

Mai - Juin 2015

Speedster

#026

L'UNIVERS DES PORSCHE CLASSICS

LE CHOC DES GENERATIONS

35 ans d'évolution
de la 911 2.0 à la 993 GT



■ **GOODWOOD**
Members Meeting
Une course unique
de 911 Classics!

■ **PORSCHE WEEK**
La folle semaine
100% Porsche à L.A.



MACHINE REVIVAL
La révélation française!

+ PORSCHE 993S vs AUDI RS2
Une simple affaire de famille?

BEL : 7,60 € - LUX : 7,60 €
CH : 12,50 FS - MAR : 73 DH
CAN : 12 \$ - DOM/TOM : 7,60 €

M 03714 - 26 - F : 6,80 € - RD



HomeMell



OLIVE

Avec un G, comme Type G ! Sous des apparences de Classic qui trahissent quelques velléités sportives se cachent non seulement une Carrera 3.2 efficace, mais surtout le talent d'un garçon en passe d'imposer un nom comme synonyme du savoir-faire à la française : Machine Revival.

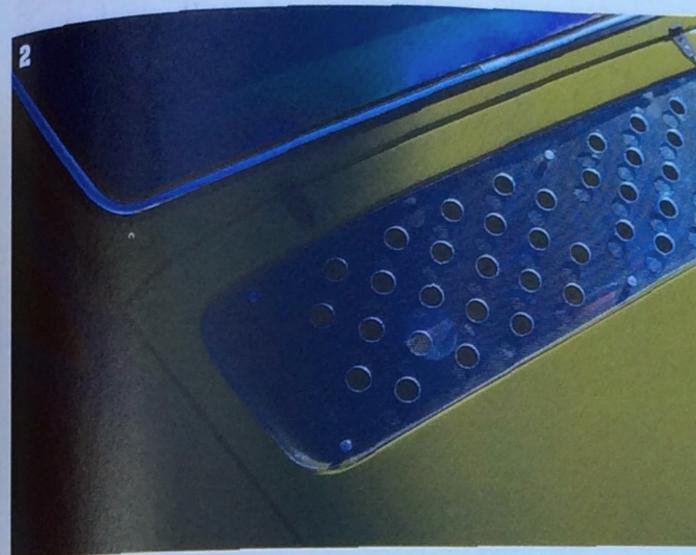
Texte Josué Chevrel Photos Geoffroy Chantelot

Toutes les histoires ont un début, d'accord. Mais là, je vous avoue être bien à la peine pour vous expliquer comment tout ça a commencé. Quand je vous dis "tout ça", il n'est pas question que d'une enthousiasmante 911 vert olive. Le sujet est bien plus vaste et le début de "tout ça" serait plutôt la bande de copains qui se sont rencontrés sur les bancs de leur école d'ingénieurs en mécanique, il y a quelques années déjà. A moins que "tout ça" n'ait en réalité commencé deux générations

en amont, par des grands-parents qui ont transmis un savoir-faire et une passion du beau et des matières. Puisque l'origine reste floue, attachons-nous à du concret, quatre hommes et une voiture : J, Bi, Flo et Nico. Soit, dans l'ordre, Jean-Charles, François, Florent, et Nicolas, qui tient le premier rôle dans le scénario depuis quelques mois. Les quatre garçons partagent la passion de l'automobile, principalement de celles qui "envoient du steak", et fondent ce collectif qu'ils baptisent Machine Revival. Depuis qu'ils se

connaissent, ils ne jouent qu'à ça : vider des voitures "à fort potentiel" et les poser sur l'asphalte des circuits pour leur sortir les tripes. Ils se font la main, une bonne décennie en arrière, sur une BMW 528i (E28), cette vieille berline bavaroise qui lâche son lot de sensations pour pas cher pour peu qu'on lui ait appliqué la formule gagnante. Et puis un jour, ils se disent qu'une Porsche... C'est Flo qui passe à l'acte. Lui et les copains ont mûri, leur approche aussi. Les bêtes à chrono un peu cracra, c'est du passé, ils laissent libre cours à leur goût des belles choses,

Fury, son nom de baptême, est un rappel de l'acharnement avec lequel le crew de Machine Revival a ressuscité une pauvre 911 à l'agonie. Une évocation de son tempérament, aussi !



