



FLAT6 Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

Les Porsche qui ont la cote



964 CARRERA 2 / BOXSTER 981 GTS / 997 TURBO PH 2
TROIS STARS DE L'OCCASION

FRANCE : 8,90 € - BEL. : 9,50 € - LUX. : 9,90 €
CH. : 15,20 CHF - ITA./ESP/PORT. CONT. : 9,90 €
DOM. : 9,90 € - TOM. : 13,50 XPF
CAN. : 15,50 \$ CAD - MAROC : 102 MAD

THE ROLLING MUSEUM
ON A CONDUIT 10 PORSCHE
EN CATALOGNE



LE MANS CLASSIC
UN SPECTACLE MAGIQUE



CARNET DE VOYAGE
LA LOZÈRE EN 993 TURBO
(1^{RE} PARTIE)



L 15598 - 413 H - F: 8,90 € - RD



IMMERSION

THE ROLLING MUSEUM

ON LES A TOUTES CONDUITES



À mi-chemin entre le week-end touristique et le stage de conduite, nous avons fait le déplacement en Catalogne à l'initiative de Porsche Experience pour découvrir le Rolling Museum en avant-première. Et pris le volant de 13 voitures anciennes.

TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : GAUVIN LAPÉTOULE, DAMIEN GUEDAMA, DR



Il y a mille façons de vivre la vie en Porsche. Vous avez peut-être une Porsche, et vous êtes de grands chanceux. Mais je parie que vous vous êtes tous dit un jour : « l'idéal, ce serait de les avoir toutes. » Ou, si vous êtes un poil plus raisonnable, vous vous êtes dit « l'idéal, ce serait de pouvoir toutes les conduire. » Et c'est là qu'intervient le Rolling Museum pour nous offrir un morceau de rêve. Imaginez : pendant deux jours, vous aurez l'occasion de conduire chaque génération de Porsche de la 356 à la 993, en passant par les modèles plus insolites que sont la 944, la 928 et même la 914. Un saut dans le temps à chaque fois que vous changez de siège, le tout avec des autos révisées, une assistance et une voiture ouvreuse pour vous permettre de rouler sans risque. Vous allez me dire qu'il manque les récentes, mais l'idée derrière le Rolling Museum, c'est de refaire découvrir l'ADN Porsche à des clients un peu plus habitués aux modernes, et qui ne connaissaient pas nécessairement les produits fabriqués par Porsche il y a de cela 40 ans. Tout se déroule en Espagne, à proximité de Barcelone, mais c'est un Français qui est à l'origine de tout cela. Félicitons dès à présent Stéphane Vrinat, qui a organisé le Rolling Museum de main de maître, en partenariat avec Porsche Experience.

UNE SOIRÉE IMPROVISÉE

C'est donc les mains dans les poches et la fleur au fusil que je débarque à Barcelone sans vraiment savoir ce qui m'attend. Tout ce que je sais, c'est que Gauvin, le bras droit de Stéphane Vrinat, m'a donné rendez-vous en fin d'après-midi à une étrange adresse qui n'indique ni la présence d'un restaurant ni d'un hôtel, et se trouve juste derrière un immense campus. Embuscade ? Pas vraiment. Au moment où je débarque, je tombe nez à nez avec un immense alignement de 911 de toutes les couleurs. Stéphane m'accueille avec un enthousiasme déjà contagieux et m'explique que ce ne sont pas les voitures que nous conduirons demain, ce sont plusieurs passionnés qui se retrouvent ce soir avec les membres d'un club local pour un petit roulage improvisé en direction d'un restaurant au milieu de nulle part. « Prends le Speedster et suis-nous », me dit Gauvin. Je tourne la tête



On a presque envie de verser une petite larmichette à mesure que Stéphane Vrinat dévoile les autos, bien à l'abri sous leurs housses.

et aperçois une 964 Speedster Jaune Vitesse, jantes couleur carrosserie, avec sièges baquets. La machine est décapotée, le soleil tombe, il fait 25 °C. Vous feriez quoi, vous ? Vous allez dire non peut-être ? Non, sérieusement, vous sautez dans la voiture et vous suivez le mouvement ! Après un petit roulage de 45 minutes, nous retrouvons tous les Porchistes du coin. Nous attaquons le dîner aux alentours de 21 h 45. Pas de doute, nous sommes bien en Espagne ! Avec Alfie, le *British* de l'étape, nous partageons le même hôtel et décidons de couper court (à minuit, tout de même), pour avaler les 45 minutes de trajet qui nous mènent à l'hôtel. Les choses sérieuses n'ont pas encore commencé.



