pages. Format 23,5 x 31 cm. Couverture rigide. Casa Éditions. 39,90 €. ISBN : 978-2-38058-542-1. **www.casaeditions.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

@carrosserie auboyer

Nicolas Bayon Photos D.R.

ET SINGER RÉIMAGINA LE COUPÉ CARRERA

Après 450 exemplaires, Singer arrête la production de son modèle “Classic” et se renouvelle avec cette inédite 911 Carrera Coupé. L’un des précurseurs du mouvement restomod entame un nouveau chapitre de son histoire…

Parce qu’il n’avait pas trouvé l’artisan capable de répondre à son niveau d’exigence dans la restauration de sa 964, le musicien britannique Rob Dickinson adoptait le « *on n’est jamais mieux servi que par soi-même* » (ou DIY) et se lançait en chef d’orchestre dans les travaux. Ainsi revue de fond en comble, sa Porsche faisait tellement d’envieux qu’en 2008, il avait décidé de créer sa propre entreprise : Singer Vehicle Design était né (Rob est aussi diplômé en design). Le nom ne devait rien au hasard, à la fois clin d’œil à son passé musical et noble hommage à Norbert Singer, un ingénieur Porsche à l’origine des 935, 956 ou 911 GT1…

DES PRISES D'AIR MOTEUR SONT HABILEMENT DISSIMULÉES DANS CE QUI ÉVOQUE AUJOURD'HUI LES PARE-PIERRES DES CARRERA D'ÉPOQUE.

Aujourd'hui, après s'être inspirée des séries F, l'entreprise californienne adopte le tone & style des séries G. Reprenant la silhouette du projet Classic Turbo de 2022, cette 911 Carrera Coupé réinterprétée par Singer tire directement son inspiration des 911 SuperSport Equipment (SSE). Sous ce nom barbare se cachait dans les années 80 la rare 911 atmosphérique dotée en option usine du kit large des versions turbo.

Fidèle à son savoir-faire, Singer utilise comme base une 964. Après un renforcement de structure opéré en collaboration avec Red Bull Advanced Technologies (avec ou sans arceau de sécurité), la carrosserie est entièrement constituée de pièces en fibre de carbone. Même si le design est proche de celui des années 80, l'aérodynamique est totalement retravaillée selon les standards actuels. Les ailes sont élargies et un aileron s'escamote du capot moteur. Pour les amateurs d'appui maximal, une version fixe façon IROC est également disponible au catalogue. Afin d'améliorer la vision de nuit, des petits phares additionnels et rétractables sont intégrés au capot avant. À l'instar des 928, ils sortent dès qu'ils sont activés et disparaissent ensuite pour ne pas pénaliser l'aérodynamique… L'intérieur n'est pas en reste, les standards de qualité de très haute volée ne décevront pas les futurs acquéreurs, qui auront tout loisir de configurer à leur gré chaque détail de l'habitacle.

D'un point de vue dynamique, le châssis est amorti au moyen de suspensions à cinq modes (Route, Sport, Circuit, Tout-Terrain et Intempéries). Que celui qui osera tâter du sous-bois par temps humide soit rassuré… Afin de ne pas frotter ce magnifique spoiler avant disponible en deux versions, un lift permet de passer ralentisseurs ou trottoirs sans encombre. Derrière les jantes de 18 pouces à écrou central, des freins céramique/carbone ainsi qu'un ABS développé spécifiquement par Bosch s'affaireront à rattraper vos excès d'optimisme si jamais vous dépassiez le point de freinage.

Pour emmener tout ce petit monde à bon train, Singer fait évoluer le bloc de son programme DLS Turbo de 2023. Il implante ici un flat six atmosphérique 4.0 accouplé à une boîte manuelle à six rapports qui délivre ses 420 ch aux seules roues arrière. Conçu avec l'appui du préparateur anglais Cosworth, c'est le premier moteur à distribution variable de la firme californienne. Ne reculant devant aucune controverse, le refroidissement se veut hybride à la manière des 959 ou 962 : les six culasses sont refroidies par eau, les six cylindres sont rafraichis par air ! Un échappement spécifique en titane se chargera de distiller les puissantes vocalises jusqu'au régime maxi de 8 000 tr/min. Singer annonce cent exemplaires dans ce programme "911 Carrera Coupé", pas un de plus. Sachant tout le talent du préparateur californien à guider ses clients dans des configurations originales, on a déjà hâte de voir débarquer les premiers exemplaires sur les Cars & Coffee !

SOUS CETTE VERSION MODERNE DE L'OLIVE GREEN, LA 911 SPIRIT 70 EST PRÊTE POUR LES DANCEFLOORS CET ÉTÉ. *STAYIN' ALIVE, STAYIN' ALIVE!* ALIVE...

Nicolas Bayon Photos Porsche

ESPRIT SEVENTIES

Peinture olive, monogrammes dorés, tissus psychédéliques, tel est le cocktail détonnant appliqué par Porsche sur la 3e création de sa lignée "Heritage Design" : la 911 Spirit 70. Enfilez votre plus seyant sous-pull en tergal, c'est parti !

Heritage Design ? Pour les moins assidus, il s'agit d'une stratégie développée par Porsche via sa filiale Exclusive Manufaktur, consistant à réinterpréter les codes stylistiques d'époques révolues sur des modèles actuels, tout ça en série limitée. Une variante du mouvement "néo-rétro", très en vogue dans le paysage automobile actuel.

Reprenant la frise chronologique de son histoire, le constructeur de Stuttgart a créé en 2020 un premier modèle sur la génération 992 : la 911 Targa 4S Heritage Design Edition, inspirée des années 50 et début 60s. En 2022, un deuxième modèle est révélé : la 911 Sport Classic, évoquant le style des 60s jusqu'aux prémices des seventies. Fort du succès des deux premiers modèles, Porsche évoque maintenant les années 70 et début 80s avec cette 911 Spirit 70. La série s'arrêtera après une quatrième et dernière œuvre présentée ultérieurement. On vous laisse lancer les paris sur les années qu'elle évoquera…

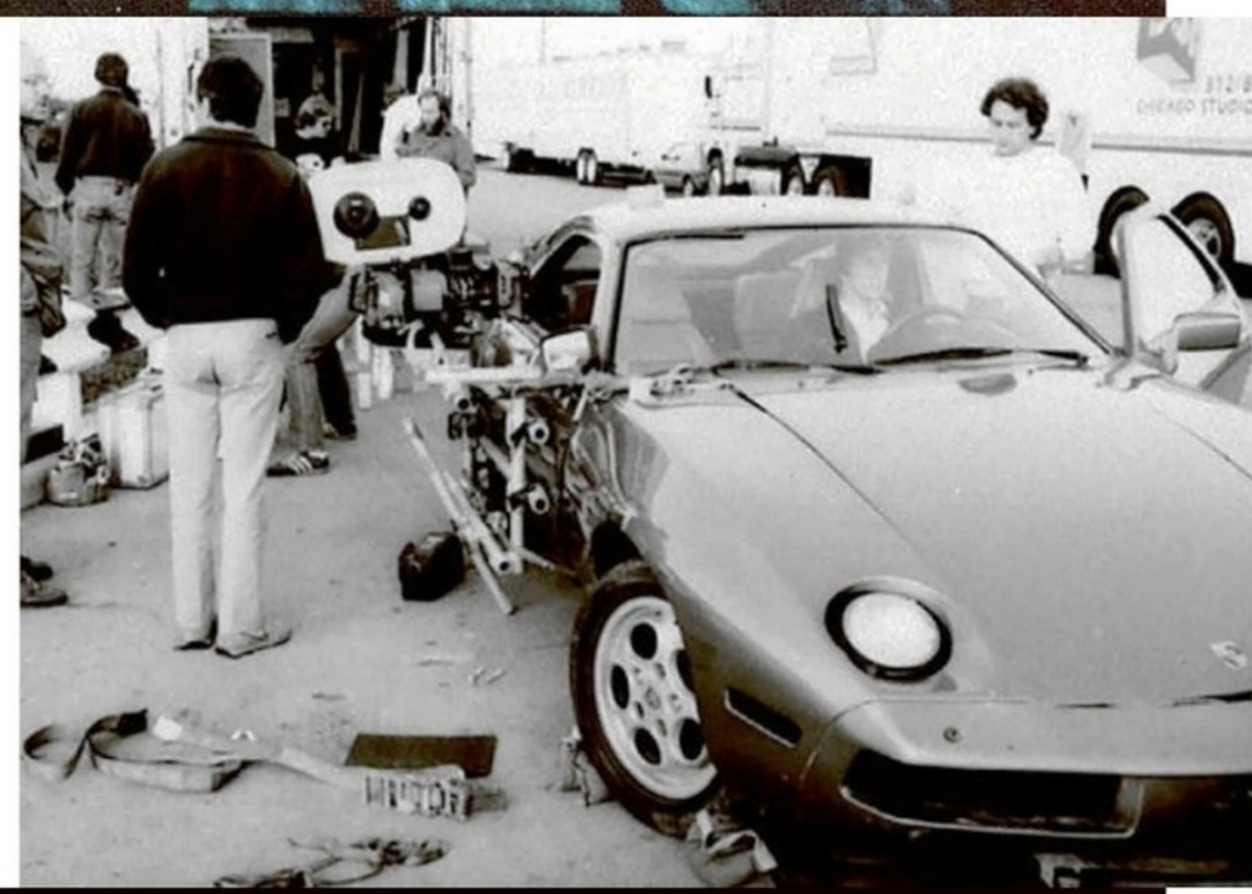
Basée sur une 992 Carrera GTS Cabriolet de 541 ch, la belle se pare d'éléments exclusifs et distinctifs (voire distinguants). La carrosserie est peinte dans un Olive Neo qualifié par le constructeur de « *vert saturé et profond, aux accents modernes* ». Ici à la rédaction, les avis sont partagés entre le vaune et le jert… Les boucliers et les jantes Sport Classic de 20 et 21 pouces (inspirées par les célèbres Fuchs) sont déclinées en Bronzite, savant dosage entre gris et or. Le cadre de pare-brise et la capote sont exclusivement noirs, comme les stickers en finition satinée qui ornent le capot et les portes. Le numéro d'identification reste à la discrétion de son futur propriétaire. À l'ouverture des portes, un motif "Icons of cool" est projeté au sol. Divers badges dorés "Heritage Design" complètent le ramage de cette singulière 911.

À l'intérieur, en l'absence de boule à facettes, Porsche a ressorti de ses malles le tissu nommé Pascha abondamment utilisé sur les 924, 928 et certaines 911 jadis. La légende raconte que si vous fixez assez longtemps le motif sans cligner des yeux, vous verrez apparaitre en 3D un Zeppelin (ballon dirigeable qui a connu un succès mitigé dans les années 30)… Il court dans tout l'habitacle, dans le coffre et même sur le siège enfant disponible au rayon des accessoires. Porsche prend soin de ses clients épileptiques et propose à son catalogue d'option une alternative avec un full cuir club noir à surpiqûres Olive Neo.

Une collection capsule Lifestyle est disponible chez votre meilleur revendeur en parallèle de la 992. Elle comporte des vêtements, des miniatures ainsi qu'une montre reprenant le fameux motif Pascha. Si les pattes d'eph et les « *chaînes en or qui brillent* » vous manquent, foncez dans votre Centre Porsche, cette 992 en édition limitée à 1 500 exemplaires est faite pour vous !

Elles sont rarement uniques, les voitures emblématiques du cinéma. Sur *Risky Business*, quatre Porsche 928 ont été utilisées sur le tournage, et deux autres pour la post-prod.

UNE PREMIÈRE 928 DE 1981 SERA LOUÉE À UN COURTIER DE CHICAGO POUR 100 $ LA JOURNÉÉ. UTILISÉE UNE DIZAINE DE JOURS, ELLE VA BEAUCOUP SOUFFRIR : « JOINT DE CULASSE ET FREINS H.S. » EXPLIQUAIT SON PROPRIÉTAIRE APRÈS LE TOURNAGE...



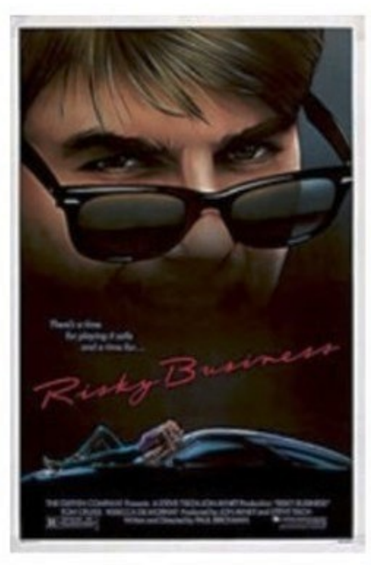
Après la projection, nombre de spectateurs sont rentrés chez eux persuadés que la 928 avait terminé engloutie pour de bon dans le lac Michigan. Magie du cinéma, il n'en fut rien !

CRUISE CONTROL

« *Porsche, there is no substitute* » lâchait un tout jeune Tom Cruise au volant de la Porsche 928 de *Risky Business*. Mais un slogan ne suffit pas seul à accéder au Panthéon des voitures de cinéma.

Texte **Jean-François Rivière**

Alors que Tom Cruise monopolise les médias pour la sortie de *Mission : Impossible - The Final Reckoning*, évoquer sa longue carrière est l'occasion de revenir en 1983 lorsque la future star apparaissait dans son cinquième film seulement, *Risky Business*. Âgé de 21 ans, il y incarne Joel, un ado dont la vie va basculer après qu'il a fait venir une call-girl chez lui en l'absence de ses parents. Si sa prestation va lancer définitivement la carrière du jeune comédien, la Porsche 928 va également trouver dans *Risky Business* un de ses rôles les plus emblématiques. Beaucoup de jeunes amateurs de sportives en ont rêvé au sortir des salles de cinéma mais la plupart se contenteront de l'affiche du film punaisée dans leur chambre. C'est au réalisateur et scénariste du film, Paul Brickman, que la 928 doit d'avoir été finalement retenue alors qu'une Ferrari et une Lamborghini avaient été d'abord évoquées. Brickman expliqua son choix, considérant que les deux Italiennes étaient trop exotiques pour véhiculer quotidiennement un businessman de Chicago (le père de Joel) et que l'Allemande lui semblait la voiture la plus contemporaine de l'époque. « *Elle était nouvelle, différente et exotique mais d'une façon subtile.* »



Après la projection, nombre de spectateurs sont rentrés chez eux persuadés que la 928 avait terminé engloutie pour de bon dans le lac Michigan. Magie du cinéma, il n'en fut rien. Quatre exemplaires de la Porsche furent embauchés sur le tournage, ainsi que deux autres pour la promotion du film. À l'écran, la 928 est supposée être un modèle de 1981 couleur Platinmetallic, intérieur gold, boîte cinq vitesses et jantes Phone Dial, mais ses doublures ne vont pas toutes lui ressembler fidèlement. Une première 928 de 1981 à boîte automatique sera louée à un courtier de Chicago pour 100$ par jour. Utilisé durant une dizaine de jours, notamment pour les scènes d'action, le bolide va beaucoup en souffrir. « *Le joint de culasse était mort, tout comme les freins, et le moteur avait bien besoin d'une remise en forme* » expliqua son nouveau propriétaire après le tournage. Une seconde 928 apparaîtra à l'écran, un modèle de 1979 avec boîte manuelle dont Tom Cruise va apprendre le maniement auprès de Jon Avnet, le producteur du film. Un autre exemplaire de 1979 apparaît quelques secondes dans la scène où Rebecca de Mornay manipule par erreur le levier de vitesse, ce qui conduira la 928 à plonger dans le lac quelques minutes plus tard. La Porsche ainsi sacrifiée, baptisée "Dump car", est un autre modèle de 1979 de couleur marron repeint en Platinmetallic. Entièrement démuni de son intérieur et de son moteur (d'où son apparence un peu haute), il sera reconstruit une fois sorti du lac et renvoyé chez un fournisseur californien. Une cinquième 928 équipée d'un toit ouvrant a fait l'objet d'un shooting photographique pour la promotion du film, dont une image à été retenue pour illustrer l'affiche française. Quant à la sixième 928 de *Risky Business*, on ne la voit pas mais on l'entend : c'est la musique de son V8 qui double toutes les 928 visibles à l'écran.

Passionné par l'histoire des Porsche de *Risky Business*, Lewis Johnsen va mettre des années à en retracer les destinées pour découvrir qu'une seule d'entre elles, la 928 #2 (1979 avec boîte manuelle) semble avoir survécu. Travaillant sur un documentaire qui leur est consacré, Johnsen finit par la retrouver en Californie grâce aux efforts d'un détective privé. Rachetée, restaurée, la 928 connaîtra d'autres propriétaires par la suite jusqu'à cette vente aux enchères Barrett-Jackson de 2021 à l'issue de laquelle elle deviendra la 928 la plus chère de l'histoire, vendue près de deux millions de dollars.

CHAPITRE 01
JUILLET-AOÛT-SEPTEMBRE 2025

Le magazine des hommes de caractère

STYLE HEROES

MODE • FOOD • BUSINESS • CULTURE • SPORT • VOYAGE, DRINKS • COSMÉTIQUES • MONTRES • MÉCANIQUE

nouveau

GUILLAUME GALLIENNE
FOU DE MODE

STEVE McQUEEN
SON COCKTAIL INCONNU

PSG
DANS LES COULISSES DU SUCCÈS

FRANÇOIS-RÉGIS GÂUDRY
AU RÉFRIGÉRATEUR

PAVIE
LE MEILLEUR RESTAURANT DE FRANCE?

OTHONIEL
STAR DE L'ART CONTEMPORAIN

...

heroestyle.com

NUMÉRO 01

JUILLET-AOÛT-SEPTEMBRE 2025

nouveau

Le magazine des hommes de caractère

STYLE HEROES

BEVERAGE • BUSINESS • COSMÉTIQUE • CULTURE • FOOD • HORLOGERIE • MÉCANIQUE • MODE • SPORT • VOYAGE

À découvrir en kiosque et en ligne...

HEROES PUBLISHING

MÊME SI CE N'EST PAS POUR ÇA QU'ELLE A ÉTÉ CONÇUE, LA 963 EST CERTAINEMENT PLUS À SON AISE SUR DES KILOMÈTRES D'AUTOROUTE A11 QUE DANS UN QUARTIER RÉSIDENTIEL. ET POURTANT...

PAPIERS DU VÉHICULE S'IL VOUS PLAÎT !

« *J'arrive, chérie ! J'attrape la clé de la 963 et je prends la route.* » Science-fiction ? Le seul élément qui ne soit pas réel dans ce scénario, c'est la clé qui n'existe pas… Pour le reste, il y a désormais un individu dans le monde qui dispose d'une Le Mans Hypercar Porsche immatriculée pour fouler les Hunaudières… toute l'année. Lui est-il nécessaire d'ajouter : « *Je fais vite* » ?

Texte **Josué Chevrel** Photos **Porsche A.G.**

Conduire une pure voiture de course sur la route, c'est le rêve absolu de tout passionné d'automobile mais ce n'est une réalité que pour une poignée d'humains sur cette Terre. Qu'on s'entende, on ne parle pas ici de 911 affûtées à la GT3 RS mais de vrais protos des catégories d'élite cantonnés aux circuits. En 1975, le comte Rossi, soutien majeur de l'écurie officielle sous les couleurs Martini, avait obtenu de l'usine une 917 personnelle qu'il a pu conduire à peu près légalement sur les routes françaises. Au début des années 90, avec l'appui de Porsche, Dauer avait construit quelques 962 pour un usage civil (surtout pour homologuer au Mans, en GT1, la machine qui remporterait les 24 Heures en 1994). Idem en 1997 avec la rarissime 911 GT1 dont l'usine devait produire vingt-cinq exemplaires. Point ! Et voilà qu'à l'occasion de ces 24 Heures du Mans 2025, Porsche crée l'événement en révélant la 963 RSP, exercice qui restera exemplaire unique, une 963 adaptée à la route.

RSP : Renn Sport Prototyp ? Ne cherchez aucune valeur sportive dans l'acronyme qui ne représente que les initiales du "client" en la personne de Roger Searle Penske, le patron du Porsche Penske Motorsport. L'idée est née d'une conversation entre les pontes de Porsche USA, de Porsche Penske Motorsport et du programme Porsche LMDh, tous trois inspirés par la fameuse 917 du comte Rossi, qui fête cette année ses… 50 ans ! Quelle meilleure occasion de réitérer l'expérience ? Le concept ne se limitait donc pas à rendre une Porsche 963 un tant soit peu

Imaginez donc la scène, lorsque Timo Bernhard arpente les pavés du Mans dans une Porsche 963 Hypercar, suivi d'Emmanuel Collard au volant de la 917 K du conte Rossi...

UNE 963 AU MANS, JUSQUE-LÀ RIEN D'ANORMAL. MAIS DANS LES RUELLES PAVÉES ?

Le projet est mené à Stuttgart par Sonderwunsch sur une voiture neuve, qui n'a jamais couru.

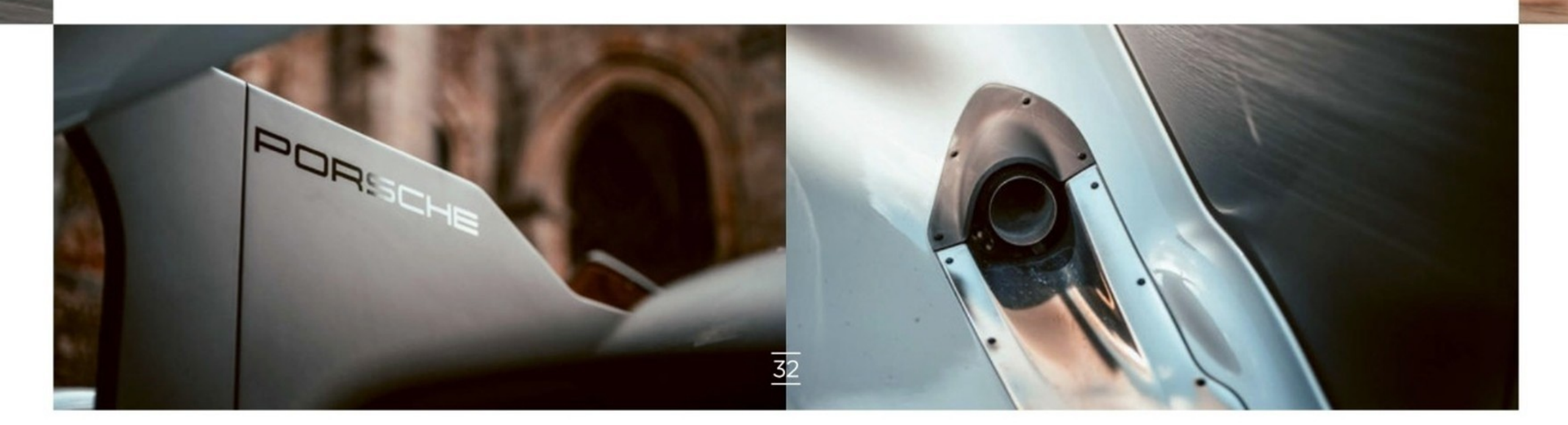
LA RSP EST RESTÉE AUSSI PROCHE QUE POSSIBLE DE LA 963 QUI COURT LES CHAMPIONNATS WEC ET IMSA.

compatible avec la réglementation routière, mais devait aussi rendre hommage à la 917 que le comte Rossi avait voulu la plus proche possible de la voiture de course.

Sur le même schéma donc, l'équipe de Sonderwunsch à Zuffenhausen et ses homologues de Porsche Classic à Atlanta, sous la direction de Grant Larson – directeur des projets spéciaux au Style Porsche –, ont apporté le minimum de modifications à la machine pour la conformer aux exigences légales lui permettant de prendre la route… avec les plaques d'immatriculation "W garage" du Porsche Experience Center. Normes d'homologation et technologies de compétition ont tellement évolué en 50 ans qu'emmener la 963 dans un vrai processus d'homologation n'est absolument plus envisageable en 2025…

La gestion de l'éclairage est reparamétrée pour se mettre en conformité, avertisseur sonore et clignotants sont ajoutés, et les ouïes béantes qui coiffent les ailes de la 963 de course sont refermées par une série de louvers. Le reste… est beaucoup moins simple qu'il n'y paraît : peindre une carrosserie en carbone Kevlar est un défi (elle est recouverte de vinyle en course) auquel l'équipe s'est collée, en trois couches du même Martini silver que l'originale. Aileron dorsal, charnières et fixations passent au noir satiné tandis qu'un monogramme 963 RSP à l'arrière répond au blason en émail à l'avant. La caisse est réglée au plus haut sur ses jantes OZ en 18" chaussées de pneus pluie, et la suspension au plus souple. L'habitacle suit le même plan que son modèle 917 : cuir et Alcantara beige. L'unique baquet monocoque carbone à la climatisation intégrée est un peu plus moelleux, augmenté d'un appuie-tête sur la cloison. Gadget de tourisme par excellence, le porte-gobelet est imprimé aux dimensions du mug Porsche !

Techniquement, la 963 est mue par un V8 4.6 de 680 ch, à 80 % identique à celui de la 918 Spyder – atmo dans la 918, équipé de deux turbos basse pression sur la 963 – augmenté d'une hybridation électrique (comme la 918). La gestion du moteur-générateur électrique est reprogrammée pour plus de souplesse, mais la seule modification (et pas des moindres) sur le bloc thermique est sa compatibilité avec les carburants de stations-service. Voila qui laisse le loisir à Roger de vibrer sur la route et de rentrer à pas de loup dans le quartier, tout électrique.



ASSURANCES - COLLECTION - RAMONATXO
ACR
Orias : 07 024 923
assurancescollection.fr
agence.ramonatxo@axa.fr
Tel : 04 68 352 353
AXA collection & AXA moderne prestige
ASSURANCES RAMONATXO CYRILLE

Nous étions allés à la rencontre de 917-030 dans *Speedster* #052, en 2019. Elle a désormais une héritière directe, dévoilée en préambule des 24 H du Mans 2025.

50 ANS PLUS TÔT...

Le précédent historique à cette 963 RSP a été créé à Weissach il y a tout juste 50 ans. Porsche remettait à un de ses plus fidèles partenaires une version routière de la machine de course ultime avec laquelle la marque avait inscrit sa première victoire au Mans. En un demi-siècle, la "917 Rossi" est devenue une pièce mythique de l'histoire.

En juin 70, Porsche accède enfin à la victoire dans les 24 Heures du Mans. Si elle est remportée par une 917 de l'écurie autrichienne Porsche Salzburg, le comte Gregorio Rossi di Montelera a pris une part active à l'effort collectif en associant l'entreprise familiale sous la marque Martini aux projets de l'équipe d'usine. Lorsque, en 1973, le comte manifeste l'envie d'une 917 pour sa collection personnelle, la chose est assez légitime. Mais avant qu'elle ne lui soit livrée, il exprime le souhait qu'elle soit immatriculée. Porsche ne peut pas refuser grand-chose à son éminent partenaire… Mais même au début des seventies, faire d'une 917 une automobile dûment homologuée pour un usage routier n'était déjà plus possible en Europe. Ajouter clignotants et klaxon n'y suffisaient pas. On se souvient qu'à la fin des années 50 déjà, la hauteur minimale d'implantation des phares avait nécessité une évolution conséquente de la 356 qui en avait redéfini les lignes. Alors imaginez la 917 avec ses otiques au ras du sol… Il n'y a que dans l'Alabama que Porsche a pu négocier une immatriculation "de complaisance" contre la promesse de ne jamais poser les roues de cette chose dans l'État. Ainsi, le 27 avril 1975, le comte Rossi prenait livraison à Stuttgart d'une 917 avec laquelle il rentrait à Paris par la route, papiers en règle.

Pour honorer la demande du comte, Porsche avait ressorti des étagères une auto déjà construite, à l'existence jusque-là plutôt discrète. Quoique… Assemblée le 28 janvier 1971, la 917 au châssis 030 n'a couru que les 1000 km de Zeltweg le 27 juin, entre les mains de Larrousse et Marko. Un pneu arrière déchape, Gérard Larrousse part en tête à queue sur 300 m, tape le rail, c'est terminé. Mais 917-030 restera la seule de l'histoire à avoir couru avec un ABS ! Puis après la course, l'équipe est restée à Zeltweg pour tester sur une 030 réparée à la hâte un moteur… turbo ! Marko explose les temps de référence aux essais de Rodriguez… Quelques mois de tests ensuite pour affiner le système ABS, et l'auto est remisée.

Pour en faire la 917 de route qui est entrée dans la légende, avant de la peindre en "Martini silver", les hommes de Porsche ont amputé les ailes arrière de 030 de leurs dérives verticales, à la manière des capots de 1970. Dans sa définition mécanique, le proto est resté aussi proche que possible de la voiture de course, juste augmenté d'un starter pour les démarrages du quotidien. C'est l'habitacle qui a subi les modifications les plus tangibles, entièrement garni de cuir et d'Alcantara beige. Depuis fin 2018, ce légendaire missile routier coule des jours heureux sur les routes du sud de la France.

BARDAHL®
ADDITIFS LUBRIFIANTS

RIEN NE VOUS ARRÊTERA

BARDAHL

CHEZ BARDAHL, NOUS COMPRENONS L'IMPORTANCE DE PRÉSERVER LES MOTEURS ANCIENS

Découvrez notre **solution incontournable** pour tous les passionnés de **voitures anciennes et de collection** : le **"Remplace le Plomb"** Bardahl, spécialement conçu pour répondre aux besoins des **moteurs 2 et 4 temps** de l'ancienne génération qui fonctionnaient avec du super plombé.

Ce substitut permet aux propriétaires de véhicules anciens d'utiliser les **carburants modernes E5 et E10** (anciennement SP95 et SP98), tout en assurant une **lubrification** et une **protection** des soupapes équivalentes à celles offertes par l'essence plombée. De plus, cet additif intègre un stabilisateur d'essence **garantissant un redémarrage sans souci** après de longs mois de stockage.

Le flacon de 250 ML permet de traiter jusqu'à 250 L de carburant.

www.bardahl.fr

Réf 1261

1 Premier épisode, dans *Speedster* #79 : Kobus Cantraine sort d'une grange berrichone une 911 Carrera RS qui y dort depuis un demi-siècle.

2 Après quelques mois d'une remise en route qu'il a supervisée au Centre Porsche Classic Gelderland, cette pièce d'histoire roule à nouveau.

1

CLASSIC 911 CARRERA 2.7 RS

PRÉSERVATION DE PATRIMOINE

Dans le dernier épisode, vous l'avez vue ressortir de sa grange berrichonne après presque 50 ans de léthargie, sous la poussière. Après quelques mois de travail, la revoilà telle qu'elle a été enfermée, ni plus neuve ni plus abîmée qu'en 1976, juste préservée.

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

2

Du grand Touroul, aux Coupes de Vitesse de Montlhéry en mars 1973, pour la première course de la RS #0064...

© Luc Joly

1 L'origine Sonauto de la RS #0064 est trahie par son bouclier de 911 S.

PALMARÈS 911 CARRERA 2.7 RS # 911 360 0064

DATE	ÉPREUVE	N°	ÉQUIPAGE	CLASSEMENT
1973				
18/03	**Montlhéry Coupes de Vitesse**	#26	R. Touroul	7e (4e Gr. 4)
14-22/09	**Tour de France Automobile**	#79	T. Sabine - J. Delannoy	4e (2e Gr. 3)
17/10	**Montlhéry Coupes de Salon**	#61	T. Sabine	N.C. (Pole position)
1974				
24/03	**2 H de l'ACO**	#85	"Bardini" - L. Nageotte	Ab. (qual. 4e)
22/09	**Coupe de l'AGACI**	#43	L. Nageotte	7e (2e Gr. 3)
1975				
16/03	**Coupes de l'Île-de-France**	#12	B. Cayeux	3e
23/03	**2 H de l'ACO**	#41	B. Cayeux	6e (2e GT)
4-5/10	**Rallye Jacques Cœur**	#35	P. Ballereau - G. Tisseron	N.C.
1976				
22/08	**Course de côte de Préveranges**	#92	G. Tisseron	29e (3e Gr. 3)

Bardini en mars 1974 sur le grand circuit du Mans.

© Archives Maurice Louche

AVANT MÊME L'HISTOIRE INCROYABLE DE SES 50 ANS D'HIBERNATION, LA CARRERA RS #0064 A ACCUMULÉ UN PALMARÈS ASSEZ RESPECTABLE.

