



Porsche Club

9 2 4 / 9 4 4 / 9 6 8 F r a n c e



GTR mag

Le magazine des Porsche Transaxle | Avril - Mai - Juin 2017 #53



Expo & RDV



Circuit



Essai



Demandez le programme

Rallye de Printemps

Week-end du 25 au 28 mai 2017

CAMP DE BASE Le Moulin Neuf <http://relais-moulinneuf.fr>

➔ TARIF POUR UN COUPLE du jeudi soir au dimanche midi : 560€

ATTENTION nombre de places limitées à 40 en raison des capacités d'hébergement.



FICHE D'INSCRIPTION
JOINTE AU GTR



JEUDI 25 mai

16 H : Rendez-vous au Relais du Moulin Neuf
L'APÉRITIF de bienvenue concocté par Pascal vous sera servi.



SAMEDI

MATIN : les Arènes de Vic Fezensac
<http://www.vic-fezensac-tourisme.com/Fiche/Detail/25/Dormir-Hotels/AR%C3%88NES-DE-VIC-FEZENSAC>

MIDI : la Surprise de Jean Philippe et d'Evelyne.

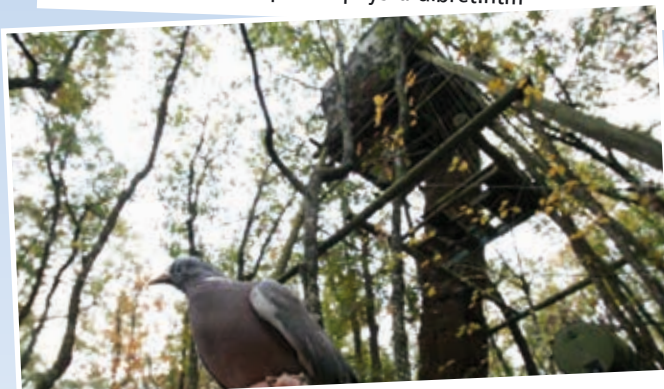
APRÈS-MIDI : Château Garreau
<http://www.chateau-garreau.fr/gp/Presentation/9>



VENDREDI

MATIN : Ferme Lafitte <http://fermedelafitte.com>

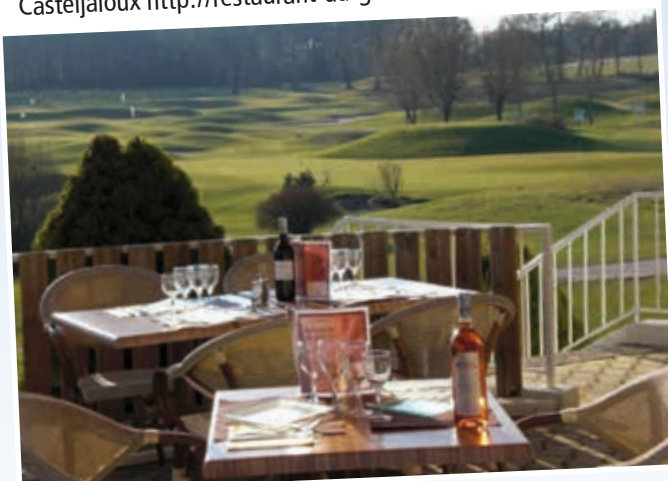
APRÈS-MIDI : Train touristique de l'Albret
<http://albret-tourisme.com/toutes-les-offres/offre/27-chemin-de-fer-touristique-du-pays-d-albret.htm>



DIMANCHE

VISITE de la palombière à Gabarret

DIMANCHE MIDI clôture au restaurant du golf à Casteljaloux <http://restaurant-du-golf.zenchef.com>



Sommaire

Demandez le programme 02

Musée Porsche (partie 2) 04

Essai 944 Turbo 10

Lurcy Lévis 14

Nogaro Classic Festival 16

Rétromobile 18

La Place du Marché 20

GTR Mag #53

Président	Alain Simon
Vice président	Pascal Le Corre
Trésorier	Annick Vaumoron
Secrétaire	Florent Bonnevie
Webmaster	Laurent Marissal
Conseiller technique	Bertrand Levionnois
Délégué Cup	André Filiol
Modérateur forum	Pascal Le Corre
Rédacteur en chef	Alain Simon
Maquettiste PAO	Sylvie Amilien

Porsche Club 924 / 944 / 968

8, rue des Écoles • 79260 La Crèche

06 73 04 13 83 • 05 61 09 21 87

e-mail : porscheclub.924.944.968@gmail.com

<http://www.924-944-968-porscheclub.fr>

Imprimé chez SIS 2, rue Saint-Just 94110 ARCUEIL

Production 450 exemplaires



Edito

Alain Simon

J'ai passé un week-end sur le stand de la Fédération des Clubs Porsche à Rétromobile. Moment très agréable, c'est l'occasion de retrouver nos amis des autres clubs classic avec qui nous partageons le stand, et aussi d'y rencontrer les membres de la région parisienne qui ne manquent pas de venir faire une visite.