Premiers tours de roue ! En route pour une prise en main sur l'anneau de vitesse.



La prise en main sur l'autodrome se fait à vitesse réduite, et avec une distance de sécurité. Les voitures sont ici alignées pour les besoins de la photo.

UN DÉCOR LUNAIRE

Nous arrivons au petit matin avant tout le monde, et nous découvrons un immense bloc de béton aux airs d'entrepôt désaffecté. Le genre d'installation qui vous donne l'impression que vous allez y découvrir un chasseur furtif hors d'usage, vestige de la guerre froide oublié depuis des décennies. Fausse alerte, ce ne sont que des gradins condamnés. Oui mais... Mais en faisant le tour, vous découvrez ce que ces gradins dissimulaient, vous en restez ébahi. L'autódromo de Terramar, ancien anneau de vitesse désaffecté, s'impose à vous. Il s'agit du plus ancien anneau de vitesse en Europe, ouvert en 1923, et fermé peu après faute de moyens pour payer les fournisseurs qui en avaient assuré la construction. Il a donc toujours été en état de semi-abandon, mais cela ne fait qu'ajouter à l'ambiance du lieu. Les *bankings* inclinés à 78 degrés feraient passer le circuit de Zandvoort pour un caniveau, et les habitations désaffectées donnent une sensation de fin du monde. Si vous aimez la télé, Terramar a accueilli les présentateurs stars de l'émission *The Grand Tour* (saison 2, épisode 8) pour une tentative de « record » de vitesse, qu'ils ont qualifiée de « chose la plus terrifiante que nous avons tentée à bord d'une voiture ». Fort heureusement, nous ne sommes pas là pour tenter des records de vitesse, nous sommes là pour réapprendre à conduire. Il est prévu que nous puissions prendre les voitures en main à vitesse réduite, et sans circulation. D'où notre présence à Terramar.

Mais d'abord, Stéphane Vrinat nous offre un petit rituel des plus plaisants : toutes les voitures sont soigneusement dissimulées sous des housses et elles nous sont révélées une par une. Le moins que l'on puisse dire est que les choses n'ont pas été faites à moitié. Toutes les voitures sont dans un état impeccable, et proposent des configurations rares et originales dans un état clinique. Bon sang, ces voitures sont le rêve de tout collectionneur et nous allons les conduire ! Au programme de la matinée, cinq véhicules sont disponibles pour des relais de trois tours à vitesse modérée en compagnie d'un pilote instructeur. L'objectif est de s'habituer aux boîtes de vitesses des anciennes, avec les freins sans assistance, le temps de déclenchement des turbos. En bref, réapprendre à conduire. Et je ne vous cache pas que →



Tout sourire, après avoir pris un coup de pied aux fesses en 930 Turbo !



Les participants venaient du monde entier, même des États-Unis et des Philippines.



Pendant 30 à 45 minutes, vous êtes presque le propriétaire de la voiture. Puis vous avez quelques minutes pour reprendre votre souffle avant de changer de Porsche.

c'est nécessaire. Vous sautez dans la 356 dont le volant est aussi grand que l'anneau de vitesse de Nardo, les freins à tambours vous donnent l'impression de n'avoir rien dans le sac (il faut juste appuyer fort) et la boîte est étonnamment facile. Au tour de la 930 Turbo 3.3. Allez, crac, je fais grincer un rapport... Bien plus musculeuse, posée par terre, la Turbo joue une autre partition. Et Stéphane me dit : « *allez, teste le temps de réponse du turbo.* » Comme toujours avec ces vieilles Turbo, elle met cinq secondes à se ranimer, avant de réveiller l'enfer à 3 500 tr/min et de vous propulser en avant. Ça n'est pas un problème, il y a de la place, mais qu'en sera-t-il sur de petites routes ? Nous verrons plus tard, car j'ai face à moi la zone de freinage qui s'approche dangereusement et pour ne rien arranger, elle a été mouillée artificiellement. « *Freine de toutes tes forces* », me dit Stéphane. Je me mets debout sur la pédale et faute d'ABS, les freins bloquent et la Turbo se met à glisser tout droit. Oulah ! C'est donc ça un blocage de freins ? Vous n'avez pas de contrôle, vous glissez là où la Turbo voudra bien vous emmener. Fort heureusement, l'exercice est sans risque et permet surtout d'appriivoiser ces vieilles mécaniques. Quel pied !