© D.R.

Au volant d'une "simple" RS Gr. 3, Thierry Sabine terminait quatrième du Tour Auto 1973, alors que beaucoup de RSR n'ont jamais atteint l'arrivée.

Ce n'est pas la première fois de ces cinquante dernières années que s'ouvre cette lourde porte en bois. Mais c'est certainement la plus chargée en émotion. Le propriétaire des lieux est aussi le gardien d'un trésor caché sous des draps poussiéreux depuis presque un demi-siècle. Dans *Speedster* #79, vous suiviez en presque-direct la sortie de grange de ce qui restera probablement dans l'histoire comme la 911 Carrera 2.7 RS à la fois demeurée le plus longtemps endormie, et aujourd'hui indéniablement la plus rigoureusement préservée des mille cinq cent quatre-vingts authentiques. Le 13 octobre, son dernier pilote – et propriétaire depuis 1975 – l'a sortie de l'ombre pour la transmettre comme la pièce inestimable du patrimoine de la marque et du sport automobile français qu'elle est.

Flash-back, début des années 70, époque à laquelle les écuries privées représentaient le gros des troupes Porsche même dans des épreuves comme Le Mans. Époque à laquelle résonnaient dans les paddocks des noms comme Garant, Egreteaud, Henrioud, Mazzia, Sage, Lagniez, Nourry, Gédéhem… Des chevaliers toujours en quête de l'arme la plus affûtée dans la catégorie GT, qui s'est assez distinctement présentée fin 1972 sous la forme de la 911 Carrera RS.

Marcel Balsa était de ceux-là, reconnu comme l'un des plus grands préparateurs de Porsche. Ex-pilote de Grands Prix dans les années 40, pionnier de la Formule 1 en 1950-51, ami proche d'Auguste Veuillet (le patron et propriétaire de Sonauto qui importait Porsche en France), Balsa était dans le cercle des initiés… C'est ainsi qu'il fut parmi les premiers à passer commande d'une 911 Carrera RS. La fiche de production est datée du 14 septembre, presque un mois avant la présentation officielle au Salon de Paris, les dernières inspections qui valident la fin de production ont lieu le 4 décembre et Marcel Balsa est ainsi le premier dans l'Hexagone, via Sonauto, à être livré d'une Carrera RS "M471". Autrement formulé, une Lightweight. Si bien que c'est précisément sur la base de cet exemplaire au numéro de châssis #911 360 0064 que le Service des Mines d'alors a établi l'homologation du modèle 911 Carrera RS en France. Un numéro de série qui l'identifie aussi comme la cinquante-quatrième RS produite (la séquence "clients" commence à 0011, après dix préséries), seulement la huitième sous la définition Lightweight M471, et la première de ces Light qui ne fut pas Blanc Grand Prix ! Elle est Tangerine. Voilà qui, statistiquement, commence déjà fort !

La suite des statistiques s'est écrite en piste. À peine immatriculée (1739 BV 94, le 23 février 1973), la voiture est louée par Raymond Touroul pour les Coupes de Vitesse, vingt tours sur l'Autodrome de Montlhéry et ses extensions. Touroul finit septième au général après 68 km, deuxième de son Gr. 4. Quelques mois plus tard, c'est Thierry Sabine qui prend le volant de la RS, accompagné de Jean Delannoy, dans les 7 000 km d'un Tour Auto très disputé. Les photos d'époque révèlent qu'en 1973, on pouvait attaquer une spéciale en T-shirt ; pourvu qu'on soit casqué, ça semblait ne déranger personne… Sabine se permettra l'outrecuidance de prendre la quatrième place, dans une épreuve où seul Jacques Alméras arrivera à emmener une RSR à l'arrivée ! Il n'y aura que Dominique Thiry, troisième sur une autre RS, pour réussir à lui ravir la victoire du Gr. 3.

En octobre, toujours louée par Sabine, la RS retourne à Montlhéry pour les Coupes du Salon. La voiture, toujours Tangerine, arbore des stickers Martini en plus des Le Corbier. Elle ne figure pas dans les tableaux de classements,

1

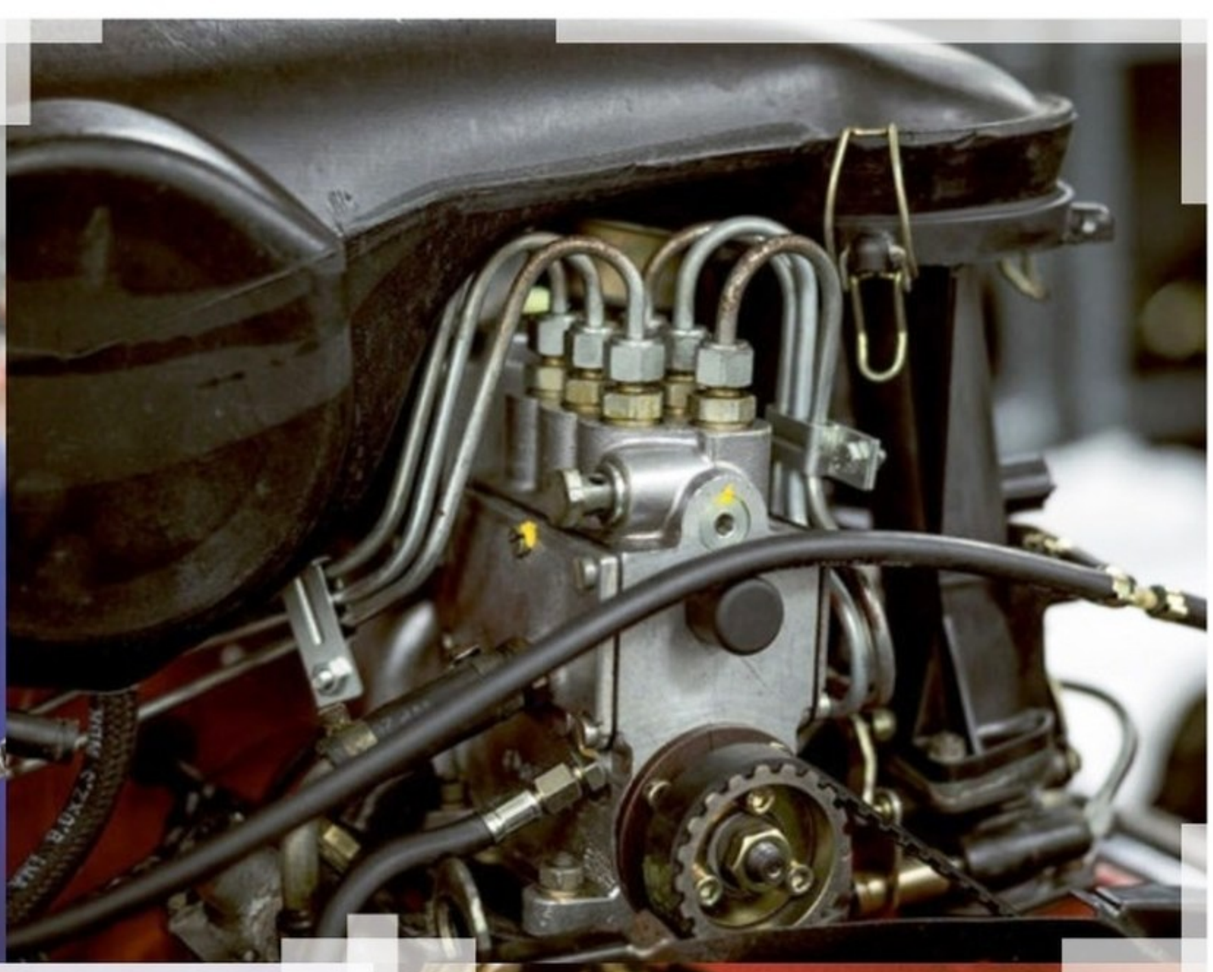
LA CARRERA RS N'A PAS NÉCESSITÉ DE RESTAURATION, ET TANT MIEUX ! ELLE A SEULEMENT ÉTÉ DÉMONTÉE, NETTOYÉE ET REMONTÉE.

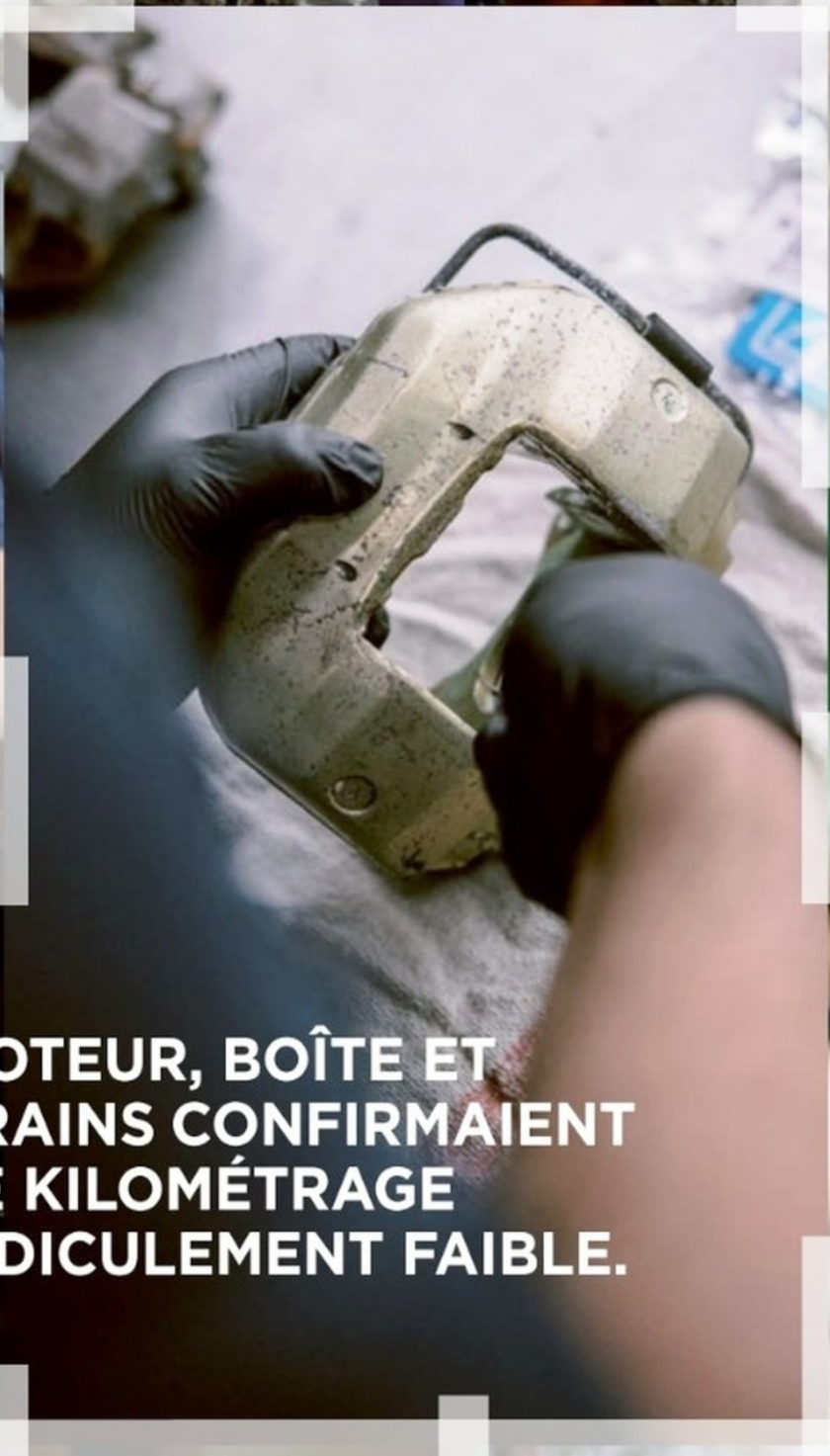
Manifestement, Thierry Sabine a dû coller en un seul Tour Auto la moitié du kilomètrage au compteur de la RS #0064 puisque l'inspection des organes mécaniques corrobore les 16 000 km au tableau de bord.

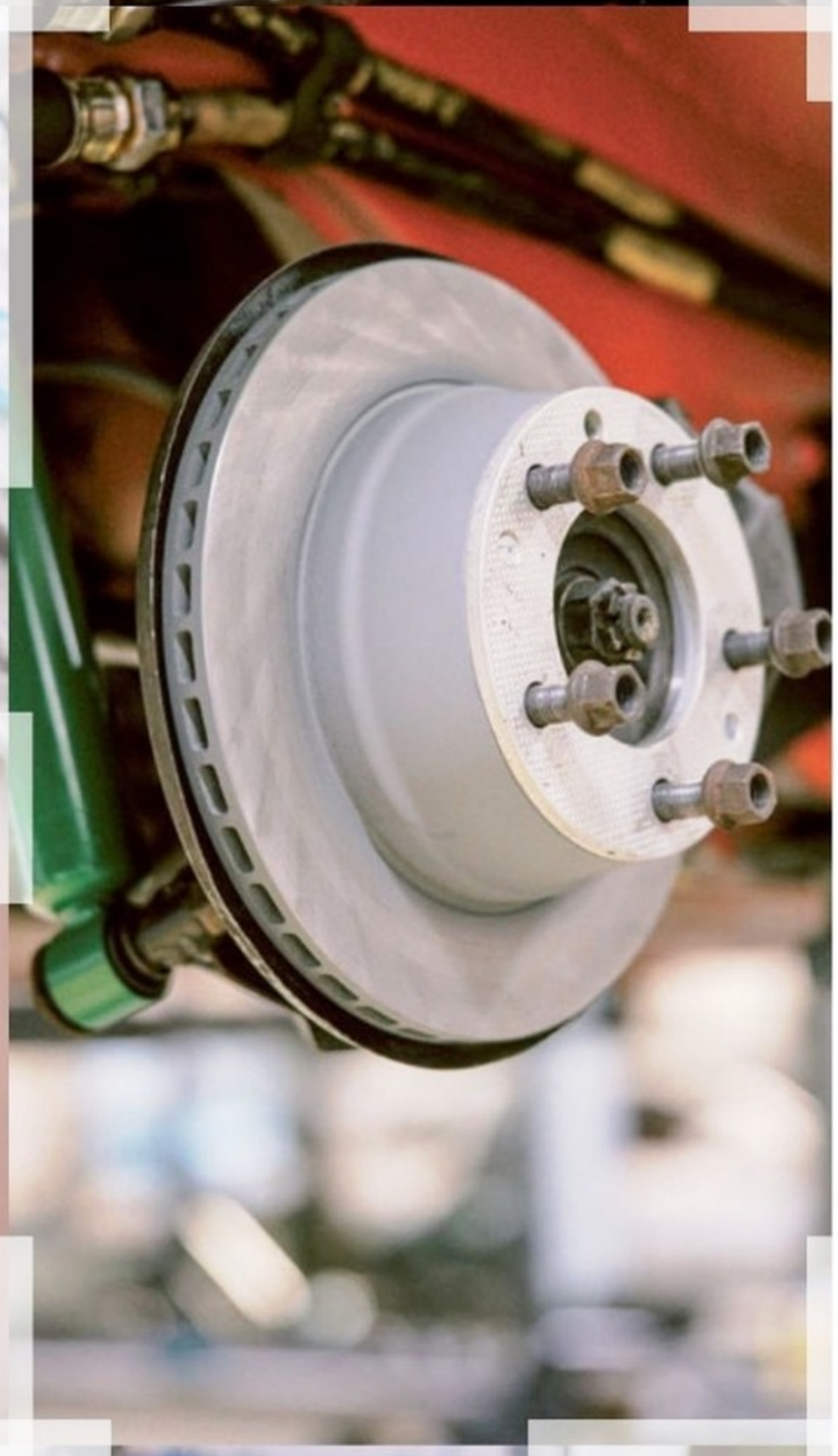
Les conditions dans lesquelles la RS a été stockée pendant presque cinquante ans ont participé à la remarquable conservation de toute la carrosserie qui n'a eu guère besoin de plus que de soins cosmétiques, le choix évident ayant été fait de conserver toute la patine et le vécu de l'auto.

Les trains roulants ont été refaits à neuf sans qu'aucune pièce n'ait été remplacée, à l'exception des rotules et autres caoutchoucs. Idem à l'intérieur, qui n'a pas nécessité plus qu'un shampooing approfondi.

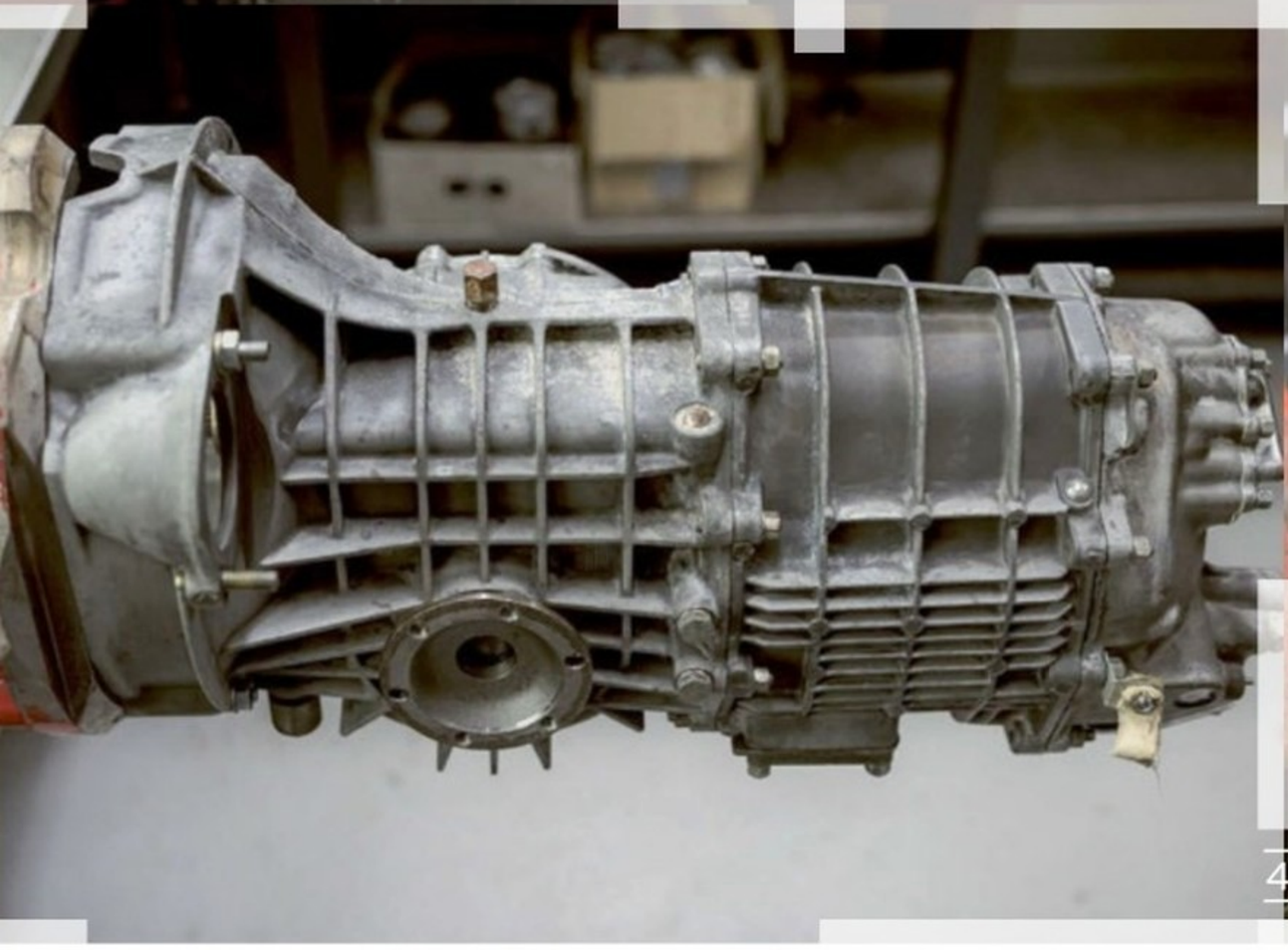
Puis tous les accessoires qui ont accompagné la vie de cette RS ont repris place, jusqu'au surprenant rétroviseur droit...







MOTEUR, BOÎTE ET TRAINS CONFIRMAIENT LE KILOMÉTRAGE RIDICULEMENT FAIBLE.



AU-DELÀ DE SA PATINE, LA RS A CONSERVÉ LES ODEURS TYPIQUES DES 911 DE CETTE ÉPOQUE. CE QUI N'AURAIT JAMAIS ÉTÉ LE CAS SI TOUS LES MATÉRIAUX AVAIENT ÉTÉ REMPLACÉS PAR DU NEUF.

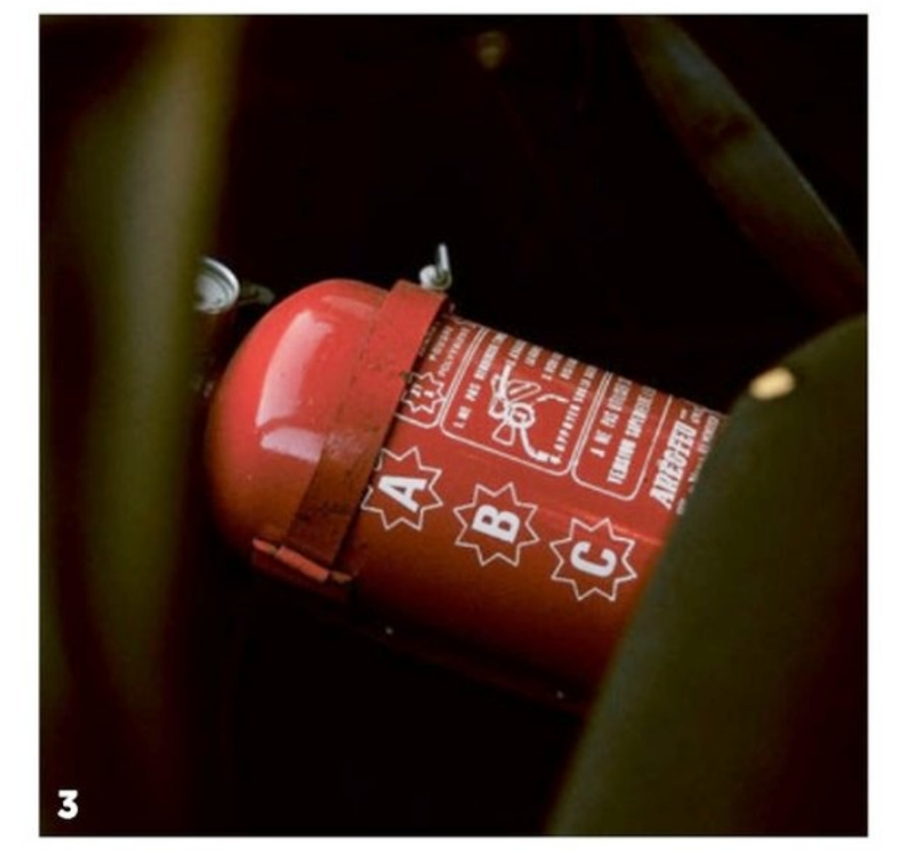
1 Si la police scientifique s'y collait, elle trouverait de l'ADN de Sabine ou de Touroul sur ce volant et ce pommeau. Ils ont été nettoyés, mais le cuir est toujours celui d'origine.

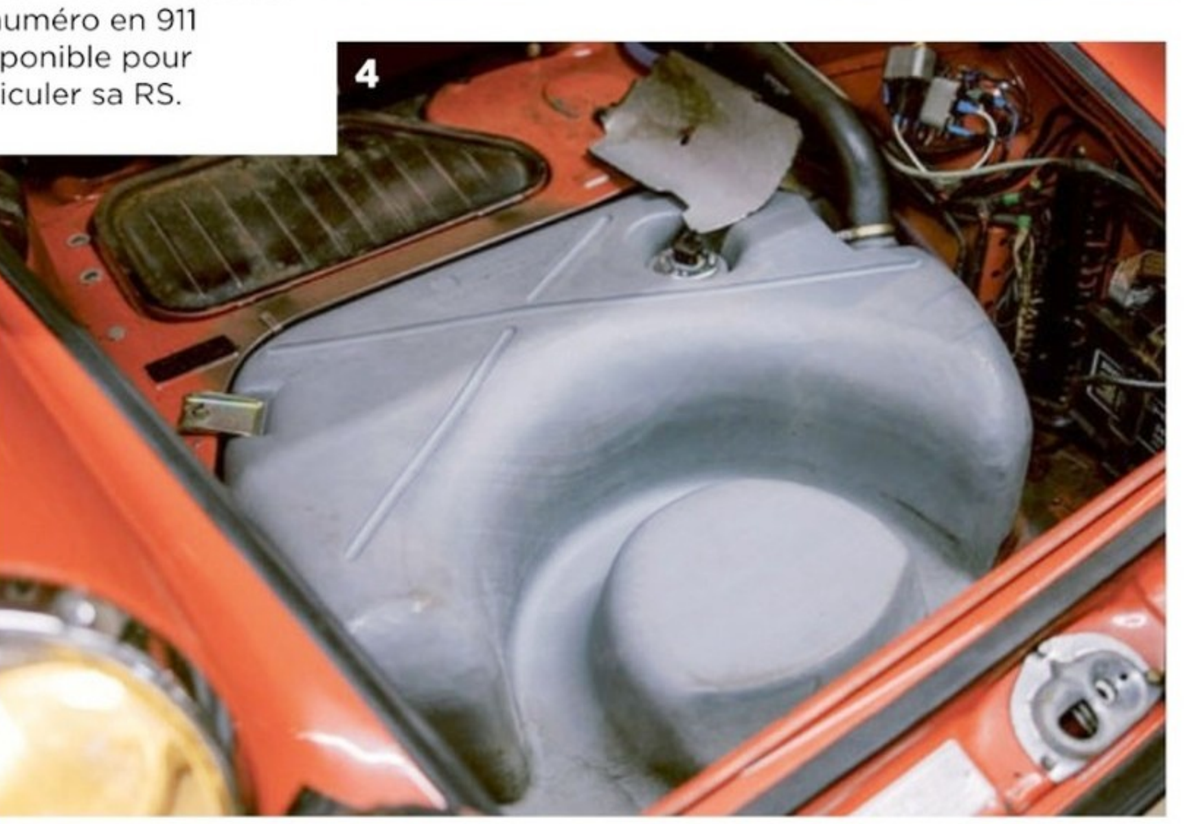
2 Après shampooing, les baquets Recaro sont aussi beaux qu'en 1973.

3 La poudre à l'intérieur a-t-elle 50 ans ? En tout cas, l'extincteur oui.

4 Évidemment, après 50 ans, le contenu du réservoir n'est pas sauvable, mais le contenant reste en place.

5 Avec ses bonnes relations en préfecture, Pierre Ballereau a attendu qu'un numéro en 911 soit disponible pour immatriculer sa RS.





sinon celui du départ, qu'elle prend en… pole position ! En mars 1974, Dominique Segard, alias "Bardini", est inscrit aux 2 H de l'ACO, épreuve en marge des essais des 24 Heures du Mans, en équipage avec Lucien Nageotte. Bardini qualifie la Carrera RS en quatrième place, mais des problèmes de démarreur ne laissent aucun espoir en course. En septembre, c'est Nageotte qui s'engage à Montlhéry dans les Coupes de l'AGACI qu'il termine deuxième de classe.

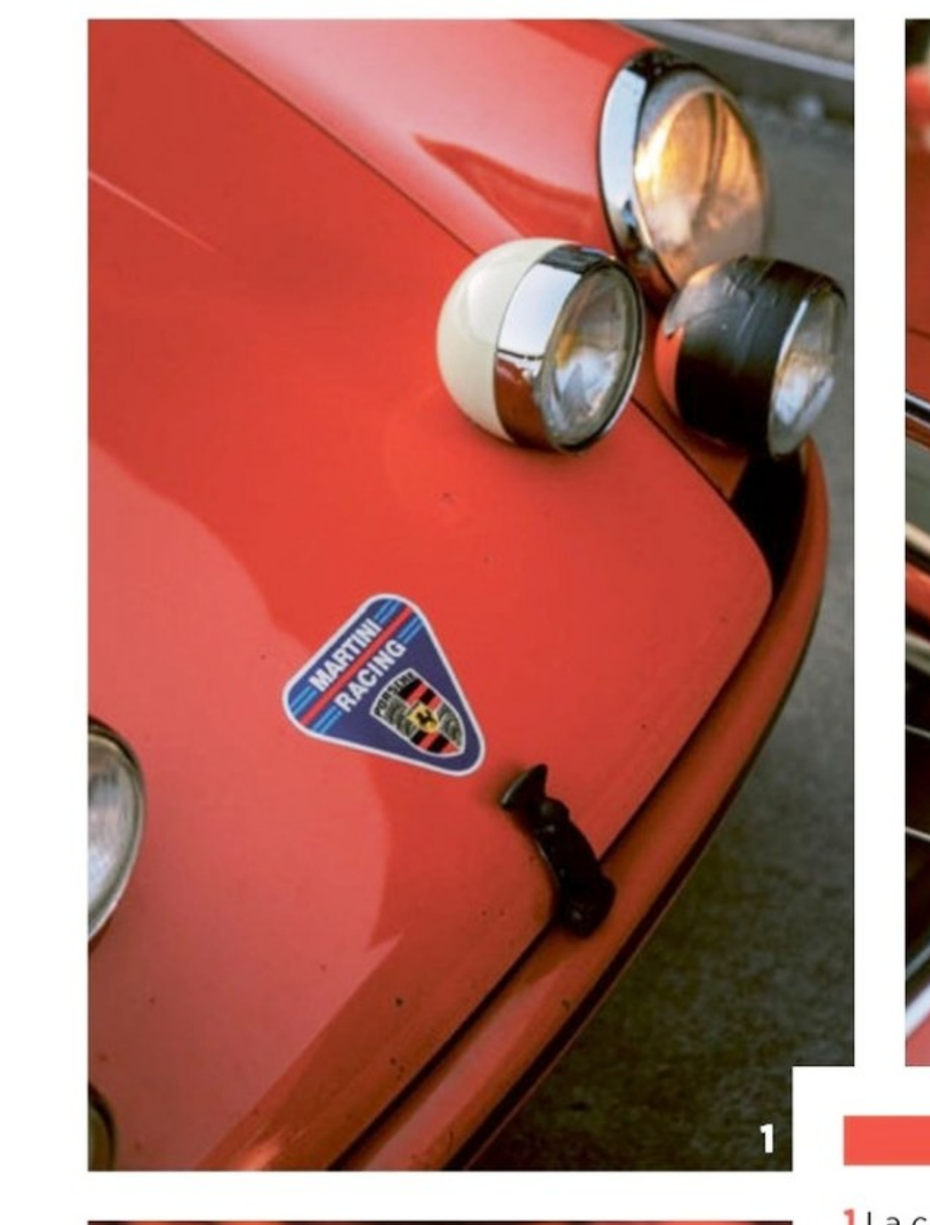
En 1975, Gérard Cayeux loue la RS pour la Coupe de l'Île-de-France. Il est chez lui sur l'Autodrome de Montlhéry qu'il connaît comme sa poche. La météo est exécrable en qualifications, sa petite 2.7 RS n'est pas la mieux armée face à une concurrence bien plus puissante, pourtant c'est lui qui décroche la pole. En course, Touroul et Nageotte dans leurs 3.0 RS le déposent avant même le premier virage, mais Cayeux reste au contact et assure une très belle troisième place devant l'autre 2.7 RS de Roussel et la 3.0 RSR d'Annie-Charlotte Verney.

Le week-end suivant, Cayeux est au Mans. Les traditionnels essais des 24 Heures sont annulés mais l'ACO a maintenu sa course de 2 Heures sur un tracé réduit au Bugatti. Dans une épreuve dominée par les RSR, Cayeux termine sixième, deuxième du Gr. 3 juste derrière un Touroul dubitatif qui porte réclamation, convaincu qu'une "simple" 2.7 ne peut pas tenir sa 3.0 RS d'aussi près, à la régulière. Le moteur de la 2.7 RS est alors démonté par le commissaire technique de l'ACO. L'inspection confirme que la RS #0064 est strictement conforme et le lundi, l'auto remontée est restituée, mais l'anecdote en a écrit la réputation.