Le public a répondu présent et le nombre des visiteurs de cette année (118.000) atteint pratiquement celui du record de 2016. Ce succès n'a rien d'étonnant car il y a sur place de quoi satisfaire tout le monde : en simple profane, on peut y venir pour admirer des voitures mythiques et au prix stratosphérique ; en passionné, on se réglera bien évidemment du spectacle des monstres sacrés, mais on cherchera la revue technique, la pièce ou le renseignement qui permettra de faire rouler la belle qui est dans le garage. Et si on ne trouve pas la pièce en question, on repartira sans doute avec la miniature qui manque encore à la collection et qui viendra rejoindre ses consœurs sur l'étagère qui est définitivement trop petite.

Et nous en avons accueilli un certain nombre sur notre stand de ces passionnés qui hésitent entre la 944 et la 968, ou qui se demandent bien s'ils vont trouver des pièces et chez quel fournisseur.

Bien sûr, nous voyons venir à nous ceux dont la voiture ne démarre pas, ou ratatouille, ou fume ou présente simultanément les trois symptômes et qui nous demandent à distance un diagnostic sur la maladie : nous les conseillons au mieux de nos connaissances et ils repartent heureux d'avoir eu une réponse. Ils savent qu'en cas de besoin, ils sauront nous retrouver sur le forum ou sur les salons. Pour certains d'entre eux, et ils sont de plus en plus nombreux, ils deviendront un jour membres du club et seront fiers de nous présenter leur Porsche qu'indirectement nous avons contribué à remettre en route.

La passion pour l'automobile n'est pas prête de s'éteindre puisqu'elle se transmet d'une génération à l'autre, et sous toutes ses formes. Il suffit de passer une journée sur un salon comme Rétromobile pour s'en rendre compte : les autophobes qui nous gouvernent feraient bien d'y faire un stage prolongé, mais il est vrai qu'à force de voyager sur la banquette arrière des limousines gouvernementales, ils ont sans doute oublié jusqu'à l'existence de ce qu'on appelle communément le volant.

Au fait, avez-vous pensé à renouveler votre adhésion au club pour 2017 ? Si ce n'est pas encore le cas, au-delà du 31 mars, votre ticket ne sera plus valable et vous tenez dans vos mains votre dernier GTR. Vous trouverez ci-joint un bulletin de renouvellement et si vous êtes allergique au papier, il vous reste Paypal sur le site du Club.

MUSÉE PORSCHE

Partie 2 | Les 40 ans des Transaxle

Texte | photos : Alain Simon



Nous continuons donc la visite débutée dans le GTR précédent en passant aux 944. On s'inclinera respectueusement devant la première 944 dans sa belle livrée rouge, mais je resterai dubitatif devant la 944 4 roues motrices dont le moteur (impossible de savoir lequel) est installé à l'arrière : j'ai bien essayé de le prendre en photo en montant sur le podium, mais je me suis fait vertement rappeler à l'ordre par une gardienne au physique très germanique n'incitant pas à la plaisanterie.



Le prototype du cabriolet nous est beaucoup plus familier car très proche du modèle de série que nous connaissons tous. Outre son magnifique intérieur en cuir souple, il affiche de plus quelques différences intéressantes avec celui vendu au public : les ailes arrière sont entièrement en tôle. Débarrassées de fait du cache-misère en plastique du modèle définitif, elles offrent au regard un profil parfaitement lisse sans démarcation. Ce n'est qu'un détail, mais il se remarque. Le couvercle de la malle est plus plat, conférant à la poupe une plus grande finesse, mais diminuant sans doute la capacité déjà très moyenne du coffre à bagages. La silhouette globale reste néanmoins la même, et le profil ne s'en trouve guère modifié.

Au passage, la vision d'une 944 Turbo débarrassée de sa carrosserie et donc réduite à sa seule mécanique fera regretter aux mécaniciens que ce tour de passe-passe ne soit pas possible sur leur auto pour rendre certains points de la mécanique un peu plus accessibles.

Les quelques 944 Turbo Cup présentes témoignent du passé sportif du modèle.

