

DOSSIER

Acheter sa première Porsche sans se tromper

- Les modèles à privilégier
- La cote complète de l'occasion
- Les conseils des pros
- Vos témoignages...



LE GUIDE DES PASSIONNÉS DE

PORSCHE

EXCEPTION
924 CARRERA GT
Un trio de feu

INSOLITE
99 anecdotes sur l'univers Porsche

ZOOM Cayman GT4
De la route à la piste

COLLECTOR
356 Pre-A Speedster
Pièce unique

OCCASION Tout savoir sur les 3.0 & 3.0 SC

PASSION
Duo 911
Classic Revival

Événements, balades...
Le calendrier de l'année
Sortie club
Large & Furious

Essai
911 50^e
anniversaire
Déjà culte

DÉCOUVERTE
Les 7 merveilles
du Dauphiné
en Cayman VRC

N°13
AVRIL / MAI / JUIN 2015

M 04880 - 13 - F: 6,50 € - RD



911 Unplugged

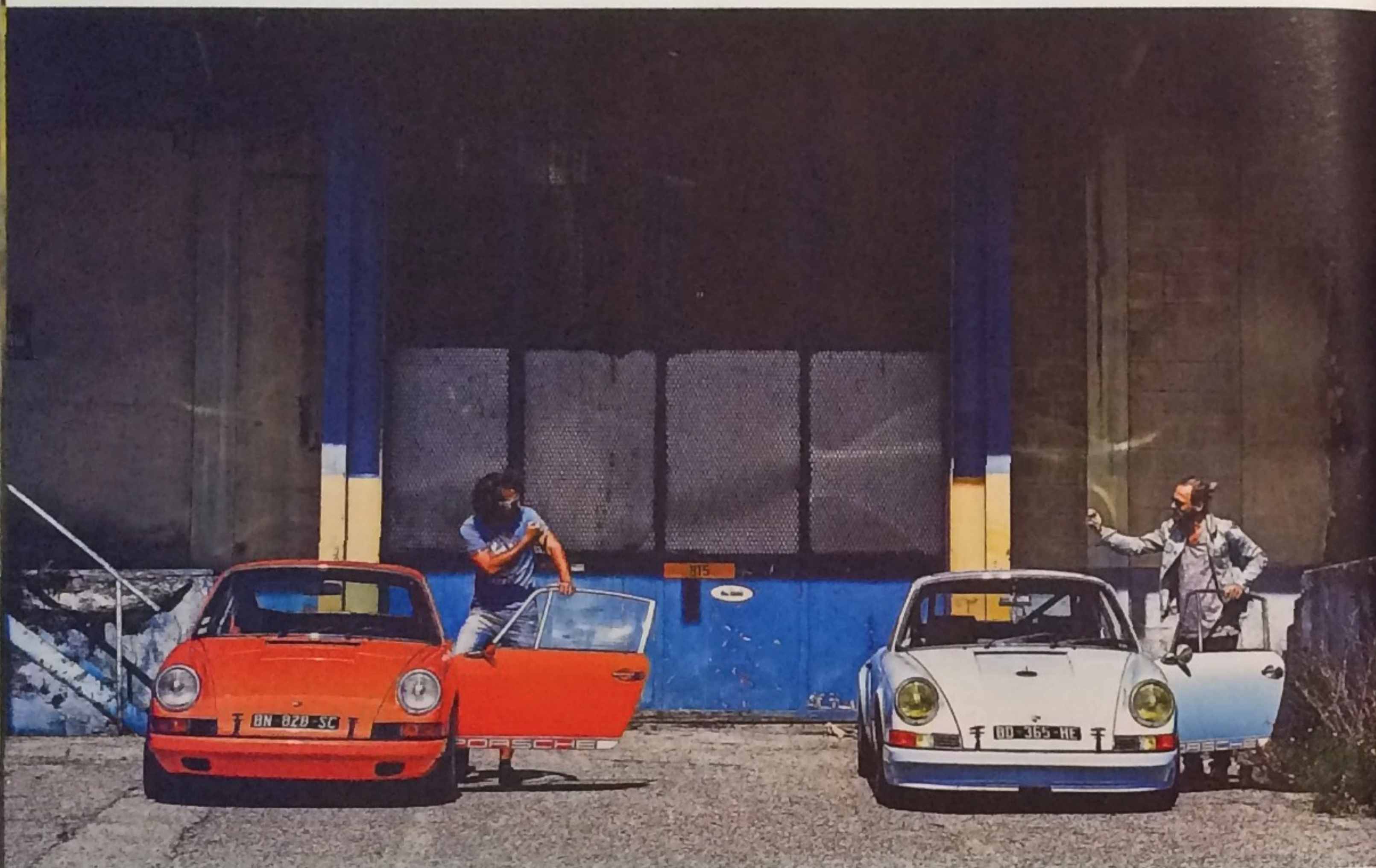
Des 3.2 qui ressemblent à de véritables 911 Classic, une préparation complète aux petits oignons, et d'une personnalisation dans les moindres détails, on vous emmène faire un tour à bord de deux Porsche de Machine Revival !

