



DE L'ORAGE DANS L'AIR COOLED



Dans le petit monde des préparateurs Porsche, Singer fait figure d'extraterrestre. Aucun de ses confrères n'avait jusque-là osé le concept pourtant évident sur une 911 : de la technologie et des performances modernes dans le corps d'une "ancienne", avec une bonne dose de design et un profond respect pour l'héritage de la marque. Lorsqu'il nous a été proposé d'essayer dans la campagne britannique un exemplaire fraîchement livré, pensez-vous que nous avons longtemps hésité ?

Par Kieron Fennelly Photos Tom Wheatley



Elle distille les saveurs authentiques d'une 911 air-cooled, mais les performances d'une 911 moderne.



Depuis la nuit des temps, on modifie les 911. Au début, pour qu'elles soient plus rapides; plus tard, pour les personnaliser. Porsche elle-même s'est intéressée au phénomène à travers son très lucratif Sonderwunsch Programm. Le plus connu des tuners Porsche, et l'un des tout premiers en 1974, est Alois Ruf dont les "super-Turbo" sont entrées dans la légende. Les autres protagonistes des années 80 et 90 comme Techart ou Gemballa s'attachaient surtout à l'esthétique des 911. Depuis quelque temps, un nouveau nom fait des vagues sur la scène des préparateurs Porsche : Singer Vehicle Design.

La société a été créée en 2009 en Californie par Rob Dickinson. Britannique au CV atypique, Dickinson est né tout près de l'usine Lotus de Norfolk, où il a brièvement travaillé au Département Design. Mais rapidement, d'autres talents musicaux d'auteur-compositeur l'ont mené vers une carrière de plus de vingt ans comme musicien professionnel dans un groupe de rock, et vers ce haut lieu du showbiz qu'est Los Angeles. Mais il n'a jamais perdu son goût pour les voitures et les Porsche en particulier. Il a acheté une 911E qu'il s'est mis à transformer. « Mon idée était d'en faire un hot rod pour tous les jours, et une grande partie de mon inspiration venait

des motos typées "Cafe-Racer" des années 60 qui présentaient bien sur route ouverte, mais qui étaient aussi à l'aise sur circuit le week-end », nous explique Rob. Sa 911 avait gagné des baquets Recaro, des roues plus larges, et un bouchon d'essence monté à la sauce Racing au centre du capot. Dans une communauté où les ailes larges et les gros ailerons étaient encore la norme, sa minuscule machine a fait sensation : « Les gens me posaient énormément de questions, et beaucoup m'ont proposé de me l'acheter ! », se souvient-il. « Finalement, j'ai commencé à comprendre que je n'étais pas le seul à aimer, et qu'il y aurait certainement des débouchés pour ce genre d'anciennes Porsche modifiées si elles étaient faites correctement. ».

Backdate

Ce qui a débuté avec l'idée de "vieillir" une Type G, une pratique assez commune en Europe, a vite dérivé vers quelque chose de plus élaboré : Après quelques années d'effort dans un coin d'atelier, il en est arrivé à la conclusion que la suspension originelle de la 911 à barres de torsion limitait le répertoire dynamique qu'il voulait offrir, et a porté son attention sur la 964. Ce châssis, complètement redessiné par Norbert Singer, le vénéré gourou de l'aérodynamique chez Porsche, a offert bien plus de possibilités, et celle de placer de plus grandes roues

1 Sous ses airs de classic, la 911 restaurée par Singer conserve les caractéristiques modernes de la 964 Carrera sur laquelle elle se base. Mais en plus, elle embarque des technologies et des matériaux du XXI^e siècle : Le toit, les flancs, les ailes et les boucliers sont en carbone et permettent un gain de poids sensible.

2 Le moteur 4.0 est assemblé par Ed Pink Racing Engines. A lui seul, c'est une pièce d'orfèvrerie, qui comble l'esthète autant que le mélomane ou le pilote. La boîte à air a été développée en collaboration avec Rod Emory.