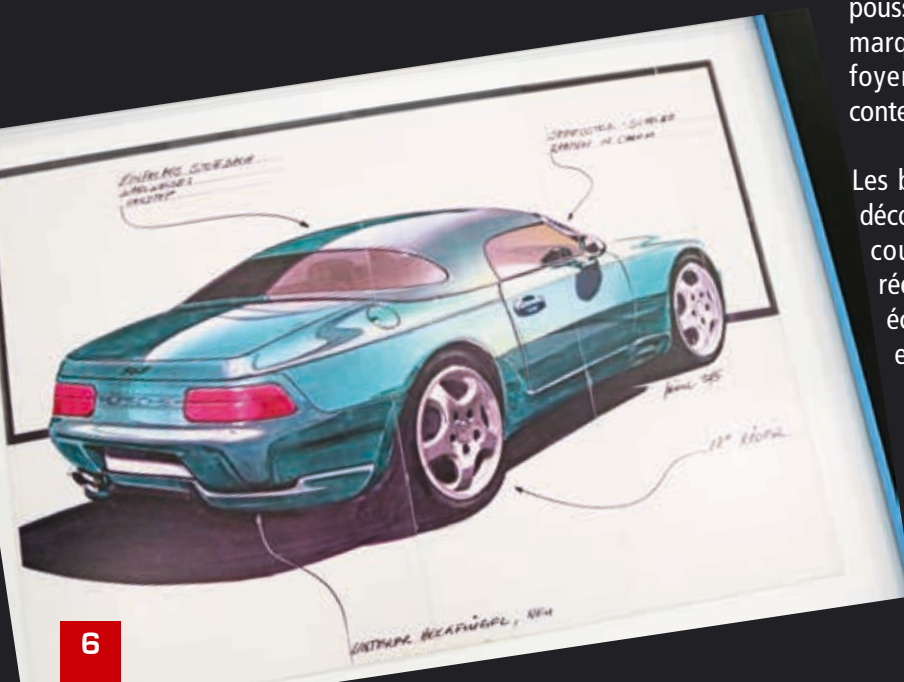




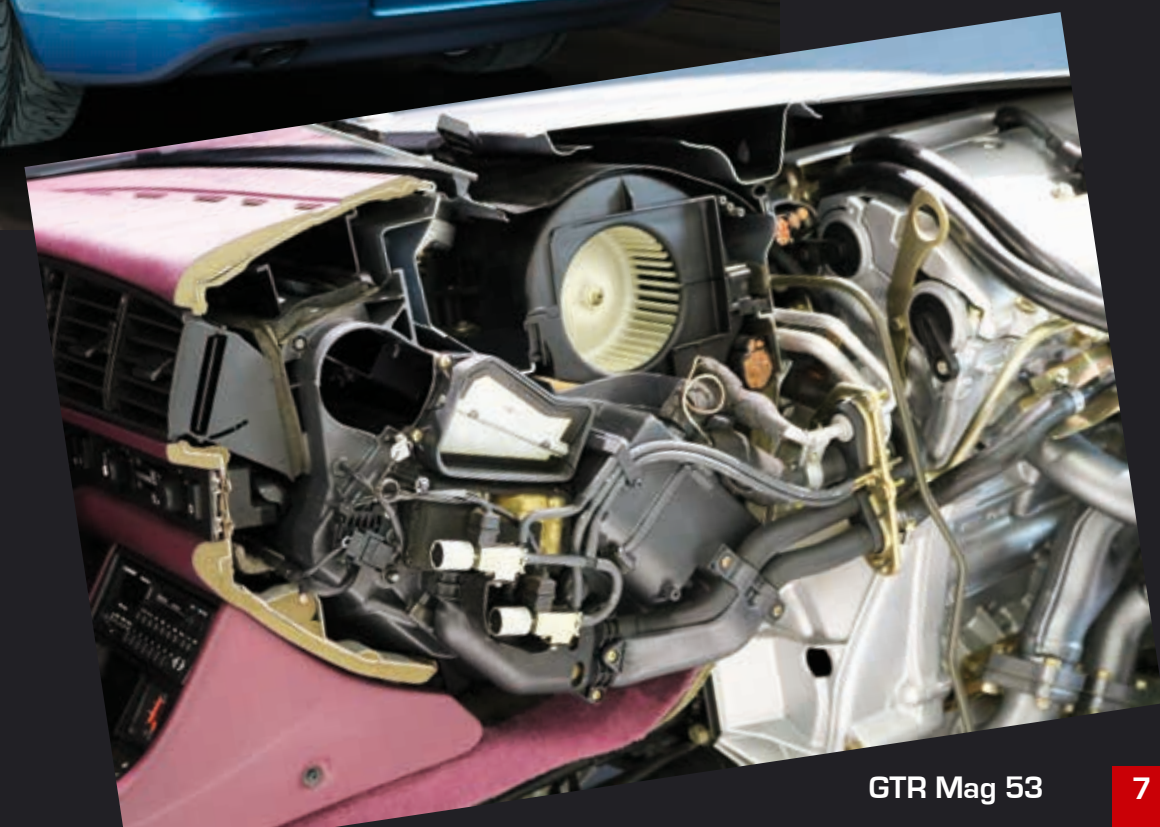
968



» On passe ensuite à une autre occasion manquée : la 968 Roadster, étude de style qui n'arrivera jamais jusqu'à la série. Autant l'arrière du cabriolet 968 –comme le coupé d'ailleurs– est proche de celui la 944, autant le roadster aurait proposé une physionomie bien plus marquée, lui procurant un caractère très différent du modèle de série. Les ailes sont plus rebondies pour accueillir le capot de la malle beaucoup plus bombé. Le pare-brise dont le contour est traité en aluminium brossé est plus bas et ses angles sont plus arrondis : l'allusion au Speedster est évidente. L'intérieur est traité avec de larges inserts reprenant la couleur de la carrosserie et on fera abstraction de la poignée de maintien intérieure et de la roue de secours derrière les sièges : le designer avait sans doute un peu trop fumé ce jour là pour imaginer que cet accessoire biodesign avait la moindre chance de figurer au sein de la rigueur toute germanique qui caractérise les habitacles de nos autos. Quel bonheur que de mettre à sa place la roue crevée, et bien sûr maculée des feuilles humides du bas-côté ainsi que de la poussière des plaquettes de freins. Il n'y a pas de différence marquante à l'avant, sauf au niveau des phares « double foyer » qui rappellent ceux qu'on trouve sur les 993 contemporaines.