Pendant ce temps-là, loin de là… L'écurie Buchet avait concédé le Championnat de la Montagne 1974 aux frères Alméras, et Pierre Ballereau, grand ami de Robert Buchet, s'était vu proposer le baquet de la 3.0 RSR ex-Wollek avec la mission de détrôner les Héraultais. Malheureusement, la disparition brutale de Robert Buchet dans un accident de la circulation en décembre 1974 a anéanti le projet. Pierre Ballereau s'est tourné vers Balsa qu'il connaissait depuis qu'ils couraient encore en 911 SWB, une fois où le Berrichon Ballereau avait rapatrié jusque chez Balsa, à Paris, une voiture que ce dernier avait abîmée en course. Lorsque Pierre a expliqué à Marcel qu'il n'avait pas de voiture compétitive pour 1975, alors Marcel lui a vendu la 2.7 RS #0064 pour 85 000 F. Si elle n'a été immatriculée que le 29 avril, c'était pour attendre l'opportunité d'un numéro en 911 que pouvait lui obtenir un ami en préfecture : 911 LB 36 !

Finalement, la RS ne fit pas la saison de montagne prévue. Probablement avec une défaillance de pompe à injection, la voiture a été stockée après l'été 1976, la pompe démontée, refaite mais jamais remontée… Et c'est sur une RS dans la même position, une couche de poussière en plus, que les portes de la grange se sont rouvertes presque 50 ans plus tard, parce que le moment était venu de transmettre cette pièce du patrimoine roulant. Convoyée jusqu'au Centre Porsche Classic Gelderland aux Pays-Bas, la RS #0064 a été démontée et nettoyée avec la plus grande application. Peinture et garnitures intérieures sont toujours celles d'origine. Moteur ouvert, l'état des pièces mobiles confirmait les 16 000 km au compteur. Tout, absolument tout à l'exception des joints et de quelques Durits, a repris sa place initiale. Même le pare-chocs avant en acier de 911 S, caractéristique des Carrera RS "françaises", la loi de l'époque n'autorisant pas la pièce en polyester. Et même l'étrange rétroviseur gauche monté sur la portière droite, dont l'explication la plus plausible serait l'injonction d'un commissaire technique, pour se conformer à une supposée exigence réglementaire. Pour l'anecdote, une note d'inspection de la RS #0064 avant livraison en décembre 1972 pointait « *l'absence à corriger d'un rétroviseur intérieur obligatoire pour le marché français* ». Obligation uniquement valable pour les véhicules sans rétroviseur extérieur droit…

5



THIERRY SABINE ET RAYMOND TOUROUL ONT TOUCHÉ CE VOLANT ! L'EXPÉRIENCE N'A PAS DE PRIX ! SAUF CELUI D'UNE 911 UNIQUE.

1 La capot est toujours marqué des stigmates de la carrière de la RS #0064. Éclats de gravillons et stickers d'époque.

2 Un rétroviseur gauche à droite, sûrement la parade précipitée à une requête d'un commissaire sportif.

3 Dès son Tour Auto 73, la RS de Balsa a porté les optiques additionnelles.

4 Lui qui fut le premier à courir à son volant, Touroul aurait dû se rappeler les performances dont était capable le 2.7 de la Carrera RS #0064... avant de le faire démonter sur réclamation après les 2 Heures de l'ACO 1975 !

5 Aujourd'hui, cette RS a changé de mains, mais elle reste une référence, mètre-étalon pour juger l'authenticité d'autres Carrera RS dans le monde.

OCÉANE HEUCHIN
AGENT GÉNÉRAL ALLIANZ

NOTRE SPÉCIALITÉ

L'ASSURANCE AU KILOMÈTRE

FORFAIT : 4000KM OU 7000KM

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

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

Allianz

Crédit Photo : Benjamin Fournier

PASSIONAUTO.COM
by ROSEPASSION

40 000

PIÈCES EN LIGNE

300 000 PIÈCES DISPONIBLES SUR COMMANDE : INTERROGEZ-NOUS !

DÉCOUVREZ NOS **ACCESSOIRES ET IDÉES DE CADEAUX !**

NOS EXPERTS À VOTRE ECOUTE Du lundi au vendredi 8h-18h non stop
Par mail 24h/24 - 7j/7 - contact@passionauto.com - 02-47-747-911

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

Adhérent FFVE 780

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

LES PIÈCES POUR ENTRETENIR, RÉPARER, RESTAURER OU OPTIMISER

CONDUITE ADROITE

Dans le jargon Porsche, Carrera désigne simplement la 911 de base. Mais en 1955, lorsque la firme a présenté sa première Carrera, ainsi nommée après les succès sportifs de la firme au Mexique, la chose était l'une des voitures de sport de série les plus agiles et les plus rapides du marché, et le resta jusqu'à ce que la 911 prenne la relève. Quel que soit le côté de la Manche... et du volant.

Texte **Kieron Fennelly** Photos **Nick Caro**

292 NJJ

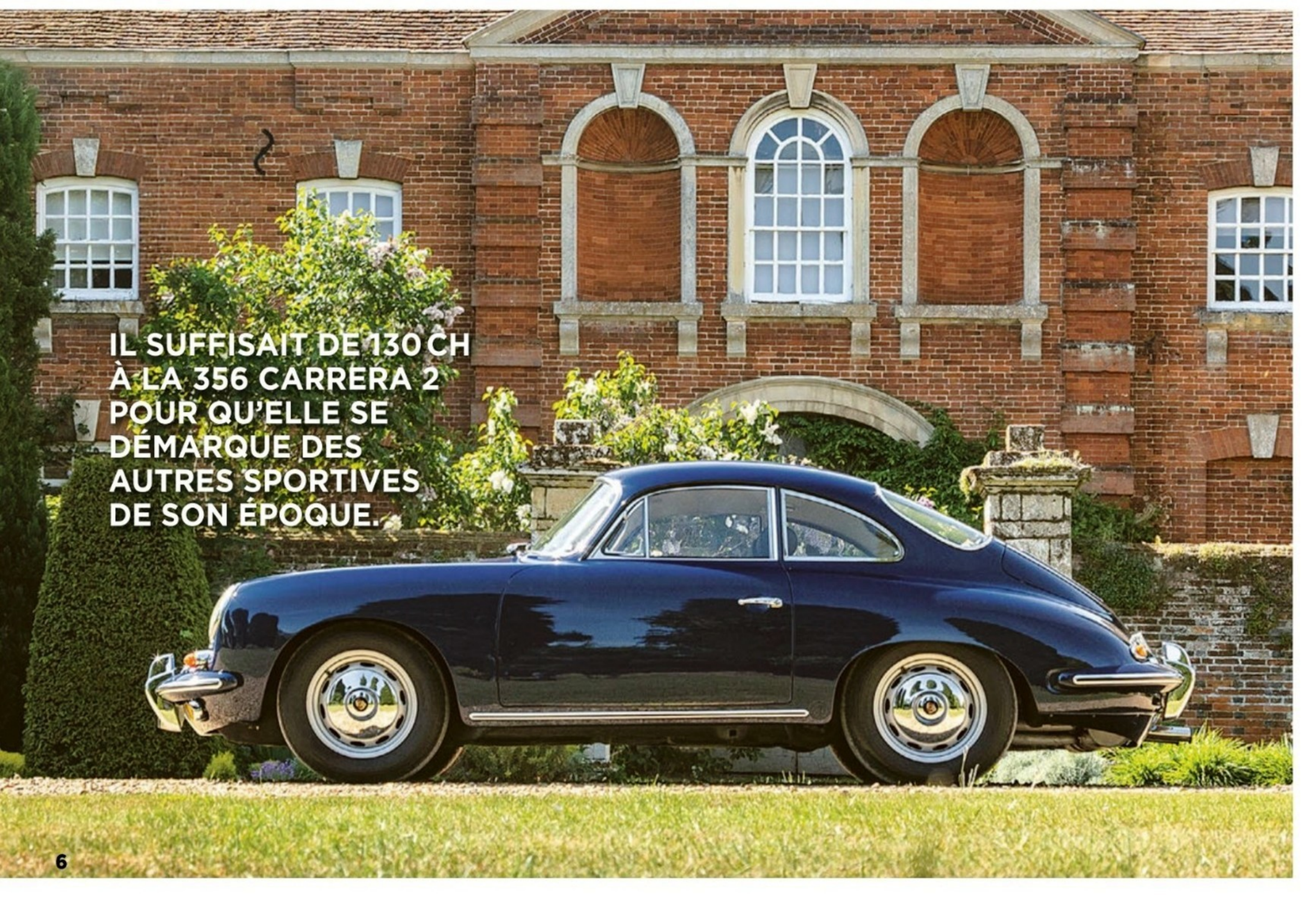
1 Les roues sont au nombre de cinq ! Pas de "galette" dans la 356.

2 En 1963, la notion de maintien et de baquets est encore très subjective.

3-4 La Carrera 2 se distingue par l'absence de grille sur les écopes de clignotants et par sa jupe arrière.

5 Un design de planche de bord très sommaire mais une instrumentation pour le moins complète.

6 Porsche avait toujours argué que des tambours suffisaient à freiner une voiture aussi légère. Pourtant la 356 B inaugure les freins à disque.



Le moteur qui anime la Carrera est souvent appelé "quatre arbres Fuhrmann", du nom de son géniteur viennois, un ingénieur Porsche exceptionnel. Ce quatre cylindres à plat particulièrement complexe était considérablement puissant, capable de tourner jusqu'à 7500 tr/min sur ses roulements à rouleaux et de développer 110 ch. Installé sur les 356 de série, il restait quasiment identique au moteur de course. Avec des rapports de pont standard, la 356 Carrera atteignait une vitesse de pointe de 195 km/h, ce qui la plaçait dans le sillage des Jaguar XK 140 ou Mercedes 300 SL, des voitures de deux fois sa cylindrée, mais pas aussi agiles. En 1959, lorsque la production de la 356 Carrera prit fin, le développement ininterrompu avait porté la puissance à 115 ch et la vitesse maximale bien au-delà de 200 km/h.

Après une interruption de deux ans, Porsche lança une deuxième génération de Carrera basée sur la 356 B qui, grâce à son nouveau moteur porté à deux litres, était plus rapide et offrait un couple nettement supérieur. Ces 356 Carrera de première et deuxième générations étaient des voitures spéciales et coûteuses. La plupart furent exportées aux États-Unis, et seules quelques Carrera 2 furent vendues en Europe, pénalisées par des droits d'importation pouvant atteindre 100 %. En France, la Carrera 2 était plus chère qu'une Facel-Vega Facellia. En Grande-Bretagne, elle coûtait deux Jaguar Type E.

C'est une de ces Carrera 2, immatriculée 292 NOJ, qui est apparue dans le showroom du distributeur britannique AFN à Isleworth, dans l'ouest de Londres. Elle fut vendue en mai 1963 à son premier propriétaire. Le second, un certain Sydney Jordan, qui posséda la Carrera pendant dix ans dans les années 1960 et 1970, a mis en perspective ce que représentait le fait de détenir une Porsche à cette époque. De son propre aveu, tout passionné d'automobile qu'il était, Jordan n'a jamais été un pilote de talent, même s'il aimait participer aux sprints et aux contre-la-montre de la région. Il s'était acheté une Jaguar Type E « *mais elle tombait en ruine* », et il fut attiré par la 356 : « *Elle ressemblait à une Volkswagen relookée, mais elle me semblait tomber sous le sens. Elle était spartiate mais fonctionnelle, comme si elle avait été conçue de l'intérieur vers l'extérieur, comme un avion. Et comme un avion, elle était toute dévouée à sa mission. C'était ma troisième Porsche. Elle m'a coûté 2000 £* (NDLR : 240000 F) *et, comme mes autres Porsche, je la conduisais tous les jours pour aller et venir à Londres. Les Porsche ont toujours été très fiables. J'ai parcouru toute l'Europe et même Gibraltar avec la Carrera.* » Au milieu des années 1970, la Carrera 2 fut vendue en Australie, où elle fut ensuite restaurée avant de devenir une pièce de collection pendant les quarante années suivantes. Les 116000 km (73000 miles) affichés au compteur sont donc probablement exacts, d'autant plus que les soixante ans d'existence de NOJ 292 ont été particulièrement bien documentés.

Sur la route

Pendant la restauration ont été montés les pistons utilisés sur les 904, qui augmentaient le rapport volumétrique de 9,2:1 à 9,8:1 comme sur la Carrera 2000 GT allégée, modèle spécialement conçu par Huschke von Hanstein pour la compétition GT. Avec un échappement moins restrictif, la GT pouvait allègrement développer 170 ch. Le restaurateur australien de NOJ revendique une puissance plus modeste de 160 ch, plus adaptée à une voiture de route. Mais même avec "seulement" 130 ch pour 1012 kg, les premiers essayeurs de la Carrera 2 en 1964 exprimaient leur surprise de laisser derrière eux des voitures théoriquement plus rapides. La modeste Carrera 2, si proche d'une Coccinelle, était la définition même du loup déguisé en agneau. Avec 20 % de puissance en plus que la Carrera 2 standard, la NOJ est toujours aussi performante aujourd'hui. Comparé à celui des 911 qui lui ont directement succédé, l'habitacle de la 356 paraît intime,

292 NOJ

LA 356 CARRERA 2 EST UNE BÊTE RARE : 310 EXEMPLAIRES SUR LA GÉNÉRATION B ET 126 SUR LA C, ET SEULEMENT UNE POIGNÉE EN CONDUITE À DROITE.

PETITE HISTOIRE DE LA 356 CARRERA 2

Présentée au Salon de Francfort en 1961, produite à partir d'avril 1962, la Carrera 2 a prouvé, comme le dit Karl Ludwigsen, que Porsche ne négligeait pas les versions plus musclées de la 356 B. À cette époque, l'arrivée programmée d'une nouvelle Porsche (la 911) était un secret de polichinelle. Néanmoins, la 356 était encore là et Porsche avait un nouveau moteur de deux litres dans sa manche. L'appellation Carrera indiquait qu'il s'agissait d'un moteur à quatre arbres à cames en tête, et le chiffre 2 désignait la cylindrée. Ce moteur était une évolution logique du "Fuhrmann" original, initialement de 1498 cc, puis porté à 1588 cc. En 1962, Ernst Fuhrmann avait depuis longtemps rejoint le fabricant de segments de piston Goetze et le développement de la Carrera 2 fut confié au directeur technique Claus von Rücker.

Le réalésage à 92 mm et l'allongement de la course à 74 mm ont porté la cylindrée à 1966 cc, maintenant la Carrera dans la catégorie des deux litres. L'architecture de base n'a pas été modifiée, mais le 2.0 était nettement plus large ; une pompe à huile plus efficace refroidissait le plus gros moteur de série jamais construit par Porsche. Zuffenhausen a développé le deux litres pour la compétition : ses moteurs plus petits étaient de plus en plus handicapés par leur manque de couple. Les prototypes Carrera 2 ont été soumis à des essais routiers intensifs durant l'hiver 1960-1961, et le moteur a véritablement prouvé son efficacité lors de la Targa Florio en avril 1961, lors de laquelle Moss, en tête avec une RS 61 engagée par Camoradi et qu'il partageait avec Graham Hill, a pris le large devant la Ferrari de Gendebien jusqu'à ce que la Porsche perde l'huile de son différentiel à huit kilomètres de l'arrivée ; deux autres RS 61 ont terminé deuxième et troisième.

Étape suivante : installer ce moteur dans une voiture de série. En version standard, la Carrera 2, avec un rapport volumétrique de 9,2:1, développait 130 ch à 6 200 tr/min, mais 162 Nm à 6 000 tr/min, contre 120 Nm à 5 000 tr/min pour le précédent 1588 cc. Pour la compétition, les versions Carrera 2000 GS et 2000 GT, plus légères de 150 kg, avaient un rapport de 9,8:1 et développaient respectivement 140 ch à 6 200 tr/min et 155 ch à 6 600 tr/min. La dernière incarnation du moteur Carrera 2 fut la 904, conçue à la base pour le nouveau six cylindres à plat, mais qui utilisa initialement le quatre arbres en grande partie pour des raisons de disponibilité des pièces de rechange. Le quatre cylindres 2.0 de la 904 GTS développait bien 155 ch en version route, mais une puissance impressionnante de 180 ch en version course. La Carrera 2 fut aussi la première Porsche équipée de freins à disque : Zuffenhausen y avait résisté pendant de nombreuses années, affirmant que ses voitures relativement légères se satisfaisaient de tambours en alliage. Mais en adaptant son propre modèle de freins à disque à la Carrera, Porsche cédait de fait au progrès. Fait significatif, la 911, plus lourde que la 356, a été équipée dès le départ de freins à disque à l'avant et à l'arrière. Entre avril 1962 et le printemps 1964, Porsche a construit 426 Carrera 2, dont 310 basées sur la 356 B et 126 sur la 356 C. Il y eut une douzaine de voitures à conduite à droite dont dix enregistrées au Royaume-Uni : la 292 NOJ était la quatrième Carrera 2, immatriculée en avril 1963.

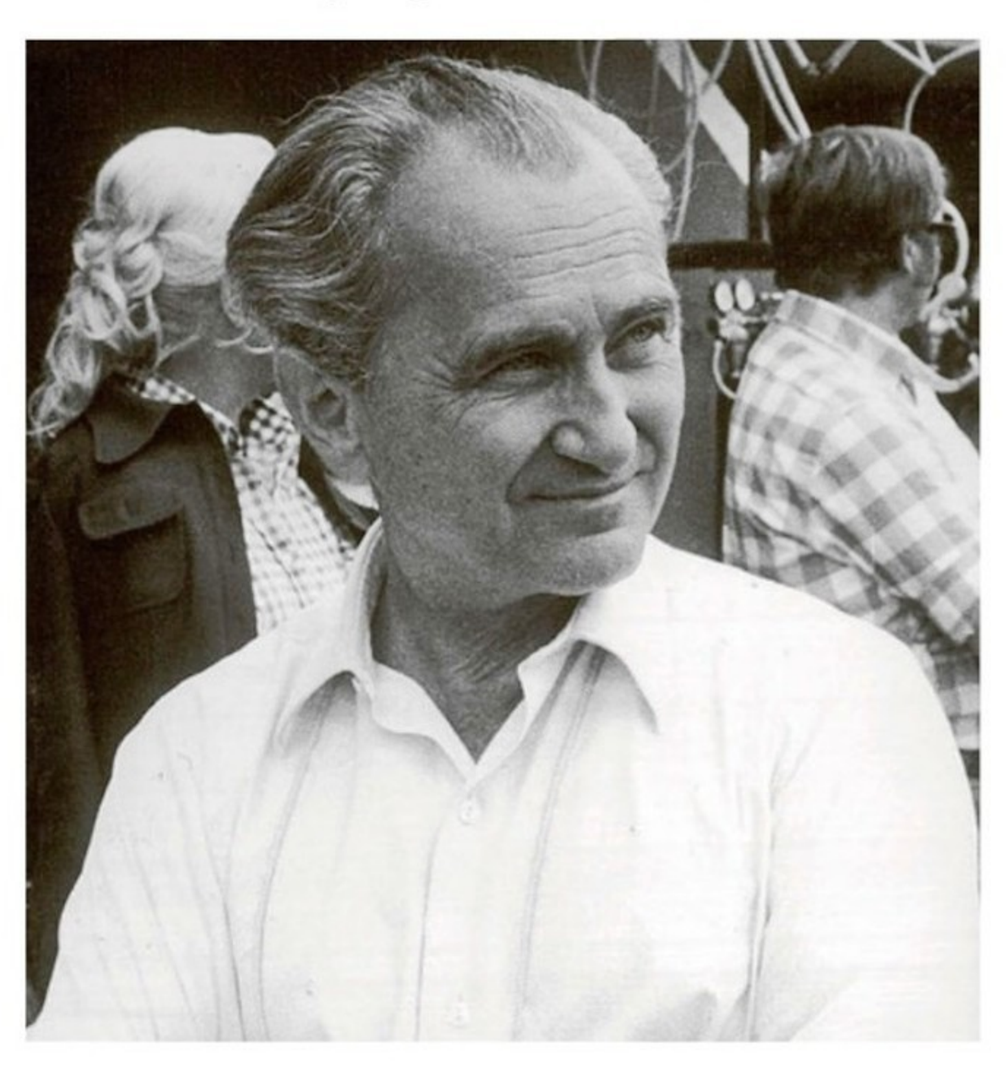
1-3 Avec sa distribution à cascade de pignons, le moteur des Carrera tient plus de l'horlogerie que de la mécanique et offre des rendements à faire rougir les V8 et autres V12 des concurentes de l'époque. La batterie d'instruments permettait de le surveiller de près, bien qu'il fut assez fiable.

4 Rétroviseur TalboBerlin.

5 La 356, Carrera ou non, est homogène dans sa conception, comme développée depuis le conducteur vers l'extérieur.

ERNST FUHRMANN

Ernst Fuhrmann fut l'un des premiers employés de Ferry Porsche après-guerre. En 1947, il rejoignit le Konstructionsbüro, alors basé à Gmünd. Avec Ferry, il a travaillé sur plusieurs projets majeurs, dont la voiture de course Cisitalia 360, un complexe douze cylindres à plat suralimenté de 1500 cc à transmission intégrale. En 1952, soucieux d'obtenir plus de puissance du moteur à quatre cylindres à plat dérivé de VW, Ferry demanda à Fuhrmann d'étudier des alternatives. Le moteur à quatre arbres à cames en fut le résultat, en grande partie inspiré de la Cisitalia. Mais les ambitions de Fuhrmann dépassèrent les capacités de Porsche et, en 1956, il rejoignit le fabricant de composants moteurs Goetze en tant que directeur technique. En 1971, il fut réintégré chez Porsche pour devenir le premier directeur général de l'entreprise restructurée. Bien qu'il ait établi la 911 comme une voiture de course sérieuse avec versions Carrera RS puis Turbo, son insistance croissante sur le développement des transaxles 924 et 928 au détriment de la 911 conduisit finalement à son départ ignominieux de Porsche en 1980.

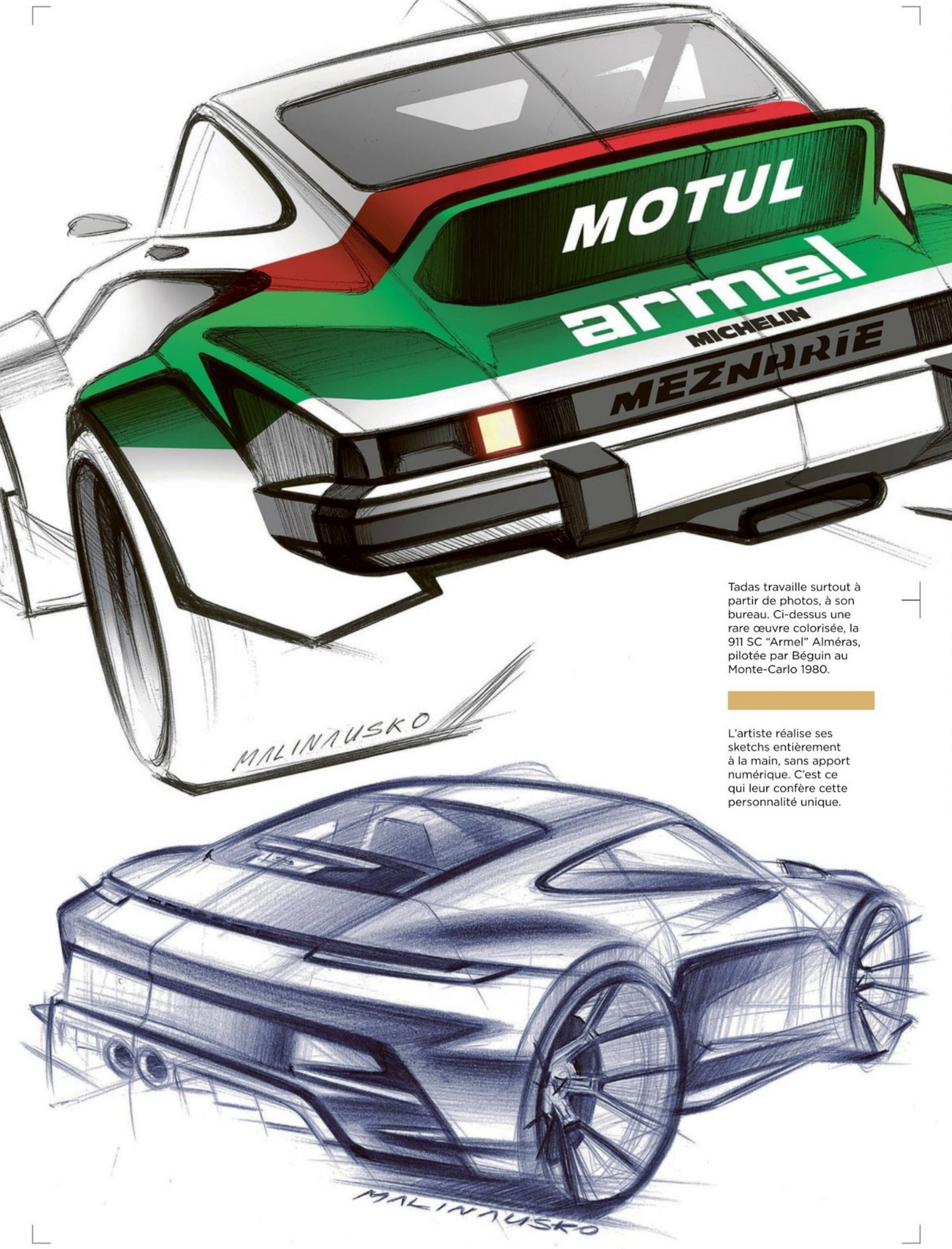


LE "QUATRE ARBRES", CONÇU PAR ERNST FUHRMANN, EST UNANIMEMENT CONSIDÉRÉ COMME UN CHEF-D'ŒUVRE DE MÉCANIQUE, D'UNE SOUPLESSE À BAS RÉGIME QUI N'A D'ÉGALE QUE SES ENVOLÉES HAUT DANS LES TOURS.

5

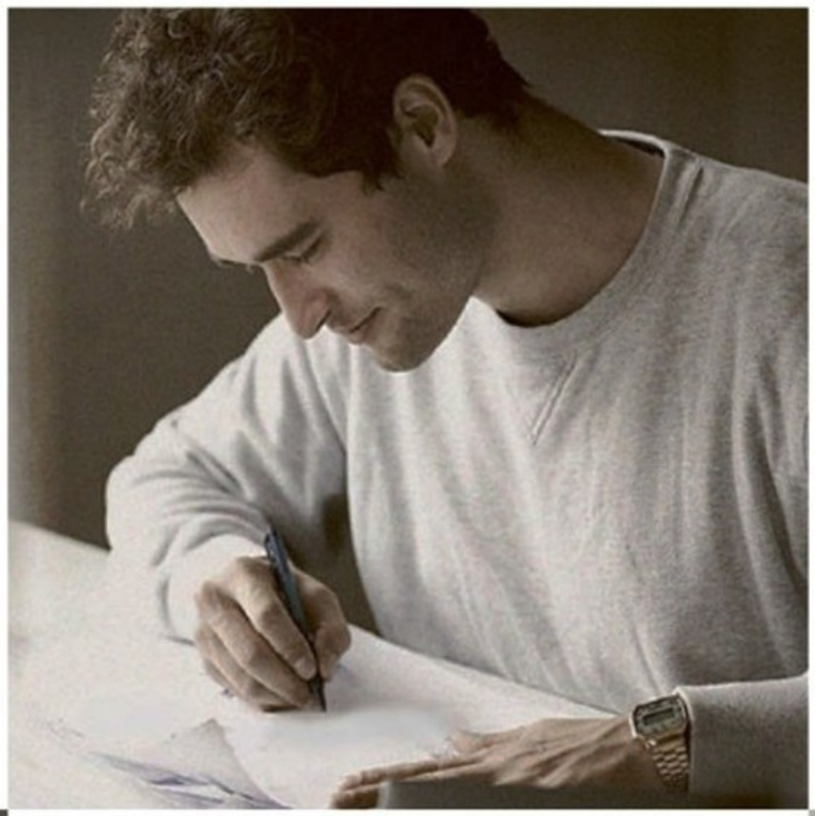
presque exigu : le volant est proche et le tableau de bord, simple planche fonctionnelle digne d'un avion de l'époque, offre une finition soignée. Le siège en cuir est remarquablement confortable et le long levier de vitesse tombe exactement sous la main. En effet, même avec les genoux légèrement plus fléchis que d'habitude, la position de conduite semble idéale et rappelle que la légendaire fusion entre le conducteur et sa machine est inscrite dans les fondements de Porsche. L'absence de ceintures de sécurité est historiquement exacte. Alors certes, au premier abord, on se sent mal à l'aise de ne pas être attaché, mais une fois en route, on l'oublie vite.

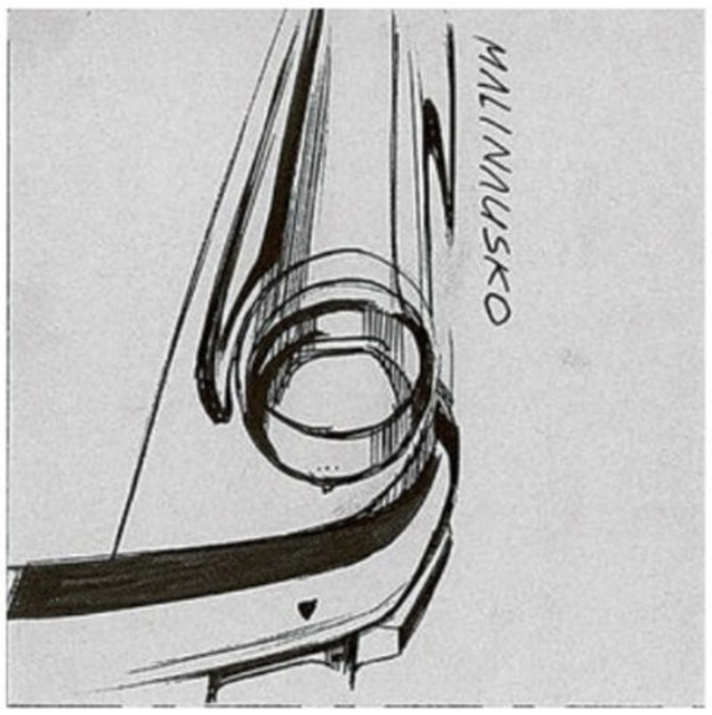
Comme la Carrera a déjà été mise à température, deux coups d'accélérateur devraient suffire à la réveiller. Un démarrage normal à froid nécessite pas moins de six pressions rapides sur la pédale. Un vrai rituel. Même à chaud, le "double arbre" a du mal à s'élancer mais, à peine songez-vous à maudire ces pur-sang capricieux qu'ils s'animent et s'installent à un régime de ralenti régulier. Le frein à main n'est pas immédiatement visible sous la planche de bord, mais l'embrayage est relativement léger, le levier de vitesse glisse en première et c'est parti. La réponse à l'accélérateur est immédiate. Il s'agit clairement d'un moteur finement réglé, mais les premières impressions sont la douceur et les bonnes manières de la Carrera. L'embrayage et le passage de vitesses fonctionnent à merveille, même selon les standards des boîtes à six vitesses actuelles. Les quatre rapports sont bien espacés : environ 50 km/h en première, puis respectivement 95 et 145 km/h en seconde et troisième, ce qui implique une baisse de régime importante entre les changements. Mais le quatre cylindres compense par un couple impressionnant à bas régime, relançant sans protester bien en-dessous de 2000 tr/min, une performance surprenante pour un moteur d'une puissance équivalente au 2.0 de la 911 S plus récent. Porsche conseillait autrefois de ne pas laisser le régime descendre sous 2000 tr/min pour éviter l'encrassement des bougies et tout autre problème lié à une combustion trop riche. Vers 4000 tr/min, le moteur prend un ton plus pressant et, comme si un second starter s'ouvrait, l'aiguille du compte-tours oscille de façon spectaculaire : le couple maximal est atteint à 4700 tr/min, la puissance maxi à 6 200 tr/min, et ces moteurs atteignent 7000 tr/min. Nous limitons le régime à 5500 tr/min, ce qui correspond à environ 150 km/h. À ces vitesses, la Carrera offre une sensation de sécurité exceptionnelle, sa pédale centrale réagissant fermement aux freinages et la direction avec toute la précision des dernières 911. Le niveau sonore dans l'habitacle est assez élevé – imputable à l'échappement, conçu pour la compétition plutôt que pour la route – mais la capacité de cette Porsche à tenir le coup nous laisse aussi étonnés que les premiers essayeurs. La rare Carrera 2, presque ultime évolution de la 356, était une voiture superbement aboutie, et la 292 NOJ en est un exemple assez remarquable. Bien que conçue pour la compétition, sa mécanique, son comportement et son ergonomie la rendent extrêmement agréable à conduire. Il n'est pas surprenant qu'aujourd'hui, ces 356 les plus performantes soient recherchées au point d'atteindre plus de 500000 €.