Moi qui étais venu simplement pour faire un portrait de Nicolas, le fondateur de Machine Revival (voir GC#10), voilà qu'au moment de partir faire quelques images de ses deux 911 afin d'illustrer ses réalisations, c'est avec un sourire en coin qu'il revint dans le garage en me demandant : « Tu prends laquelle ? ». Autant vous dire que je ne me suis pas fait prier bien longtemps pour transformer ce reportage en essai dynamique !

Me restait le choix cornélien entre l'une de ses deux 911 3.2 de 1985, transformées en Classic ("backdatée" dans le jargon). Car, outre l'aspect esthétique, ce sont quasiment deux copies conformes sous la carrosserie. Toutes deux possèdent des flat-six d'origine, hormis la

boîte à air maison, un filtre à air coton et une programmation électronique. « Je n'exclus pas de monter des arbres à cannes plus agressifs et faire une autre programmation du boîtier, mais la puissance n'est pas ma priorité sur ces autos. Le but, c'est de gagner un peu en performances, mais surtout de conserver une *bonne fiabilité*. »

Elles se distinguent seulement par leurs échappements provenant de chez M&K Exhausts que Nicolas importe, avec un modèle Race sur la bleue et un modèle Sport sur l'orange. Comme le dit Nicolas, « le son est gage de plaisir, ce qui est crucial à mes yeux ! » Il n'y a qu'à tourner la clé de contact pour comprendre. *Rauque, métallique, claquante*, la bande son qui émane de échappements est absolument sublime pour les amateurs