Les bouchers n'ont finalement pas l'apanage de l'art de la découpe, puisque Porsche s'y adonne sans complexe sur un coupé 968 qui porte doublement son nom car il est réellement tranché par le milieu : il nous offre de fait un éclaté grandeur nature des entrailles de la bête et nous fait espérer que nous n'aurons pas à intervenir un jour dans la « tripaille » qui se trouve derrière le tableau de bord. Quelques dessins donnent enfin une petite idée sur ce qu'aurait pu devenir la 968, et j'en nourris quelques regrets.





» La 928 n'est bien sûr pas oubliée, mais le nombre de modèles exposés est bien moindre que pour les 4 cylindres. Outre quelques modèles spéciaux, on remarquera le seul et unique cabriolet d'usine de ce modèle. Finalement, je crois que je préfère largement le coupé...

Avant de quitter les lieux avec sous le bras l'affiche de l'exposition, je jette un coup d'œil dans l'atelier « classic » attendant au musée : il y a du très beau linge, dont une 917 qui voisine avec une 968 cabriolet et deux 944.

J'ai toujours un grand plaisir à revenir au Musée Porsche, mais cette visite gardera un goût particulier : nos chères autos étaient à l'honneur, et il ne fallait pas rater la visite de cette exposition spéciale et j'espère que ceux qui n'ont pas pu s'y rendre en auront une bonne idée grâce à cet article. Dans tous les cas, le Musée Porsche offre de bonnes raisons d'y retourner régulièrement et je ne peux que vous encourager à le faire dès que possible : vous ne serez pas déçus ! ■



944 Turbo Guru : bien sous tous rapports

Texte | photos : A. Slmon

Dans la gamme des moteurs avant, votre dévoué serviteur a quasiment eu le bonheur d'essayer tous les modèles : il manque encore à mon « tableau de chasse » un essai plus long de la 924 Turbo, de la 944 S et de la 944 2.7i (mais cette dernière carence risque d'être comblée très prochainement). Quand l'activité du club laisse un peu de place dans le GTR -ce qui est de plus en plus rare, et c'est tant mieux- je ne résiste pas longtemps aux appels de certains d'entre vous qui m'invitent à prendre le volant de leur auto pour en faire profiter les autres membres du club.



Une vieille connaissance

Pour ceux qui étaient déjà membres du club à l'été 2013, cette voiture n'est pas une inconnue puisqu'elle était comparée au même modèle, mais atmosphérique dans le GTR 38.

A l'époque, elle n'était « qu'une 944 Cabriolet Turbo », entre guillemets, car une voiture produite à seulement 625 exemplaires n'est pas une voiture ordinaire – si tant est que n'importe quelle Porsche soit une voiture ordinaire-. Plus sérieusement, la 944 Turbo cabriolet est une des voitures les plus rares de la longue histoire des Transaxle de série, juste derrière la Carrera GT produite elle à 406 exemplaires. J'exclus volontairement de mon podium personnel les Carrera GTS et autre 968 Turbo ou Turbo S qui n'ont jamais pu prétendre à une quelconque série.

Depuis mon dernier passage assez enthousiaste à son volant, sans que son aspect n'ait subi le moindre changement, sa mécanique a connu quelques modifications, discrètes en apparence, mais ô combien efficaces, nous allons le voir.

Quand le profane moyen lève le capot de ce cabriolet, son moteur de 944 Turbo semble à peu de chose semblable à n'importe que le autre moteur de 944 Turbo : on n'y trouvera aucun des attributs qui peuvent laisser à penser que le bouilleur est passé par la case vitamines, stéroïdes ou anabolisants. On ne se sera pas ébloui par des conduites en chrome étincelant au diamètre de tuyau de poêle. On se sera pas épaté par la présence d'un ou deux manomètres judicieusement placés aux aiguilles frémissantes et réagissant aux différentes pressions. On cherchera en vain le gros boîtier noir à l'étiquette forcément dorée vers lequel convergent un certain nombre de fils de couleurs diverses provenant des profondeurs du moteur. On notera simplement la présence d'une petite durite bleue vendue en after-market, et qui pourrait passer complètement inaperçue si elle avait été d'une couleur plus discrète.

Les apparences sont néanmoins trompeuses, et pour une fois dans le bon sens : même avec une loupe, on cherchera vainement la puce Guru qui fait passer la puissance de 250 à 290/300 cv. Seul un œil exercé pourra constater que le débi-mètre à volet a été remplacé par un modèle à fil chaud. Même avec une commission rogatoire en bonne et due forme, il sera très difficile de voir que les condensateurs de KLR et du Motronic ont été remplacés par des neufs, de même que le capteur de cliquetis. Et même sous la torture d'un enquêteur de Corée du Nord, il sera très difficile d'avouer que la pression du turbo a été augmentée de 200 grammes, passant ainsi de 1kg à 1,2 kg. Pour le reste, ce moteur de 230.000 km qui avait été déculassé dans une autre vie aux alentours de 100.000 km a bénéficié des soins attentifs de son propriétaire actuel : vidanges sans dépassement bien-sûr, bougies remplacées à intervalle régulier, faisceau d'allumage neuf. La puissance réelle est inconnue, la voiture n'étant pas passée au banc, mais on dira, pour paraphraser Rolls-Royce, qu'elle est suffisante (et voire même un peu plus).