sans renier pour autant le credo que Nico résume ainsi : « Minimaliste et léger. Mais s'il ne doit rester que l'essentiel, autant qu'il soit joli. » Nicolas, s'il faut le résumer en quelques mots, est un homme de convictions. Du genre à plaquer un jour son poste stable et confortable à la tête d'une équipe de 70 webmasters, lui qui avait déjà lâché l'industrie aéronautique et automobile pour retrouver ses valeurs. Du genre à tout plaquer, donc, pour enfin se consacrer à ce qui fait vibrer son être, nécessairement nourri par la nature d'une mère artiste-peintre. Et des heures passées dans l'atelier de tapisserie du grand-père de Jean-Charles,

voilà comment s'est forgée la sensibilité de Nicolas. La satisfaction du produit de ses mains, et plus encore, l'amour des matières : « Même les vieux bouts de bois, je ne les vois plus comme avant. T'as envie de leur parler ! » Il usine ses propres pommeaux sur un vieux tour, à l'ancienne, dans des essences choisies, parfois assemblées par strates, et joue du fait qu'aucun n'est identique à l'autre. « Il faut en essayer plusieurs, les prendre en main avant de trouver le bon. Son pommeau, le client doit se l'approprier... » S'il est aujourd'hui question de client, c'est parce que Nicolas a donné une existence juridique à Machine Revival en

1 Sans retoucher les ailes arrière, la 911 peut prendre de vrais airs de Classic mais conserver la dimension des pneus d'une 3.2 pour un grip accru et une motricité optimale.

2 Au lieu de la grille, le 3.2 respire à travers une plaque de polycarbonate perforée.

3 Les roues Fuchs originelles de la 3.2 sont transfigurées par le traitement laqué noir satin.

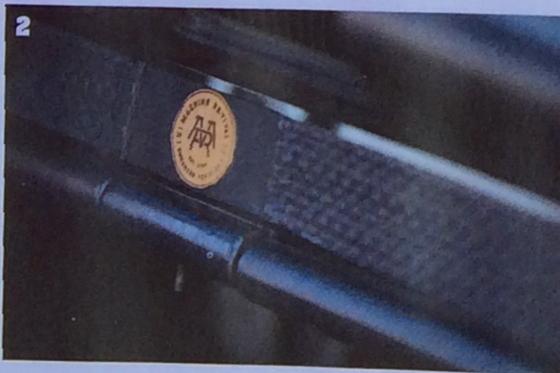
4 Nicolas Quilès (à gauche) a donné une existence concrète à Machine Revival, initialement un collectif de quatre copains fondus de mécaniques en tout genre. C'est pour Jean-Charles qu'a été développée cette furieuse 911...

2013, pour pouvoir exprimer librement son art sur des projets de tous horizons. C'est toute cette philosophie qui transpire d'une voiture signée Machine Revival. La 911 de Flo, donc, en est le premier témoin. Sous son Gulf Orange, elle recèle sont lot de subtilités, et confirme le soin du détail malgré une vocation affirmée, toujours la même : le circuit, entre copains ! Pour pimenter les sessions, Nicolas a suivi avec une création identique sous tous les aspects techniques, sous une présentation légèrement différente : bleu... Gulf ! Dernière ces Classics énervées se cachent de similaires Carrera 3.2 des années 80.

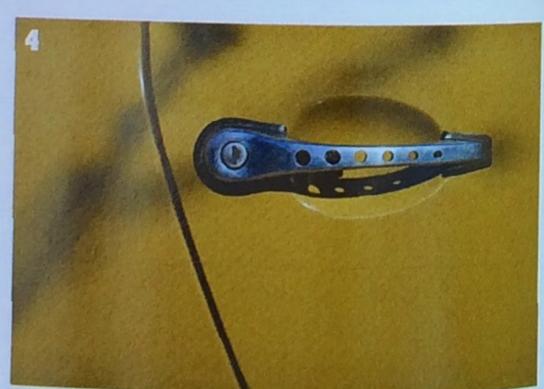




« Minimaliste et léger. Mais s'il ne doit rester que l'essentiel, autant qu'il soit joli. »



54 Speedster #026



1 Le challenge de Nicolas : associer des éléments standards d'origines diverses, mais toujours liés à l'univers Porsche, comme le volant Momo Prototipo, les baquets façon ST ou l'arceau Jacques Point. Et harmoniser l'ensemble par un traitement cohérent et homogène.