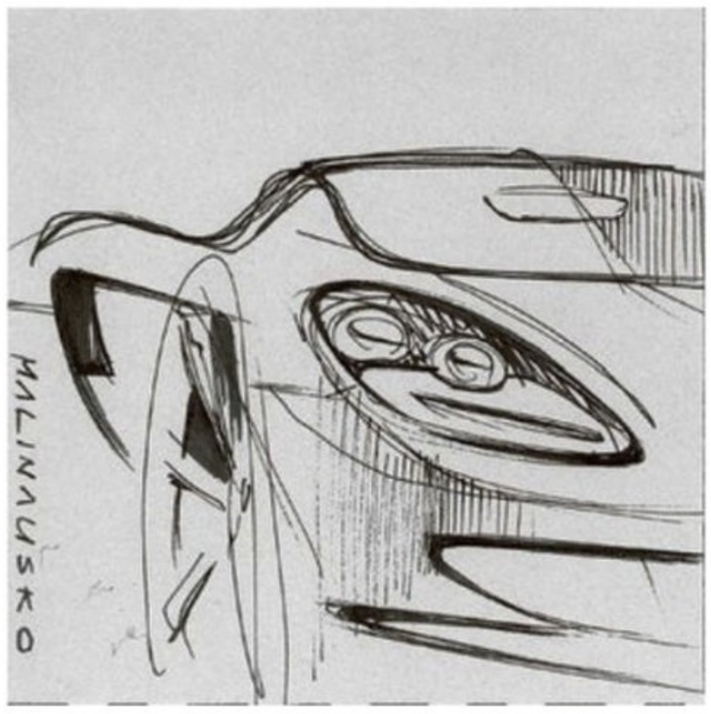


Tadas travaille surtout à partir de photos, à son bureau. Ci-dessus une rare œuvre colorisée, la 911 SC "Armel" Alméras, pilotée par Béguin au Monte-Carlo 1980.

L'artiste réalise ses sketchs entièrement à la main, sans apport numérique. C'est ce qui leur confère cette personnalité unique.



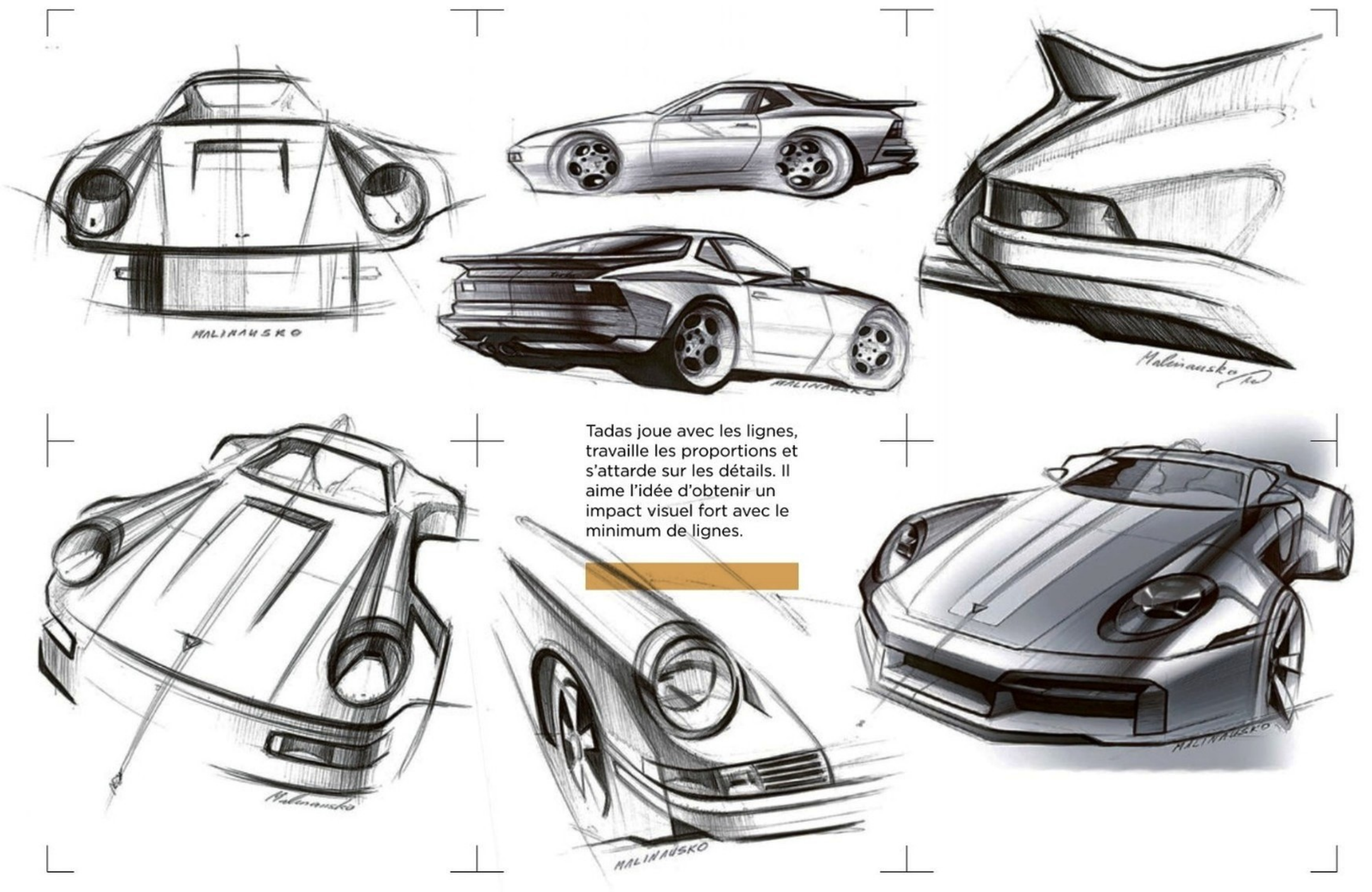




LIGNES ORIGINELLES

Tadas Malinauskas, designer lituanien, a une façon bien à lui d'appréhender l'univers Porsche. Sur les réseaux, il partage ses recherches personnelles : une vision simple, minimaliste, de l'iconique 911. Un regard pur pour ce jeune artiste pour qui l'aventure ne fait que commencer. Texte **Ethan Valentin**

« *Je dessine des voitures depuis que j'ai trois ou quatre ans. Enfant, je remplissais tout ce qui me passait entre les mains : cahiers, serviettes, et même le carnet de santé de mon chien.* » On peut dire que la vocation de Tadas Malinauskas s'est exprimée très tôt et s'est vite imposée à lui comme une évidence. Tadas naît en Lituanie à la fin des années 90. Il grandit dans un contexte où le fonctionnel prime sur le décoratif : architecture brute, berlines allemandes aussi robustes qu'austères… Un environnement simple, construit pour durer : « *Hormis les premières consoles de jeux qui venaient d'arriver, il n'y avait rien de superflu. Quand on n'avait pas accès à quelque chose, on l'inventait. On jouait dehors, on imaginait des scénarios. Cette créativité née du manque, c'est un moteur que je garde encore aujourd'hui.* » C'est ainsi qu'est née sa passion pour le dessin. Il nous parle de ces heures passées à griffonner dans les marges de ses cahiers, à observer les voitures dans la rue, à mémoriser les noms, les formes, les détails : « *Je pouvais reconnaître une voiture juste à sa silhouette, à la courbe d'un feu ou à sa ligne de caisse. C'est devenu une obsession qui ne m'a jamais quitté.* » Lorsqu'il a fallu choisir une orientation, la question du cursus ne s'est pas vraiment posée. Il passe cinq années en école d'art où il apprend les bases : dessin académique, composition, modelage, histoire de l'art. Puis il intègre la Coventry University au Royaume-Uni, où il étudie pendant cinq autres années le



Tadas joue avec les lignes, travaille les proportions et s'attarde sur les détails. Il aime l'idée d'obtenir un impact visuel fort avec le minimum de lignes.

PORSCHE EST L'EXEMPLE PARFAIT D'UN BON DESIGN, LORSQUE VOUS POUVEZ DESSINER QUELQUE CHOSE EN QUELQUES LIGNES ET QUE LE SPECTATEUR SAIT IMMÉDIATEMENT DE QUOI IL S'AGIT.

design automobile. Au-delà du parcours scolaire, Tadas nous explique être en apprentissage permanent : « *J'ai toujours appris en observant les autres, en essayant de reproduire leurs gestes, puis en réinventant mes propres règles. Les grands artistes m'ont inspiré, bien sûr, mais j'ai aussi beaucoup appris auprès de personnes ordinaires, plus âgées. Leur sagesse, leur rigueur, leur recul sur la vie ont été des leçons précieuses.* » Logiquement, son style est en constante évolution, mais on y trouve une ligne directrice : celle de l'économie de moyens pour laisser s'exprimer le geste, l'émotion. « *Je travaille avec très peu de choses. Ce qui m'intéresse, c'est la qualité du trait, la tension entre l'équilibre et l'accident. Je laisse beaucoup de vide, je ne dessine presque jamais de fond. Juste l'essentiel. J'essaie d'exprimer ce que je ressens face à une voiture.* » En jetant un œil à son Instagram, vous remarquerez vite que ses dessins ont une forme familière : « *J'ai une Porsche dans la tête, je trouve que c'est une marque de rêveurs : elle évoque la réussite, l'aboutissement, mais elle reste profondément humaine. Pour moi, c'est surtout une histoire de silhouette : la 911, on peut la dessiner en trois traits. À mes yeux, c'est ça un bon design. Quelque chose de reconnaissable, d'intemporel.* » Son premier coup de foudre avec l'univers Porsche ? Le jeu vidéo *Need for Speed : Porsche 2000* qu'il reçoit à Noël. « *C'est là que j'ai découvert la 996, la 911 GT1. J'y ai passé des heures. Ce jeu a clairement déclenché quelque chose en moi.* » Au point d'acheter une Boxster 986, sa première Porsche, quelques années plus tard : « *Elle n'est pas parfaite, mais elle est à moi. Et c'est un rêve d'enfant devenu réalité.* » Adepte d'authenticité, Tadas met de côté sa tablette graphique pour ses projets personnels, il réalise ses croquis à la main : « *Je veux que mes œuvres soient uniques, même si elles ont des défauts. Ce sont ces imperfections qui leur donnent du caractère.* » L'artiste partage ses créations sur Instagram, les œuvres finies, mais aussi le processus créatif, les esquisses, ses réflexions : « *Je veux montrer ce qu'il y a derrière. Pas seulement l'image finale, mais aussi le chemin. Et je prends le temps de répondre aux gens. Il y a de belles rencontres, de vraies discussions qui naissent comme ça.* » S'il ne devait citer qu'une influence actuelle, ce serait l'artiste Werner Bronkhorst : « *Il a une vraie maîtrise de son langage. Tout est pensé, jusque dans la stratégie de diffusion, les thèmes, le rapport au public. C'est ce que j'essaie de construire, une cohérence artistique et humaine.* » En parallèle, Tadas rêve d'une collaboration avec Porsche : « *Une art car, avec mes lignes tracées directement sur la carrosserie d'une vraie voiture, ce serait la fusion parfaite entre mon art et ma passion.* » Contrairement à ce qu'on pourrait croire, il n'y a pas que Porsche dans la vie de Tadas. Il nous parle des modèles qui l'inspirent, de ce qu'il pourrait explorer à l'avenir : « *Ce qui compte d'abord, ce sont les proportions. Et puis l'équilibre entre des surfaces pures et des détails subtils. J'aime ce qui a du caractère, un côté intemporel.* » Il admire la Lancia Stratos Zero, la Ferrari Modulo, l'Alfa Romeo Carabo, la Countach LP400, le concept Porsche 959 ou encore la Mercedes C112. Des ovnis sculpturaux au design radical : « *Il y a là-dedans une audace qu'on voit rarement aujourd'hui. Des formes qui restent en tête, même après un seul regard.* » Demain, Tadas veut aller plus loin. Des expositions, des collaborations, des événements live, des formats inédits, avec cette même envie : « *Je ne cherche pas à faire du beau. Je cherche à dire quelque chose, à transmettre une émotion.* »

AXA
L'ASSURANCE D'UNE PASSION
ASSURANCES · COLLECTION · RAMONATXO
Orias : 07 024 923
assurancescollection.fr
agence.ramonatxo@axa.fr
Tel : 04 68 352 353
Partenaire Club Porsche
AXA collection & AXA moderne prestige
ASSURANCES RAMONATXO CYRILLE
COLAS

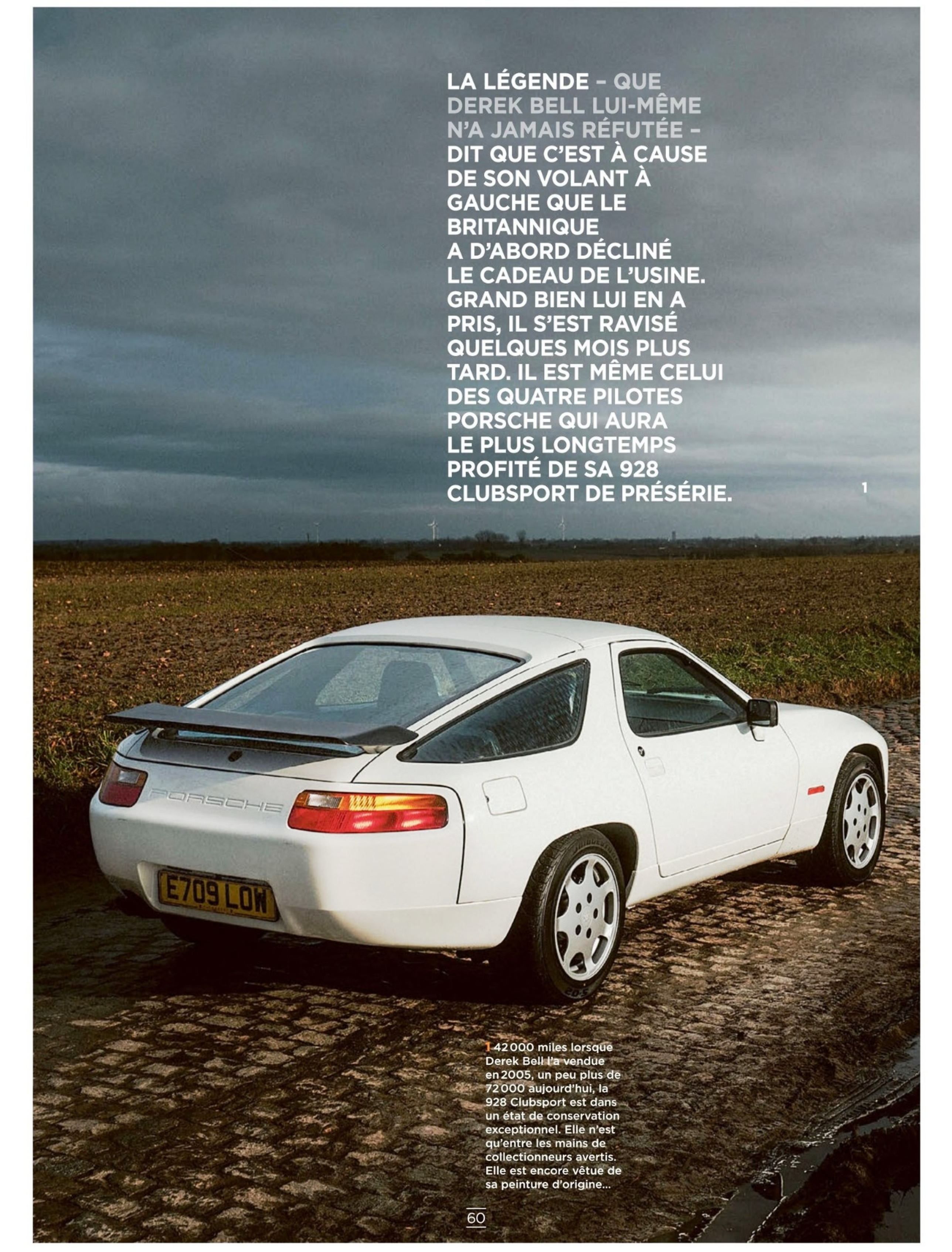
ATELIER
Gobin
1984
SPÉCIALISTE PORSCHE DEPUIS 1984
ENTRETIEN
VENTE & SUR-MESURE
PORSCHE
50 rue Robert Schuman 86170 Neuville-de-Poitou - France
tél. 05 49 53 25 08 • contact@ateliergobin.com • www.ateliergobin.com

E709 LOW
EXOATOM

LA 928 DONT DEREK BELL N'A PAS VOULU MAIS QU'IL A ACCEPTÉE QUAND MÊME ET QU'IL A (FINALEMENT) TANT AIMÉE

Le prototype de 928 Clubsport que Porsche a offert à Derek Bell incarne l'engagement du constructeur envers la performance, le plaisir de conduire et l'innovation. En 1987, face à l'augmentation du poids et à la complexité de ses véhicules, Porsche a introduit des versions "Clubsport" allégées pour les puristes.

Texte **Hilaire** Photos **Sian Loyson**



LA LÉGENDE – QUE DEREK BELL LUI-MÊME N'A JAMAIS RÉFUTÉE – DIT QUE C'EST À CAUSE DE SON VOLANT À GAUCHE QUE LE BRITANNIQUE A D'ABORD DÉCLINÉ LE CADEAU DE L'USINE. GRAND BIEN LUI EN A PRIS, IL S'EST RAVISÉ QUELQUES MOIS PLUS TARD. IL EST MÊME CELUI DES QUATRE PILOTES PORSCHE QUI AURA LE PLUS LONGTEMPS PROFITÉ DE SA 928 CLUBSPORT DE PRÉSÉRIE.

1 42 000 miles lorsque Derek Bell l'a vendue en 2005, un peu plus de 72 000 aujourd'hui, la 928 Clubsport est dans un état de conservation exceptionnel. Elle n'est qu'entre les mains de collectionneurs avertis. Elle est encore vêtue de sa peinture d'origine...

2 Parce que la Clubsport n'en était pas équipée, Bell a fait installer un poste radio Alpine, qui est toujours dans l'auto. Une 928 CS est certes plus dynamique que la S4 dont elle dérive, ça n'en fait pas une sportive pour autant, trop longue et toujours trop lourde pour de telles prétentions...

3 Sur les versions de série de la 928 Clubsport, le V8 entre en zone rouge aux alentours de 6 400 tr/min.

4 Pour le millésime 1987, la Porsche 928 évolue en profondeur, avec un V8 à culasses 32 soupapes.

Lorsque Porsche lance la 928 au Salon de Genève 1977, l'industrie automobile est en pleine mutation. La crise pétrolière de 1973 a mis à mal les véhicules gourmands en carburant et les normes de pollution deviennent plus strictes. Mais rien de cela n'a empêché l'élection de la 928 au titre de "Voiture de l'année" 1978, grâce à son concept innovant, son design futuriste, ses performances et son confort. Une première à la fois pour Porsche et pour une voiture de sport.

Développée au début des années 70, elle adopte l'architecture transaxle (moteur à l'avant, boîte de vitesses sur le train arrière) déjà à l'étude sur ce qui sera la 924, pour une répartition optimale des masses et une stabilité accrue. Son moteur V8 en aluminium refroidi par eau, première pour la marque, offre une puissance et une souplesse dignes des meilleures GT de l'époque.

Son châssis est en aluminium, sa carrosserie autoporteuse en acier galvanisé sur les deux faces, à l'exception des ailes, des portes et du capot avant emboutis dans des feuilles d'aluminium. Les pare-chocs en composite sont intégrés à la carrosserie (encore une innovation) et peuvent supporter sans dommage pour personne des chocs avec des piétons jusqu'à 8 km/h.

Durant sa carrière, la 928 a connu plusieurs évolutions. À son lancement, elle est équipée d'un moteur de 4.5 délivrant 234 ch (219 dans sa version US) et d'une boîte manuelle à 5 rapports ou automatique à 3 rapports. En 1980 est introduite la 928 S avec un 4.7 de 300 ch, un freinage amélioré et des jantes plus larges. En 1983, l'ABS fait son apparition, avec une amélioration des suspensions et de la direction. En 1985, le même moteur 4.7 voit sa puissance portée à 310 ch par un allumage électronique Bosch LH-Jetronic.

En 1987 est présentée la 928 S4 dotée d'un 5.0 de 320 ch avec une nouvelle culasse à 32 soupapes, une nouvelle gestion électronique Bosch LH 2.3 et un refroidissement significativement amélioré. Les boucliers redessinés sont encore mieux intégrés, la boîte automatique (ZF) optionnelle gagne un quatrième rapport. En 1989 apparaît la 928 GT, déclinaison plus sportive de la S4, uniquement disponible avec la boîte manuelle, un châssis affermi et un différentiel à glissement limité. Si le moteur reste inchangé, il est calibré pour une meilleure réponse.

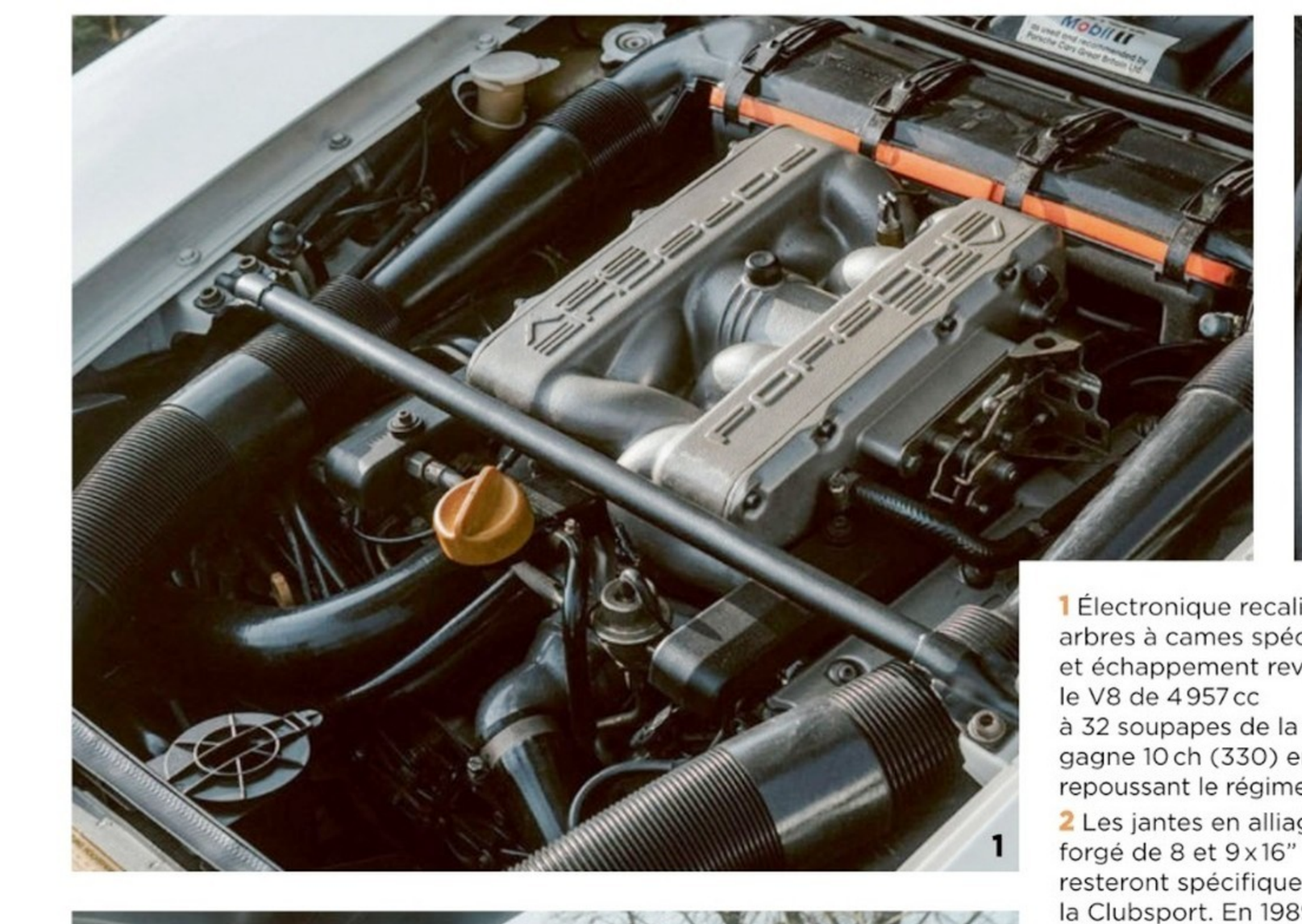
En 1992, sous l'appellation GTS, la 928 reçoit un moteur 5.4 de 350 ch, des ailes arrière élargies, des étriers et des disques de freins plus grands. Ce sera la dernière évolution. Malgré toutes ses qualités, la 928 initialement conçue pour remplacer la 911 n'y parviendra jamais et s'éteindra en 1995 après une production de 61 056 exemplaires.

Le phénomène Clubsport

À la fin des années 80, toute la gamme Porsche a suivi la même tendance à s'embourgeoiser : plus de confort, plus de puissance, plus de sécurité, le phénomène touche toute la production automobile et l'embonpoint qui en résulte est difficilement compatible avec l'ADN sportif de la marque. Porsche a alors l'idée de proposer à sa clientèle une intransigeante version Clubsport allégée permettant de renouer avec la vivacité des modèles antérieurs.

Paradoxalement, le succès n'est pas vraiment au rendez-vous. Question de stratégie, peut-être… La clientèle se montre réticente à faire le sacrifice du confort au même prix (et parfois même plus) que des versions standard bien mieux équipées. Peut-être n'étaient-elles pas suffisamment radicales (une utilisation accrue de l'aluminium aurait été un plus) pour pouvoir revendiquer une filiation légitime avec des références en la matière comme la Carrera 2.7 RS. Il aura fallu attendre la présentation de la 964 RS, radicalement orientée circuit, pour ressusciter l'engouement pour des voitures plus spartiates.

Ainsi entre 1987 et 1989, Porsche a proposé une 911 Clubsport, basée sur la 911 Carrera 3.2, diffusée à moins de 340 exemplaires principalement sur les marchés allemand et anglais. Allégée par l'omission des éléments de confort, elle gagnait 70 kg sur une Carrera de série. Son moteur légèrement optimisé repoussait la



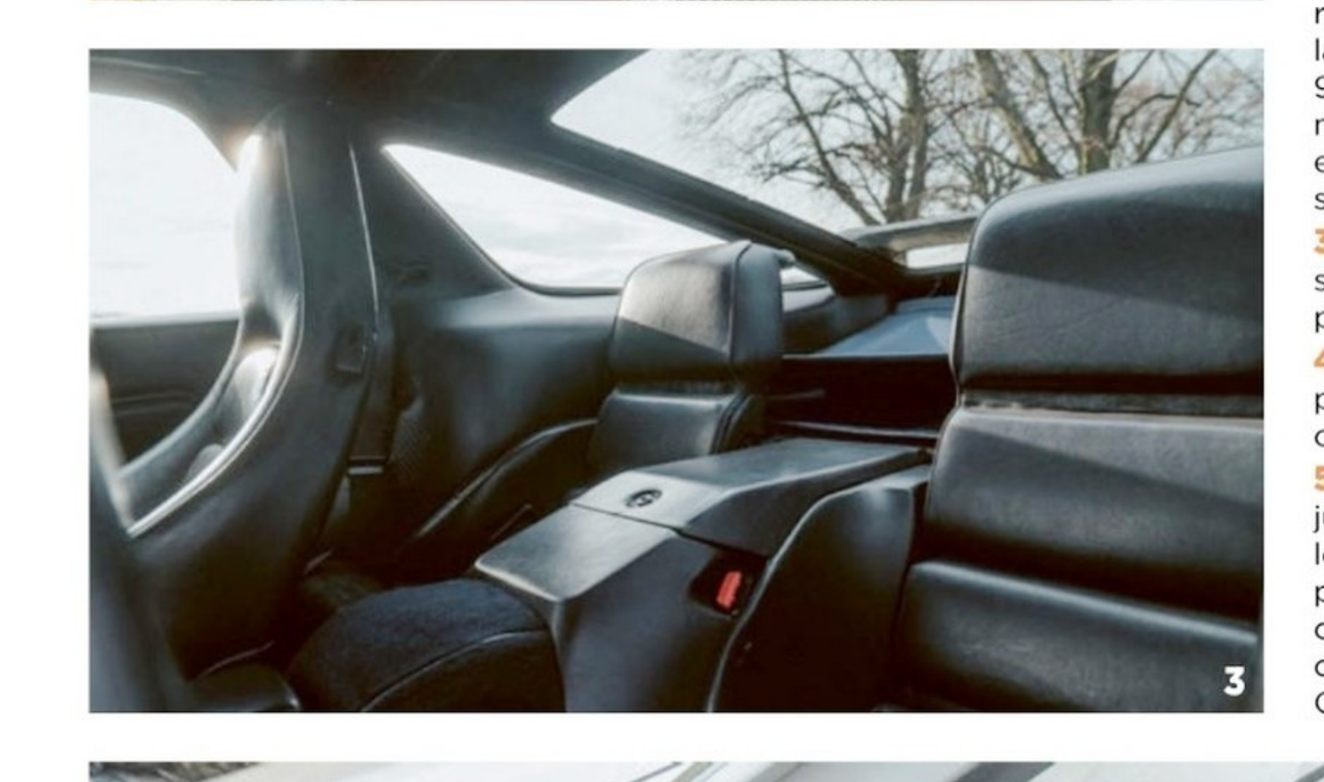
1 Électronique recalibrée, arbres à cames spéciaux et échappement revu, le V8 de 4 957 cc à 32 soupapes de la S4 gagne 10 ch (330) en repoussant le régime maxi.

2 Les jantes en alliage forgé de 8 et 9 x 16" resteront spécifiques à la Clubsport. En 1989, la 928 GT adoptera la même monte Bridgestone RE71 en 225/50 et 245/45 mais sur des jantes "Design 90".

3 Toute Clubsport qu'elle soit, la 928 ne se départit pas de ses sièges arrière.

4 La cinématique des phares signe le regard original de la 928.

5 Avec leur cuir étendu jusqu'au tableau de bord, les protos destinés aux pilotes d'usine avaient des finitions sensiblement différentes de celles des Clubsport de série.



UNE 928 EST UNE GT TELLEMENT SURÉQUIPÉE QUE L'ALLÉGER N'A PAS POSÉ BEAUCOUP DE PROBLÈMES.

6 1987 était l'année du renouveau de la 928 en terme de style.

7 Suivez les phares... ou la vue typique qu'a le conducteur sur le capot de sa 928 lorsque les optiques sont allumées.

zone rouge d'environ 300 tr/min. Elle était au catalogue sous le code option M637. Début 1993, Porsche récidiva avec une 968 Clubsport dont le quatre cylindres 3.0 conservait les caractéristiques standard (240 ch et 305 Nm) mais avait 50 kg de moins à déplacer, notamment grace à des baquets fixes, un faisceau simplifié par l'absence de moult équipements électriques (rétros, sièges, vitres, audio, etc.) et des finitions sommaires. Résultat : une 968 plus agile et plus dynamique en termes d'accélération et de freinage.

Une Grand tourisme Clubsport ?