3 Vous aurez relevé l'ambiance très inspirée des pures Classics, notamment dans les compteurs à marquage vert et cerclage chromé. Les motifs des sièges et des panneaux sont dus à un tissage de lanières de cuir conçu par ordinateur avant d'être réalisé spécialement pour cet habitacle

n'était pas des moindres. Souvent considérée comme la première 911 "moderne", la 964 a été étudiée pour recevoir l'ABS et la direction assistée, avec suffisamment de place pour une transmission intégrale, et même une suspension pneumatique que Porsche n'a jamais proposée.

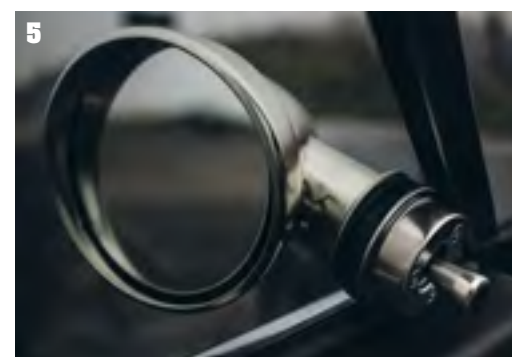
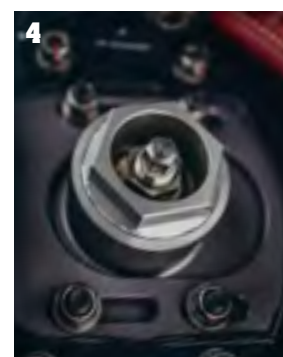
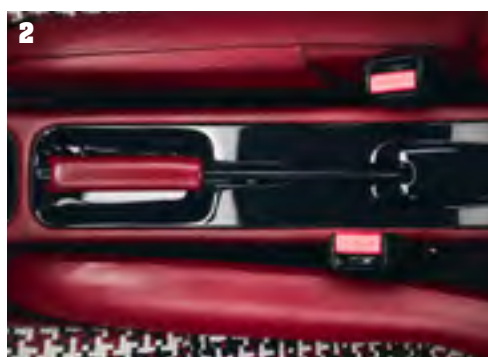
Dickinson cherchait à intégrer le meilleur de chaque génération de 911 air-cooled pour moderniser subtilement l'ensemble sans rien dénaturer de l'esprit originel de la 911. Sur les créations de Singer, l'esthétique des 911 pré-73 est associée au châssis et aux trains roulants des 964-993, mais la voiture entière est repensée. Ce qui signifie de nouveaux développements pour une multitude de composants, et implique que tout, depuis son moteur 3.6 d'origine jusqu'aux compas du capot ou même les rétroviseurs, a été revu à un degré plus ou moins avancé. Et dans la grande tradition du Sonderwunsch, étant donné que chaque voiture est une commande spéciale, une large gamme de matériaux nobles et des accessoires de grande qualité sont utilisés dans l'habitacle, aux goûts du client. C'est une reconstruction complète et complexe, la préparation d'une seule voiture nécessite plusieurs mois pour un résultat qui n'a rien de comparable dans l'automobile de production de masse. Ceci explique aussi pourquoi une restauration par Singer coûte plus de 600 000 dollars...

Contrairement à Ruf qui est devenu constructeur à partir de 1983, Singer Vehicle Design insiste sur le fait que toutes ses créations restent des Porsche, dument répertoriées comme telles dans leurs registres. Peut-être la meilleure





Les 911 réimaginées par Singer n'ont pas tant les performances comme objectif que les plaisirs de conduite d'une époque révolue.



papillons plaqués Nickel, surmontés de boîtes à air spécifiques à Singer, font la différence. La grille anodisée du filtre est caractéristique de ce que Rob Dickinson qualifie lui-même d'obsession, transformant ici la laideur fonctionnelle d'un filtre conique en quelque chose de spectaculaire.

Les dessous de la 911 sont encore reconnaissables. Si les triangles avant en aluminium sont dérivés de la 964, les moyeux de 993RS et les biellettes spécifiques permettent des réglages précis. Le train arrière est le multibras de la 993. Il conserve les bras oscillants de la 964, mais Singer y installe des amortisseurs Ohlins qui offrent deux réglages, ou des KW plus orientés vers un usage piste. Mais même si quelques propriétaires veulent rouler sur circuit, comme celui de notre modèle équipé d'un baquet conducteur optionnel, une Porsche restaurée par Singer est d'abord une voiture de route qui peut être posée sur circuit plutôt que le contraire.