- 2 Le tableau de bord porte l'estampille Machine Revival!
- 3 Les surplâtres vert olive constituent le... fil rouge de cet habitacle.
- 4 Autant pour l'esprit que pour le gain de poids, les poignées sont perforées.
- 5 Le Phoenix au fond du compteur, un symbole fort pour cette 911 qui renait de ses "cendres" sous la main adroite de Nicolas Quilès.
- 6 Le 3.2 intégralement reconstruit à neuf ne subit pas d'autre préparation qu'un assemblage soigné et un échappement libéré, pour un son de... Fury!
- 7 Pièces composites D.Moris et allègement drastique, cette 911 ne doit pas peser plus lourd aujourd'hui que ses deux consœurs, autour de 950 kg...

Phoenix

Mais deux voitures pour quatre, c'est loin de faire le compte. Alors, pendant que Bi s'entête encore à remettre sur ses roues une BMW 2002 (courage, Bi!), "J" fait le choix rationnel d'une troisième 911 pour le plaisir légitime des bagarres à armes égales. Ce qui sous-entend une autre 911 Carrera 3.2. Qui n'a pas besoin d'être belle mais qui, pour le coup, se révélera calamiteuse au-delà des espérances. A peine rapatriée, il aura suffi de quelques tours de roues pour que le moteur rende l'âme, juste le temps de comprendre que son comportement hasardeux était plutôt dû à une mono-coque tordue qu'à d'honnêtes amortisseurs fatigués... Le démontage n'apporte aucune lueur d'optimisme : c'est désolant jusqu'au faisceau, bardé de raccords aux dominos. Quand il y a des dominos...

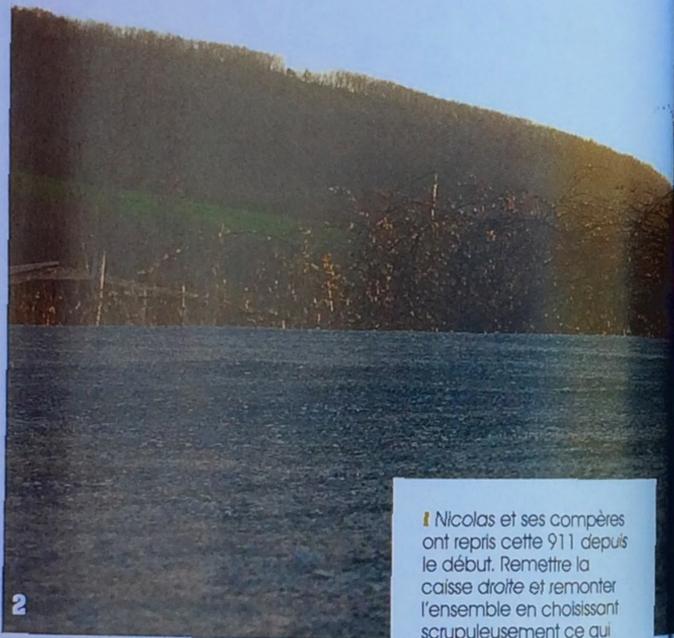
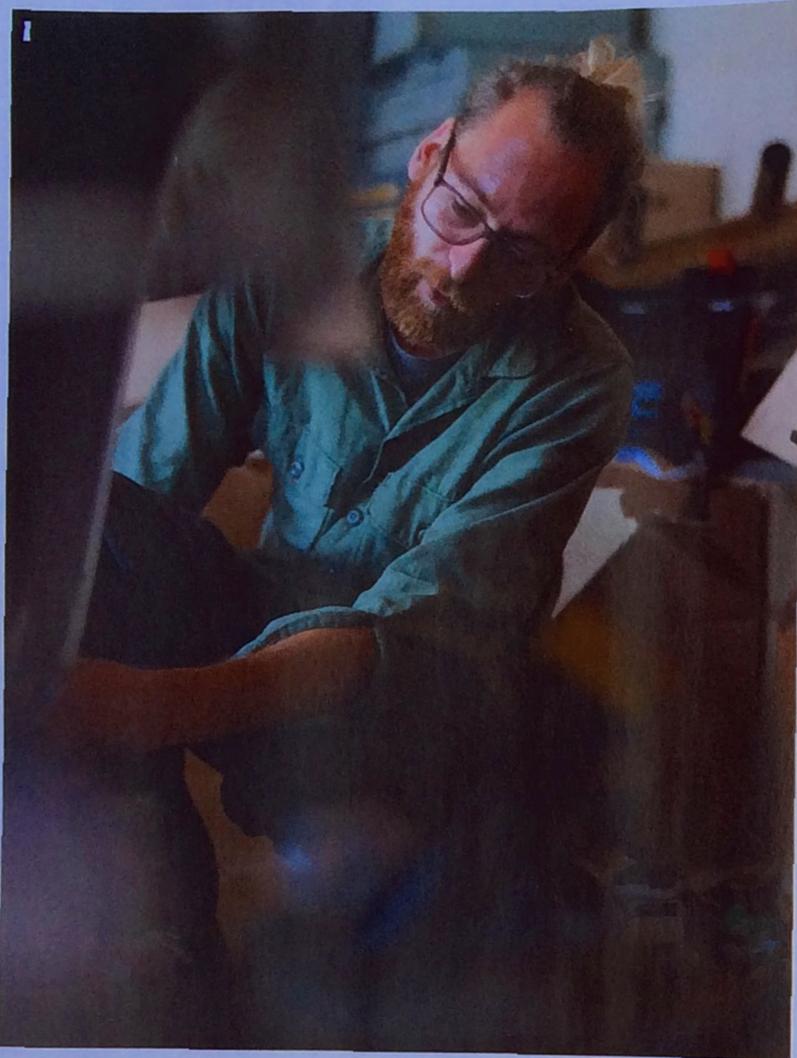
Puisqu'il faut tout reprendre, c'est l'occasion de se plonger au fond du sujet, ce qui autorise Nicolas à affirmer que la petite dernière est la plus aboutie des trois Porsche de la bande. Son nom de baptême : Fury, parce que les quatre hommes ont bataillé de toutes leurs forces pour en venir à bout, et juste dans