Une autre vieille connaissance

La logique aurait voulu que je vous parle du propriétaire avant de parler de sa voiture, mais connaissant sa modestie naturelle, il m'en aurait sans doute fait le reproche. Il se cache sous des pseudos ou surnoms divers et variés : Sylvie924, Bert85, le Doc ou plus simplement Bertrand pour les intimes. Au stade où nous en sommes –et les écoutes de la NSA n'y changeront probablement rien-, aucun indice ne permet de déterminer pourquoi, un jour, médecin de son état, il a décidé de faire ses tournées avec une Porsche 924 : il avait sans doute besoin d'une voiture, il a découvert la 924 à vendre chez son mécanicien et ami de longue date, elle lui a plu et il l'a achetée –en découvrant sans doute à ce moment que c'était une Porsche-. Bien sûr ce qui devait arriver arriva : la Porsche 924, qui est plutôt en général bonne fille, est tombée en panne et plusieurs fois, il va sans dire.

Retrouvant sans doute les réflexes des cours d'anatomie, il s'est penché avec une grande constance sur les entrailles de sa 924, cherchant les symptômes, découvrant les remèdes, remettant cent fois sur le métier son ouvrage. Mais outre son côté extrêmement optimiste – qui aurait osé il y a quelques années se servir d'une 924 comme daily-driver-, notre Doc n'est pas dépourvu d'un grand sens de la pédagogie : illustrant ses interventions avec de multiples photos, recherchant des documents et des renseignements sur le net ; il est le plus gros contributeur du forum du club dont il est devenu conseiller technique, assurant ainsi la suite de ses illustres prédécesseurs, Guigui et Roméo qui avaient, de leur temps à leur manière, déjà largement œuvré pour la cause. Se spécialisant dans tous les périphériques, la mécanique lourde n'est pas sa tasse de thé, il est le roi pour se retrouver dans le faisceau électrique ou vous monter comment remonter votre vitre, tombée au fond de la porte...

Evolution logique, quand le cabriolet 944 passa à sa portée, il n'hésita pas longtemps et comme cela s'était déjà passé avec la 924, il nous fit partager avec une constance identique l'entretien de sa 944 et ses différentes modifications avant d'arriver au résultat que je vais vous présenter aujourd'hui. Le Doc, pour ceux qui le connaissent, n'est pas un fou de vitesse. Il roule au régulateur et il laisse volontiers le volant pour les longs trajets – à son échelle au-delà de 50 km- et fait une pause bien avant les deux heures réglementaires. De plus, il se perd très facilement même avec une carte et un GPS. Sans vouloir caricaturer, notre Doc national ne correspond pas exactement au profil de ceux qui gonflent leurs autos, justement pour aller plus vite et plus loin, tout en envoyant systématiquement l'aiguille du compte-tours dans le rouge. Si on lui demande pourquoi il s'est livré à cette amélioration sur sa 944, il répondra peut-être, avec une logique qui lui est propre : « parce que c'était possible ». Acceptons en l'augure, et prenons le pari que cette quête de puissance dans ce cas précis, s'apparente plus à un plaisir esthétique et intellectuel qu'à la recherche du coup de pied au cul bien connu, mais basique. Mais, assez philosophé, il est grand temps de passer au volant.



Outlaw, mais pas trop

Quand je tourne la clé, j'ai un peu de mal à me dire que je viens de m'installer dans une « super-car », tant l'environnement m'est familier. Super car ? Je vous vois lever le sourcil dans une moue dubitative en pensant que je me laisse emporter par la passion. Que nenni !

De 120 à 150 cv, on reste dans le domaine de l'encore raisonnable. De 200 à 250 cv, ça commence à avionner fort et il faut savoir domestiquer les démangeaisons de son pied droit.

Et au-delà, quand on franchit le mur fatidique des 300 cv, il vaut mieux que la tête reste froide surtout avec une auto dépourvue de toutes les béquilles électroniques dont sont dotées les sports cars actuelles ; pas d'anti-patinage, pas de blocage de différentiel électronique, pas de contrôle de trajectoire, aucun de ces artifices qui permettent au conducteur du dimanche de se prendre pour un pilote tant que les limites des lois de la physique ne sont pas dépassées.

Je pars donc sur un filet de gaz, décapoté – le cabriolet, c'est fait pour ça...-, le temps de mettre les entrailles de la bête à bonne température. Impression subjective ou réalité, le son à l'échappement me paraît plus grave. Comme je l'ai dit plus haut, la voiture affiche tranquillement 230.000 km, mais si la qualité Porsche a un prix souvent exorbitant à l'achat, elle se retrouve largement 25 ans plus tard : tout fonctionne parfaitement, et aucun rossignol ne vient troubler le grondement sourd du moteur. Les commandes sont franches et fermes, les vitesses s'engagent sans flottement, la direction réagit sans délai, seule la dureté de la pédale d'embrayage témoigne que ce dernier ne va pas tarder à faire valoir ses droits à la retraite.

La voie est libre, l'autoroute germano-vendéenne est dégagée jusqu'à l'horizon et j'appuie sur l'accélérateur. Autant vous dire que ça pousse très, très fort plus encore que je ne pouvais l'imaginer : première jusqu'à 70, seconde jusqu'à 120, troisième 180 – je fais mes adieux à mon permis- et je me dis que cette ligne droite était finalement bien trop courte. A l'accélération, la voiture se tasse sur son train arrière et on a l'impression que les deux roues creusent un sillon dans le bitume, mais l'avant ne se déleste pas pour autant et la direction reste ferme. L'impression est toujours aussi grisante, et sans aucun doute le gros quatre pattes tient le train des premières 996, qui affichent une puissance identique mais avec deux cylindres de plus et quasiment 1000 cm3 supplémentaires. Vous l'avez compris, avec une telle auto, si tel est votre objectif, vous serez très souvent en tête au « grand prix des feux rouges » et vous en épateriez plus d'un.