Mais c'est l'après-midi que les choses sérieuses commencent. Au programme, des sessions de roulage d'environ 30 à 45 minutes au volant d'une voiture, puis nous sautons dans la suivante, de la génération supérieure. Pour ma part, je commence par une 911 SC Targa. Celle-ci a la pêche et malgré le soleil qui tape en Catalogne, je décide de retirer le toit Targa et *vamos* ! Notre SC est en pleine forme, même si sa boîte 915 me semble manquer un peu de justesse, il faut donc s'employer pour passer les vitesses avec précision. Et dites-vous que ce n'est

encore qu'un échauffement, car nous arrivons rapidement à un deuxième arrêt où je monte à bord d'une Carrera 3.2, elle aussi en boîte 915. Et nous allons en profiter pour en parler, de ces boîtes. Car tout le monde dit que les Carrera 3.2 en boîte 915 sont plus récalcitrantes et force est d'admettre que c'est vrai. En comparaison de la 911 SC, c'est plus dur, moins précis, comme si la boîte avait du mal à gérer le couple. Mais il faut se rappeler que la boîte 915 est arrivée dans la 911 en 1972, quand la 911 avait un moteur 2,4 litres et produisait entre 130 ch et 190 ch. 25 ans plus tard, avec 231 ch dans la Carrera 3.2, la 915 a un peu trop de boulot.

HALTE À MONTFERRI

Nous faisons halte à proximité du sanctuaire Mare de Déu de Montserrat à Montferri. Le sanctuaire se dresse au sommet d'une colline et surplombe les alentours, comme s'il servait de repère aux habitants. Il a beau avoir été inauguré en 1999, son architecture donne l'impression qu'il a plus de 200 ans. Pourtant, c'est de l'Art nouveau. Nous sommes

quelques curieux parmi les Por-schistes à nous précipiter à l'intérieur pour le visiter, tout en sachant que le pit stop sera court et qu'il nous faudra bientôt repartir. Mais quitte à être au beau milieu de la Catalogne, autant en prendre plein les mirettes et essayer de voir autre chose que des moteurs. Même si en toute honnêteté, vous en prenez plein les yeux à chaque virage. La visite à peine engloutie,

nous remontons en voiture et cette fois-ci, j'ai la rude mission de m'installer à bord d'une Carrera 3,2 Cabriolet, en boîte G50. Je me serais bien passé du cabriolet, car le soleil tape et je ne suis pas un grand fan des bains de soleil, mais on ne va tout de même pas se plaindre ! On est là pour →

**Le soleil tape fort,
mais comment refuser
de rouler en Targa ?**



Le sanctuaire Mare de Déu de Montferri.



Toutes les Porsche ont des configurations vraiment à part. Dont cette Carrera 2.7 à jantes et bandes dorées.



Tous les arrêts se font dans des endroits qui méritent le coup d'œil, et cela participe au plaisir.

rouler des anciennes, non ? Et là, quelle métamorphose ! Au risque de me répéter, les commentaires sur les boîtes des Carrera 3.2 ne sont pas surfaits. Avec la G50, vous entrez dans un autre monde. La boîte est plus précise, plus facile, vous sentez les rapports passer et vous n'avez pas l'impression qu'il va falloir terminer l'engagement du rapport supérieur à coups de godasse. Ça passe, c'est clair, plus précis et plus facile.

Nous faisons halte à Altafulla, une commune de la province de Tarragone dont le centre-ville a conservé une ambiance presque médiévale et des bâtiments colorés. Quelle ambiance ! Les 911 forment un aréopage coloré et même si nous les avons conduites toute la journée, on ne peut s'empêcher de tourner autour et de les convoiter, comme des gamins dans un magasin de jouets. Mais un peu de repos semble s'imposer, un marathon nous attend le lendemain.