les temps pour que la chose puisse vous être dévoilée en exclusivité. Sur le fond noir de son compte-tours, elle arbore un Phoenix. Par analogie à la mythologie antique, c'est la 911 qui renait de ses cendres... autour d'une coque dûment remise en ligne. La feuille de route n'est alors que très succincte mais elle conditionne à elle seule chacun des choix futurs : pas plus de 950 kg, histoire de jouer dans la même cour que les copines... La 911 atteint les objectifs au prix de menues concessions. Je vous passe l'encombrant détail de la recette, tout ce qui pèse plus qu'il n'est utile sur un circuit n'a pas d'avenir ici, et se voit offrir un aller simple et sans escale pour la benne. Si le toit ouvrant est encore en place, je vous mets au défi de l'ouvrir... sans moteur ni glissières ! Ce qui permet aussi de délester le faisceau de quelques mètres superflus. Les kilos d'insonorisant seront remplacés au besoin par des solutions plus légères, comme des bouchons d'oreilles ! A ce niveau, ça tient du vice, parce que les garçons ont choisi d'amplifier le phénomène par un échappement plus "chantant", du genre direct. Et même pas un vieux Blaupunkt à bord !

Pour autant, l'engin n'a rien du calvaire, il reste un jouet des plus vivants. Le moteur refait à neuf n'a finalement pas besoin de plus que ses 230 ch d'origine pour expédier son pilote dans les roues des deux autres, ou envisager les trajets au long cours. Pas trop long quand même, le cours ! Et de préférence sur des revêtements exemplaires... Parce que les trains roulants ne laisseront que peu de répit au séant de Jean-Charles dès qu'il s'aventurera hors circuit : amortisseurs à tarage piste et barres de torsion conséquentes. Les freins profitent de plaquettes performantes et de durits aviation, mais le poids à ralentir ne justifie guère plus.

Fil rouge... olive !