En 1988, la 928 Clubsport, basée sur la S4 à boîte manuelle, n'a jamais été mise en avant au catalogue. Il s'en est écoulé une vingtaine d'exemplaires. Allégée à la manière de la 911, elle était reconnaissable à sa double sortie d'échappement, ses roues en 16" spécifiques, un train arrière élargi par des entretoises de 17 mm et une assiette 20 mm plus basse – et 10 % plus ferme – que la S4. Elle était la première 928 sans moulures latérales et la seule qui fut dépourvue de ses protections de soubassements en PVC. Ni toit ouvrant, ni essuie-glace arrière, ni rétroviseur droit n'étaient disponibles, mais un sticker "CS" pouvait orner l'aile avant gauche en option gratuite. Toutes étaient à conduite à gauche munies de la sellerie cuir noir "minimale". Pas de régulateur de vitesse, plus de pare-soleil arrière non plus, pas de vide-poches dans les portes ni de range-cassettes puisque, de toute façon, pas de pré-équipement radio sauf en option. Les sièges se passaient de leurs réglages électriques et la lunette de son désembuage, c'est autant de gagné sur le faisceau. Batterie, échappement, démarreur, alternateur, circuit de lave-glace et compresseur de climatisation étaient remplacés par du matériel plus léger, voilà comment Porsche faisait l'économie de 143 kg. Mais par des arbres à cames spéciaux et de petits réglages dans l'électronique Bosch visant à décaler le régime maxi, le 5.0 issu de la S4 (identifié SP à la frappe) gagnait une dizaine de chevaux pour un total de 330, qui transitaient par une boîte manuelle de même origine dans laquelle seul le couple final était 3 % plus court – ce qui justifiait sa référence G 28/55 spécifique. Une boîte (et son levier 20 mm plus court) adoptée comme norme sur les 928 "manuelles" dès la GT de 1989.

Impossible d'identifier les 928 Clubsport par leurs numéros de châssis – elles n'avaient pas de séquence spécifique – si ce n'est par un code option 637 désignant l'"équipement Clubsport" systématiquement accompagné du différentiel à glissement limité (220), des jantes forgées (393), et des amortisseurs sport Boge (474) alors que les autres étaient munies de Bilstein à l'avant.

En 1987, avant que la 928 CS soit disponible à la clientèle, Porsche en avait produit quatre préséries alors confiées comme voitures de fonction – mais surtout comme voitures de test – aux pilotes d'usine qu'étaient Derek Bell, Jochen Mass, Hans Stuck et Bob Wollek. Il semble que seuls trois des quatre ont survécu. On a perdu la trace de celle de Wollek, celui de Stuck serait dans une collection en Hollande, celle de Jochen Mass en Scandinavie et celle-ci, attribuée à Derek Bell, roule aujourd'hui en Belgique.

On ne présente plus le pilote britannique qui a remporté une première fois les 24 Heures du Mans sur Mirage-Gulf (1975) puis quatre avec Porsche : en 1981 sur une 936, en 1982 sur une 956, en 1986 et 1987 sur une 962C. Il était alors au sommet de son art.

LA 928 CLUBSPORT N'EST PAS UN MODÈLE À PART ENTIÈRE DANS LA GAMME, MAIS UN ÉQUIPEMENT SPÉCIAL QUI N'ÉTAIT DISPONIBLE QUE SUR LA S4, DÉFINI PAR UN CODE OPTION : 637.

1

1 Sur une 928 standard, comble du luxe, même les passagers arrière ont leurs propres pare-soleil. La Clubsport s'en passe, comme des vide-poches ou du range-cassettes...

2 Le levier, deux centimètres plus court que dans une S4, est l'indice d'une boîte de vitesses G 28/55, qui sera reconduite (donc avec son levier) dans la 928 GT pour le millésime 1989.

3 La première opération à mener pour dégraisser une GT comme la 928 est de chasser tous les moteurs électriques "de confort". Et d'abord ceux des réglages de sièges.

La voiture est sortie de production le 30 juin 1987, mais ne fut immatriculée au Royaume-Uni (E709 LOW) qu'en février 1988, Bell ayant émis quelques réserves pratiques sur l'usage de ce prototype avec le volant du "mauvais côté". C'est resté dans la légende. L'autre raison qu'il admettra plus tard était celle des taxes à l'import au Royaume-Uni, nettement plus avantageuses une fois que la voiture est "d'occasion". Il l'a finalement "acceptée" une fois le compteur kilométrique converti en miles. Et en fin de compte, Bell s'y est attaché, à sa 928, avec laquelle il a parcouru 42 000 miles et qu'il a gardée dix-sept ans, soit bien plus que ses acolytes qui ont conservé les leurs moins longtemps.

Comme les quatre autres, la Clubsport de Derek Bell lui a été livrée en Blanc Grand Prix, avec un intérieur tout cuir de couleur bleu foncé. À peu de choses près, la voiture était fidèle à ce que serait la Clubsport finale : une S4 plus légère, avec un moteur et des suspensions optimisés, un différentiel à glissement limité, les jantes forgées, deux sorties d'échappement et un train arrière élargi. Les seuls détails qui distinguaient ces préséries dédiées aux pilotes étaient le rétroviseur extérieur côté passager et un intérieur plus luxueux au cuir étendu jusqu'au tableau de bord.

En février 2005, Derek Bell l'a revendue au collectionneur Justin Presland, qui l'a cédée en 2009 à la JFD Collection en Belgique. Elle est ensuite apparue lors d'une vente aux enchères organisée par Bonhams à Knokke-le-Zoute le 7 octobre 2016, puis en 2025 à la vente RM Sotheby's lors de la semaine du Salon de Rétromobile. Elle affichait alors 72 812 miles, et probablement un petit peu plus aujourd'hui qu'elle sillonne la Belgique.

Symbole d'une époque audacieuse, la 928 CS Prototype de Derek Bell a brillé sous les projecteurs de Rétromobile. Sa vente à Paris n'est pas seulement la transmission d'un véhicule d'exception, c'est l'héritage vivant d'une légende. Plus qu'un simple prototype, elle incarne le lien intime entre l'innovation technique et la passion de la course, portée par l'un des pilotes les plus emblématiques de son temps.

Hoffmann Speedster®
since 1987
Air-cooled parts and more

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

530-0253-10

Ventilation moteur, Porsche 912, 1.6, acier inoxydable
Matériau: acier inoxydable
Porsche 912 1.6 .66-.69
369€

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 côntrole 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€

580-0953-30 | 580-0953-33

Sigle, 911 E, noir
Sigle, 911 E, doré
Matériau : Aluminium
Ecart entre les goupilles: 75mm
Longueur : 225mm
Porsche 911 E .69-.71
th 109€

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€

512-2000

Panneaux insonorisants moteur, Porsche 911, 72-89
sauf Cabriolet / Targa / Turbo
Porsche 911 .72-.89
59,80€

020-0400

Bobine Bosch, 12 V, 3.0 OHM, "bleue"
Porsche 914/4 .69- .76
Porsche 356 C .64- .65
Porsche 912 .66- .69
169€

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

ROSEPASSION
DISTRIBUTEUR OFFICIEL EN FRANCE

LIVRAISON RAPIDE

LES ICONIQUES
JANTES
FUCHS

17" • 18" • 19"

FINITION POLIE ET NOIRE

NOS JANTES

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

ROSEPASSION.COM

PORSCHE

PASSION ▪ LUDOVIC - 911 L SPORTOMATIC

MILLÉSIME 1968 À LAISSER VIEILLIR

Intarissable sur sa 911, Ludovic a tout du passionné tombé dedans dès son plus jeune âge. Que nenni ! C'est à 40 ans passés qu'il plonge, autant séduit par les rencontres entre passionnés que par l'atmosphère de cette auto à laquelle il n'a pas su résister. Portrait d'un passionné attachant avec une version très rare de la 911, une 2.0 L Sportomatic !

Texte **Étienne Raynaud** Photos **Camille Gabarra**

Ludovic M., exploitant-propriétaire de deux domaines vinicoles dans le bordelais, a toujours été un grand passionné de VTT et d'enduro. Son intérêt pour les voitures de collection lui est venu sur le tard, à la quarantaine : « *Cette passion, je la dois notamment à Speedster, dont j'étais devenu un fidèle lecteur, fasciné par les lignes et chromes des 911 classiques.* » S'il était déjà intéressé par les sportives contemporaines, en particulier les Porsche, il confesse une légère déception lorsqu'il essaie une 997 puis une 991, « *comme s'il manquait un petit quelque chose* ».

Fidèle du cars & coffee dominical de l'espace Darwin à Bordeaux, il est vite séduit par l'atmosphère bon enfant, ouverte et passionnée. Très vite, il sympathise avec des propriétaires de 911 qui le convainquent sans grand mal de l'intérêt des Type F (pré-73) et Type G (1974-89). Puis, séduit par une 911 en particulier, il échange avec William, son propriétaire, qui lui raconte en détail l'histoire de son auto et lui propose même de la conduire. Ludovic accepte d'être passager. Autant le son que l'ambiance seventies à bord achèvent de le convaincre. S'en suit une année de quête, une mission palpitante avec son lot de contacts de passionnés, et déconcertante voire décourageante, tant il est difficile de s'y repérer et de savoir à qui se fier. Un an pile plus tard, son regard s'attarde sur une annonce pour une early 911, Slate Grey, avec des phares jaunes et une boîte Sportomatic. Exactement la même… et pour cause : « *Il s'agissait ni plus ni moins de la 911 de William, qui la vendait pour financer un autre projet. Celle-là même qui avait tout déclenché chez moi !* » C'est là qu'il réalise que William habite tout près de chez lui. Très vite un accord est trouvé et l'auto rejoint le garage de Ludovic, pour leurs plus grands plaisirs respectifs.

Passionné par l'histoire de son auto, il trouve en William le parfait interlocuteur car ce dernier s'était donné pour mission d'en savoir le plus possible. Ludovic apprend ainsi que sa voiture a été vendue neuve fin 1967 à Bordeaux à un médecin par le garage Lopes de Mérignac. Le docteur la revend en 1972 à l'astronaute Patrick Baudry, que Ludovic a rencontré depuis, comme il l'a fait avec quatre autres des cinq propriétaires qui l'ont précédé. Puis l'auto ne quitte pas vraiment les amateurs de hautes altitudes, elle est vendue en 1976 à un commandant d'escadrille. On la croise alors dans des courses locales comme

Même s'il y est arrivé sur le tard, Ludovic est incollable sur les 911 classic en général, et sur sa L Sportomatic en particulier dont il préserve les documents qui racontent son histoire. Sorte de 911 à boîte auto avant l'heure, la "Sporto" vous impose certes de passer les rapports mais vous dispense de pédale d'embrayage. Elle n'en est pas plus lente pour autant, surtout lorsqu'elle a atteint sa température de fonctionnement idéale.

MAINTENANT QU'IL Y A GOÛTÉ, LUDOVIC CONNAÎT LE PLAISIR DE ROULER EN 911 CLASSIC, LUI QUI AVAIT D'ABORD ESSAYÉ 997 ET 991...

la poursuite de Bordeaux Lac sous les couleurs de l'Écurie Atlantique. La suite de l'histoire est moins glorieuse : « *En 2012, William la découvre à l'abandon, repeinte en rouge. Il se lance alors dans un chantier d'ampleur, quatre ans durant, pour la restaurer le plus fidèlement possible. Ce chantier, réalisé en grande partie seul, a permis à l'auto de retrouver sa couleur d'origine, le Slate Grey, mais aussi de conserver la boîte Sportomatic.* »

Il convient de préciser que cette 911 châssis court avec son moteur de 130 chevaux est un oiseau rare. Il s'agit en effet d'une version L pour "Luxus", produite exclusivement en 1968 (avant qu'elle ne soit remplacée par la E à injection dès le millésime 1969) à 721 exemplaires, dont quelques-uns sont sortis avec une boîte Sportomatic. L'intérieur spécifique était doté d'une sellerie dite "Elephant skin", que William a pu retrouver et installer. La plupart des éléments de l'auto sont justes, soit parce qu'ils ont été conservés dessus soit car des pièces d'origine d'époque ont été réinstallées, notamment le tableau de bord, les phares Bosch spécifiques aux modèles 68 et 69 avec leurs strilles verticales, la grille moteur ou le volant bois de 42 cm. Seule entorse assumée, les jantes Fuchs à la place des roues en tôle pour un look plus sportif. Mais Ludovic s'empresse d'indiquer qu'elles sont "period correct". Précisons aussi que Ludovic est proche de Romain, cet autre Bordelais auteur d'un ouvrage de référence sur l'identification des Porsche 911 classic, et qu'il est devenu tout aussi incollable sur les nombreux détails auxquels les puristes sont sensibles.

Cette histoire d'amour entre Ludovic et sa 911, elle est comme un bon vin de Bordeaux, elle se bonifie avec le temps. Notre homme ne cesse en effet de louer les qualités de ces Porsche, fiables, simples et envoûtantes : « *Chaque sortie est un enchantement. Je suis membre du Club 33911 et on organise deux fois par an des virées de 800 km, comme récemment dans les Pyrénées. Un vrai régal ! On est rincés le soir, mais quelles autos !* » Malgré ses performances même en course – Porsche a notamment remporté le Marathon de la Route en 1967 avec une 911 Sportomatic –, cette boîte est considérée par certains Porschistes comme un handicap. Pas de quoi démonter Ludovic qui en est devenu le meilleur avocat : « *Oui, elle était décriée à l'époque. C'est une boîte à quatre rapports synchronisés avec un automatisme hydraulique, une technologie avant-gardiste. On passe les rapports d'une simple pression de la main sur le levier de vitesse, sans débrayer avec le pied. C'est déconcertant, il faut par exemple s'interdire de laisser sa main reposée sur le levier, mais on s'y fait très vite !* » Contraction de Sport et Automatic, elle permet de passer de 0 à 205 km/h sur le même rapport ! Si beaucoup de 911 "Sport" ont été converties en boîte manuelle, Ludovic n'en changerait pour rien au monde. Après avoir été réglée il y a quelques années par un spécialiste en Alsace trouvé grâce au forum du *Club911.net*, la boîte se révèle très fiable, agréable en ville, et même plus rapide qu'une boîte manuelle quand l'auto est chaude. Avec un lot de pièces d'avance et d'autres qu'il sait disponibles aux États-Unis, Ludovic est assuré d'en profiter encore longtemps !

Lorsqu'il a besoin de faire retomber la pression après de longues journées, un tour en 911 est toujours le bienvenu sur les petites routes du Médoc. Les gants, un panier garni pour le pique-nique, et c'est le bonheur...

RESTAURÉE PAR SON PRÉCÉDENT PROPRIÉTAIRE, LA 911 "SPORTO" EST AU PLUS PRÈS DE SA FORME ORIGINELLE, À L'EXCEPTION DES JANTES. PARCE QUE LES FUCHS SONT TELLEMENT PLUS ÉVIDENTES SUR UNE 911 CLASSIC QUE LES STANDARD D'ORIGINE EN TÔLE...

Notre viticulteur se sert très régulièrement de son auto, qu'il utilise parfois comme un exutoire après des journées intenses, liées à sa vie professionnelle très prenante : « *Je fais toujours beaucoup de VTT et d'enduro, mais j'ai un vrai plaisir à faire des virées en Porsche avec ma femme ou mon fils. J'ai aussi pris goût à la mécanique, j'ai fait ma première vidange récemment et chaque séance amène son lot d'apprentissage et de découverte.* » Outre les sorties du Club 33911, Ludovic est un participant assidu des rallyes du Pyla, de la Traversée de Bordeaux, mais aussi des virées au Mans Classic avec ses amis du club. On l'aura compris, il est très attaché à cette auto, d'autant plus que son fils l'apprécie beaucoup aussi. Il avoue également être heureux d'avoir contribué à redonner le virus à un certain William ! Ce dernier, qui les a suivis en Cayman dans les Pyrénées, a vite réalisé qu'il lui fallait retrouver une Porsche ancienne: « *Ainsi, la boucle est bouclée, William m'a fait sauter le pas, et en me suivant alors que je conduisais son ex-auto, j'ai contribué à lui redonner le virus. Depuis, il a racheté une 911 ancienne.* » Plus que d'automobiles, on réalise vite que toute cette histoire, c'est avant tout une affaire de passion, de transmission et de partage. Bref, de vie.

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
Tél 04 66 27 95 27
Mail: jacques@sabba-assurances.fr

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

Hommes et autos de caractère
Complétez votre collection

Auto Heroes
Le Mans 2025
Hors-série

Disponible chez votre marchand de journaux ou en ligne

LE PREMIER PROJET "CAR TAILORING" ÉTAIT UNE PORSCHE 356, LE DERNIER EN DATE, UNE 964. TRISTAN AUER AVOUE SON AFFECTION POUR LA MARQUE.

DÉGRADÉ SOUS CONTRÔLE

Jusque chez Porsche, la personnalisation de la 911 est une discipline instituée. Néanmoins le travail effectué sur cette Porsche 964 America se distingue par son approche mêlant raffinement extrême et artisanat d'excellence. Rencontre avec Tristan Auer, designer d'intérieur star qui a décidé d'appliquer à l'automobile son sens de l'esthétique, du sur-mesure, et son savoir-faire d'exception.

Texte **Étienne Raynaud** Photos **Amaury Laparra**

S'il a signé la décoration du Carlton de Cannes, de restaurants et multiples résidences à travers le monde, Tristan Auer est aussi connu pour avoir initié un concept associant ses talents de designer à sa passion pour l'artisanat d'art et pour les belles automobiles sportives. Baptisé Car Tailoring, ledit concept offre une démarche de luxe sur mesure et d'excellence appliquée à l'automobile. Après une Porsche 356 C, ce concept a été décliné sur la DS de l'Hôtel Crillon à Paris, une Mercedes Pagode, une Ferrari 308 et d'autres autos encore. Échanger avec Tristan Auer, c'est parler émotions et plaisir plus que performances ou technique. En effet, son leitmotiv est de créer pour chaque client « *un cocon intérieur pour soi, visant à installer une harmonie entre une personnalité et un habitacle. Ma démarche s'intéresse notamment aux textures et aux matières* ».

Excellence française sur America Roadster

Tristan Auer vient de dévoiler son dernier projet basé sur une Porsche 911 America Roadster. Ce cabriolet 964 Carrera 2 Turbo-Look sans aileron ni places arrière avait été lancé en guise d'adieu du modèle sur le marché américain, à 250 exemplaires uniquement. Son propriétaire français, amateur d'autos rares, est ainsi allé à la rencontre de Tristan, qui confie : « *L'idée, comme dans mes autres projets, n'était pas de toucher au design extérieur, mais d'apporter des notes personnelles à l'intérieur. Ainsi, si la peinture Red Guards est bien celle d'origine, les roues sont des aftermarket, un choix du propriétaire, auquel nous n'avons pas touché.* »

Le process de Car Tailoring débute par un échange entre le designer et le propriétaire de l'auto, pour cerner sa personnalité, ses attentes mais aussi sa relation avec l'objet. Ensuite Tristan replace l'auto dans son contexte historique : « *Ainsi, pour la 964, j'avais noté que l'intérieur était très ancré dans les couleurs rouge et noir, typiques de l'époque, que je trouvais un peu tristes. J'ai ainsi souhaité retravailler cet intérieur trop classique et manquant de sensualité, en le rendant aussi exceptionnel que l'extérieur.* »

Si nombre de créations de Tristan Auer associent cuir et tissu pour les sièges, il a été décidé ici d'opter pour un intérieur tout cuir, choix logique étant donné la vocation de la 964 America Roadster, conçue pour rouler cheveux au vent. Et qui plus est,

En coordonnant son savoir-faire avec l'expertise d'un artisan d'art, Tristan Auer a su créer un habitacle d'une rare subtilité, dans des harmonies douces et avec un dégradé du rouge au marron d'une fluidité surprenante. Bien entendu, le sellier a aussi fourni un travail exceptionnel pour que le dégradé soit parfaitement aligné d'une pièce à l'autre, entre appuie-tête, dossiers et bourrelets latéraux. Bien sûr, moquettes et autres accessoires sont coordonnés, jusqu'aux sac, porte-clés et porte-documents...

VIA LE DÉPARTEMENT "CAR TAILORING", LES PROJETS AUXQUELS SE CONSACRE TRISTAN AUER SONT TOTALEMENT ORIENTÉS VERS UNE REDÉFINITION DES AMBIANCES INTÉRIEURES EN REPENSANT COULEURS, MATIÈRES ET TEXTURES. MAIS L'EXTÉRIEUR, COMME LE GUARDS RED DE CETTE AMERICA ROADSTER, N'EST PAS DE SON RESSORT.

un choix qui respecte l'esprit de l'habitacle d'origine. Mais très vite, Tristan se plaît à imaginer un intérieur qui sorte des chemins normés : « *J'avais rencontré une femme artisan d'art dotée d'une expérience quasi unique en haute couture, à l'origine d'un procédé permettant de travailler le cuir par lamelles, créant une peau multicolore déclinable, sans que ce ne soit ni grossier ni visible.* » L'idée de créer un dégradé s'est ainsi immiscée, un peu à l'instar de ce que Paul Bracq avait pu faire sur la carrosserie du prototype "Studie" préfigurant la BMW M1. Et Tristan de préciser que « *l'objectif était que les dossiers des sièges, qui sont hauts, ne jurent pas avec le reste de la carrosserie, d'où ce dégradé qui part du rouge et se décline de façon subtile vers des teintes chocolat, très automnales, en harmonie avec le reste de l'habitacle* ». Si le résultat est aussi harmonieux, c'est qu'il cache un travail très poussé, d'une extrême méticulosité. Il a fallu teinter les peaux une par une dans chacune des couleurs du dégradé, en leur faisant passer toutes sortes de tests, aux UV, à l'abrasion, etc., afin qu'elles résistent aux assauts de l'air libre quand la Porsche sera décapotée. Il a fallu ensuite démonter les fauteuils, découper les peaux au millimètre près, puis les assembler, s'assurer qu'elles épousent au mieux les coutures des sièges, leurs formes et leurs fonctions. Ce travail d'orfèvre, étendu au reste de l'habitacle, a donné lieu à des échanges passionnés et nourris entre Tristan, l'artisan d'art, le sellier et le client. Chaque auto devient ainsi une création unique avec une somme de détails quasi invisibles mais si importants. Il est à noter que dans sa démarche, Tristan ne conçoit jamais l'esthétique aux dépens des aspects pratiques. Ainsi, le sac de voyage disposé derrière les sièges ne comporte pas de picots en dessous afin de ne pas rayer la carrosserie si jamais on le posait sur le capot. Ce parcours créatif dure environ six mois et s'accompagne de la création d'autres accessoires tels que le porte-clés ou le porte-documents, mais aussi d'un écrin contenant les échantillons de tous les cuirs utilisés ainsi qu'un certificat d'authenticité.

Prêt-à-rouler

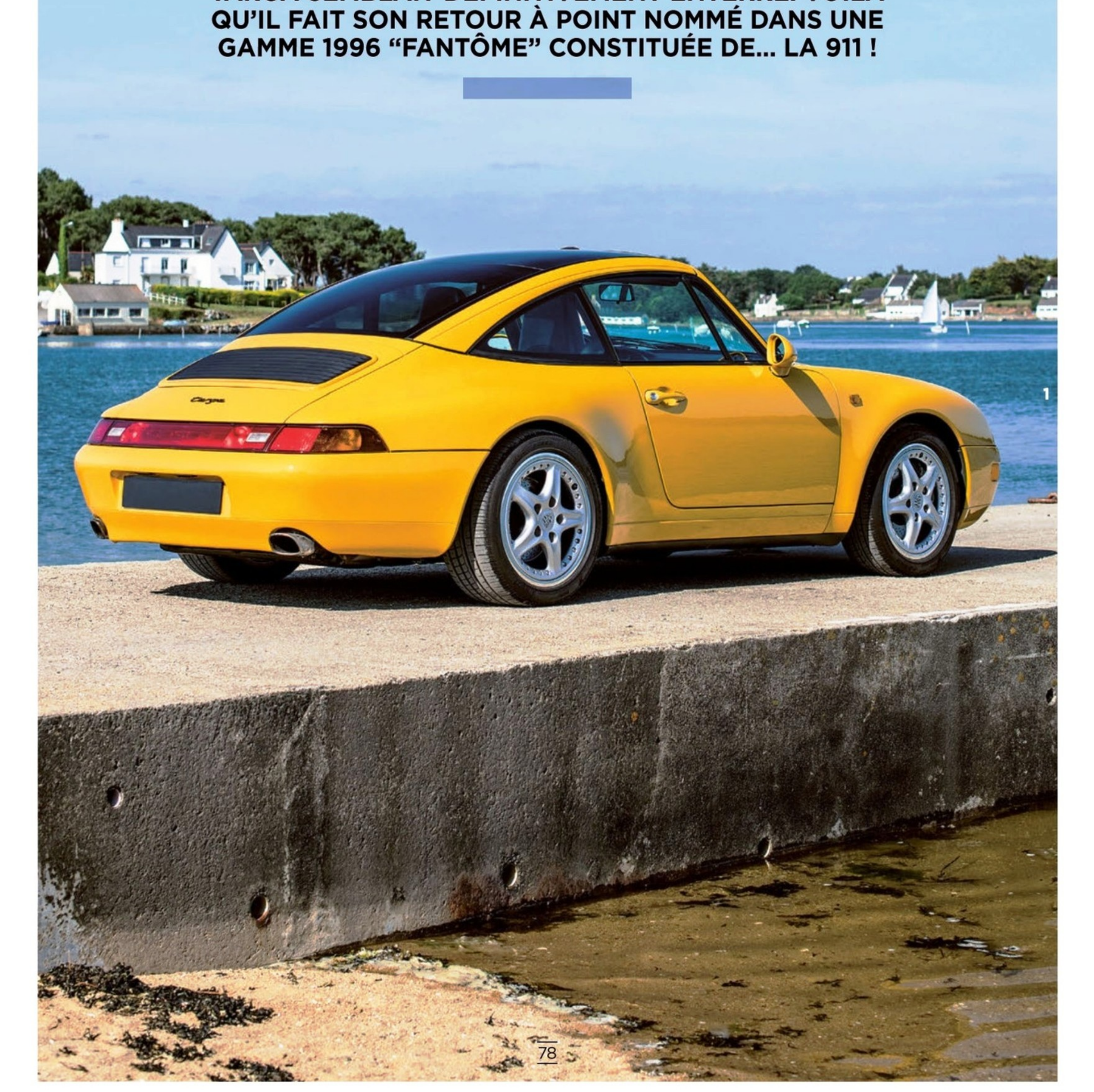
Devant le succès de cette démarche, Tristan Auer envisage de lancer une ligne d'accessoires "Car Tailoring" made in France. Outre les sacs, gants et parapluies est étudié le lancement d'un parfum d'intérieur évoquant l'émotion et le côté sensuel du voyage en voiture. Cette approche d'excellence combinant esthétique, fonctionnalité et collaboration étroite avec le client permet de créer des automobiles véritablement sur mesure. La Porsche America Roadster, la dernière-née, est déjà la vingtième itération de l'épopée "Car Tailoring". Elle en est un des exemples les plus modernes, originaux et réussis.

CHAMBRE AVEC VUE

Si nous ne nous étions trouvés en plein milieu de ce numéro d'été (c'était un tout petit peu fait exprès quand même), *Jardins d'hiver* aurait été un titre aussi pertinent pour couvrir le sujet de la 993 Targa. En 1996, Porsche redéfinissait le concept Targa en immergeant de lumière naturelle l'habitacle de la 911, été comme hiver. Coquetterie ou véritable agrément de conduite ?

Texte **Josué Chevrel** Photos **Rémi Dargegen**

ABANDONNÉ AVEC LA 964 EN 1993, LE CONCEPT DU TARGA SEMBLAIT DÉFINITIVEMENT ENTERRÉ. VOILÀ QU'IL FAIT SON RETOUR À POINT NOMMÉ DANS UNE GAMME 1996 "FANTÔME" CONSTITUÉE DE... LA 911 !



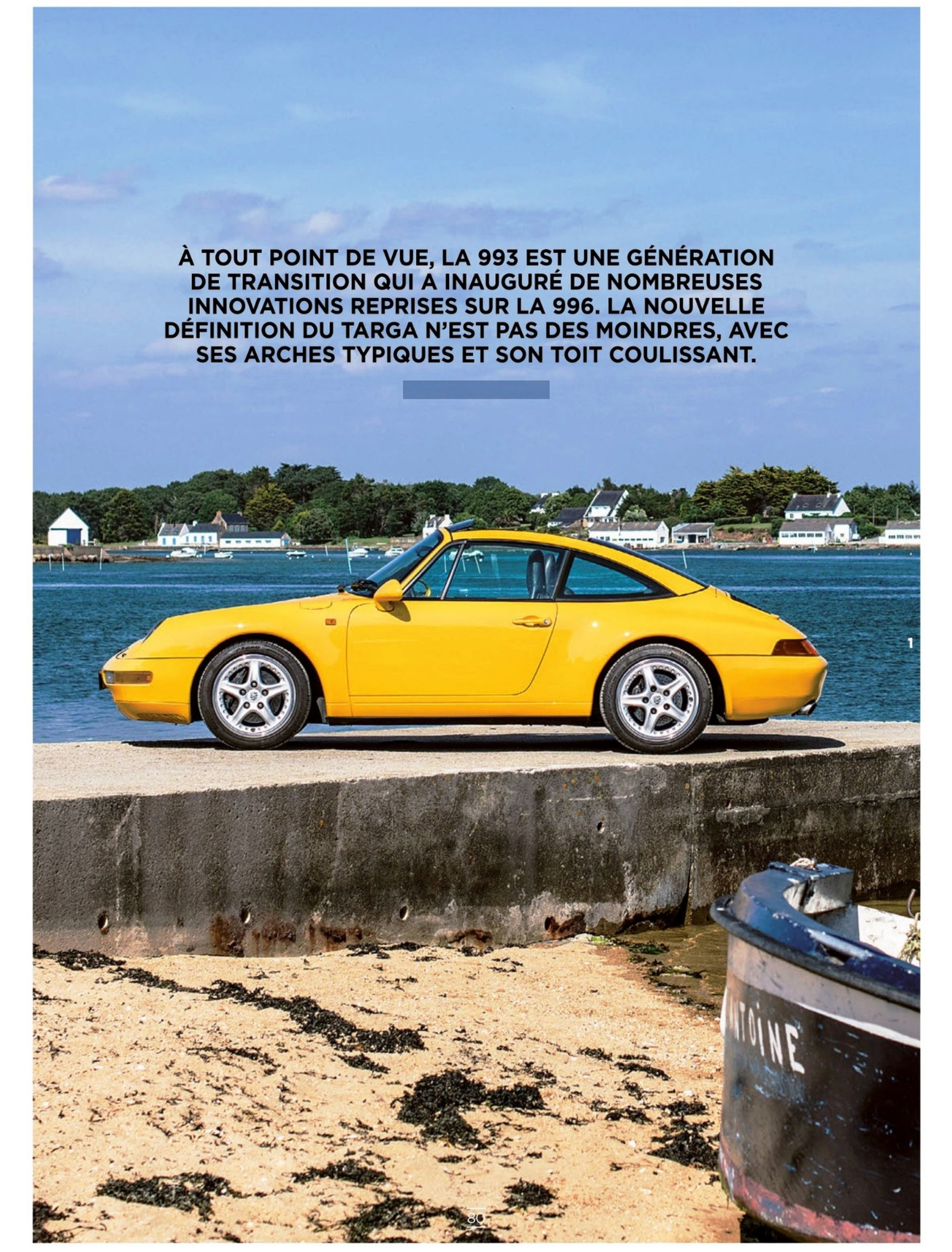
1 Le concept du toit coulissant était breveté par Porsche depuis des projets avortés sur 924.
2 Le ressenti n'a rien de comparable avec un coupé à toit ouvrant, quelle qu'en soit l'envergure. Ici, c'est simplement intégral !