L'habitacle affiche la même précision dans les détails. Le travail est réalisé à la

1 Certains clients font le choix de la sobriété. Teinte sombre pour celle-ci, ni lettrages ni aucun signe distinctif.

2 Le genre de détail qui signe la 964...

3 Le bouchon du réservoir d'essence traverse le capot. Il est usiné et gravé de la mention "fuel".

4 Parmi les multiples réglages de suspensions, le carrossage.

5 A la différence d'une vraie Classic, les rétroviseurs sont réglables de l'intérieur.

6 Les conditions météo ne nous auront pas permis de jauger les performances de la 911. Mais ce n'est pas sur ce point précis que Singer se démarque. C'est une expérience de conduite basée sur une rigueur de comportement associée au confort d'une voiture moderne.

carte. Sur la voiture que nous avons essayée, la trame de la sellerie, qui est dupliquée sur les panneaux de portes et le bandeau, a été créée par ordinateur; l'instrumentation, les boutons et diverses commandes sont soigneusement polis. On pourrait presque imaginer des porte-gobelets discrètement cachés dans le tableau de bord (c'est une voiture américaine, après tout!), mais les connexions de téléphonie mobile sont bien là, elles. Le volant Momo Prototipo n'est pas réglable, mais la direction est assistée (comme dans une 964) et la transmission est manuelle.

Au premier abord, la Porsche restaurée par Singer ressemble à une des premières générations de 911, c'était l'intention, mais les grandes jantes en 17" et les pneus larges suggèrent immédiatement une création neoclassic. A ce niveau, il n'est pas réaliste de parler en termes de concurrence, mais il est intéressant de noter que la SCR 4.2, récente proposition de Ruf aussi basée sur la 964, s'est débarrassée des gouttières là où Singer les conserve. Mais dans tous les cas, la 911

réimaginée par Singer est bien plus fidèle à l'originale que la SCR, qui adopte le moteur de la GT3 à refroidissement liquide impliquant un empattement allongé.

Une inspection plus approfondie de la création de Rob Dickinson révèle la profondeur et la qualité de la peinture, avant que votre attention ne soit captée par le bouchon du réservoir au centre du capot, un exemple de la créativité qui résume la voiture. Impressionnant, ce montage n'entame pas réellement l'espace que peut offrir ce compartiment admirablement habillé à une valise ou quelques sacs souples. Pour un brin de tourisme, cette voiture offre autant d'espace que toute autre 911...

Au volant

Comme le reste, le mécanisme des poignées de portes a été revu et fonctionne avec la douceur d'un outil de précision. Ces petits détails qui ajoutent au plaisir... La clé est toujours à gauche et le flat six 4.0 s'éveille dans des sons tout à fait familiers aux amateurs de Porsche air-cooled.





Du haut de ses 390 ch, le 4.0 n'a guère plus que le poids d'une 911 SC à déplacer, ce qu'il fait avec brio.

Le grondement du ralenti à 850 tr/mn couvre à peine le souffle de la turbine. Cette voiture sent l'authenticité. Tout y est familier: la dureté de l'embrayage, la réaction de l'accélérateur, la manipulation du levier de vitesse. C'est un levier à débattement court, dérivé de la 993 RS comme la boîte à six rapports, mais Singer a manifestement travaillé la tringlerie. Parce que si les changements de rapports ont la précision d'une GT3, ils sont légers et ne réclament pas de forcer. L'embrayage colle en douceur et le couple abondant du 4.0 en fait clairement une voiture tolérante dans la circulation. La direction, elle aussi, doit beaucoup aux qualités de la 993 RS, et réagit conformément à ce qu'on attend de la Porsche qu'elle est, ce qui vaut pour le reste des commandes.