DÉBUT DU MARATHON

Le lendemain matin, les voitures sont en file indienne dans une ruelle d'Altafulla. Rien que cela valait le coup d'œil, c'est le genre de rencontre improbable et pourtant, les Porsche se marient à merveille à ce petit village. Vous faites un voyage dans le temps et vous revenez 40 ans en arrière. Pas de métro, pas de panneaux publicitaires géants, pas de trotinettes électriques. Juste des Porsche anciennes qui occupent les ruelles d'un village dont le centre semble figé dans le temps. Ambiance...

Ma session matinale commence à bord de la 930 Turbo. Là, les enfants, ça va valser, c'est sûr ! Il s'agit d'un modèle 3.3 de 1987, avec boîte 4, monoturbo et 300 ch. Rien qu'à lire la fiche technique, vous savez que ça va être sportif. Il faut un peu de temps pour mettre la machine en température, mais nous avons beaucoup de chance, car devant moi, ce sont de grands espaces qui se présentent. Des lignes droites avec une bonne visibilité, le terrain de jeu idéal pour faire parler une Turbo. Vous mettez le pied dedans et, comme toujours avec ces monoturbo fabriqués à l'époque de Toutankhamon,



La 914 a surpris tout le monde par sa vivacité. Merci le moteur 2 litres !

vous attendez. 1, 2, 3 secondes de vide où le compte-tours peine à grimper et à 3 500 tr/min... BOUM ! Le turbo se met en marche et la 911 s'envole, donnant l'impression que les Carrera derrière vous sont à l'arrêt. Je vais être un peu critique, vous sentez que la Turbo 3.3 a déjà été un peu appri-voisée par rapport aux premières 930 Turbo 3.0 de 1975, qui sont vraiment là pour vous casser la gueule. Pardonnez-moi la vulgarité, mais c'est vrai. Dans la Turbo 3.3, malgré les 40 ch supplémentaires, on se sent (un peu) plus en contrôle et en mesure de gérer la voiture, ce qui n'est pas plus mal. Cela étant, cela reste une ancienne Turbo. La boîte 4 possède des rapports beaucoup trop longs, ce qui la rend pous-sive dans les virages serrés et il faut être sacrément expérimenté pour rester dans la plage de puissance ou rester sur le bon rapport sans faire craquer la boîte. À peine le temps de s'en remettre que j'étais déjà monté dans une 944 Turbo, qui est certainement la plus grande surprise pour tous les participants. Bon sang, cet exemplaire avait mangé du lion ! La 944 Turbo, c'est un peu le modèle que vous ne regardez que d'un œil, en vous demandant presque ce qu'elle



La Carrera 3.2, ici en boîte 915, marque l'aboutissement de 20 ans de développement de la 911 en boîte 915.



Ma seule frustration : ne pas avoir eu le temps d'aller jeter un œil à la chartreuse Santa Maria de Escaladei, dont vous apercevez l'arche d'entrée.

fait là. « Ouais, bon OK, je vais la conduire, mais juste par politesse », se sont-ils peut-être dit. Et je peux comprendre. Ce n'est pas la plus belle, son gros 4 cylindres est le moins noble du lot, son échappement fait un bruit de Subaru, donc sur le papier, ce n'est pas la plus sexy. Et pourtant, tous les clients ont été unanimes sur le fait que la 944 Turbo a été leur plus grande surprise du lot. Et je dis bien tous. C'est normal, car son châssis est non seulement hyper équilibré, mais il est également servi par une excellente boîte, facile et précise. Et le bouquet final, c'est ce moteur turbo. Lorsque le turbo entre en action, justement, vous êtes catapulté en avant à une allure qui ferait presque passer la 930 Turbo 3.3 pour une asthmatique. Bluffant ! Quand je vois le prix des 944 Turbo aujourd'hui par rapport à d'autres Porsche, je me dis qu'elles sont encore très sous-cotées. Son seul défaut est de ne pas être une 911, et ce n'est même pas de sa faute.