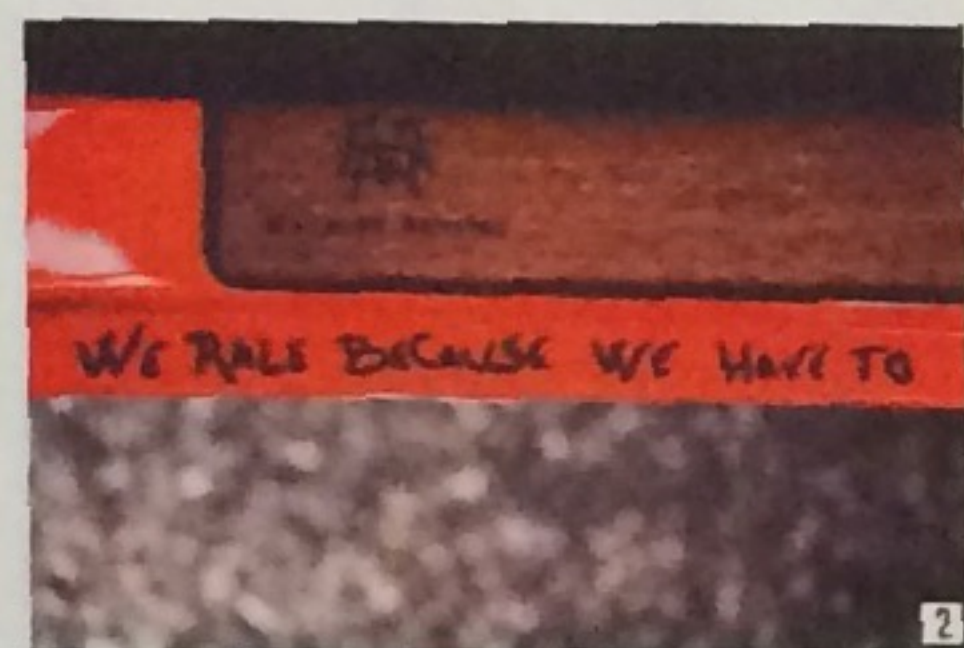


1 La matière, le toucher, c'est aussi ce qui fait le plaisir et les sensations des 911 de Machine Revival.

2 Superbe travail de marqueterie, le pommeau de vitesse fait maison aussi beau qu'agréable à manier.



**AFFÛTÉES
ET PERFORMANTES,
LES 3.2 L DE NICOLAS
SONT PUREMENT
TOURNÉES
VERS LE PLAISIR
DE CONDUIRE**



1 Dans le plus pur esprit « outlaw », la « orange » est équipée de jantes Fuchs à l'avant et de Minilight à l'arrière.

2 La maxime de Machine Revival, qui donne le ton à chaque fois que vous ouvrez la porte...

de mélodie mécanique. C'est au même moment que j'ai compris pourquoi il y avait une paire de bouchons d'oreilles posés sur le tableau de bord. Car, en plus d'offrir une sonorité qui vous met le frisson à chaque accélération, les échappements sont très libérés... De toute façon, il n'y a pas d'autoradio dans les voitures de Nicolas : « J'ai préféré les virer. Ça fait du poids et je préfère la musique du flat-six. » Voilà qui donne le ton.

Côté transmission, Nicolas a simplement opté pour des tringleries JWest afin d'optimiser la boîte 915. Quant aux châssis rabaissés, ils possèdent des barres anti-rapprochement afin de rigidifier les trains roulants équipés d'amortisseurs Bilstein avec un tarage typé circuit, des barres de torsions creuses, ainsi qu'une géométrie revue, généreuse en carrossage. Le freinage, lui, reste d'origine, mis à part les plaquettes de freins et les Durits aviation.

Plaisirs des sens

Passant ma main sur le bois brut juste poncé et non verni, je prends un plaisir non dissimulé à simplement caresser la jante du volant de la 911 orange derrière lequel je suis installé. Car c'est avant tout ça, le but des créations de Machine Revival : le plaisir des sens.

Bien installé dans le baquet, je me délecte d'observer l'habitacle épuré qui mêle cuir et bois brut, le tout affichant une finition remarquable. Au point que l'on croirait cette machine d'origine. Même le demi arceau peint de la même couleur que la carrosserie s'intègre parfaitement dans le décor. S'emparer du pommeau de vitesses fait maison est également un pur régal. Une grosse boule de bois, brut lui aussi, que l'on emmène dans la grille de sélection au ressenti viril. La première engagé, la « orange » comme l'appelle Nicolas, s'arrache du sol.



3 Questions à... NICOLAS GUILLES

Pourquoi avoir choisi la 3.2 L comme base de travail ?
« Simplement parce que pour moi c'est le meilleur 911, et que j'en voulais absolument une à refroidissement par air. La 3.2 L offre en plus un excellent compromis entre performances, fiabilité et efficacité, tout en permettant d'être "backdatée" facilement. »