Printemps 1983. Porsche intègre un vrai cabriolet au catalogue 911, sur une 3.0 SC à laquelle il ne reste qu'une demi-saison à tirer. La Carrera 3.2 qui prend le relais à l'automne confirme le cabriolet comme troisième variante au catalogue. Alors la pertinence de conserver une Targa dans la gamme a dû poser question à Zuffenhausen. Ce sont les chiffres qui ont plaidé en sa faveur. Avant le cabriolet, la Targa pouvait représenter entre un tiers et presque la moitié des ventes de certaines versions de 911. Les chiffres que rapporte Mark Bongers dans son Data Book, qui fait référence, sont édifiants. La première génération de 911 SC par exemple (180 ch, en 1978-79) s'est vendue à 10 832 unités en coupé, et 8 108 en Targa. L'écart était plus ténu encore sur les 2.7 entre 1974 et 1977. Vous imaginez qu'en 1983 le cabriolet a tout changé ? Réponse statistique : non ! Entre 1984, premier plein millésime du cab', et 1989, changement de génération, il s'est vendu 35 572 Carrera 3.2 coupé, 19 987 cabriolets, mais toujours 18 468 Targa ! Le vrai-faux découvrable a gardé une vraie cote d'amour, popularité qu'il tient à l'originalité de son design qui, finalement, a une place à part dans le cœur des Porschistes… et dans la grille tarifaire, à équidistance des versions tout-fermé et tout-ouvert. Tout allait donc bien pour la Targa jusqu'à l'arrivée de… la 964, en 1989 ! Non pas que, tout d'un coup, la Targa soit devenue moins bonne qu'avant. Mais lorsque le nouveau cabriolet, cet insolent, offre de série une capote électrique actionnée par un simple bouton, la Targa prend un violent coup de vieux. Avant même d'envisager vous faire caresser les oreilles par la bise, il faut vous astreindre à toutes ces opérations manuelles, les mêmes depuis trente ans : déverrouiller les loquets au sommet du cadre de pare-brise depuis l'intérieur, puis sortir de l'auto, attraper le toit par l'avant, le libérer de ses goujons sur l'arceau, vous dépatouiller avec cet encombrant panneau sans le cogner nulle part pour le replier sans y laisser une phalange avant de le ranger dans le coffre avant… où il condamne une part non négligeable d'un volume de chargement qui ne brillait déjà pas par sa générosité. Ce qui signifie d'une part que vous devez vous arrêter pour décapoter, d'autre part que si vous voyagez avec les bagages pour deux et pour la quinzaine, ce sera nécessairement avec le toit sur la tête… Ce qui n'a, en l'état, pas plus d'intérêt qu'un coupé, les bruits d'étanchéité aéro en plus. Verdict commercial sans appel : aux 31 572 coupés Carrera 2 et 4, ajoutez 15 815 cabrio (soit un pour deux) et… 4 863 Targa. Lorsque la 993 est dévoilée au Salon de Francfort 1993 pour prendre la relève sur le millésime 1994, la Targa n'est plus au catalogue.

Nouvelle légitimité

Il lui aura donc fallu dix ans, mais il semble que le cabriolet a eu la peau de la Targa, qui ne trouvait plus de légitimité dans la gamme. Ni vrai coupé ni vrai cabriolet, un peu des deux, les défauts de chacun mais les qualités d'aucun. Pénible à utiliser comme découvrable, il ne lui restait finalement que son design singulier, seul argument qui séduise encore les derniers fans… Si la Targa doit survivre, elle devra apporter une vraie plus-value par rapport au cabriolet, se réinventer et redéfinir son propre concept sur les bases de son histoire. Pouvoir être dehors dedans, toute l'année, et sans devoir laborieusement manipuler quoi que ce soit. C'est la seule "troisième carrosserie" de 911 qui puisse avoir du sens et c'est la direction qu'ont prise les designers du Style Porsche. Ou plutôt des idées déjà dans l'air, qu'ils ont transposées sur la 993.

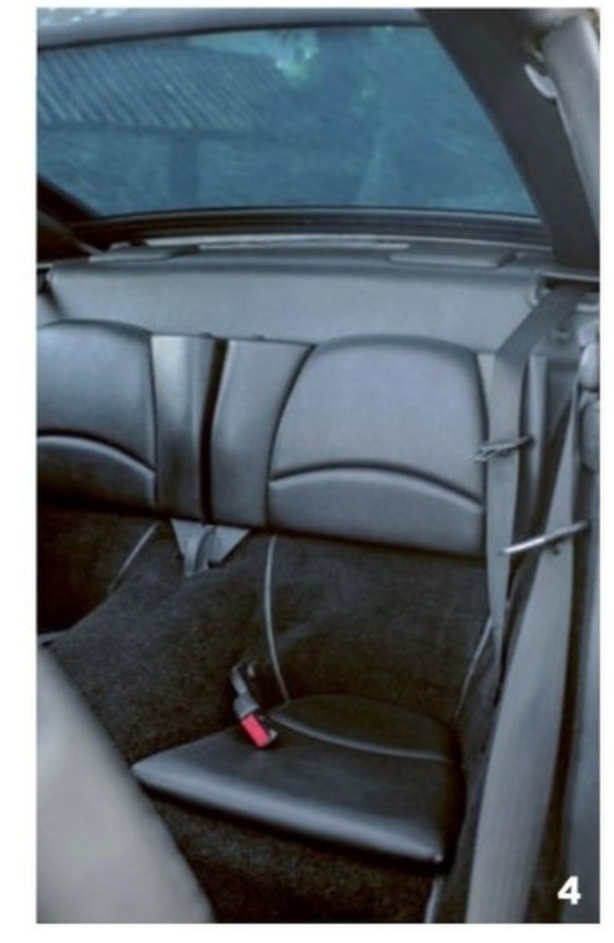
Ceux qui se rappellent l'étude Panamericana du Salon de Francfort 1989 ont obligatoirement vu quatre ans plus tard des

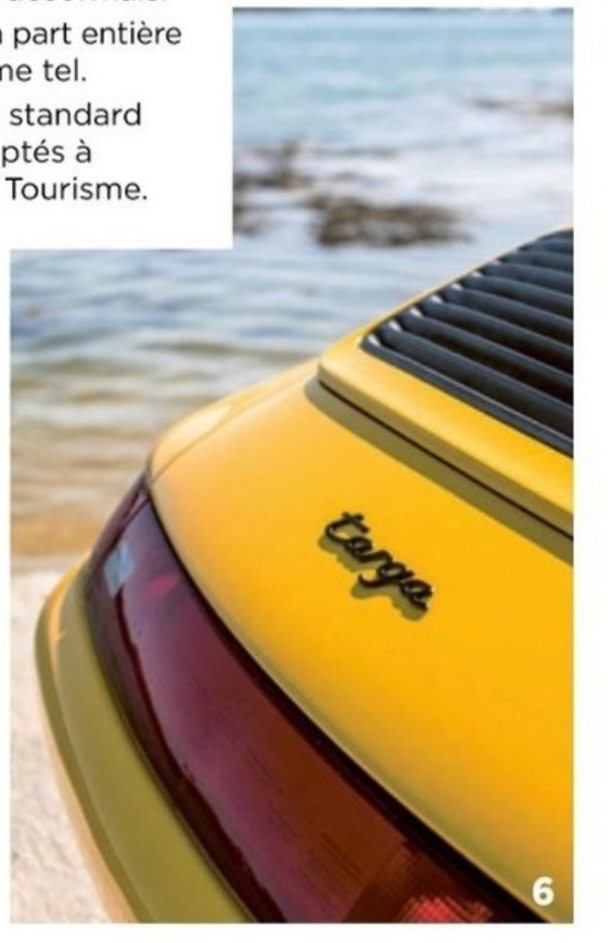


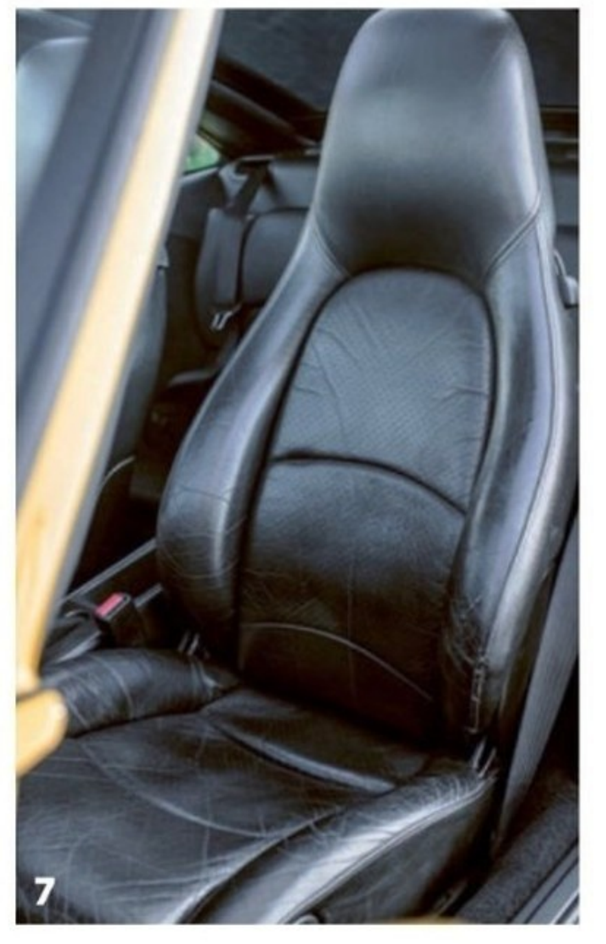
À TOUT POINT DE VUE, LA 993 EST UNE GÉNÉRATION DE TRANSITION QUI A INAUGURÉ DE NOMBREUSES INNOVATIONS REPRISES SUR LA 996. LA NOUVELLE DÉFINITION DU TARGA N'EST PAS DES MOINDRES, AVEC SES ARCHES TYPIQUES ET SON TOIT COULISSANT.

1

1 Le profil de la 993 Targa rappelle celui du concept Panamericana mais reste fidèle aux lignes de la 911.
2-3 Coffre et habitacle sont identiques à ceux de la 993 Carrera 2.
4 Places arrière et rétrovision sont impactées par l'épaisseur du toit qui coulisse sous la lunette.
5 Arceaux toujours mais longitudinaux désormais.
6 Un modèle à part entière identifié comme tel.
7 Les baquets standard tout à fait adaptés à l'usage Grand Tourisme.







similitudes frappantes dans le nouveau langage de style de Porsche à la sortie de la 993. Le concept car de 911, baroudeuse "open air" avec ses longues arches dessinant le profil du pavillon et fermée par une simple toile zippée, signait le retour de Harm Lagaaij chez Porsche, succédant à Tony Lapine à la tête du design. Mais bien avant cela, les stylistes de la maison avaient déjà planché sur un concept avorté qui ne demandait qu'à ressortir des cartons. Dès mai 1977, sous le code projet 941, ils avaient développé le principe d'un panneau de toit coulissant pour la 924, abandonné sur une décision du 29 février 1980 (et si 1980 n'avait pas été bissextile, la 924 Targa aurait-elle existé ?). En cause, une rigidité torsionnelle affectée et un investissement en outillage déraisonnable pour un modèle d'entrée de gamme. Mais les fondements étaient posés, la technologie à peu près au point et les brevets dûment enregistrés. Alors à l'heure de la 993, la question de la 911 Targa pouvait s'envisager sur de nouvelles bases. Lagaaij a missionné Webasto pour transposer la technologie à la 993, finaliser le développement et finalement produire le matériel nécessaire à l'assemblage de Targa nouvelle génération. Pour quel résultat ?

Catalogue 1996

La 993 Targa fait son entrée, plutôt cruciale, au catalogue 1996. Pour reposer le contexte, le conseil d'administration a acté la fin des modèles Transaxle, 928 et 968, avec le millésime 1995. Le Boxster est promis pour l'automne comme un millésime 1997. La gamme Porsche 1996 est donc composée de… la 911. Point ! Certes, les Turbo, Carrera RS et GT2 font diversion, mais le cœur de la gamme se résume à une paire de Carrera 2 et 4, heureusement disponibles en coupé et cabriolet, et pourvues d'une attrayante évolution : le moteur 3.6 adopte l'admission Varioram des RS, qui module le volume des plenums d'admission en fonction du régime et de la charge, favorisant ainsi le couple à bas régime et la puissance en haut. Grâce à des soupapes au diamètre et à la levée majorés, avec un rapport volumétrique porté à 11,3 :1, le M64 se transforme. Il délivre maintenant 285 ch à 6 100 tr/min (contre 272) et 340 Nm (contre 330) à 5 250 tr/min. Profitant de ce nouveau moteur, Porsche a réitéré le coup du Turbo-Look sous la forme d'un coupé Carrera 4S. Caisse large, châssis et transmission de Turbo, moteur atmo. Il va devoir, avec la Targa, étoffer un peu l'offre dans ce catalogue plutôt maigre. Une Targa comme modèle à part entière, puisqu'elle n'est plus exactement la "variante de carrosserie" qu'elle était jusque-là, conjugable à toutes les sauces, avec toute forme de motorisation – même la Turbo en 1987-88. Non, la Targa est désormais figée dans sa définition et ses finitions comme une Carrera 2 : propulsion, 285 ch, caisse étroite et clignotants orange, point barre ! Oui vous pouvez encore choisir couleur et options, mais n'envisagez pas une Carrera 4S Targa, ça ne marche plus comme ça.

Techniquement, la 993 Targa est basée sur une coque de cabriolet, plus rigide que ne l'étaient les type-G, le tunnel créé pour la transmission intégrale des Carrera 4 depuis la 964 a structurellement renforcé la monocoque. Les ouvriers de Zuffenhausen n'ont plus qu'à y greffer l'ensemble préassemblé, prêt à poser, que fournit Webasto sous licence. Il comprend les deux arches fixes, les vitres de custode et l'immense surface vitrée constituée d'une lunette arrière fixe, d'un grand toit panoramique coulissant et d'un petit saute-vent frontal, ainsi que d'un rideau pare-soleil, de trois moteurs et de la cinématique pour articuler tout ça. La révolution dans la nouvelle 911 Targa, c'est qu'elle vous dispense de toutes les opérations manuelles auxquelles il fallait vous astreindre jusque-là. Sans quitter votre

ÉLABORÉE SUR LA BASE DU CABRIOLET, MÊME SI ELLE EST STRUCTURELLEMENT PLUS RIGIDE GRÂCE AUX ARCHES, LA 993 TARGA NE SERA JAMAIS LA MÊME SPORT QUE LE COUPÉ CARRERA, CE N'EST PAS SA VOCATION. ELLE NE PÊCHE NI EN PERFORMANCES PURES NI EN DYNAMIQUE, C'EST JUSTE UNE QUESTION DE PHILOSOPHIE...

siège, en appuyant sur un seul bouton de la console centrale, vous êtes à l'air libre ! Évidemment, il faut bien ranger quelque part ce bout de toit, mais il n'encombre plus le coffre avant puisqu'il coulisse le plus naturellement du monde sous la lunette. Forcément, ça ampute de quelques centimètres la garde au toit des places arrière. Mais étant entendu qu'elles ont plus vocation à recevoir les deux ou trois sacs d'appoint qu'à promener ces grands dadais d'ados, l'inconvénient n'en est pas un vrai. Le seul qu'on puisse réellement reprocher au système, c'est la visibilité depuis le rétroviseur central. Ce sont deux feuilles de verre de 7 mm d'épaisseur qui se superposent, multipliant par deux l'opacité de la teinte bleue d'une part (encore accentuée par un film solaire sur notre modèle d'essai), les reflets et la distortion optique d'autre part.

Coupé à toit ouvrant ?

La 993 Targa ne serait-elle qu'un simple coupé à toit ouvrant ? Sans discussion, non ! Aucun coupé ne peut s'ouvrir aussi grand, aussi large. Vitres latérales descendues, vous vivez cette expérience de plein air. Peut-être pas aussi "plein" que dans l'ancienne Targa si vous vous focalisez sur l'arceau au-dessus de votre tête, mais vous en faites vite abstraction dès que vous goûtez cette

1 Été comme hiver, toit clos ou non, la 993 Targa reste une voiture ouverte sur l'extérieur. Le bonheur !

2-3 Plus aucune opération manuelle. Un appui sur le bouton et le toit coulisse.

4 Les jantes deux parties en 17" sont spécifiques.

5 Pour le millésime 1996, le 3.6 adopte l'admission variable Varioram. Couple et puissance évoluent, mais pas autant que l'agrément.

6-7 Avec la génération 993, il n'était question ni d'abandonner la Targa ni d'en renier l'héritage, mais surtout de lui donner une vraie légitimité.

sensation de rouler à l'air libre. Les grands gabarits (j'ai testé pour vous) ne souffrent même pas de remous aéro à décoller les postiches, merci le saute-vent. Maintenant, le véritable avantage de la Targa nouvelle génération, c'est précisément que le toit, même fermé, est vitré. Et que de ce fait, quelles que soient les conditions, même les pires, vous roulez dedans, à l'abri, comme si vous étiez dehors ! Le décor à 360°, la tête dans des nuages qui filent sans représenter la moindre menace. Vous baignez littéralement dans la lumière de saison, dont vous pouvez aussi choisir de vous isoler en tirant électriquement le rideau occultant. Les joies du cabriolet été comme hiver, fermé comme ouvert.

Une autre 911...

L'ingénieuse conception des joints et des rails permet d'ouvrir le toit dès le premier rayon après une averse sans risquer la douche, ce à quoi aucune capote souple ne peut prétendre... Une bonne voiture de Breton, en somme ! Ah non, ne me faites pas dire ce que je ne me serais jamais permis si ce n'était à proximité de Vannes, dans le Morbihan, que Patrice nous avait confié cet exemplaire qu'il a récemment acquis chez Flat56 qui en assurait la maintenance depuis une dizaine d'années, pour un propriétaire parisien qui faisait de fréquents allers-retours jusqu'à sa résidence secondaire ici. D'où un kilométrage conséquent (275 000 km) qui confirme qu'une Porsche entretenue ne vieillit pas. Si le cuir des sièges avant porte la noble patine de son âge, le maintien est fidèle à ce qu'il était il y a trente ans : parfait à un rythme soutenu, du moment que vous n'exagérez pas les appuis en virage. Mais la vocation de la 911 Targa est-elle celle-là ?

Les trente kilos qu'elle concède au coupé n'en altèrent pas les performances, et le consensus général, auquel nous ne pouvons qu'adhérer après quelques kilomètres, va vers une 993 aussi facile, véloce et dynamique que le coupé, pas plus bruyante et à peine moins polyvalente pour les vagues raisons déjà évoquées. Mais le plaisir qu'elle procure n'est pas celui de la performance pure. Si c'est ce que vous cherchez, passez votre chemin et n'en privez pas quelqu'un qui saura l'apprécier pour la Grand Tourisme qu'elle est. Immédiatement, au volant, on la conçoit parfaite pour sillonner les cols alpins de nos roadbooks, y compris en hiver ceux qui sont ouverts à la circulation. Pouvoir, dans sa bulle de verre, s'immerger dans les paysages grandioses de montagne et admirer les sommets à travers le toit fermé, au volant d'une 911 qui ne renie aucune des qualités dynamiques de son rang, il n'y a qu'une Targa qui vous l'offre. La boîte six rapports manuelle que nous avons entre les mains, identique à celle du coupé, profite du même étagement idéal, mais s'il y a bien une 911 qui peut légitimement s'envisager avec une boîte Tiptronic, c'est la Targa. Le concept était réussi, il a été reconduit sur les deux générations suivantes lorsque la 911 est entrée dans son ère liquide, avant qu'il ne soit reconsidéré avec un œil plus nostalgique mais une cinématique bien plus complexe avec l'arrivée de la génération 991 en 2011.

1

1 Jochen Mass assumait avec enthousiasme son rôle dans le patrimoine sportif de Porsche, ici acteur de la Rennsport Reunion VI, en 2018.

2 Dès 1976, Mass a fait partie de l'escadron Porsche officiel dans les nouveaux Groupes 5 et 6 avec les 935 et 936.

EFFET DE MASS

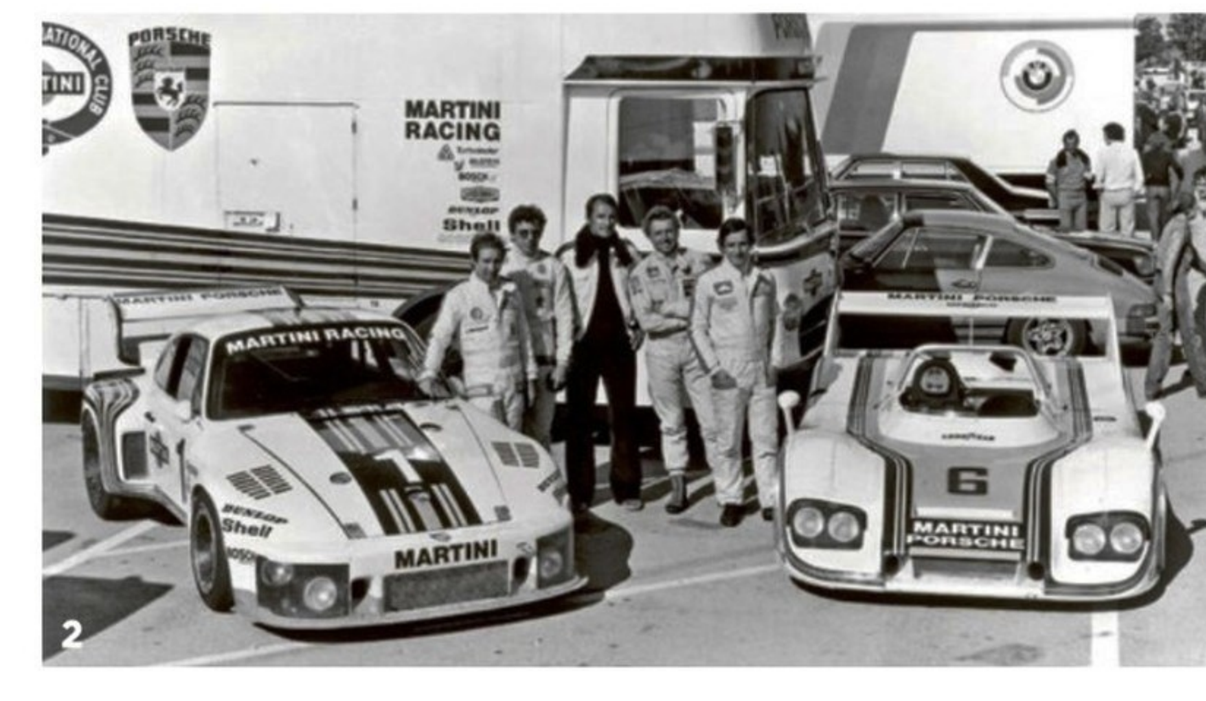
La carrière de ce Bavarois populaire et polyvalent s'est étendue sur trois décennies, mais ses succès les plus constants ont tous été remportés au volant de Porsche.

Texte **Kieron Fennelly** Archives **Porsche, Mercedes et McKlein**

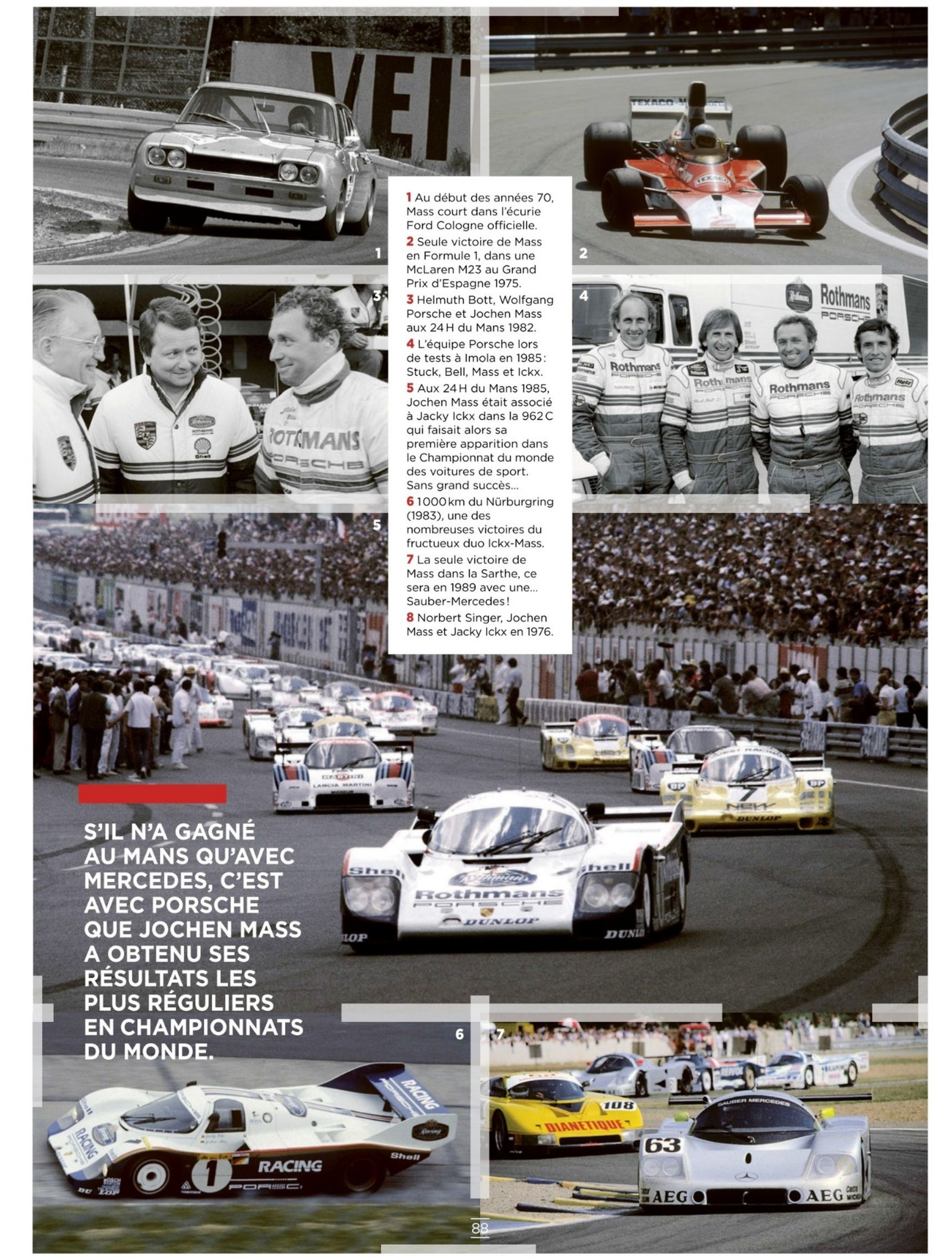
1946-2025

Hans Joachim Richard Mass, dont la mère était bavaroise et le père originaire du Mecklembourg, a vécu ses premières années à Dorfen à environ 40 km à l'est de Munich, avant de fréquenter un internat à Mannheim à partir de 1956, qu'il a quitté en 1964 pour travailler sur des yachts en haute mer. Après trois ans, il s'est tourné vers l'automobile et a rejoint comme apprenti une concession Alfa Romeo. La fin des années 60 et le début des années 70 ont marqué les grandes années de la compétition chez Alfa Romeo, et la concession avait préparé une Giulia Sprint de course. Jochen Mass eut l'occasion d'en prendre le volant lorsque le pilote habituel était malade, et le talent manifeste du Bavarois lui a offert l'opportunité de participer à d'autres courses avec cette voiture.

Il a rapidement été remarqué et lorsque Jochen Neerpasch, nouvellement nommé directeur de Ford Motorsport, a constitué une écurie pour piloter ce qui allait devenir les Capri de Cologne, Mass a été recruté. Il n'a pas déçu son nouveau patron, remportant le Championnat d'Europe des voitures de tourisme en 1972. Il reçut alors des invitations à piloter pour d'autres écuries : comme la plupart des pilotes en herbe, il souhaitait se lancer en Formule 1 et a commencé par une F3 March avec suffisamment de succès pour intégrer l'écurie Surtees F2 d'usine. En 1973, il a rejoint l'écurie de F1 de John Surtees, mais l'expérience s'est avérée décevante. Comme d'autres pilotes – notamment Rolf Stommelen – le constatent, la Surtees était non seulement peu compétitive, mais aussi mal développée. Mass ne s'en est jamais plaint même si, après son accident à Monaco suite à une rupture de suspension, Surtees l'a accusé d'avoir heurté un mur. Mais comme l'avait constaté David Hobbs, autre espoir de la F1, les échecs n'étaient jamais la faute de John Surtees. Hobbs, Mass et Stommelen sont tous partis à la recherche de meilleures écuries.



2



1 Au début des années 70, Mass court dans l'écurie Ford Cologne officielle.

2 Seule victoire de Mass en Formule 1, dans une McLaren M23 au Grand Prix d'Espagne 1975.

3 Helmuth Bott, Wolfgang Porsche et Jochen Mass aux 24 H du Mans 1982.

4 L'équipe Porsche lors de tests à Imola en 1985 : Stuck, Bell, Mass et Ickx.

5 Aux 24 H du Mans 1985, Jochen Mass était associé à Jacky Ickx dans la 962 C qui faisait alors sa première apparition dans le Championnat du monde des voitures de sport. Sans grand succès...

6 1000 km du Nürburgring (1983), une des nombreuses victoires du fructueux duo Ickx-Mass.

7 La seule victoire de Mass dans la Sarthe, ce sera en 1989 avec une... Sauber-Mercedes !

8 Norbert Singer, Jochen Mass et Jacky Ickx en 1976.

S'IL N'A GAGNÉ AU MANS QU'AVEC MERCEDES, C'EST AVEC PORSCHE QUE JOCHEN MASS A OBTENU SES RÉSULTATS LES PLUS RÉGULIERS EN CHAMPIONNATS DU MONDE.

8

Du trio, Mass fut le plus chanceux : il rejoignit alors McLaren et 1974-1977 marqua sa période la plus fructueuse en F1. Il menait à Montjuich lors du Grand Prix d'Espagne 1975 lorsque le grave accident de Stommelen interrompit l'épreuve à mi-course. Mass remporta donc la course, mais avec la moitié des points seulement. En 1976, il menait confortablement au Nürburgring lorsque le terrible accident de Lauda stoppa la course. Mass la termina finalement troisième. Il obtiendra plus tard une deuxième place au Grand Prix de Suède. Il quitta McLaren en 1978 et, comme Stommelen, passa les saisons suivantes au sein d'écuries de deuxième rang comme ATS, Arrows ou March. Parallèlement, il était déjà pilote d'usine Porsche sur des 935, ce qui allait lui ouvrir une nouvelle porte.

Pendant ce temps, il persistait sans succès en F1. Lors des essais du Grand Prix de Belgique 1982 à Zolder, Gilles Villeneuve percuta à grande vitesse la March de Mass, plus lente, et perdit la vie. Mass fut disculpé lors de l'enquête qui a suivi, mais quelques semaines plus tard, il fut impliqué dans une collision similaire, à grande vitesse, au Castellet : sa March s'est envolée et a atterri en flammes dans la zone réservée aux spectateurs. À la stupéfaction de tous ceux qui assistèrent à l'accident, dont sa future épouse Esti Mellet, Mass s'en est sorti indemne. Mais il abandonna là la Formule 1.

L'ère du Groupe C

La pression de sa fiancée joua sans doute un rôle dans cette décision, mais l'avènement du Groupe C cette année-là ouvrit de nouvelles perspectives : le talent de Mass était déjà établi à Weissach ; il avait fait ses preuves en Interserie dans les années 1970 au volant des Porsche de Reinhold Joest, autant que dans les 935 de l'écurie d'usine. Il n'était pas surprenant que Mass soit choisi par Peter Falk pour la nouvelle écurie d'usine du Groupe C pour laquelle Porsche avait développé la 956. Falk avait sélectionné un effectif important de pilotes, dont beaucoup ont piloté les 956 officielles, mais quatre allaient rapidement devenir le noyau de l'équipe Porsche : Jacky Ickx, Derek Bell, Hans Stuck et Jochen Mass. Ce quatuor de pilotes chevronnés (Bell avait déjà 42 ans en 1983) fit preuve d'une maturité qui contribua à assurer une supériorité régulière aux 956 d'usine, qui ont dominé les trois premières saisons du Groupe C. Cet arrangement convenait à toutes les parties, en particulier aux pilotes, car il leur laissait la liberté de concourir pour d'autres équipes dans des épreuves hors Groupe C.

Si les courses de "Voitures de sport" étaient considérées comme plus sûres que la Formule 1, le taux de mortalité dans les années 1980 était encore élevé : en avril 1983, c'est Mass qui devait piloter avec Bell la 935 Joest "Moby Dick" de John Fitzpatrick à Riverside, ce circuit planté dans le désert à l'est de Los Angeles, devenu depuis un vaste centre commercial. Mass a laissé sa place car il était en lune de miel et Rolf Stommelen, parti au pied levé pour l'Amérique le remplacer, s'est tué lorsque la 935 a heurté un mur à pleine vitesse. Si la mort de son coéquipier l'a sérieusement affecté, Mass, plusieurs fois blessé en F1, n'a pas laissé le découragement interrompre sa carrière. Les 956 se révélèrent relativement sûres jusqu'à l'accident fatal de Stefan Bellof au volant d'une 956 privée à Spa, en octobre 1985.