BANANE JAUNE

L'un des modèles les plus attendus par tout le monde porte un nom bien plus évocateur que la 944 Turbo. Je parle de la 964 Speedster. En Jaune Vitesse, avec ses jantes couleur carrosserie, son double bossage et son petit pare-brise, on voit instantanément que l'on a affaire à une 911 très spéciale. La couleur vive et les jantes peintes, ça change tout. Puis vous « tombez » à bord, dans des baquets aux dossiers trop raides, vous fermez une porte si légère qu'elle semble faite de carton, et vous démarrez. La surprise, c'est que la 964 est en boîte Tiptro. En soi, ce n'est pas plus mal, car au milieu de toutes ces boîtes de vitesse difficiles à manier qui imposent du doigté, cela vous offre une pause intellectuelle qui ne fait pas de mal. Dans l'absolu, avoir une 964 en Tiptro est-il un problème ? En mode auto, ça « rompiche » fort et il n'y a pas grand-chose à en tirer. Mais lorsque vous la passez en mode manuel, c'est vraiment fun ! Vous poussez le levier pour monter un rapport, vous tirez pour rétrograder, et cela vous donne l'impression de jouer avec une boîte séquentielle. Je ne serais pas surpris que ces boîtes retrouvent un peu de

couleurs. Revenons au Speedster, qui me ferait presque oublier les louanges tressées à la 944. Non pas que la 944 soit devenue nulle. Mais le moteur atmo du Speedster est plus facilement dans la bonne plage de couple, et vous sentez par conséquent une auto plus vive, plus joueuse. Surtout que le Speedster semble très léger, notamment grâce à son habitacle dépouillé et sa capote épaisse comme du papier à cigarette. Vous vous régalez dans les enchaînements de virages, vous jouez à placer le train avant en vous laissant guider par les ailes de grenouille et pour un modèle du début des années 90, vous appréciez une certaine précision. Passons à la 993 Cabriolet, ce qui nous permet de résumer tout l'intérêt du Rolling Museum : vous avez l'occasion de comparer des modèles les uns après les autres, en sautant de l'une à l'autre. C'est de loin la meilleure façon de comprendre la différence de philosophie entre chaque Porsche. Et lorsque vous passez d'une 964 Speedster à une 993 Cabriolet, vous avez l'impression assez nette que la 993 accuse 100 kilos →



Le Speedster est une vraie source de plaisir, même en boîte Tiptronic. Une excellente surprise !



Avec la 356, vous faites un vrai voyage dans le temps et découvrez une auto qui ne mérite pas de rester dans l'ombre de la 911.

de plus sur la balance. Et pourtant, un Speedster Tiptro est donné pour 1 380 kg, tandis que la 993 Cabriolet est donnée pour 1 370 kg en sortie d'usine. Je ne sais pas l'expliquer, je pense que le Speedster est beaucoup moins filtré, peut-être plus incisif, ce qui suffit à donner l'impression que l'on est dans une sorte de cabriolet « Clubsport ». Indéniablement, le Speedster est une voiture qui vous donne l'impression d'être spécial. Même si objectivement, l'absence totale de praticité et de confort en fait une voiture assez nulle au quotidien ou même sur autoroute, mais elle n'est pas faite pour ça, on ne peut la blâmer.

VOYAGE DANS LE TEMPS

Nous effectuons un arrêt express à la chartreuse Santa Maria de Escaladei (« l'escalier de Dieu ») au pied de la Serra de Montsant. Nous n'avons pas le temps de visiter, mais c'est peu dire que cela fait envie. Le monastère aurait été fondé au XII^e siècle, l'arche d'entrée à elle seule est impressionnante et l'endroit aurait accueilli des moines jusqu'au XIX^e siècle. Nous sommes déjà perdus au milieu de nulle part, alors que nous avons des GPS, alors imaginez au XII^e siècle, lorsque des moines ont décidé de bâtir ce monastère au fin fond d'une vallée à flanc de montagne, en plein cœur de la province de Tarragone. Et c'est là que je vais glisser un reproche au Rolling Museum : deux jours de roulage aussi intenses ne laissent la place à rien d'autre. Je ne dis pas que j'ai envie d'aller à la fête foraine, non. Mais quand on s'arrête à côté de lieux aussi magiques (mystiques ?), on a envie de prendre une demi-heure pour aller voir. Stéphane m'a indiqué que le format sera ajusté pour les

prochaines éditions, pour rendre l'expérience plus confortable. Mais puisque l'on parle de voyager, je m'apprête à m'envoler 65 ans en arrière. Je m'enfonce dans le fauteuil en cuir noir de la sublime 356 BT5 Super 90 Cabriolet, craquante dans sa livrée jaune pâle. Intéressons-nous aux caractéristiques essentielles du modèle. Quatre cylindres à plat, 90 ch à 5 500 tr/min, boîte 4 rapports, freins à tambours, et environ 935 kg. Le volant est immense, les ceintures à deux points, l'accélérateur est ferme. Ça promet. Je ne m'attends à rien, sauf à faire craquer la boîte à chaque passage de rapport et à arriver 15 minutes après tout le monde. Et pourtant, tout commence (très) bien. La première passe comme dans du beurre, l'embrayage est assez prévenant, et nous partons au son de jolies pétarades rauques. Pas de doutes, nous sommes bien dans un 4 cylindres.