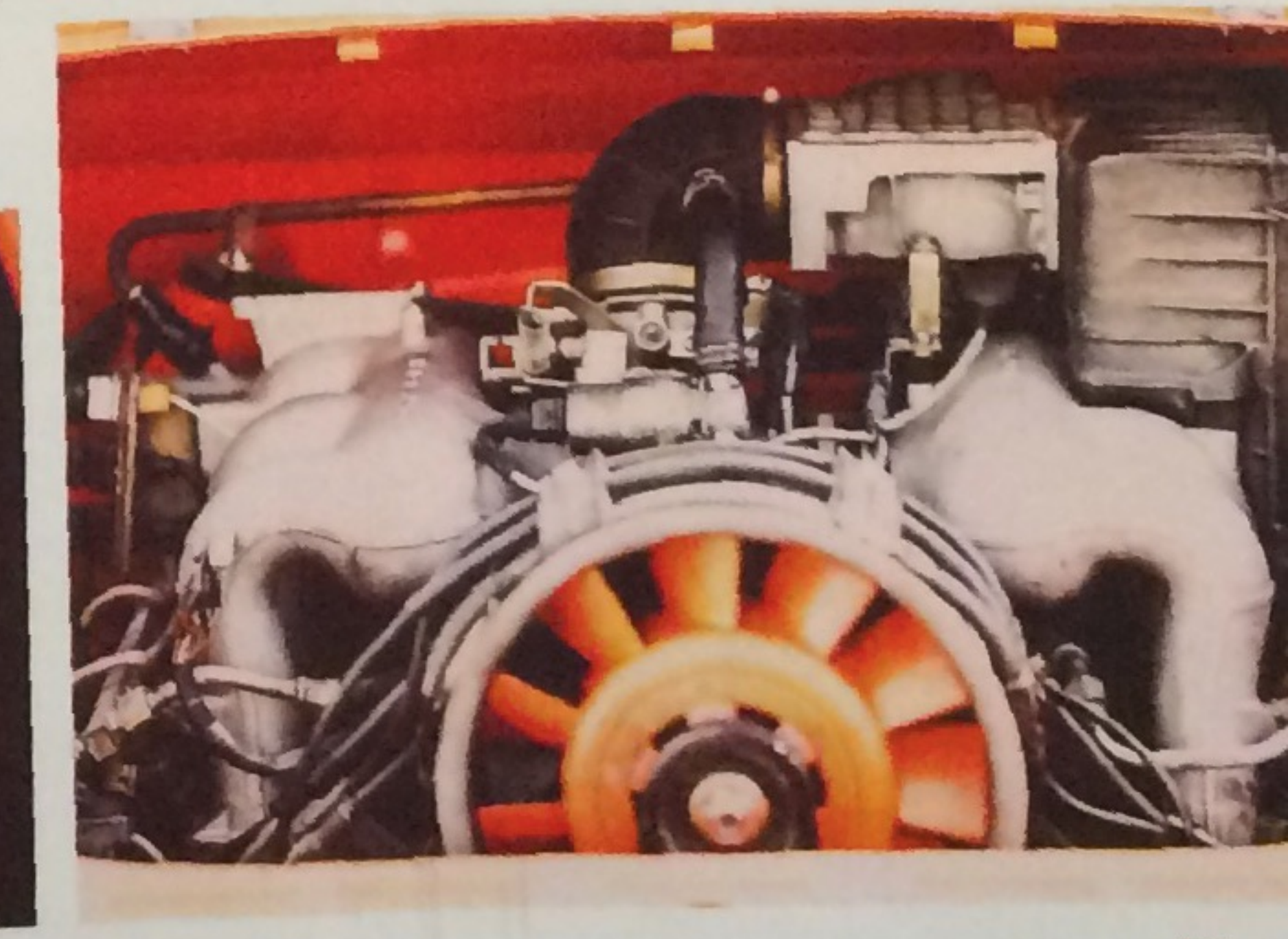
Quel a été le mot d'ordre dans leur préparation ?
« Les sensations ! Mais il y en a bien d'autres, comme le plaisir. Le plaisir d'avoir une machine aussi belle à regarder qu'à piloter. Le but n'est surtout pas de faire une auto qui va prendre la poussière dans un showroom, mais de rouler avec, sur route comme sur circuit, vers lequel la préparation tend davantage. Mais quand tu regardes bien, c'est surtout une optimisation plus qu'une préparation, avec surtout un vrai gain sur le poids et la rigidité. »

Et le look dans tout ça ?

Le look et la personnalisation possèdent évidemment une part essentielle dans mon travail. Au début je voulais me faire une 911 aux couleurs Gulf, puis avec mon meilleur pote, on a décidé de s'en acheter une chacun et d'utiliser ces deux couleurs. Elles sont à la fois différentes quand tu les prends à part, et complémentaires quand tu les réunis ! »



LE SOIN APPORTÉ
PAR NICOLAS À LA
FINITION COMME AU
DESIGN DE SES AUTOS
EST UN VRAI TRAVAIL
D'ARTISTE.