Et si finalement, l'intérêt majeur de ce projet était tout simplement de confirmer le talent d'un esthète artisan qui, selon son credo, s'est attaché à faire du beau ? Nicolas admet toute la subjectivité qu'emporte le mot, mais il nous est difficile de trouver à redire. Que cette Type G porte les traits d'une pure Classic antérieure à '73, c'est un choix assumé par chacun des membres du Machine Revival



2

1 Nicolas et ses compères ont repris cette 911 depuis le début. Remettre la caisse droite et remonter l'ensemble en choisissant scrupuleusement ce qui devait reprendre place en l'état. Ou pas...

Crew, qui n'est pas spécialement connu pour ses positions d'ayatollahs du boulon d'origine. Quand le maître mot se résume à plaisir, celui des yeux n'est pas négligé. Encore fallait-il ne pas se tromper. Les Fuchs laquées noir qui remplissent les ailes de la 3.2 sont le clin d'œil évident à l'univers de la compétition, habilement coordonnées aux grilles de clignotants et aux plus insignifiants détails que sont par exemple les charnières extérieures du capot moteur en composites. Un matériau qui compose l'ensemble du kit de conversion D.Moris, dont le bouclier de 2.0 est sans conteste le plus sobre et le plus approprié. La suspension confère une assiette parfaite à l'œil.

L'habitacle se veut plus classique... au premier abord. Car à y regarder de plus près, il est du même acabit : un assemblage réfléchi d'éléments clairement identifiables comme faisant partie intégrante de la culture Porsche, tous adaptés à l'harmonie générale définie, qui se revendique sombre (qui a dit austère ?), tendue de cuir noir. Dit comme ça, si vite plié, on passe à côté de l'essentiel. Jetez juste un œil à l'arceau Clubsport 4 points boulonné aux ancrages de ceintures et muni de sa traverse pour les harnais. Approchez encore ! Il est gainé du même

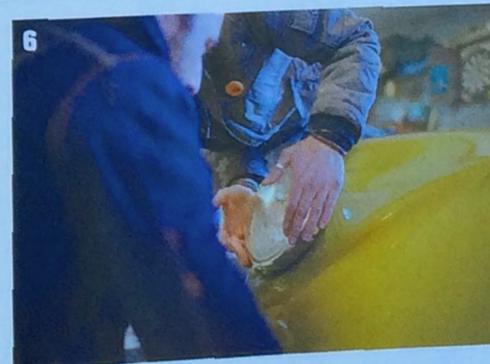
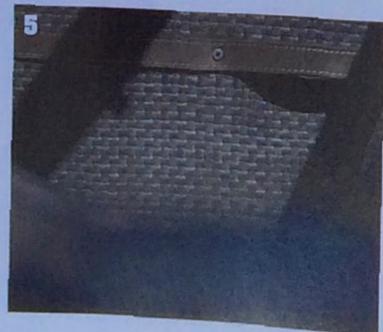
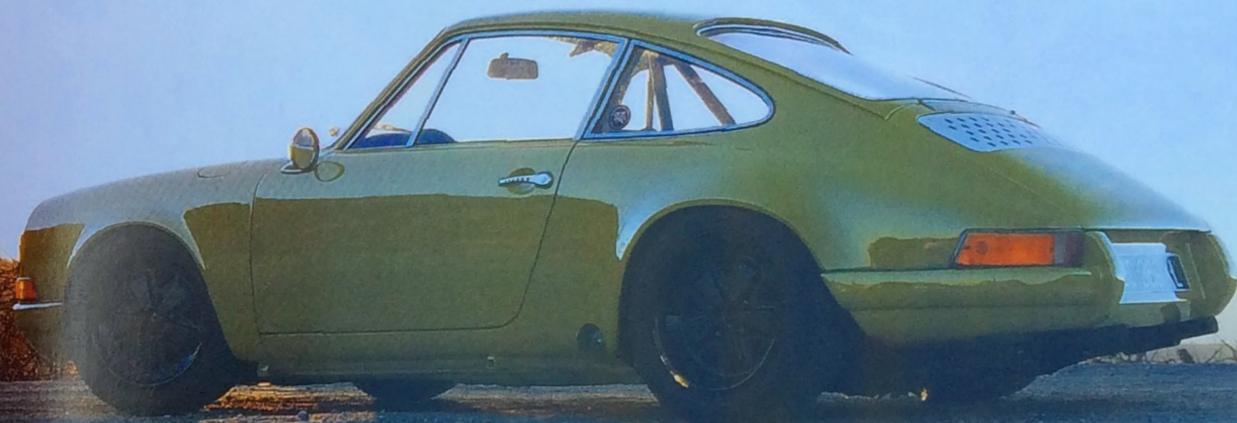
2 Fury! Son nom, elle le doit non seulement à l'énergie que le "Machine Revival crew" a impliquée dans le projet, mais également à la personnalité sans compromis du résultat final. Et au son radical de l'échappement...