De l'autre côté de Stuttgart

À ce moment-là, la domination de Porsche en Groupe C était sérieusement contestée par d'autres marques. Deux Lancia en première ligne à Silverstone en mai 1985, toutes deux nettement plus rapides que les Porsche 956 d'usine, laissaient présager de la tendance à venir. En 1986, les Jaguar et Sauber-Mercedes étaient également compétitives. Mass n'a jamais été un fidèle de Porsche comme Derek Bell l'était : après une carrière mitigée en voitures de sport et une tentative vaine en F1, le vétéran Bell allait connaître un immense succès avec Porsche en Groupe C. En 1985, il alignait déjà trois victoires au Mans. Mass, qui avait eu plus de chance que Bell en F1, n'avait en revanche enregistré pour tout succès en Groupe C qu'une seconde place au Mans en 1982. Dès qu'il devint évident que Porsche allait se retirer de la catégorie, il a commencé à regarder ailleurs : en 1986, il rejoignit Sauber-Mercedes, où son ancien patron chez Ford, Jochen Neerpasch, était maintenant directeur d'équipe.
La saison suivante, Walter Näher, expert en informatique à Weissach et qui avait également quitté Porsche, l'a rejoint.
La menace Porsche s'est effacée avec la disparition de l'écurie d'usine et, comme Derek Bell allait le constater, les équipes privées n'avaient pas les ressources des structures officielles pour lutter au meilleur niveau. En plus de le payer davantage, Sauber a récompensé Jochen Mass par de nouveaux succès : trois victoires en Groupe C en 1987, une en 1988 et quatre lors de sa meilleure saison, en 1989, l'année où il allait décrocher celle tant attendue au Mans. Il s'en est à nouveau approché en 1991, menant confortablement la course lorsque sa Sauber a lâché à quelques heures de l'arrivée. À la fin de cette saison, Mass, alors âgé de 45 ans, a pris sa retraite sportive. Il a rejoint RTL comme commentateur. Il a également divorcé d'Esti, avec qui il a eu deux fils, et épousé Bettina, qui lui a donné deux filles. Le couple s'est installé sur la Côte d'Azur, où Mass a vécu jusqu'à la fin.

Commentateur reconnu pour son aisance et son enthousiasme, tant dans sa langue maternelle bavaroise qu'en anglais, Mass, personnalité chaleureuse et attachante, a rapidement été sollicité pour des engagements en sport automobile classique, ainsi que pour des retrouvailles historiques chez Porsche. Ses récentes participations au sein de l'écurie Sauber ont fait de lui une sorte d'ambassadeur de Mercedes-Benz et il était généralement sollicité pour les démonstrations des Flèches d'Argent Mercedes d'avant-guerre. Les observateurs attentifs de ces exhibitions remarquaient souvent la frustration sourde de Mass face à l'impossibilité pour la direction de Mercedes de le laisser piloter ces voitures au plus près de leurs capacités. Fidèle compétiteur, il a souvent couru au Goodwood Revival au volant de voitures privées, telles que des berlines Mercedes et quelques voitures rares, dont une Studebaker.

L'estime dont Jochen Mass était l'objet dans le sport automobile s'est reflétée dans la diversité inhabituelle des hommages rendus après sa disparition, le 4 mai.

1-2 De sa livraison en 1996 jusqu'en 2009, la 911 de Grietje a fait tourner des têtes dans le quartier, jusqu'à susciter la passion de jeunes voisins comme Gregory Tuytens.

3 Papiers d'époque à l'appui, la 993 est entrée dans le quartier en avril 1996 pour ne plus jamais le quitter.

4 L'habitacle offrait à sa propriétaire tout le confort dont on pouvait rêver en 1996.

5-6 Cet hiver, Gregory a fait la surprise à Grietje de lui rendre visite avec son ancienne 993.

PASSION ▪ GRIETJE & GREGORY - 993 CARRERA 4S

LA PORSCHE QUI N'AURA JAMAIS QUITTÉ LE QUARTIER

C'est l'histoire d'une auto si cool, si enthousiasmante, qu'elle a transmis le virus de la Porsche à son entourage. Une 911 qui, finalement, allait se transmettre entre voisins, pour ne jamais quitter le quartier. La 993 Carrera 4S de Grietje a construit l'imaginaire automobile du "petit" Gregory et de son père Éric, à qui elle l'a cédée il y a quinze ans. Greg est retourné voir Grietje avec sa Porsche. Retrouvailles teintées de nostalgie et d'émotion...

Texte et photos **Sian Loyson**

Printemps 1996. Le soleil était bas dans un ciel bleu, projetant une lueur dorée sur les paisibles champs flamands de Wortegem. Dans l'air froid du matin, le grondement caractéristique d'un moteur boxer rompait le calme, un son si viscéral qu'il semblait vibrer dans la poitrine de Gregory Tuytens. Là, devant le portail de sa maison d'enfance, il se tenait figé. Un garçon émerveillé. La voiture qui venait de passer à toute vitesse était d'une beauté époustouflante : élégante, bleu foncé, incroyablement rapide. Au volant : Grietje, la voisine ! Fière, énergique et maîtrisant parfaitement sa machine. Ce moment allait rester gravé, indélébile, dans la mémoire de Gregory. Alors avec sa lucidité de jeune garçon, il fit un vœu simple et inébranlable : « *Quand je serai grand, j'aurai cette voiture.* » Il l'aura…

Grietje, passionnée de Porsche bien avant la naissance de Gregory, connaissait bien les belles mécaniques. Sa première incursion dans l'univers de la marque s'est faite avec une VW-Porsche 914, suivie de la très appréciée 911 2.7. Mais c'est la 911 3.0 puis la Porsche 993 Carrera 4S qui allaient sceller l'histoire. Cette voiture était la pièce maîtresse, le joyau de la couronne. Bleu nuit avec un intérieur en cuir noir, elle avait été choisie par Grietje non seulement pour l'esthétique, mais aussi

1-2 Grietje n'en était pas à sa première Porsche quand elle a acquis sa 993. Gregory, si. Une expérience qu'ils ont vécue avec une passion et une intensité égales.

3-4 Le mécanicien, par égards pour Grietje, avait posé un limiteur qui empêchait le 3.6 de monter en régime et d'exploiter ses 285 ch.

5 Que de souvenirs pour Grietje au toucher de ce volant caractéristique !

6 Gregory a bien conscience que le temps a laissé son empreinte sur cette auto de presque trente ans. Mais il hésite à l'effacer sous une peinture neuve...

7-8 C'est son mari qui a offert à Grietje sa 993 4S. Lui non plus n'est pas avare en souvenirs...

6

7

LA 993 CARRERA 4S DE LA FAMILLE TUYTENS FAIT PARTIE DU PATRIMOINE LOCAL. JUSQU'EN 2009, C'ÉTAIT ENCORE LA PORSCHE DANS LAQUELLE GRIETJE FAISAIT TOURNER LES TÊTES, PRÉCISÉMENT DANS LE MÊME QUARTIER.

8

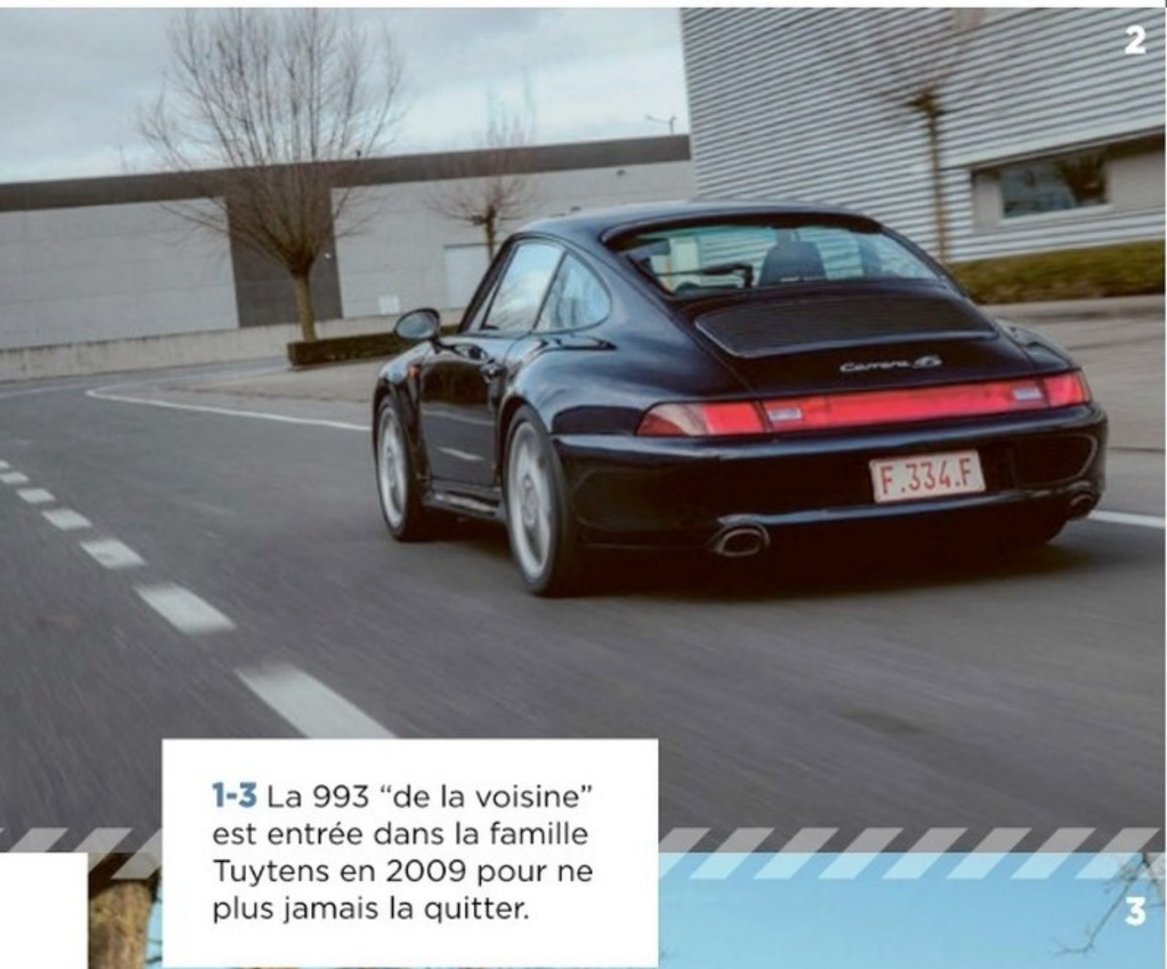
en hommage à son club de football préféré : le Club de Bruges. La loyauté de Grietje envers ce club était si profonde qu'elle a veillé à ce que presque tous les joueurs de l'époque aient un jour été passagers de sa Porsche.

Petit garçon, Gregory ne comprenait pas encore ce que signifiait "Carrera 4S". Mais il était fasciné par l'arrière large et musclé de la voiture, sa position basse et ses minuscules anciennes plaques d'immatriculation belges – oh, ces plaques ! Elles étaient bien plus belles autrefois qu'aujourd'hui ! Et quand la Porsche de Grietje passait devant leur maison, il la regardait avec émerveillement et se demandait où elle allait. Mais où qu'elle aille, cette 993 était un événement. Gregory avait les voitures dans le sang. Son père, Éric, partage la même passion, un fait rendu encore plus évident lorsqu'il acheta une rare Lotus Esprit GT3 pour ses quarante ans. Mais comme Gregory, Éric avait un autre rêve, qui avait toujours été inaccessible : une Porsche 993 Carrera 4S. C'est devenu un rêve partagé, transmis de père en fils, la 993 de Grietje étant l'objectif insaisissable. Puis, en 2009, le téléphone sonna. Un appel qui allait tout changer. Grietje, après avoir acheté une Jaguar XK8 Cabriolet, était prête à se séparer de sa Porsche adorée. « *Tu as toujours voulu ma Porsche, n'est-ce pas ?*, a-t-elle demandé avec un sourire entendu. *Je la laisse, n'hésite pas à passer !* » Éric échangea un regard avec son fils. Le moment était venu ! La Porsche dont ils rêvaient depuis tant d'années était enfin à portée de main. En arrivant chez Grietje, la 993 les attendait, impeccable, presque comme figée dans le temps, avec à peine 65 000 km au compteur. « *Si elle ne vous convient pas, ramenez-la-moi* », dit-elle avec un clin d'œil. Mais Gregory et Éric savaient tous deux qu'il n'y avait plus de retour en arrière possible. C'était désormais leur Porsche. Les années ont passé, et les Tuytens père et fils ont parcouru environ 30 000 km. Gregory a beaucoup d'histoires à raconter, mais aucune n'est plus mémorable que celle où il s'est retrouvé dans un bar à Spa avec Wino, le chef mécanicien de RS Motors, aujourd'hui Centre Porsche de Flandre-Occidentale. Dans la conversation, Wino a demandé à Gregory ce qu'il pensait de la 993. Gregory, puriste jusqu'à l'extrême, expliqua qu'il considérait la 993 un peu décevante par rapport à la 964, qu'il trouvait plus pure et plus engageante. Wino, incapable de se retenir, éclata de rire.

« *Tu veux connaître un secret ?* lui souffla-t-il en se penchant à son oreille. *Quand Grietje a acquis cette 993, j'avais tellement peur qu'elle en perde le contrôle que j'ai installé un limiteur sur l'accélérateur. Elle n'a jamais pu accélérer à fond, mais elle ne l'a jamais su.* » Wino rit doucement, suggérant à Gregory de retirer le limiteur. « *Peut-être qu'alors tu apprécieras enfin la 993 à sa juste valeur.* »

Cet hiver, Gregory a jugé que ce serait le bon moment pour réunir la 993 avec sa propriétaire initiale. Une parenthèse aussi magique que nostalgique. Grietje, folle de joie, s'est glissée à nouveau derrière le volant, les yeux pétillants, respirant l'odeur familière du cuir et de l'essence. Elle s'est rappelé les innombrables aventures de la Porsche, y compris la fois où son coiffeur avait fait un tour en passager. Il en était ressorti blême

GREGORY TROUVAIT LA 993 DÉCEVANTE COMPARÉE À UNE 964. C'EST SEULEMENT QUE LE MÉCANO AVAIT POSÉ UN LIMITEUR DE RÉGIME POUR LA SÉCURITÉ DE GRIETJE AU QUOTIDIEN.



1-3 La 993 "de la voisine" est entrée dans la famille Tuytens en 2009 pour ne plus jamais la quitter.

et tremblant, jurant qu'il ne remonterait plus jamais dans une Porsche. La journée s'est terminée comme prévu : sous le soleil d'hiver, un verre de Ricard à la main, le passé et le présent de la 993 parfaitement imbriqués.

La passion de Gregory pour les voitures n'a fait que grandir au fil des ans, et la 993 est bien plus qu'une simple auto pour lui : c'est un jalon émotionnel, un rappel de ses rêves d'enfant. Trois ans se sont écoulés depuis sa dernière conduite, et il se surprend parfois à s'interroger sur l'avenir de la voiture, les yeux rivés sur elle. Ce jour-là, lorsqu'ils ont démarré la Porsche pour la séance photo, elle s'est ébrouée sans hésitation – incroyable, vu le temps qu'elle avait passé en stockage. La promesse de Gregory est claire : dès que la belle aura atteint le statut de voiture ancienne en Belgique (30 ans), il la réimmatriculera. La vendre ? Impensable. Pourtant, une question le taraude : la finition de la Porsche n'est plus parfaite, mais Gregory hésite à en effacer l'histoire sous une nouvelle peinture. Chaque marque, chaque rayure témoignent du passé de la voiture. Tout comme une paire de chaussures usées, ces cicatrices portent des souvenirs qui se perdraient sous une nouvelle couche de laque. On pourrait vous écrire chaque moment de son histoire, avec tous les détails. Mais seul le fait de voir la voiture permet de la comprendre vraiment. Les traces de sa vie sont visibles dans cette peinture, et les recouvrir reviendrait à oublier l'histoire elle-même.

SALON AUTOMOBILE DE LYON 2025

24 au 28 SEPTEMBRE

EUREXPO LYON

WWW.SALON-AUTOMOBILE-LYON.COM

RMC DÉCOUVERTE

RMC INFO TALK SPORT

GL events

Reli[AI]f by Nouveau Monde

NÉ DE L'INITIATIVE D'OLIVIER SAINT-JOURS ET DE L'HORLOGER SERICA, *PORSCHE & PÊCHE* JOUE LES ASSOCIATIONS IMPROBABLES, ENTRE 356 CABRIO, 996 GT3 ET... PÊCHE À LA MOUCHE !

SOURCES DE L'ÉCLIMONT ▪ PORSCHE & PÊCHE

LIGNES DE CONDUITE

En plein rêve, au sens premier : ici, l'onirisme a directement rapport avec le caractère improbable de la scène. « *Vous allez retrouver l'émotion du gobage sur votre mouche sèche.* » On me parle aussi de nymphes, d'éphémères… Alors je me pince. Puis je réouvre les yeux, et un lama passe.

Texte et photos **Arnaud Taquet**

Au bord d'une rivière en vallée d'Île-de-France, la situation confine à l'absurde. Dès l'arrivée, une cinquantaine de bombers Schott en édition limitée annoncent la couleur, couverts d'écussons mêlant youngtimers et… pêche à la truite ! Devant le parcours de pêche des Sources de l'Eclimont, les grenouilles se pressent. Des Porsche, par dizaines, accueillies par Olivier Saint-Jours, maître de cérémonie. Créateur de RideAnyways, Olivier s'est déjà illustré par des événements à la croisée des chemins entre automobile, mode, art et street culture. Mais après des événements imprégnés de skateboard, de BMX, de surf, de musique ou de danse, rien ne laissait présager le "Porsche & Pêche" lancé au printemps dernier. « *Nous faisons valoir une vision plus large et plus créative du monde de l'automobile, qui n'est désormais plus forcément au centre de l'attention mais plutôt vecteur de rencontres comme d'autres passions communes. La pêche en est une et surtout une excuse de plus pour se réunir entre épicuriens.* » La 996 GT3 d'Olivier n'est pas là, mais nous sommes en compagnie de deux jumelles venues tout droit de chez L'Amour Automobile.

Parmi d'autres, une 944 aux couleurs de Serica fait la part belle au monde de l'horlogerie. Sous la lunette arrière faisant office de vitrine, la gamme actuelle est présentée. Gabriel, cofondateur de la marque, nous explique s'être inspiré des montres-outils militaires et de plongée du milieu du XXe siècle. Nous sommes bien équipés mais en retard pour le premier atelier d'initiation à la pêche à la mouche. Pas celle qui s'écrase lamentablement contre un pare-brise. L'autre mouche, la fausse, l'appât. Et les poissons, résidents du parcours de pêche, ne l'ont toujours pas compris. C'est d'autant plus consternant que la pratique, consistant ici à prendre puis relâcher, laisse tout le loisir aux survivants de se passer le message. Ils mordent encore !

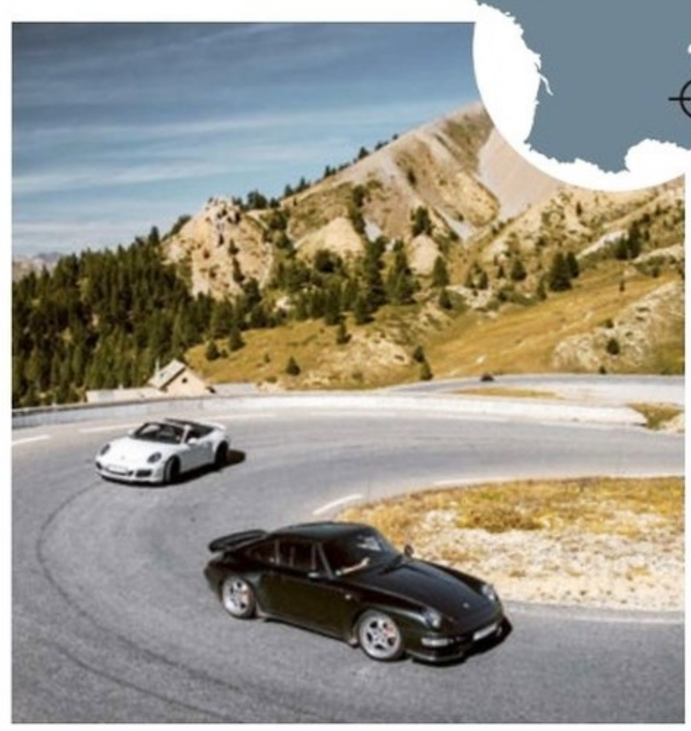
Il paraît que le plaisir ne tient pas tant au fait de saisir une proie que dans l'attente et le beau geste. Dans les eaux claires, une truite dorée scintille. Sur le parking, une 911 "Signal Yellow" fait de même. Impossible de ne pas tracer le parallèle. Mieux. Une truite arc-en-ciel revêt à elle seule l'intégralité d'une palette de couleurs Paint-To-Sample. Les ailerons de brochets rivalisent sans mal avec celui de notre GT3, tandis que l'appellation "Turbo" semble soudain cruellement manquer d'un "t " final.

On dit des carpes qu'elles sont muettes. Ou qu'elles sont… diem. Ça ne veut rien dire (ou presque) mais après tout… pas certain d'en être à une absurdité près alors qu'un alpaga vient flairer "ma" truite, tout juste sortie de l'eau. Bref, je ne suis pas si sûr de saisir ce qu'il se passe dans ce monde parallèle mais une chose est sûre, Seigneur, aujourd'hui j'ai pêché.

Le premier tracé de l'Izoard apparaît sur les cartes en 1710, œuvre de Vauban pour défendre la frontière franco-italienne. Il est rendu carrossable en 1897, et c'est devenu une légende du Tour de France depuis que les concurrents de l'épreuve cycliste l'on franchi pour la première fois en 1922. Il est même un passage régulier du Giro italien...

TRÉSOR DE CASSE

Le Col de l'Izoard, perché à 2 360 mètres dans les Hautes-Alpes, est l'une des routes de montagne les plus mythiques de France, connue pour son décor spectaculaire, ses pentes redoutables et son ambiance unique. Rouler sur l'Izoard, c'est toucher une légende de l'automobile et du cyclisme, tout en traversant l'un des paysages les plus saisissants des Alpes du Sud. Texte et photos **Jordan Zigang-Divet** | **www.curveshunter.com**



Le col de l'Izoard relie Briançon au nord à Château-Queyras à son extrémité sud. En arrivant du nord par la Route des Grandes Alpes, il faudra traverser la cité fortifiée de Briançon, classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, avant de commencer l'ascension qui s'effectue par la D902, parcourant doucement la vallée de la Cerveyrette en passant par le petit village de Cervières. L'environnement vert, alpin et forestier offre des paysages typiques des Hautes-Alpes : prairies d'altitude, alpages et torrents clairs. La route, large et bien entretenue, serpente au milieu d'une forêt de mélèzes. La pente est progressive, mais le dénivelé bien présent. Au fil de l'ascension, les larges épingles à cheveux se font de plus en plus fréquentes. Les virages s'enchaînent et, grâce à la qualité et à la largeur de la voie, la conduite peut être rapide, fluide et addictive. Rouler ici est un pur plaisir, au volant d'une GT3 affûtée ou d'un Boxster, cheveux au vent : chaque virage est une occasion de ressentir la route, et chaque accélération offre une nouvelle perspective sur les cimes environnantes.

Après avoir grimpé à l'ombre des mélèzes sur environ six kilomètres, la vue s'ouvre et le sommet devient visible au loin. Soudain, la végétation se raréfie et il ne reste que quelques virages avant d'atteindre le point culminant. Un peu

Sous certains angles, le col de l'Izoard offre des paysages à la Pikes Peak.

SI L'IZOARD EST UNE TELLE SOMMITÉ, IL A D'ABORD ÉCRIT SA RENOMMÉE DANS LE CYCLISME PAR DES DÉNIVELÉS REDOUTABLES ET DES DÉCORS VARIÉS, INÉDITS ET VERTIGINEUX.

La dernière scène du film *Les Valseuses* de Bertrand Blier a été tournée à l'Izoard, dans le secteur de la Casse Déserte, impressionnant éboulis de pierrailles au milieu duquel trônent des pics de roches.

avant, à 2300 m, le tracé passe devant l'historique refuge Napoléon, bâtiment chargé d'histoire qui propose un accueil chaleureux, idéal pour une pause-café, un déjeuner montagnard ou une nuit sur place. Que l'on s'y arrête ou non, le refuge marque symboliquement l'entrée dans la dernière section de la montée, et quelle section ! Les courbes larges et lisses ondulent et s'enchaînent à un rythme parfait. La bande d'asphalte offre une succession de ses meilleurs virages au milieu d'un paysage sauvage à couper le souffle !

Arrivé au sommet à 2360 m, il est temps de s'arrêter pour profiter de la vue. Sur une vaste esplanade faisant office de parking, le mémorial de l'Izoard se dresse devant quelques vendeurs locaux. De l'autre côté de la route, plusieurs sentiers permettent de monter de quelques mètres encore. Ici, au sommet de la pente, s'ouvre une vue à 360° sur les pics environnants, le col, et une vue imprenable sur la route en contrebas. Le panorama depuis ce perchoir est l'occasion de prendre du recul sur l'expérience que l'on vient de vivre. Si l'on poursuit vers le sud, la vue s'ouvre sur les crêtes du Queyras, le versant de la descente… notre prochaine destination.

À peine sortie du parking, la route plonge dans une succession de trois épingles. Très similaire au versant nord, le décor reste sauvage, même si un semblant de végétation est encore présent. Pour le moment… Quelques virages plus bas, la route vire à gauche le long d'une falaise. Et soudain : le choc visuel. La vue s'ouvre sur la Casse Déserte. Pas d'épaves automobiles ici mais un paysage hors du temps, hors du monde : un chaos de pierres, d'éboulis et de pointes rocheuses. La montagne, ici, s'est littéralement désintégrée en gigantesques éboulis ocre, gris et beige, formant des pentes instables couvertes de gravats, de pierres et de roches dressées. Plus un arbre. Plus de végétation. Juste un paysage lunaire et silencieux, dressé face à nous, un passage bref mais intense. La D902 traverse directement cette zone en dessinant deux grands virages au cœur même du chaos. On se sent minuscule au milieu de cet amphithéâtre de pierre. C'est un moment saisissant, l'un des paysages les plus incroyables des Alpes françaises, immédiatement gravé dans la mémoire. L'arrêt au belvédère de la Casse Déserte, accessible depuis un petit parking, un peu plus loin, est fortement recommandé.

À peine la Casse Déserte passée, le contraste est encore plus marquant. La route replonge dans une forêt dense, elle est alors englobée par les mélèzes. La descente s'intensifie brusquement. La chaussée devient plus étroite, sinueuse et pentue, enchaînant des virages en épingle pour piquer rapidement dans la vallée. Ce versant présente un fort contraste avec celui de la montée : ici, le tracé est plus technique, d'un tout autre caractère, plus engagé, idéal pour les conducteurs à la recherche de sensations. Avec un dénivelé important (10 à 11 % par endroits) et des virages plus serrés, la vigilance est de mise, notamment face au trafic. Entre cyclistes, camping-cars et autres véhicules, la route peut être très fréquentée, surtout en plein été.

Plus bas, en arrivant au village de Brunissard, la vue se dégage sur des champs d'altitude, le dénivelé se réduit, nous sortons de l'Izoard. La route poursuit son chemin en direction de la vallée, en traversant quelques hameaux jusqu'à une intersection : à droite, direction Guillestre et les gorges du Guil, majestueuse vallée encaissée où la route épouse les falaises abruptes et les méandres d'un torrent impétueux. À gauche, c'est la direction de Château-Queyras, mais aussi, non loin de là, du col Agnel, autre itinéraire spectaculaire vers l'Italie.

NAVIGATION

Département	Hautes-Alpes (05), France
Situation	entre Briançon et Château-Ville-Vieille
Route	RD 902
Coordonnées GPS au départ	44°53′42.161″N, 6°38′12.485″E
Altitude maximum	2362 m
Distance	environ 35 km
Temps de parcours	environ 1 h 15
Étapes • Points d'intérêt	Refuge Napoléon, la Casse Déserte

MÉMO

Millésimes
2001 à 2005

17 298 coupés
5 757 cabriolets

3 596 cc
320 ch
370 Nm
280 km/h
0-100 en 5"1

996 CARRERA 4S

HISTOIRE ET TECHNIQUE

La 996 a représenté une révolution chez Porsche. Pour que la plus ancienne voiture de sport de l'histoire survive, elle devait être adaptée au XXIe siècle. Radicalement nouvelle, la 996 a divisé l'opinion à l'époque. Mais rétrospectivement, impossible de ne pas admirer la façon dont Porsche a modernisé la 911 tout en conservant son caractère et son style.

Porsche a lancé de nouveaux modèles avec la phase 2 en 2001 : la Turbo, une Targa et la gamme S – disponible en coupé ou cabrio, mais pas en Targa. Porsche savait depuis les années 1980 qu'il existait un marché pour les "sosies" de 911 Turbo. Plutôt que de laisser cette source de revenus aux nombreux préparateurs gagnant beaucoup d'argent en greffant des ailes de Turbo aux 911, Porsche a produit une série de modèles à carrosserie large au cours des dernières années de production de la 964. Lorsque la 993 fut lancée dans la continuité, Porsche a intégré au catalogue une Carrera 4S à carrosserie large, qui était en réalité la nouvelle 993 Turbo, sans turbocompresseur, mais avec la transmission intégrale, la suspension et les freins de la Turbo. Cette 993 haut de gamme, uniquement disponible en coupé, était à la fois populaire et rentable, et une Carrera S avec la même carrosserie large – propulsion uniquement – la rejoignit en 1996. La production des 993 se poursuivit jusqu'à fin 1998, alors que les 996 sortaient déjà des chaînes de production de Zuffenhausen. Une version Carrera 4S de la 996 était donc attendue. Cette fois, Porsche proposait également une option cabriolet et une transmission Tiptronic (à cinq rapports), jusqu'alors inexistantes pour la 993 C4S. Les 996 à carrosserie large bénéficiaient également du moteur 3.6 de plus grande cylindrée, portée à 3 595 cc grâce à une course allongée à 82,2 mm, qui impliquait l'installation de nouvelles bielles et de paliers de vilebrequin plus gros. La puissance était augmentée de 20 ch pour en atteindre 316, par rapport au 3.4 de la précédente 996. Les 996 phase 2 étaient toutes un peu plus lourdes que la 996 3.4, parliculièrement légère (1 320 kg), et ce moteur plus puissant garantissait des performances égales. Les Carrera 4S étaient à juste titre décrites comme des "Turbo sans turbo". Outre le luxueux habitacle en cuir de la Turbo, elles utilisaient la même suspension abaissée, les plus gros freins reconnaissables à leurs étriers rouges, ainsi que les ailes arrière et jupes latérales plus larges. Visuellement, les seules différences avec la 996 Turbo résidaient dans l'absence de l'aileron et des écopes d'ailes arrière, et un traitement légèrement différent des prises d'air avant. Les C4S étaient donc dotées du becquet escamotable des autres 996. Elles partageaient avec la Turbo les mêmes jantes de 18 pouces, tandis que le cabriolet 4S recevait les jantes Sport Techno de la Turbo décapotable. Le programme de changement de vitesse de la transmission Tiptronic de la Turbo fut modifié pour s'adapter au moteur atmosphérique. Une fois de plus, la S à carrosserie large connut un immense succès, notamment aux États-Unis. Les 911 4x4 étaient désormais bien établies et, si le concept de transmission intégrale contrarie encore les puristes de la 911, Porsche a publié des chiffres montrant qu'au Nürburgring, la 996 C4 bouclait un tour en 8'12" soit 12 secondes plus rapide que la C2, la traction nettement supérieure de la C4 compensant le léger surpoids de 50 kg. À titre de comparaison, la 996 Turbo réalisait l'exercice en 7'56".

Kieron Fennelly Photos **Porsche Classic Center Gelderland**

La 996 perpétue une tradition nouvelle, celle de la Carrera 4S, née avec la 993. Différence de taille, le cabriolet a été développé simultanément avec le coupé. La capote épouse la ligne naturelle du toit et se dissimule une fois repliée. L'intérieur adopte de série le cuir de la Turbo.

