

UNIQUE → PLUS DE 200 PORSCHE DE PARTICULIERS DE TOUTE L'EUROPE

ferdinand

MAGAZINE

numéro 11

ferdinand

LE MAGAZINE DES PORSCHISTES



EXCLUSIF

911 DS



911 RS

INÉDITE

La collection unique créée par Raymond Narac



Paris Porsche Festival
La 2^e édition prend de l'ampleur



World Endurance Tour
En 964 sur les hauts lieux de l'endurance



BMW 1200 NineT
Avec 4 roues, ce serait une 911 Carrera 3.2

ET AUSSI...
LA COTE ET LES PRIX
DES ENCHÈRES

JUIN / JUILLET / AOÛT 2014

Cape Editions

L 12325 - 11 - F: 6,90 € - RD



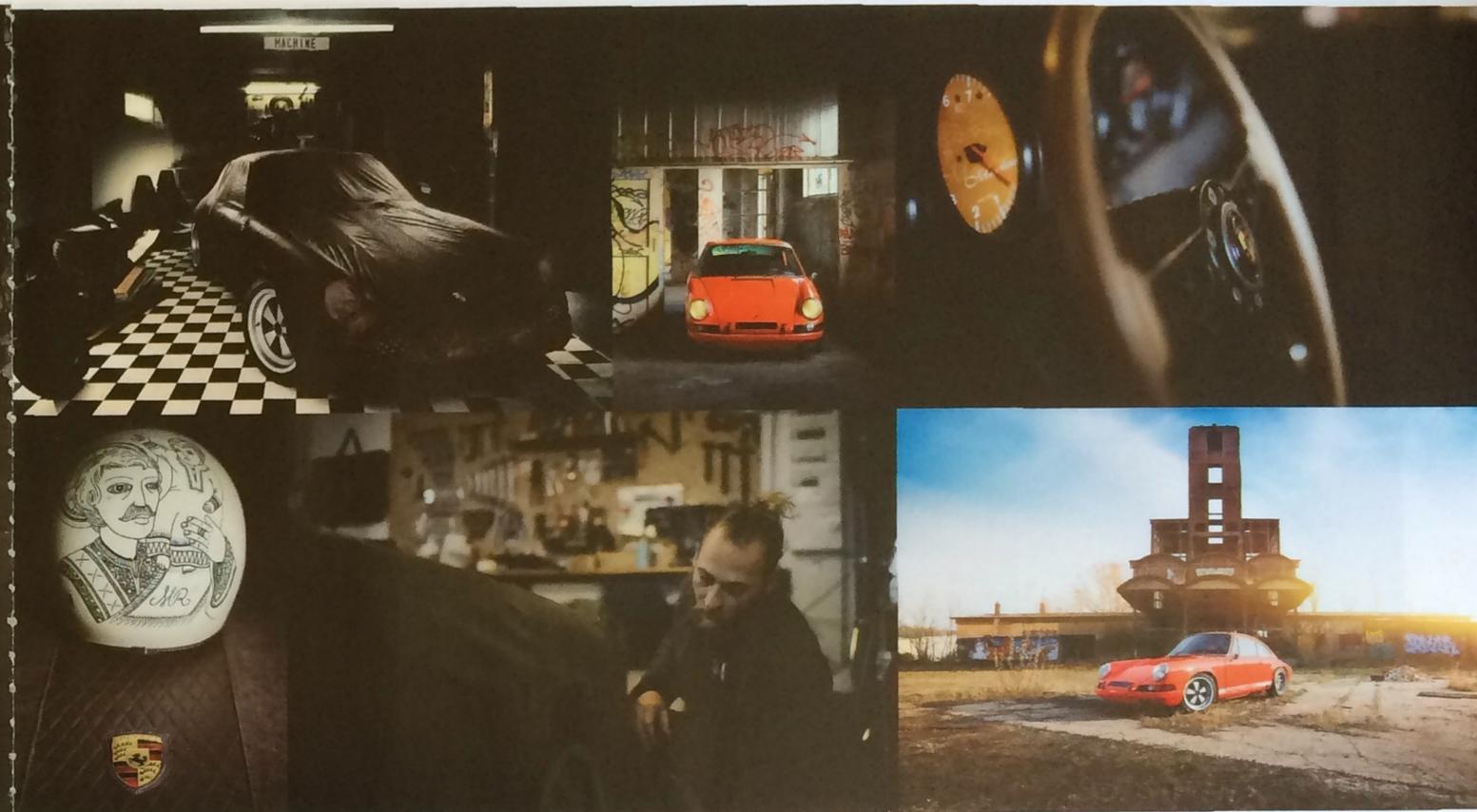
France Métro : 6,90 € - BEL : 6,90 € - CH : 12 ChF - DOM/S : 7,50 €
MAR : 68 MAD - CAN/A : 10,50 \$ cad