Avec les amortisseurs réglés pour la route, la conduite est ferme, mais confortable. La voiture absorbe bosses et irrégularités sans perdre sa trajectoire, et prend soin de ses passagers. Effectivement, à régime modéré, le cockpit de la Singer est aussi silencieux que celui d'une 911 standard. Beaucoup d'efforts ont été faits pour filtrer les bruits inutiles de moteur et de turbine. Mais lorsqu'il est plus sollicité, le grondement du flat six se fait heureusement plus intense. Sur la voiture que nous avons essayée, la résonance à l'échappement devient notable vers 2200 tr/mn, un régime auquel le souple 4.0 est à son aise. La montée en régime se fait beaucoup plus pressante passés 4000 tr/mn, le couple déboule avec de plus en plus d'énergie et le paysage devient flou. Pied au plancher, la Singer délivre toute l'es-

sence des anciennes 911, si ce n'est qu'elle offre encore 1000 tr/mn absolument enivrants avant de changer de rapport. Comme l'embrayage, la commande des gaz est très linéaire et fait de cette 911 une voiture relativement facile à conduire vite sur une route sinueuse, aidée en cela par son petit gabarit et son excellente visibilité.

Les performances sont à l'avenant: du haut de ses 390 ch, le 4.0 n'a guère plus que le poids d'une 911 SC à déplacer, et il le fait avec brio. Nos confrères de *Car & Driver* ont mesuré un 0 à 100 en 3"9 en précisant que s'ils avaient été plus "violents", ils auraient encore gagné quelques dixièmes. Mais, bien qu'il y ait une petite influence dragster à l'américaine derrière les moteurs si soignés de Singer, les 911 réimaginées par Rob Dickinson n'ont pas les performances des supercars comme objectif ultime, mais plutôt les plaisirs de conduite d'une époque révolue en usant de matériaux et de technologies modernes. Ce n'est nulle part aussi flagrant que dans le process de Singer: elle combine la sensation de légèreté des premières 911 avec de la dextérité, mais sans le sous-virage d'une 993. Certes, les tests sur circuit ont démontré que le survirage survenait dans des courbes très rapides négociées avec le pied lourd, malgré un différentiel autobloquant efficace. Comme toutes les

1 La finition ne laisse aucune place à l'approximation. Sous la grille du capot moteur, une feuille de polycarbonate perforée, d'inspiration racing.

2 La finition satinée des jantes spécifiques est le résultat d'un traitement au Nickel auquel sont soumises une multitude de pièces autrefois chromées.

3 Habillé du même cuir que l'habitacle, le compartiment avant n'est ni plus ni moins logeable que celui de la 964

4 Pour satisfaire aux exigences de son propriétaire, l'habitacle a été équipé de deux sièges différents: Confort pour le passager et baquet pour le pilote.

5 Derrière la façade vintage de l'autoradio se cachent des technologies modernes de connectivité avec les smartphones.

6,7 La grande réussite de Rob Dickinson est d'avoir su réinterpréter la 911 Classic sans jamais la dénaturer. Quel que soit l'angle, il faut un œil averti.

911 air-cooled... Le respect de la tradition des 911 Classics implique que le modèle restauré n'a pas de garde-fou électronique en dehors de l'ABS, mais ça compte peu pour les clients déjà amateurs de 964-993 et qui apprécieront l'agilité de ces 911 plus légères et admirablement suspendues. Un système de freinage dérivé de la 993 Turbo dote la Singer de capacités de ralentissement à la hauteur d'une 911 moderne et met très vite le conducteur en confiance, certain qu'il garde le contrôle.

La Porsche réimaginée par Singer est une voiture remarquable: elle distille les saveurs authentiques, les plaisirs sensoriels et intellectuels d'une 911 de son époque, mais les performances d'une Porsche 911 moderne. Sa finition exemplaire et l'intégrité de l'ingénierie décuplent encore ce sentiment. Singer ajoute une nouvelle dimension à la tradition bien établie de la restauration. Rob Dickinson peut ajouter lui-même le mot de fin: « Cette voiture est une lettre d'amour à l'âge d'or de la 911 air-cooled. Il n'y a aucun raccourci, nous considérons chaque détail avec un degré d'obsession compulsive. Chaque collaboration avec un client est unique mais vise un seul objectif: que l'émblématique 911 air-cooled, avec chaque curseur poussé au maximum, renaisse à sa juste place dans la hiérarchie automobile. »