3 Sans fioritures, presque austère, mais terriblement efficace!

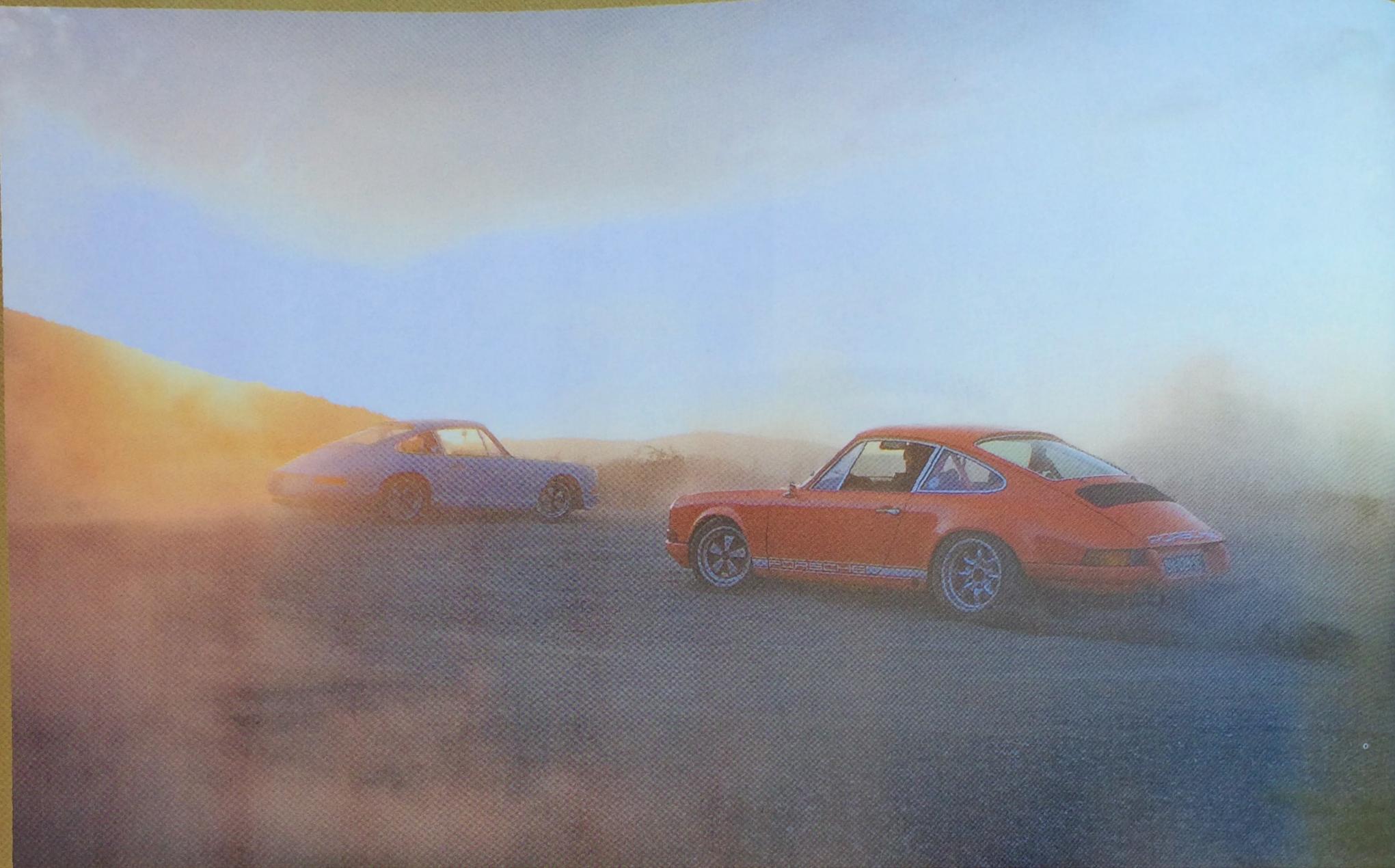
4-5 Baquets et panneaux de portes sont recouverts d'un cuir tressé sur mesure.