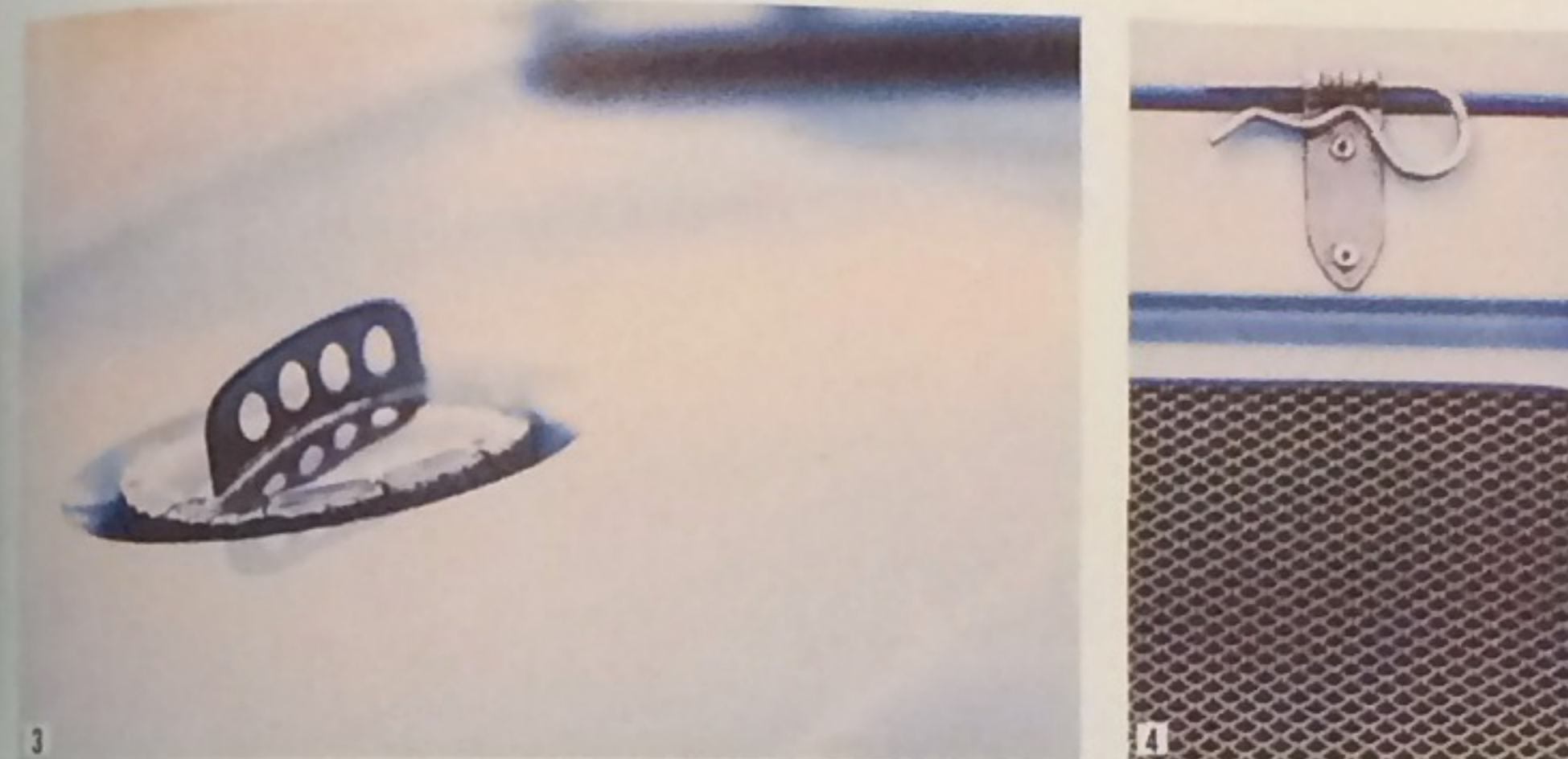
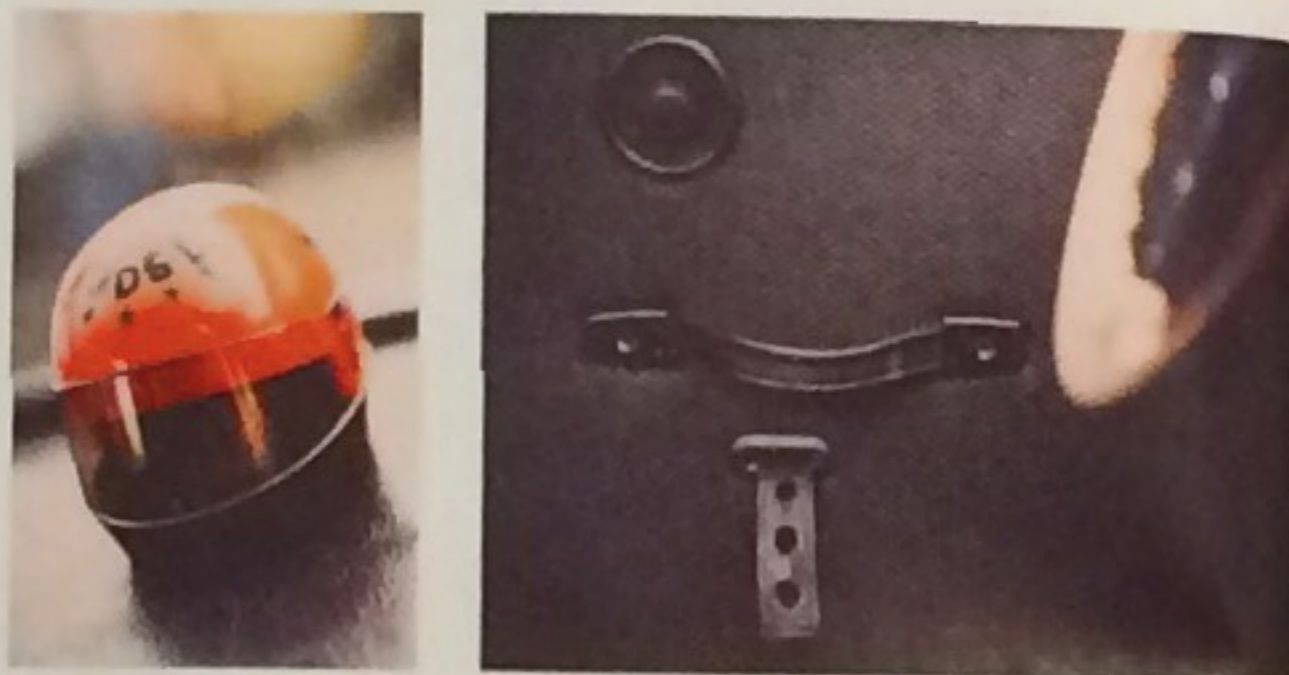
Bruyante, vibrant copieusement, elle plante le décor rapidement : il va y avoir du sport. Ce qu'elle confirmera quelques minutes plus tard sur les petites routes sinueuses de la campagne lyonnaise. Avec un poids à peine sous la barre des 900 kg revendiqué par Nicolas, et une puissance aux alentours des 250 ch, l'engin possède un sacré souffle ! À la fois rond et très rempli à bas régimes, le flat-six copieusement libéré permet d'évoluer avec une souplesse remarquable aux bas et mi-régimes malgré son caractère rugueux. Je savoure alors le moment pour enrouler à bon rythme, sans trop jouer de la boîte, préférant relancer sur le couple généreux du « flat », pour me délecter de ses grondements à chaque pression sur la pédale de droite, et de ses pétarades à chaque lever de pied. Mais je sens bien que cette 911 piaffe d'impatience à l'idée de passer la vitesse supérieure.