Mais qu'en est-il si l'on parle d'un usage plus raisonnable – même si le terme dans un tel cas n'est pas très approprié- ? Lors de mon essai précédent, je m'étais plaint du peu de réponse du moteur en-dessous de 2500 tours, la mécanique semblant désespérément creuse tant que l'aiguille du compte-tours n'avait pas atteint ce chiffre fatidique. Je me suis livré au même exercice, à savoir rouler en 5^{ème} à 70 km/h. Le moteur ne proteste pas et se comporte à cet instant comme un bon gros diesel : en calant la pédale d'accélérateur à fond, la réaction n'est pas instantanée, mais dès que l'aiguille atteint les 2100, on sent qu'il va se passer quelque chose, quand elle arrive sur 2200, on a la confirmation qu'il se passe vraiment quelque chose, et au-delà, on comprend immédiatement que la mèche était très courte et qu'on est en train de chevaucher la bombe comme le docteur Folamour. Passé ce stade, il faudra veiller à ne pas se laisser surprendre par la guillotine du rupteur qui arrive aussi vite que la fin de la ligne droite : on regretterait presque que l'approche de la zone rouge ne soit pas accompagnée d'un signal sonore. Quel beau moteur, quelle vivacité ! Et cette adaptation efface le seul reproche que l'on pouvait faire au modèle de série, rendant la mécanique plus disponible, près de 400 tours plus bas. Quand on voit le résultat, on ne peut que regretter qu'à l'époque Porsche n'ait pas prolongé l'exercice sur la 968 dont la Turbo S est restée purement et définitivement confidentielle : la 911 ne l'aurait sans doute pas supporté.

A regret, j'ai donc ramené la belle à son heureux propriétaire, sans vouloir particulièrement mesurer la qualité de la tenue de route que nous connaissons tous : le châssis encaisse sans aucun problème les 50 (?) chevaux supplémentaires et je ne me sentais pas l'âme d'un pilote de rallye –il y a un âge pour tout-. J'ai bien sûr testé encore quelques fois la fabuleuse accélération, mais sans excès en découvrant au levier de pied une autre source de plaisir, auditif celui-là : la voiture, comme toute bonne turbo bien gavée d'essence et de pression, émet dans cette situation quelques gloup-gloup qui résonnent dans l'échappement, un son entre les Alfa et une autre marque dont l'emblème est aussi un cheval (et j'exagère à peine). Au final, cette 944 qui décidément ne fait pas son âge, représente sans aucun doute ce qui se fait de mieux dans le genre : incroyablement souple et terriblement rageuse à la fois, elle sera un déficit permanent aux quelques points qui restent sur votre permis de conduire, et vous permettra en plus de vous défouler les cheveux au vent, enfin s'il vous en reste... ■



Lurcy Levis

29/10/2016 | dernière ligne droite de la saison Texte | photos : A. Slmon



L'équipe des Cupeurs s'est retrouvée cette année encore pour la journée circuit traditionnelle de Lurcy Lévis, organisée par nos amis du Club 928. La température était un peu fraîche, mais une fois de plus, on échappa à la pluie...

Sept Cup's étaient présentes sur le circuit, auxquelles s'ajoutait l'incroyable 944 d'André qui prouve, s'il en était besoin, que les Porsche sont inusables. Elles tournèrent toute la journée avec une belle régularité et sans montrer le moindre signe de faiblesse. Bien sûr, il y eut comme toujours quelques caprices, quelques relais restant irrémédiablement collés, mais rien d'immobilisant au final. Conformément à la philosophie initiale de la formule, les voitures évoluent au fil des ans en fonction des envies et des moyens de leurs propriétaires : certaines restant très proches de la série, et d'autres se rapprochant de vraies bêtes de course. Comme d'habitude, les 924 se montrèrent les plus assidues de tous les participants, mais une absente : la Cup2... Descendue par la route, son alternateur défaillant avait consommé lors du trajet toutes les courroies emportées par son propriétaire prévoyant : mais quand toutes les courroies ont été dévorées avec autant d'entrain que les carottes par un lapin boulimique, que l'alternateur se grippe enfin dans un ultime grincement, il faut bien se résoudre à déclarer forfait, la mort dans l'âme et c'est que fit Pascal. Heureusement une remorque était disponible ; pendant que ses copains limaient tranquillement le bitume de la piste, il dut faire un aller-retour sur Paris pour rapatrier la malade, et revint juste à temps pour passer la soirée avec le groupe. Après avoir fait le deuil une première fois de son toit amovible qui s'était envolé dans la tourmente, cette fois-ci Pascal enterra son alternateur, dans la plus stricte intimité.

Toujours magnifiquement orchestré par notre énergique délégué Cup, la journée restera pour l'ensemble des participants —sauf un bien sûr— un très bon souvenir, entre le roulage et le repas de midi pris en commun dans notre restaurant habituel : un très bon moment de convivialité et de bonne humeur.