6-7-8-9 Nicolas est un amoureux fou des matières. Il n'a pas hésité à quitter son job stable et confortable pour vivre à fond sa passion. Il appréhende toutes les disciplines de son art avec le même enthousiasme : mécanique, carrosserie, sellerie et même, pourquoi pas, un peu de menuiserie. Il propose aussi la personnalisation de casques comme ce Bell, qui mêle cuir, marquetterie et tattoo!

Reconstruite à partir d'une 911 qui n'en était plus vraiment une, "Fury" peut afficher à raison le Phoenix tafoué sur le cadran de son compte-tours.



cuir, cousu d'un fil... vert olive ! Le même que pour la moindre surpiqûre le long de la sellerie. Jetez l'autre œil (vous les récupérez tous les deux à la sortie) sur les baquets façon ST que Nicolas réalise de A à Z depuis le moulage des coques en composites au garnissage intégral en passant par le réglage des glissières. Le principe lui permet d'offrir le siège idéal à chaque client, à chaque morphologie, en jouant éventuellement sur la coque mais surtout sur la forme des mousses. Et évidemment, la finition à la carte. Ici en l'occurrence, un cuir noir qu'il a fait tresser sur mesure selon une maille définie au préalable. Et encore surpiqué de vert. Preuve supplémentaire de l'acharnement sur le détail, le volant Momo Prototipo est débarrassé du retour de cuir qui déborde de sa jante jusqu'à cacher le premier trou de chaque branche. Résultat encore plus vintage, selon l'auteur. Et toujours surpiqué de vert... Les panneaux de portes ? Aussi lisses que des RS, mais encore plus légers grâce aux matériaux modernes. Où s'arrêtera-t-il ? L'intéressé lui-même n'a pas la réponse : « Plus on creuse le sujet de la Porsche, plus on se dit que rien n'est impossible. Les idées que tu hésitais à mettre en œuvre au début, maintenant tu y vas ! » Et les prochaines ?



Première sortie des ateliers Machine Revival, The Judge est en quelque sorte le cobaye sur lequel sont testées de nouvelles solutions, de nouvelles pièces et d'autres réglages. Elle a déjà connu quatre échappements, deux selleries. Mais comme toute "première", c'est aussi la moins aboutie, et nos compères envisagent sérieusement la remettre en chantier pour une remise à niveau... Pour croiser ces engins, rendez-vous sur l'Outlaw Festival en juillet, ou au Monta Sunset Drive en septembre...

The Judge & Echoe

Voilà quelques années maintenant que Nicolas et ses amis se font la main sur des 911. Fury est la troisième d'une lignée initiée par The Judge. L'orange Gulf du trio. L'équipe n'était pas encore aussi alerte qu'aujourd'hui avec les petites spécificités des produits Porsche, mais le résultat n'avait déjà rien de ridicule et portait les éléments d'un projet abouti. La mécanique 3.2 n'a pas fait l'objet d'un traitement particulier, elle tenait encore la forme. Nos hommes se sont plutôt penchés sur le traitement circuit sans omettre l'esthétique. La rigueur du châssis d'abord, et une tringlerie G-Werks pour endiguer le flou dans le guidage de la boîte 915. Dans son approche générale, ne serait-ce que par le choix des roues Minilite à l'arrière, The Judge est beaucoup plus "racing" que Echoe (la 911 qui lui fait écho...). Ne serait-ce que par la douceur de son bleu Gulf et des choix esthétiques moins rustiques que le bois brut et le cuir noir de la première. Echoe se veut raffinée, ne serait-ce que par le cuir tressé beige et ses baquets plus travaillés. Elle est aussi plus facile sur circuit, grâce à des réglages de trains différents qui la rendent a contrario plus pénible sur autoroute. Question de compromis... Chacune a son caractère, il y a fort à parier que Fury viendra proposer une troisième personnalité !