ÉVOLUTION DE LA COTE

Les 996 4S ont été lancées à l'automne 2001 et produites pendant exactement trois ans, jusqu'à l'arrivée de la 997. Le prix de vente du coupé Carrera 4S était de 88750€, contre 80000€ pour la simple Carrera 4, et 103000€ pour la 4S cabriolet, soit 10000€ de plus qu'une Carrera 4 décapotable. La 996 s'est dépréciée plus vite que toute autre 911 jusqu'alors, lorsque ces voitures étaient beaucoup utilisées et usées, et qu'elles ne suscitaient pas l'enthousiasme actuel pour les modèles un peu anciens. Mais si la 996 de base a connu l'indignation de voir sa valeur passer brièvement sous les 10000€, les modèles S, plus chers de 15 à 20 % à la base et vendus en quantités plus réduites, ont gardé une valeur plus élevée. À partir de 2012, les prix des 911 ont connu une inflation générale, qu'a suivie la 996, et cette 911 d'"entrée de gamme" a regagné en popularité. Avec leur allure incomparable et leurs spécifications attrayantes, les modèles S sont rapidement devenus les plus attrayants de la génération 996. Lorsque les modèles aircooled sont devenus inaccessibles et que les 997 se vendaient encore plus de 50000€, les 996 Carrera 4S coupé et cabriolet ont été vues comme le meilleur rapport qualité-prix de la 911. En 2025, les bons exemplaires se vendent entre 40000 et 60000€ aussi bien en coupé qu'en cabriolet.

LES BONNES OPTIONS

La 996 4S était déjà bien équipée, intrinsèquement configurée comme une Turbo. Les options proposées seront donc probablement mineures (hormis leur prix catalogue !), comme des garnitures en carbone dans l'habitacle ou sur les seuils de porte, ou encore un autoradio plus élaboré. Les sièges sport peuvent représenter une option intéressante.

Les dossiers trop abrupts du cabriolet condamnent l'usage des places arrière.

La faute à un différentiel avant, le coffre à bagages des Carrera 4 (et donc 4S) est amputé de 30 litres et se limite alors à 100 L.

Né en pleine mouvance bio-design, l'habitacle est le reflet de son temps, mais les matériaux ont généralement bien vieilli.

La 996 Carrera 4S de ce guide a été mise à notre disposition par le Centre Porsche Classic Gelderland, aux Pays-Bas. Plus d'infos sur **www.porscheclassiccentergelderland.nl**

EXPÉRIENCE DE CONDUITE

La 996 devait rendre la 911 plus facile à conduire, choix crucial pour en élargir l'attrait au-delà de la communauté Porsche. C'est l'une des premières différences que ressent le Porschiste à l'essai de la nouvelle 911. Au ralenti, l'absence de turbine de refroidissement du moteur se traduit par un habitacle plus silencieux, et grâce à un échappement redessiné, la 996 l'était aussi à l'extérieur. En fait, beaucoup ont estimé que Porsche était allé trop loin dans ses efforts pour lisser son vaisseau amiral et se sont tournés vers des systèmes d'échappement de deuxième monte. Les 996 de deuxième génération de 2000 et les 997 furent toutes équipées d'échappements d'origine plus sonores. Une fois lancé, le processus de mise à jour est devenu plus évident : les commandes (levier de vitesse, embrayage et même la direction) semblent plus légères que sur la 993, mais le retour d'information typé Porsche était toujours perceptible. Outre sa maniabilité dans les embouteillages (où la 993 chauffait), la 996 se montrait plus vive dans une circulation fluide. 50 kg plus légère qu'une 993 Carrera 2, la 996 3.4 affichait un 0 à 100 km/h presque une seconde plus rapide et sa vitesse de pointe de 280 km/h laissait également sa devancière derrière. Les passionnés affirment que le premier moteur 3.4 est plus prompt à monter en régime que le 3.6, mais les performances sont quasiment identiques. La carrosserie revue de la 996 lui confère une plus grande rigidité et, bien qu'utilisant la même configuration de suspension que la 993, un empattement légèrement plus long et des réglages révisés lui permettent d'aborder les virages avec plus de précision et de réduire la tendance au survirage. Avec la 996, Porsche a atteint son objectif : rendre la 911 plus accessible en conduite rapide sans altérer les caractéristiques qui ont fait de la 911 une voiture de sport si brillante.

Si la 996 Carrera 4S est difficilement différenciable de la Turbo vue de devant, l'arrière est sans équivoque avec son bandeau reliant les feux arrière, entre des ailes larges de Turbo mais sans aileron de Turbo...

MOINS COURUE ET PLUS LARGEMENT DIFFUSÉE QUE SA DEVANCIÈRE 993, LA 996 CARRERA 4S PRÉSENTE LE MEILLEUR RAPPORT QUALITÉ-PRIX POUR UNE 911.

GUIDE D'ACHAT

Ce sont 17 298 coupés 996 Carrera 4S et 5 757 cabriolets qui ont été produits. Bien que les États-Unis se soient probablement accaparé les deux tiers des cabriolets et une petite moitié des coupés, la 996 4S reste une 911 relativement courante, surtout comparée à son aînée 993, et encore facile à trouver. À partir de 25 000 €, on peut s'attendre à trouver des modèles fort kilométrés et présentant des signes d'usure. Les 911 sont des voitures sophistiquées et bien conçues, mais qui nécessitent un entretien régulier, point généralement critique sur les exemplaires les moins chers du marché ces dernières années. Il suffit d'un court essai, le temps de faire chauffer l'huile, pour établir l'état d'une 911. Si le moteur peine à monter en régime, si la suspension fait du bruit et la direction nécessite des corrections constantes, il est clair qu'il y a des défauts majeurs dont il faudra mesurer le coût de réparation. Ces voitures ont toutes plus de 20 ans et certains composants sont fatigués : bras de suspension, amortisseurs, et même ressorts qui se corrodent et s'assouplissent. Les freins nécessitent souvent une attention particulière : les caoutchoucs se détériorent et les tuyaux rouillent. Sans même parler moteur ni châssis qui, si la voiture a vécu des hivers nord-européens, auront souffert des routes sales et abrasives. En fin de compte, investir 20 000 € dans la refection d'une 4S à 20 000 € (une somme raisonnable) permet-il d'obtenir une 911 valant 40 000 € ? Ce type de chantier prend inévitablement des mois, le temps que les pièces et que l'atelier soient disponibles. L'alternative est de se pencher sur certaines offres, généralement professionnelles, autour de 50 000 €. À ce prix, un historique limpide est indispensable. L'acheteur voudra savoir non seulement si l'entretien régulier a été effectué, mais aussi si l'arbre intermédiaire a été remplacé. Les spécialistes Porsche effectuent souvent cette opération automatiquement, par exemple lors du changement de l'embrayage. Il y a dix ans, l'historique limpide était encore un sujet controversé : les moteurs tombaient en panne à cause de la rupture du palier principal retenant l'arbre. Le plus souvent, cela se produisait après l'expiration de la garantie Porsche de deux ans, qui obligeait les propriétaires à débourser 10 000 € pour un nouveau moteur. Regarder sous la voiture est indispensable pour examiner la corrosion et les traces de fuites d'huile. Les pneus, toujours plus visibles par en dessous, qui présentent une usure irrégulière trahissent des anomalies au niveau de la suspension. L'historique doit indiquer quels composants majeurs – moteur, suspension, système de refroidissement – ont été remplacés. Un essai routier permet généralement de vérifier si la géométrie est correctement réglée : le conducteur expérimenté peut évaluer, grâce au ressenti du volant et à la réponse de l'accélérateur, si tous les réglages sont corrects. Moins bien agencé que dans les Porsche plus récentes, l'habitacle d'une 4S, garni de cuir, devrait présenter une usure minimale, tout comme les commandes, signe que les anciens propriétaires n'ont pas malmené la voiture. La peinture sera uniforme, même si le pare-chocs avant, fragile, aura probablement été repeint à un moment ou à un autre. Les spécialistes estiment que la capote d'un cabriolet ayant passé une grande partie de son temps à l'extérieur devra être remplacée après environ 15 ans.

LA 996 EST LA PREMIÈRE 911 DONT LE CABRIOLET FUT INTÉGRÉ AUX PREMIÈRES ÉTAPES DU DESIGN. ÇA FAIT UNE VRAIE DIFFÉRENCE !

INVESTISSEMENT

Toutes les 996 ont pris de la valeur ces dix dernières années, mais celle qui a connu la plus forte hausse est la Carrera 4S et dans une moindre mesure sa version cabriolet. Même si la 996 reste la 911 d'entrée de gamme ou "accessible", la demande pour les modèles plus attrayants (dont les 4S) représentent un investissement à long terme raisonnable. Il est question d'acquérir le bon exemplaire et de le maintenir dans le meilleur état.

VERDICT *SPEEDSTER*

Impossible de rester insensible à cette 996 large : elle offre toutes les performances que l'on peut attendre d'une 911 relativement moderne, un habitacle aux finitions soignées et ce look de Porsche Turbo inimitable. À l'époque des voitures à refroidissement par air, les 911 cabriolets faisaient toujours figure de parents pauvres, et d'une certaine manière, elles l'étaient car aucune version sans toit n'avait jamais été prévue dans le design original. Par conséquent, l'esthétique était entachée d'une capote posée sur la carrosserie, derrière l'habitacle. Et même capote relevée, un modèle comme la 993 perdait son charme. La révolutionnaire 996 fut conçue dès le départ non seulement pour la climatisation, autre révolution avec les générations antérieures, mais aussi pour une version cabriolet. Non seulement la capote repliée se dissimule à la vue, mais une fois relevée, elle ne gâche pas la ligne de la 996. Par le passé, les faiblesses mécaniques (généralement résolues aujourd'hui) ont découragé les acheteurs de 996, mais comme il s'agit désormais de Porsche anciennes, les problèmes éventuels sont plutôt liés à l'âge, d'où l'importance de privilégier un historique complet prouvant que les composants majeurs ont été remplacés régulièrement plutôt qu'à la survenue de la panne. La 996 présente toutes les caractéristiques des 911 classic, mais elle est plus facile à conduire, plus silencieuse et plus rapide. Toujours une voiture entièrement analogique – la seule intervention électronique étant le contrôle de stabilité (PSM), les 996 sont bien moins chères que leurs aînées refroidies par air. En versions Carrera 4S coupé et cabriolet, ce sont les meilleurs modèles de la gamme pour tous, sauf peut-être les puristes de la 911.

Alternatives entre 40 000 et 60 000 €

996 Carrera (1998-2004)
Ce modèle est devenu la 911 d'entrée de gamme "classic". C'est la Carrera 2 ph. 2 que recherchent les passionnés, et pour 50 000 €, il s'agira du modèle le plus performant, le coupé à boîte mécanique, dans un état exceptionnel. Les exemplaires à boîte Tiptronic et les cabriolets valent bien moins cher.

911 2.7 (1974-1977)
Modèle oublié, longtemps abandonné à la rouille, la 2.7 type-G reste la plus abordable des 911 classic. Avec 175 ch pour 1120 kg, la 2.7 S était assez performante : 100 km/h en 7"3 et 224 en pointe. L'état du moteur est primordial, la corrosion est un problème. Une restauration peut coûter plus de 30 000 €.

928 S4 (1987-1991)
Le "4" fait référence au nouveau V8, première tentative de Porsche dans la technologie des quatre soupapes par cylindre. Avec son moteur 5.0 à l'avant et malgré son poids, la 928 ne manque pas de performance, mais s'apparente davantage à une GT qu'à une véritable voiture de sport.

Cayman 981 (2013-2014)
Basé sur la plateforme 991, le Cayman 981 était visiblement plus grand que le précédent, mais offrait un habitacle plus large et mieux aménagé. Il dispose encore du six cylindres, mais le 2.7 de 275 ch nécessite de monter à fond dans les tours pour obtenir des performances acceptables.

swing

présente

LADIES PRO AM 2025 BY VSD

VOIR • SAVOIR • DÉCOUVRIR

INSCRIVEZ-VOUS ICI !

FINALE LUNDI 13 OCTOBRE 2025

DOMAINE DES VANNEAUX MGALLERY

GOLF DE L'ISLE ADAM

GOLF DE MASSANE - Jeudi 17 avril • **GOLF PARIS VAL D'EUROPE** - Jeudi 15 mai
GOLF DE SEIGNOSSE - Vendredi 23 mai • **GOLF DE TERRE BLANCHE** - Lundi 2 juin
GOLF ISABELLA - Mardi 10 juin • **GOLF D'ETRETAT** - Mardi 17 juin • **GOLF DE MORMAL** - Jeudi 26 juin
GOLF DU PRIEURE - Lundi 8 septembre • **GOLF DE LA BRESSE** - Mardi 16 septembre
GOLF INTERNATIONAL BARRIERE LA BAULE - Jeudi 2 octobre

avec le soutien de ffgolf

Par Camille Pinet, en partenariat avec
Le magazine des enchères

COUP DE FROID AUX USA

Les turbulences politiques et économiques aux États-Unis ont troublé un marché pourtant bien lancé en début d'année. En France, l'appétence pour les modèles plus abordables reste en revanche inchangée et le marché plutôt actif.

Si la période de Rétromobile augurait d'une belle année pour les enchères, les soubresauts de l'économie mondiale consécutifs aux diverses augmentations de droits de douanes semblent avoir poussé les acheteurs comme les vendeurs à l'attentisme en ce qui concerne les modèles les plus prestigieux. Habituellement calme pour les grandes maisons américaines, le printemps s'est révélé ainsi particulièrement morose avec de nombreux invendus, des prix relativement bas et une offre inhabituellement faible en ce qui concerne les Porsche. Cependant l'impact de ces perturbations paraît beaucoup moins perceptible pour les maisons françaises et les catégories de marché plus modestes. On relève toujours un appétit marqué pour les séries limitées, les modèles rares, les compteurs à faibles kilométrages. C'est ainsi que les plus belles enchères de la période concernent une 964 Jubilé chez Aguttes mais aussi une 996 Targa proposée par Osenat. Les vilains petits canards finissent toujours par prendre leur revanche, comme en témoigne cette SC Targa de 1978 vendue 40750€ par IDFACTO malgré l'ampleur des travaux à prévoir pour cet exemplaire non roulant bien que peu kilométré. Quoi qu'il en soit, la suite de la saison s'annonce plus incertaine que jamais alors que les grandes ventes de l'été se préparent outre-Atlantique.

Bonhams Cars
930 Turbo 3.3 • 1978
3299 cc - 300ch
Matching Numbers
Seulement 5284 miles d'origine
Vendue neuve aux USA
Estimée 250000 - 300000$
Vendue **252000$ (220905€)**

Les faibles kilométrages séduisent toujours, en témoigne cette Turbo américaine conservée par trois propriétaires successifs qui n'ont pratiquement pas roulé. Elle a toujours ses étiquettes d'origine, ses carnet et manuel de bord, et a fait l'objet d'une authentification par Porsche. Elle profite en plus du toit ouvrant et d'un intérieur brun foncé avec radio d'origine et range-cassettes typique de son époque. Elle a atteint son estimation malgré le contexte peu favorable de cette vente organisée à Miami le 3 mai.

Osenat
968 Cabriolet • 1991
2990cc - 240ch
4374 exemplaires produits
Origine espagnole
130000km au compteur
Nombreuses options
Historique complet
Travaux à prévoir
Estimée 20000 - 25000€
Vendue **24000€**

IDFACTO Enchères
911 SC Targa • 1978
2994cc – 180ch
49615km, saine, non roulante
Estimée 20000 - 25000 €
Vendue **40750€**

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

Petit à petit, tout le monde fait son tri.

ON NE LÂCHE RIEN !

TRIONS SYSTÉMATIQUEMENT

TOUS LES EMBALLAGES ET PAPIERS SE TRIENT

Aguttes
914/6 • 1972
1991 cc - 110 ch
3318 exemplaires produits
Origine française, 2e main
Immatriculation d'origine
Restauration ancienne
Matching Numbers
Estimée 80000-120000€
Vendue **89820€**

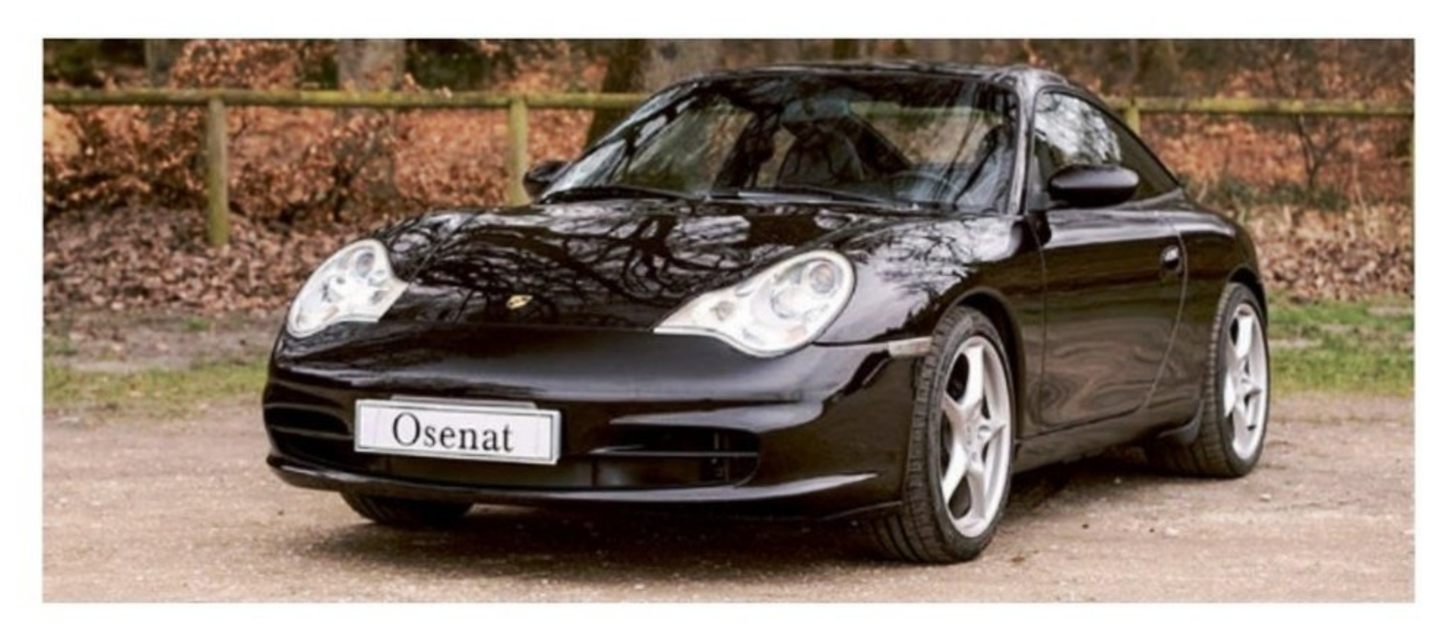
On sait combien les 914 sont difficiles à vendre, même les rarissimes six cylindres. Mais les caractéristiques de cet exemplaire étaient cependant trop séduisantes pour ne pas attirer un amateur. L'origine française, le moteur matching récemment refait avec la transmission, l'immatriculation d'origine, le carnet d'entretien tamponné et la teinte Signal Orange en faisaient l'une des 914 de série les plus séduisantes vues aux enchères ces dernières années.

La rareté l'a emporté sur le kilométrage pour cette Jubilé qui a très largement dépassé son estimation lors de la vente de printemps organisée par Aguttes. Rappelons que la Jubilé basée sur la 964 Carrera 4 célébrait 30 ans de 911. Sur cet exemplaire d'origine allemande immatriculé en France depuis 1998, la caisse de Turbo, l'intérieur et l'extérieur Viola métallisé apparaissaient en très bel état tandis que l'historique confirmait un entretien soigné.

Aguttes
964 Jubilé • 1993
3600 cc - 250 ch
206000 km d'origine
911 exemplaires produits
Origine allemande
Historique complet
Entretien à jour
Bel état cosmétique
Estimée 100000 - 120000€
Vendue **155380€**

RM Sotheby's
911 S 2.4 • 1973
2341 cc - 190 ch
1420 unités M.Y. 1973
Signal Yellow d'origine
Matching Numbers, carnet
Certifiée par Porsche
Origine allemande
Immatriculée en France
Estimation non connue
Vendue **203500€**

Cette 911 S cochait toutes les cases : teinte rare, historique particulièrement documenté et options d'origine intéressantes comme les sièges sport avec appuie-tête, l'antenne rétractable et le poste de radio Blaupunkt. Elle a fait l'objet d'une restauration complète entre 2014 et 2017, ce qui explique son état cosmétique rigoureusement parfait et le prix relativement élevé de son adjudication.



Osenat
996 Targa • 2003
3596 cc - 320 ch
4948 exemplaires
Rare Targa et boîte méca
Estimée 28000 - 32000€
Vendue **36000€**

Le retour en grâce des 996 se confirme, surtout lorsqu'il s'agit d'une rare Targa à toit en verre coulissant d'origine suédoise qui cumulait un kilométrage faible de 113 056 km et un moteur refait, écartant tout risque concernant l'IMS. Elle disposait en plus de nombreuses options dont le PCM et le chargeur CD.

ABONNEZ-VOUS EN LIGNE

Pratique, efficace et sécurisé !

Speedster

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

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

100 % Digital
1 an - 4 numéros
10 €

100 % Digital
2 ans - 8 numéros
20 €

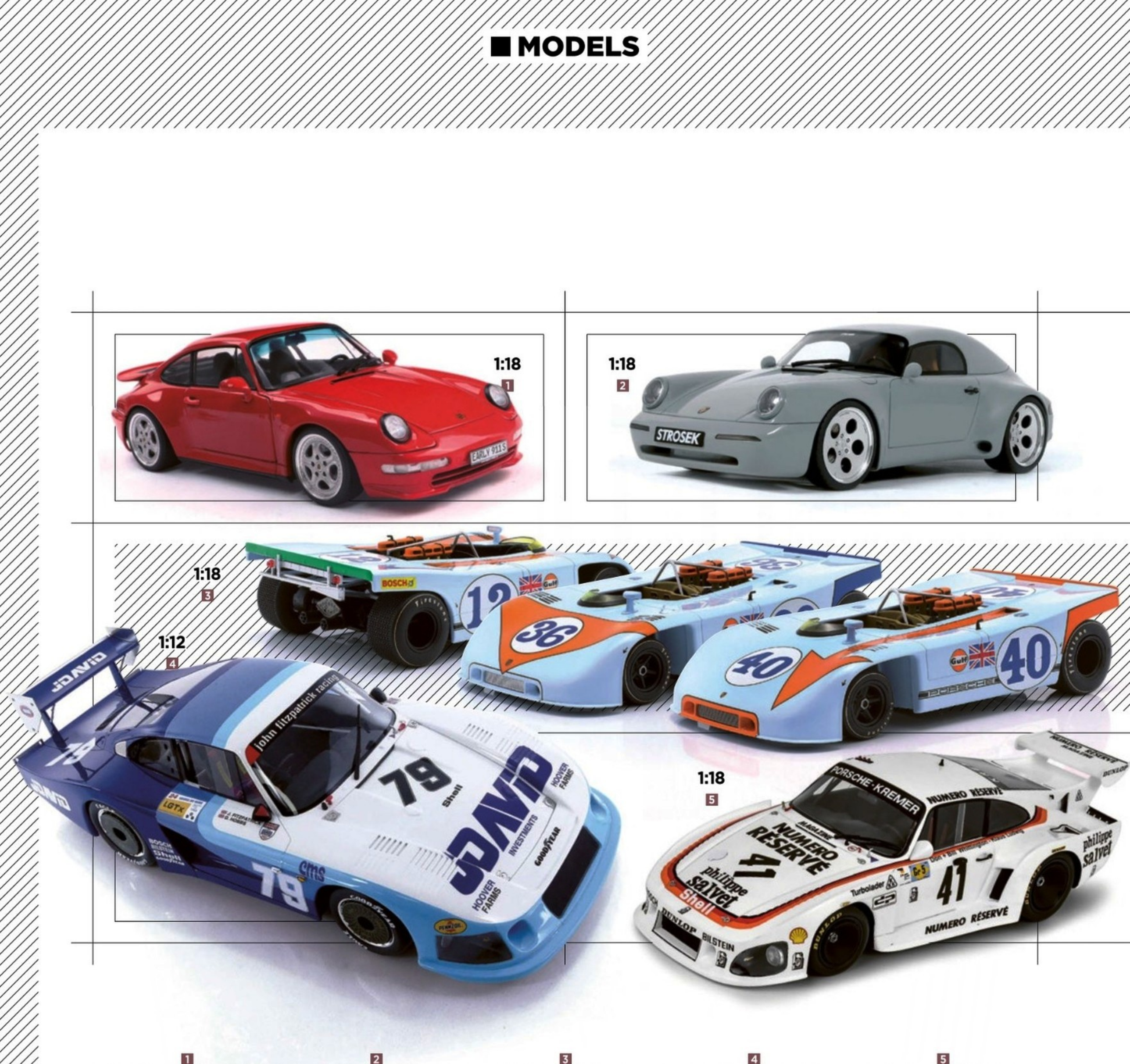
Parution trimestrielle.

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

DÉCOUVREZ TOUTES NOS OFFRES SUR
kiosk.speedstermag.fr

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

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



1

993 CARRERA RS
SOLIDO

Quelques semaines seulement après nous avoir régalés d'une 993 Carrera RS Clubsport bleu Riviera, Solido nous sert sa jumelle habillée d'une tenue de ville (comprenez dans sa version Touring) rouge Indien. Lame de spoiler et aileron sont plus discrets, mais le reste est identique et fait toujours son petit effet lorsque les portes s'ouvrent sur les Recaro, même en l'absence d'arceau.

Réf.: S1810104. **www.solido.com**

2

STROSEK MEGA 30
GT SPIRIT

S'il est un "tuneur" des 90s qui a laissé son empreinte esthétique plus que tous les autres, c'est bien Strosek. Ses créations d'alors n'ont pas pris une ride, si bien que Vittorio a lancé en 2021 une série anniversaire qui reprenait quasiment trait pour trait le dessin inauguré trente ans plus tôt. Il l'a décliné sur le Speedster fin 2023, que GT Spirit réduit maintenant au 1:18 avec fidélité et minutie.

Réf.: GT924.
www.gts-models.com

3

908/3 SPYDER
WERK83

Quitte à reproduire la 908/3 de la Targa Florio 1970, Werk83 offre directement les trois versions sous les couleurs Gulf du John Wyer Racing. Pas seulement la #12 des vainqueurs Siffert et Redman, mais aussi la #40 des seconds Kinnunen et Rodriguez, et la #36 des cinquièmes de l'épreuve sicilienne, Waldegaard et Attwood, chaque voiture portant une décoration bien distinctive.

Réf.: W18031003 / W18031004 W18031005. **www.werk83.com**

4

935 MOBY DICK
CMR

Pour sa première sortie publique en juin 1982, la 935 contruite par Joest sur les plans de la Moby Dick terminait quatrième des 24H du Mans, emmenée par Hobbs et Fitzpatrick. C'est sous cette livrée que CMR l'a réduite au 1:12. Elle poursuivra ensuite une courte carrière jusqu'à l'accident qui sera fatal à Rolf Stommelen en avril 83 à Riverside. Une pièce d'histoire malgré elle…

Réf.: CMR12031.
www.littlebolide.com

5

935 LE MANS 79
SPARK

Cette 935 est entrée dans l'histoire ce jour de juin 79 lorsqu'elle a remporté les 24 Heures du Mans au nez et à la barbe des protos du Gr.6 auxquels la victoire était logiquement réservée. L'exploit de Klaus Ludwig et des frères Whittington a scellé la légende autour de la Kremer K3, qui reste à la fois la plus emblématique et la plus énigmatique de toutes les formes de 935.

Réf. : 18LM79.
www.sparkmodel.com

Josué Chevrel Photos **D.R.**

1:18
6

1:18
7

1:18
8

6
KREMER 935 K4
WERK 83

Avec la 935 K4/01 sous les couleurs Jägermeister, Bob Wollek offrait à l'écurie Kremer la victoire dans les 200 miles du Norisring 1981. De quoi se consoler de 24 H du Mans très décevantes quelques jours auparavant, dans l'anachronique et peu performante 917K-81. La belle régularité de Wollek dans sa 935 lui aura valu le titre de vice-champion de DRM, juste derrière Klaus Ludwig en Capri Turbo.

Réf.: W18010001.
www.werk83.com

7
993 TURBO
SOLIDO

Pour notre plus grand bonheur, Solido décline la 993 sous ses versions les plus désirables, dont fait évidemment partie la Turbo. Elle l'est d'autant plus sous cette finition rouge Arena avec une sellerie Cachemire. Les portières s'ouvrent sur un habitacle traité avec les meilleurs égards, considérant que Solido s'attache à offrir des modèles soignés à un tarif réaliste, qui ne touche pas que le collectionneur.

Réf.: S1810102. **www.solido.com**

8
911 SC 3.0
SOLIDO

Blanc Grand Prix…C'est certainement sous sa forme la plus sobre que la 911 SC révèle tout le charisme de ses lignes intemporelles et essentielles. Le contraste intense avec les plastiques noirs typiques de l'époque se révèle paradoxalement d'une étonnante modernité. Solido a visé tout juste avec cette configuration basique mais terriblement efficace !

Réf.: S1802610. **www.solido.com**

938/78 Zolder 1978
Réf. GTM171LQ.22 – Ixo

996.2 GT3 2003
Réf. 400062028 – Minichamps

911 RS *E42* Zeltweg 1000 km 72
Réf. MATI029 – Matimodels

718 RS61 Coupé Le Mans 61
Réf. S9733 / S9734 – Spark

964 Carrera 2 1992
Réf. 940062920/21 – Minichamps

356 1500 Monte-Carlo 55
Réf. S6140 – Spark

997.2 GT3 2009
Réf. 400068026 – Minichamps

993 GT2 Le Mans 95
Réf. S9901 – Spark

HEROES MEDIA

Speedster
CULTURE PORSCHE CLASSIC

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

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

ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO
Rédacteurs
Jean-François Rivière, Kieron Fennelly, Nicolas Bayon, Hilaire, Camille Pinet, Ethan Valentin, Étienne Raynaud
Photographes
Rémi Dargegen, Sian Loyson, Damien Doumergue, Fabrice Berry, Nick Caro, Amaury Laparra
Rédacteurs-photographes
Jordan Zigang-Divet, Arnaud Taquet

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

ABONNEMENTS
Speedster - OPPER SERVICES
CS 60003 - 31242 L'Union Cedex
Tél. +33 (0) 5 34 56 35 60
abo@heroesmedia.fr
VENTE AU NUMÉRO
(réservé aux dépositaires et aux diffuseurs)
Médiasdif - Olivier Le Potvin
olepotvin@wanadoo.fr - Tél. 02 32 45 44 43

DIRECTION
Président et Directeur de la Publication
Philippe Abreu - p.abreu@heroesmedia.fr
Directeur commercial, développement, communication
Vincent Ham - v.ham@heroesmedia.fr
Responsable juridique / RH
Corinne Laloum - c.laloum@heroesmedia.fr

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

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

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

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

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

Photo de couverture :
Rémi Dargegen

Michel Vaillant

AVEC NOTRE TEAM ET MICHEL VAILLANT

TOUS CONTRÔLÉS TOUS EN SÉCURITÉ

© Dupuis 2025.

EN ROUTE AVEC LES AS DU CONTRÔLE !

DEPUIS PLUS DE 30 ANS, NOS CONTRÔLEURS SONT À VOS CÔTÉS POUR GARANTIR VOTRE SÉCURITÉ.

Plus d'infos sur notre chaine YouTube **lecontroletechniquebysgs**

À chacun ses Classiques.

MONTRES SERICA
32 RUE DE TURENNE
PARIS 3ÈME

S'exprimer à son tour et partager une vision différente d'un instrument mécanique devenu objet culte est une entreprise ambitieuse. Un exercice qui ne signifie en rien copier l'existant, ni simplement reprendre des codes que nous n'avons pas créés.

SERICA

Il s'agit évidemment d'étudier assidûment l'alchimie offerte par des décennies, parfois des siècles de créations talentueuses. Pour nous, il s'agit surtout d'incarner une vision sans compromis et de peut-être créer l'instrument culte de demain.

Bienvenue dans le monde SERICA, celui des émotions à toutes épreuves.