Là où ça se corse, c'est lorsque le reste de la meute se met à hausser le rythme. Car dans la 356, tout va plus lente-

ment, mais tout donne l'impression d'aller très vite. Les virages s'enchaînent et pour tenir le rythme en 356, il vaut mieux être bien réveillé. Le volant gigote entre vos mains, vous vous employez à prendre les meilleures trajectoires possibles pour ne pas perdre de vitesse, vous exploitez toute la largeur de la route lorsque les conditions le permettent et au moindre bout de ligne droite,

c'est « pied-tôle » pour faire parler les 90 ch. Mais qu'est-ce que c'est marrant ! Avec son moteur plus léger qu'un 6 cylindres, la 356 est plus équilibrée, la boîte passe toute seule, le pédalier est parfaitement positionné pour faire votre talon-pointe, mis à part que la commande d'accélérateur est ferme. Les freins à tambours exigent également que vous →

**La 356 est plus
homogène qu'une 911.
Quelle claque !**

**L'EXPÉRIENCE
« THE ROLLING MUSEUM »
DÉSORMAIS OUVERTE À TOUS !**

En dernière minute au moment du bouclage, nous apprenons que l'expérience The Rolling Museum vient de fixer les dates de son prochain événement. Il se tiendra les 17-18-19 septembre 2025, et offrira aux équipages un tour du Priorat, une province de Tarragone en Catalogne. Douze places sont disponibles et Stéphane Vrinat nous a glissé dans l'oreille que si vous venez de la part de *Flat 6 Magazine*, votre demande de réservation passera en haut de la pile :). Infos et réservations : therollingmuseum.com



Les Porsche rassemblées dans le centre historique d'Altafulla. On n'a qu'une seule envie : s'asseoir et admirer.

Immersion The Rolling Museum

appuyiez sur la pédale comme un maçon, mais ils répondent présents. Je comprends néanmoins les amateurs qui modernisent leur 356 en y mettant des disques. Le vrai problème de la 356, ce sont ses suspensions qui vous donnent littéralement l'impression de conduire une baignoire et c'est là que les principes élémentaires du pilotage se rappellent à vous. Il faut freiner uniquement avec les roues bien droites pour éviter absolument de déséquilibrer la voiture, parfaire la moindre trajectoire, ne pas faire de mouvement brusque et ne pas réaccélérer trop tôt. Lorsque vous soignez tout cela, elle fonce et c'est un régal. Je le dis et je ne reviendrai pas dessus : la 356 est une Porsche extraordinaire, très sous-estimée et qui mérite totalement d'être redécouverte. Mieux qu'une 911 ? Dans une certaine mesure et à condition d'avoir 90 ch, oui.

SURPLOMBER LA CATALOGNE

Soufflons un moment. Nous arrivons à Siurana, minuscule village de 30 habitants, mais quel village ! Il est situé sur un plateau rocheux, bordé par des falaises et la rivière Siurana. Nous profitons – enfin ! – du déjeuner au bout d'un éperon rocheux, sous des auvents avec vue sur les falaises. Vous en prenez plein les mirettes et décidément, vous vous dites que la Catalogne sait recevoir. Je ne veux pas faire le marchand de cartes postales, mais je pourrais presque aller vendre un autre article à *Geo* une fois que j'aurai fini de vous raconter mes histoires de trapanelles.