RE-CRÉATION

Les pieds dans le plat

Une 911 à la carte, vous en avez rêvé? Les Singer ravissent votre œil, mais font tourner celui de votre banquier? Vous avez soupé de la sacro-sainte orthodoxie et vous vous sentez une âme indocile? D'irréductibles Gaulois se sont illustrés ces derniers mois par la fraîcheur d'un projet baptisé « The Judge » qui en dit long sur l'étendue de leurs idées et prestations en matière d'auto rapide, personnalisée et originale.

TEXTE DANIEL BULTINGAIRE - PHOTOS GEOFFRAY LANCELOT



Dans le milieu de la restauration, le courant dominant, c'est la re-fabrication par des professionnels qui ont le savoir-faire et la vision client plutôt que la vision produit, dans le sens où les carrossiers ou mécaniciens vivent des projets de leurs clients et, plus rarement, achètent pour la revente. D'un autre côté, il y a la spéculation et la hausse des prix de 400 % en quatre ans, qu'illustre Artcurial et son fondateur, Hervé Poulain, commissaire-priseur passionné d'art et de belles mécaniques et, à l'extrême, les Art Cars, nés de son imagination vers 1975. Alors, vous pensez bien qu'entre les deux, quand on découvre un projet représenté par un petit gars normal qui fait des trucs cool, un peu nouveaux, on a quand même furieusement envie d'en savoir plus.

La Porsche, on connaît. Ici, les très belles restos et les modèles rares, et là, les modes successives (relook en G ou en 964, Turbo-look, répliques...) tout n'a-t-il pas été fait? La mode actuelle du backdate est-elle durable, et tient-elle de la volonté de disposer d'une base performante plus que du prix élevé des Classic? Que proposer de différenciant dans des conditions raisonnables?

Nicolas Quilès, le créateur de Machine Revival, apporte des réponses très concrètes et empreintes de bonnes vibrations. L'homme connaît son sujet, et il n'est pas dans le compromis ni dans l'exubérance. Ce qu'il fait, il le fait pour lui, d'abord. Et si ça plaît tant mieux. De fait, on peut parler de customisation et ça tombe bien parce que c'est l'esprit « café racer » qui est évoqué. Le but est de sublimer la quintessence de la machine, tant d'un point de vue esthétique que d'un point de vue comportemental. C'est toute l'histoire de Machine Revival : cela part d'un détail, pour ensuite se développer jusqu'au projet complet. C'est une philosophie, un art de vivre.

À contre-courant ne veut pas dire tendance

Aussi, toute comparaison avec des personnes ou sociétés existantes est superflue, les moyens sont limités et les choses se font progressivement, toujours par passion et souci d'authenticité. À force d'icônes de contre-culture et de liberté prise dans la recréation des Porsche, on ne sait plus trop où sont les limites. Chez Machine Revival, on est tout sauf des machines à répliques! Il y a des professionnels renommés qui le font très bien. Ici, chaque pièce a vocation à être unique ou produite en série très limitée, puisque née d'une idée, d'un dessin ou d'un projet qui ne seront pas reproduits. Pour la voiture, loin d'associer systématiquement un backdate à un modèle ayant existé, l'idée qui domine est plutôt « comment j'imagine la 911 que j'ai envie de conduire ». Un mélange d'outlaw et d'objet esthétique. Dans cette recherche, le diable se cache dans les détails! Et le client est roi, puisque tout est à la carte.

La 911 orange gulf présentée ici, comme son pendant bleu en préparation, ont pour base des 3.2 de 1985, les dernières en boîte 915, à commande à câbles pour favoriser la légèreté et la nervosité. Optimiser la partie châssis et freinage, et gagner du poids, c'est le credo. Le moteur a gagné une admission retravaillée et un échappement spaghetti, en attendant le montage de nouveaux arbres à cames et d'un boîtier EVO. La bleue recevra des cornets d'admission directe, et un échappement type café racer avec bandes de refroidissement. Le train avant est typé plongeant avec beaucoup de carrossage, les amortisseurs Bilstein et la barre antiroulis à section majorée ainsi que les plaquettes de frein et les semi-slick typés piste. Les deux capots, les pare-chocs, les ailes avant sont en polyester. Il y a un kit moquette RS