Le prochain rendez-vous est bien sûr déjà fixé et se déroulera à Pouilly le dimanche 30 avril 2017. D'ici là, vérifiez vos alternateurs, et n'hésitez pas à emmener quelques courroies d'avance, ça pourra toujours servir. ■



Nogaro Classic Festival

7 et 8/10/16

Texte | photos : Alain Simon



Pour la troisième année consécutive, les passionnés pouvaient se retrouver à Nogaro pour le Classic Festival qui devient l'équivalent automnal des Classic Days organisés à Magny Cours au printemps. La manifestation semble avoir pris son rythme de croisière puisqu'elle a rassemblé cette année plus de 15.000 visiteurs et environ 900 voitures et ce, sous un soleil radieux.

Je n'avais pas pu être présent l'an passé en raison d'une concomitance de date avec Automédon où je m'étais rendu, et je me devais d'être là cette année pour honorer la promesse que j'avais faite de ne pas rater l'édition suivante.



| Essai | Porsche's World | **Expo & RDV** | Circuit | Les Nationales | Les Régionales | La place du Marché |

Jocelyn, comme l'an passé, avait convié tous les membres de la région en les assurant d'un accueil quatre étoiles sur place : il avait monté le double barnum et amené de quoi recevoir très dignement tous ceux qui viendraient à son rendez-vous. Il est vrai que le grand barnum avec la bannière du Club et la flamme Porsche en haut du mat ont fort belle allure et se repèrent de loin. Il avait par ailleurs réussi à nous réserver de haute lutte quelques places de stationnement pour regrouper les voitures du Club, et ce n'est pas chose facile tant l'affluence était grande. Le groupe des voitures rassemblées ainsi que le réceptif ont permis d'attirer quelques nouveaux passionnés qui ont adhéré au club et qui ont fait leur première sortie en décembre.

Force est de constater que l'invitation lancée par le Délégué Régional était bien parvenue à destination, puisque nous nous sommes retrouvés à une douzaine de voitures, y compris la très belle 928 de Christian qui répond désormais présent à toutes les sollicitations du Club dans la région. Le samedi soir, nous avons partagé un bon repas à l'hôtel ou certains passaient la nuit. La générosité des uns et des autres – remerciements spéciaux à Myosette et Jean François- ont transformé les pique-niques en vrai repas de communion et on en a surpris plus d'un qui piquaient du nez l'après-midi dans leur fauteuil, entamant une discrète sieste digestive. Non, même sous la torture,

je ne citerai pas de nom mais je garde néanmoins quelques photos compromettantes que je ressortirai si des circonstances défavorables m'y contraignent.

Pour avoir fréquenté aussi les Classic Days à Magny Cours, je dirai qu'au final je préfère l'atmosphère qui règne à Nogaro ; tout y est beaucoup plus accessible, la taille du circuit et des parkings d'exposition n'étant pas comparables à ceux de Magny Cours et cette proximité est très agréable. L'ambiance, comme dans toutes les réunions du Club, a été chaleureuse pendant tout le week-end, avec ce petit plus indéfinissable qu'on ne trouve que dans le sud-ouest : est-ce l'accent ou la profusion du foie gras, ou peut-être les deux, je ne saurais le dire...

Les dates sont d'ores et déjà bloquées pour cette année –le 7 et 8 octobre- et le Club sera présent pour accueillir et renseigner les amateurs de Porsche moteur avant, et aussi bien sûr pour réunir les membres de plus en plus nombreux de la région sud-ouest : les connaissant désormais un peu, je les soupçonne de mettre de côté quelques bonnes bouteilles et quelques bocaux de foie gras pour l'occasion... ■



Rétromobile

8 au 12/02/17

Photos : Alain Simon



Comme les années précédentes, les clubs Classic se sont retrouvés à la grand'messe de l'automobile ancienne qu'est devenu Rétromobile au fil des ans. Porsche et la Fédération avaient mis à notre disposition un beau stand faisant face à celui de notre marque favorite. Pendant toute la durée du salon, l'animation n'a pas manqué : les contacts ont été très nombreux sur l'ensemble des clubs ainsi que les inscriptions de nouveaux adhérents. Nous avons eu le plaisir de faire la connaissance de membres de passage pour qui Rétromobile représentait l'occasion d'un premier contact non virtuel avec le club.

Cette année la 928, qui fête ses quarante ans, a été mise à l'honneur avec une très belle GTS ainsi que le modèle bien connu qui a fait le tour du monde avec sa roue de secours sur le toit : les articles à son sujet n'ont pas manqué dans les journaux.