Ultra rigide, raide, à la limite de l'inconfort si le baquet ne rattrapait le coup, elle sautille sur les bosses en me secouant sans ménagement. Loin d'être adaptée pour aller faire du shopping, la 911 sauce Machine Revival est entièrement tournée vers le plaisir de conduire... vite. De toutes façons, il faut que je rattrape Nicolas qui a déjà disparu, d'autant que je ne connais pas la route (fallait bien trouver une excuse) ! Et au fur et à mesure que le rythme augmente, l'efficacité de l'engin fait prendre tout son sens à cette préparation. Très mobile, limite nerveuse au premier abord sur un faux rythme, il faut néanmoins avoir le mode d'emploi et s'adapter au pilotage typique des anciennes 911. Mais une fois passé ce cap, ses qualités

sont exacerbées par la préparation, certes simple, mais parfaitement orchestrée. C'est alors un pur bonheur de cravacher les 231 canassons qui en redemandent à chaque passage de rapport, pour profiter de toute l'efficacité du châssis à la précision et au feeling impressionnants. On se place sur la route au millimètre, avec un retour d'informations dans la direction absolument génial.

Le moindre grain de bitume remonte dans le baquet, le travail des suspensions se ressent dans la caisse, avec l'impression de ne faire qu'un avec la machine. Très honnêtement, j'ai rarement senti un tel feeling de la route, et cette 3.2 L m'a rapidement fait penser à une GT3 dans son comportement tranchant et pointu à la fois, qui se révèle de plus en plus efficace lorsque l'on arrive à la mettre en contrainte. Un véritable bonheur mécanique que cette 911 by Machine Revival, délivrant un flot de sensations que j'ai rarement pu expérimenter, qui mêle l'ouïe, le toucher, la vue et l'odeur (de gomme surchauffée). ■

Contact :
Machine Revival
Nicolas Quiles
Tél : 06 83 36 29 10
Web : www.machine-revival.com



FICHE TECHNIQUE	
911 3.2 (1985)	
PRODUCTION	(1983-1989)
MOTORIZATION	
TYPE	6 cylindres à plat essence, 12 S, 2x1 ACT
ALIMENTATION	Injection électronique Bosch
CYLINDRÉE	3 164 cm ³
PUISSANCE MAXI	231 ch à 5 900 tr/min
COUPLE MAXI	284 Nm à 4 800 tr/min
TRANSMISSION	
TYPE	Propulsion
BOÎTE DE VITESSES	Manuelle à 5 rapports
LIAISONS AU SOL	
PNEUS AV/AR	185/70 VR 15 - 215/60 VR 15
SUSPENSIONS AV/AR	Amortisseurs télescopiques
FREINS AV/AR	Disques ventilés, étriers 2 pistons
PERFORMANCES	
VITESSE MAXI	248 km/h
0 à 100 KM/H	6,1 s
400 M/DA	14,2 s
1 000 M/DA	26,1 s
DIMENSIONS, POIDS ET CAPACITÉS	
LONGUEUR	4 291 mm
LARGEUR	1 652 mm
HAUTEUR	1 320 mm
POIDS À VIDE	1 160 kg
RÉSERVOIR	80 litres
CONSOMMATION (L/100 KM)	
MOYENNE	12
BUDGET	
COTE/PRIX	40 000 à 100 000 €

ZOOM SUR...
L'ARCEAU GAINÉ EN CUIR SURPIQUÉ



Admirez simplement le travail d'acharné, et imaginez un peu la difficulté pour réaliser cet arceau tout de cuir gainé et parfaitement surpiqué sur toute sa longueur ! La qualité de réalisation parle d'elle-même, tout comme le reste des éléments réalisés sur les 911 de Nicolas. Du travail d'artiste et de passionné qui se ressent en

permanence, avec un souci du détail, comme de la finition, digne des plus grands.



1 Dans un esprit de simplicité, la base de sélection est nue. Quel régal pour les yeux ! Notez le frein à main recouvert de cuir surpiqué, souci du détail oblige.



2 La ligne d'échappement M&K Exhausts, ici en configuration Race, est aussi belle que bruyante...

3 Spécificité de la bleue, la trappe à essence au milieu du capot. Le tout fait maison ! Voilà qui rappelle une certaine Singer 911...

4 L'esprit « racing » est omniprésent, jusque dans les fixations du capot arrière avec des goupilles pour pouvoir le retirer facilement et rapidement.



QUE CE SOIT EN STATIQUE
COMME EN DYNAMIQUE, LES
911 BY MACHINE REVIVAL SONT
UN RÉGAL POUR LES SENS