light en remplacement de la banquette et de la console centrale, les insonorisants sont fins comme les glaces en Lexan, les cadres de vitre sont en alu et les panneaux de portes faits maison, plus légers que des RS! Au final, la voiture est donnée pour 950 kg environ. L'endurance du freinage n'est pas mise à mal, « mais je ne suis peut-être pas assez bon pilote », ironise Nicolas, qui nous explique encore que sous la pluie torrentielle du circuit de Brest, il était devant. Ou encore que ceux qui ne le croyaient pas, 964 et 993 compris, sont derrière. « En termes de sensations et d'univers, tu as vraiment plus l'impression d'être dans une Classic, et je pense que c'est ce qui fait qu'on peut dire que le backdate a fonctionné », assène-t-il. CQFD.

Travail d'art et personnalisation

Notre homme pousse le délire à l'aménagement des intérieurs. Il a commencé la couture du cuir pour la confection des doublures de casques nés de ses sorties sur circuit entre copains. De fil en aiguille, il réalise aujourd'hui les passepoils de moquettes en cuir, les panneaux de porte, la sellerie, les habillages de tableau de bord et de baguettes intérieures avec le vinyle référencé Porsche, et même une bâche sur mesure en cuir – « de la haute couture, un sac à main de la taille d'une voiture » – avec son sac pour la ranger, un tablier de travail... Ou encore l'habillage en cuir de l'arceau six points, dans la même couleur que la carrosserie. Enfin il y a le travail du bois qu'il colle, presse et tourne, pour

réaliser des pommeaux, huilés ou vernis, et des pédaliers, en bois précieux, plus légers qu'à l'origine, ainsi que les seuils de porte, ou le bandeau de tableau de bord. Pas avare d'idées, Nicolas marque à la gravure les boiseries et les cuirs de son logo, et réalise des séries très limitées qui se font écho sur les thèmes Gare au talus pour la gravure sur cuir et Crains la forêt pour une série de casques ornés de grands animaux sylvestres peints à la main, ou le modèle El Cristobal, unique. Et pour ceux qui s'inquiètent déjà, la 3.2 bleu gulf en préparation fera la part belle au métal. Tout un programme on vous dit! Et quand il ne les fabrique pas lui-même, il passe des heures à sélectionner et tester les produits, qu'il peut ensuite mieux recommander. C'est ainsi qu'il est devenu importateur officiel des échappements MK Exhaust pour l'Europe.

Du côté des réalisations et des projets en cours, deux intérieurs de 964, et un 3.2 complet pour la rentrée, sans compter la bleu gulf qui sort de peinture et prépare son remontage. Machine Revival s'assure une visibilité sur les manifestations, en étant présent cette année sur Le Mans Classic, l'Outlaw Festival du Luberon (« pour se confronter à la meute »), et la Savoie Cup avec DeLaVilla notamment. Nous l'avions convié au Paris Porsche Festival où il n'est pas venu pour faire des donuts dans la cour de l'École militaire. Dommage, parce que les bouts de gomme sur la carrosserie, c'est « bon spirit »! S'il est un peu tôt pour juger du succès réservé à la proposition de Machine Revival, nul doute que l'authenticité et l'originalité de la démarche gagnent à être connus. Dont acte! ■

“Je me suis juste demandé comment j'imaginerais la 911 que j'ai envie de conduire.”

NICOLAS QUILÈS, LE FONDATEUR DE MACHINE REVIVAL, EST AVANT TOUT UN AUTHENTIQUE PASSIONNÉ DE SENSATIONS MÉCANIQUES ET D'ÉMOTIONS ESTHÉTIQUES. CHACUNE DE SES CRÉATIONS EST NÉE D'UNE IDÉE ET NE SERA PAS REPRODUITE À L'IDENTIQUE. CE TOUCHE-À-TOUT CONNAÎT SON SUJET ET AGGLOMÈRE COMPÉTENCES ET ADHÉSION SPONTANÉE! SI LES COPAINS D'HIER COLLABORENT AUJOURD'HUI À LA PHOTOGRAPHIE OU AU DESSIN, C'EST QUE NICOLAS POSSEDE UNE VISION CLAIRÉ QU'IL DÉFEND AVEC CONVICTION, ET UNE ÉNERGIE CRÉATRICE (PRESQUE) SANS BORNES.