Le musée de Stuttgart avait déplacé pour l'occasion la 928-4 offerte à Ferry Porsche à l'occasion de ses 75 ans. Basée sur une 928S allongée de 25 cm, cette voiture unique offre une silhouette particulière que certains qualifieront de « break de chasse ». Personnellement et dans la même catégorie, je lui préférerais de loin la Jaguar XJS Lynx Eventer qui est beaucoup plus « break » et beaucoup plus « chasse » que la 928-4 qui s'apparente davantage à une berline deux portes, un peu pataude à mon goût. Au passage de sa cure d'allongement, la 928 aura perdu le très caractéristique retour en biais du panneau de custode qui commande à la forme de la porte et qui dynamise si bien le profil de la 928 de série. De même ses phares basculants seront remplacés par des globes un peu disgracieux qui lui donnent un air de batracien et qui dénaturent la partie avant si lisse d'origine : le requin se serait-il transformé en grenouille ? De son estrade, elle dominait sa lointaine descendante en la personne de la toute nouvelle Panamera qui a gagné en finesse et en dynamisme par rapport à la version précédente : elle est positivement superbe. Il est très certain qu'à l'époque où les ingénieurs ont conçu la 928-4, il était bien loin d'imaginer que Porsche produirait un jour une vraie berline quatre portes, et quelle berline ! Et si on leur avait annoncé au même moment que Porsche produirait un jour des 4x4, ils auraient sans doute sorti les goussets d'ail et les crucifix, et du goudron et des plumes à l'évocation de moteurs diesel : comme quoi, on ne peut jamais jurer de rien dans l'histoire des marques, et petit clin d'œil personnel, le retour des 4 cylindres en est la preuve.

En se promenant dans les allées, on pouvait découvrir deux PMA, ce qui en faisait sans aucun doute les Porsche les plus rares de ce salon qui regorgeait de 911 de toutes les époques et de 356 allant des pré-A jusqu'au C en passant par les Speedster. La première était une Carrera GT qui allait être prochainement aux enchères (à suivre donc...) avec un aspect assez correct mais à priori un moteur à refaire. L'autre était la Rothmans 36 qui était mise en vente à 39.000€ (!!!!) : première main, carnet et historique complet depuis l'achat avec le bon de commande, peinture et intérieur d'origine dans un état proche du neuf, une très belle auto sans aucun doute, mais l'histoire ne dit pas si elle aura été vendue.

Comme les deux années précédentes, notre très dévoué Pascal Le Corre a assuré le suivi et la coordination entre les Clubs, la Fédération et Porsche France pour la construction du stand, et ce n'est sans doute pas la tâche la plus facile. Il s'est en outre chargé de l'intendance pour l'apéritif du vendredi soir organisé de main de maître : personne n'est mort de soif ni n'est tombé en panne de chips. Outre l'implication de notre Vice-Président, la réussite d'un tel salon ne serait pas possible sans la présence sur le stand des membres bénévoles qui ont assuré la permanence pendant toute la durée de l'événement : les deux Pascal (un du 76, et l'autre passé à l'ennemi...), Bernard, Gilles et Claude sans oublier Rémy qui a fourni la très belle 944 Turbo exposée sur le stand. Je tiens à les remercier pour leur disponibilité et pour le travail accompli et je leur donne rendez-vous pour l'année prochaine. ■



La place du Marché

FÉVRIER 2017

Modèle	prix de vente moyen	Nombre d'annonces	Prix de la moins chère	Km	État de la moins chère	Prix de la plus chère	Km	État de la plus chère
924/924L*	6 633 €	16	3 500 €	251 000	CT OK Bon état général sauf tdb	14 900 €	91 000	Une très rare "Le Mans" TB état
924 TURBO	12 366 €	6	6 000 €	76 000	177 cv Peinture neuve bon état	22 000 €	64 000	Bicolore très belle restaurée
924 S	8 000 €	3	6 200 €	161 000	Mécanique ok, mais peinture à refaire	9 800 €	91 000	Kit Carrera GT Beurk beurk beurk
944 phase 1	10 815 €	20	4 500 €	200 000	Mécanique et distrib ok mais carrosserie à voir	39 000 €	121 000	La Rothmans 36 superbe 1 ^{re} main
944 phase 2	8 976 €	17	4 500 €	100 000	Propre et ct ok	12 000 €	110 500	Targa, 1 seul propriétaire très belle
944 S	14 400 €	8	8 200 €	196 000	CT et distrib ok belle carrosserie	22 400 €	104 750	CT OK peinture neuve
944 S2	* 13 800€	6	10 000 €	205 000	Tout ok	64 000 €	15 000	km garantis raide neuve exceptionnelle
944 TURBO 220	22 273 €	11	11 500 €	234 000	Targa nombreuses factures très propre	16 500 €	172 000	Entretien à jour embayage neuf
944 TURBO 250	31 200 €	10	16 000 €	260 000	Kitée 290 cv entretien à jour sellerie à voir	74 000 €	89 000	Authentique Turbo Cup Trophée
944 CABRIOLET	22 970 €	4	14 500 €	245 000	CT et entretien ok rien à prévoir	28 000 €	89 000	km garanti avec suivi depuis origine
968 COUPE	23 000 €	3	16 900 €	299 000	Tiptro carnet Porsche complet	29 000 €	87 000	Km garanti état concours
968 CS	38 500 €	3	38 000 €	152 000	Moteur refait en 2002 très belle	39 900 €	111 000	Authentique CS grosse révision faite
968 CABRIOLET	30 500 €	2	29 900 €	119 000	Très belle entretien à jour	32 900 €	143 000	Carnet complet

109

* Exclue de la moyenne la S2 à 64.000 €.

8 Porsche 924 à vendre entre 1.500 et 2.700 € : non roulantes, à remettre en route, à restaurer, pour bricoleur etc .

4 Porsche 944 de 3.000 à 3.800 € non roulantes et vraiment pas fraîches.