Mais l'heure tourne, et nous sommes en retard, il faut reprendre la route. Il commence à faire chaud, et les organismes commencent à fatiguer. La 911 2.2 ne me laisse pas le meilleur souvenir, la faute à mes difficultés à m'adapter à la boîte longue et beaucoup moins facile que celle de la 356. Il m'a fallu un moment avant de comprendre qu'il fallait la laisser longtemps en première, surtout dans ces routes de montagne où elle était très creuse sous 2 000 tr/min. Il faut croire que j'avais tout donné dans la 356, mais tout s'éclaire quand je monte à bord de la 2.4 S Targa. Ultime itération de la 911 Classic dans la ligne de ce qu'on appelle les Type F,



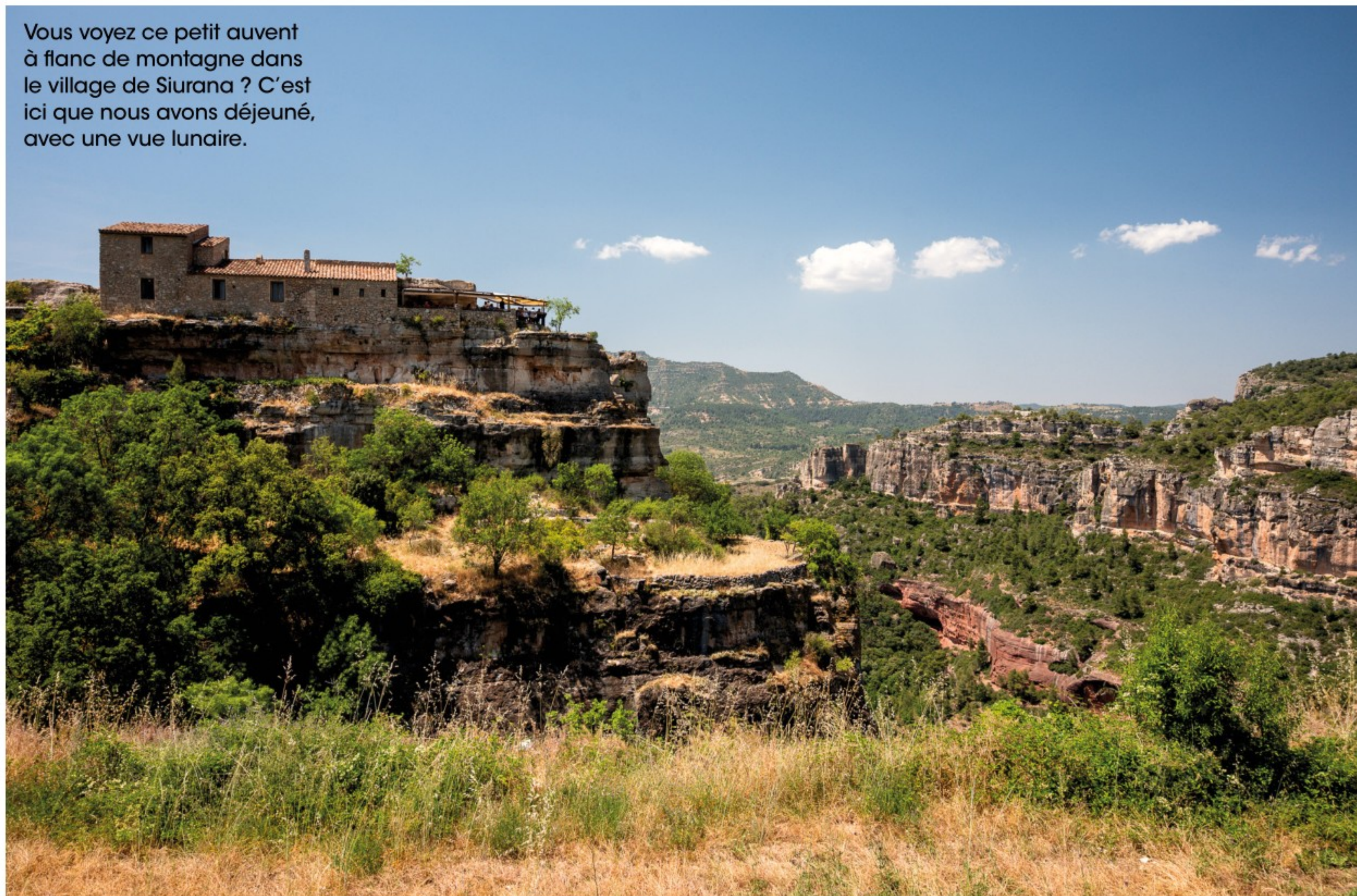
La Carrera 3.0, dans sa magnifique livrée Vert Émeraude métallisé.

j'appréhendais un peu, car les 911 S sont généralement assez pointues et réclament d'être dans les tours pour bien respirer. Et pourtant, je retrouve ici tout ce qui fait le charme des 911. La boîte 915 arrive dans la 911 pour la première fois et son fonctionnement se marie à merveille au moteur de 190 ch, qui a d'ailleurs une vraie santé. Elle pousse, elle chante et offre une belle sonorité métallique qui flatte vos oreilles et qui sent bon la vraie 911 ancienne. C'est un vrai bonheur et une vraie bonne surprise, même s'il est vrai que son train avant demande un peu de travail. Mais que voulez-vous, les anciennes se pilotent à l'ancienne, et les 992 nous ont trop habitués à tout pardonner.

Après un intermède très autoroutier en 914, il me reste à conduire celle qui m'aura échappé depuis le premier jour et que j'espérais conduire avec envie : la Carrera 2.7.

Pour les plus distraits, rappelons que ce modèle de 1974 est la première des caisses G, ces 911 équipés de pare-chocs

Vous voyez ce petit auvent à flanc de montagne dans le village de Siurana ? C'est ici que nous avons déjeuné, avec une vue lunaire.





Les voitures sont sales ? C'est normal, elles ont avalé des kilomètres pendant deux jours, avec beaucoup d'entrain.

à soufflets. Et surtout, elle possède le mythique moteur 2,7 litres de 210 ch de la Carrera RS 2.7, un moulin qui devrait figurer au panthéon des plus belles mécaniques. Sa configuration esthétique est d'un autre temps, avec une livrée blanche relevée par des bandes et des jantes dorées, un aileron arrière en queue de canard et un habitacle en cuir et tissu bleu. Des décennies ont passé sur la Carrera 2.7 et désormais, cette configuration paraît amusante, singulière, alors qu'on la jugerait excessive voire de mauvais goût sur une 992. Mais le temps, toujours, fait son œuvre. Deux choses se dégagent de cette Carrera 2.7. D'abord, elle semble rivée au sol. Je n'ai pas tenté le diable, car nous approchons de la fin de la journée et entre nous, je suis cuit, et mon seul objectif est de rallier l'arrivée sans rien casser. Mais tout de même, je sens que le châssis est bien réglé et qu'une 2.7, ça doit pouvoir rouler fort. Ensuite, ce moteur, décidément, tient bien sa réputation. C'est sa sonorité qui est exceptionnelle. Non pas par son volume sonore, mais plutôt par la note très caractéristique, très métallique, dégagée par la mécanique. On est d'une certaine manière à l'apogée technique des moteurs des Classic et ce moteur est en quelque sorte le 4 litres atmo de notre temps. Un sommet de plaisir mécanique qui ne demande qu'à s'exprimer, car on n'en fera plus. C'est une auto qui donne l'envie dévorante d'en reprendre le volant, de l'apprivoiser, de la pousser, car

elle est bourrée de qualités. Même si, je dois l'avouer, j'ai lutté avec la boîte. Mais je pense que le problème était situé au niveau de l'interface levier-chaise (en d'autres termes, le conducteur), plus très en verve.

UNE INCOMPARABLE IMMERSION

Nous terminons notre périple par un retour sur l'autodrome de Terramar. Les équipages ont eu leur dose, les voitures aussi. Oui, cette avant-première condensée sur deux jours nous a donné beaucoup à voir et il est clair que les futurs clients en profiteront encore plus sur trois jours, avec un peu plus de temps pour eux. Mais il ne faut garder que le positif et bien prendre la mesure de ce que l'on vient de vivre. Alors certes, vous pourriez me dire « Oui mais moi j'ai une Classic, je peux la conduire moi-même chez moi. » C'est juste, mais c'est confondre la possession et l'expérience. Qui conduit une douzaine de Porsche anciennes à la suite ? Les collectionneurs les plus passionnés peut-être ? Et encore... Vous pouvez toutes les avoir dans votre garage, vous n'en ferez jamais une telle expérience aussi immersive, aussi complète. Et ça donne une autre vue sur ce qu'est l'ADN de Porsche, sur ce qu'offrent ces modèles. Je ne gagne rien à féliciter Stéphane Vrinat et son équipe pour leurs autos, leur organisation et leur travail. Bravo, quelle régale ! Le Rolling Museum n'a pas fini de rouler. ●