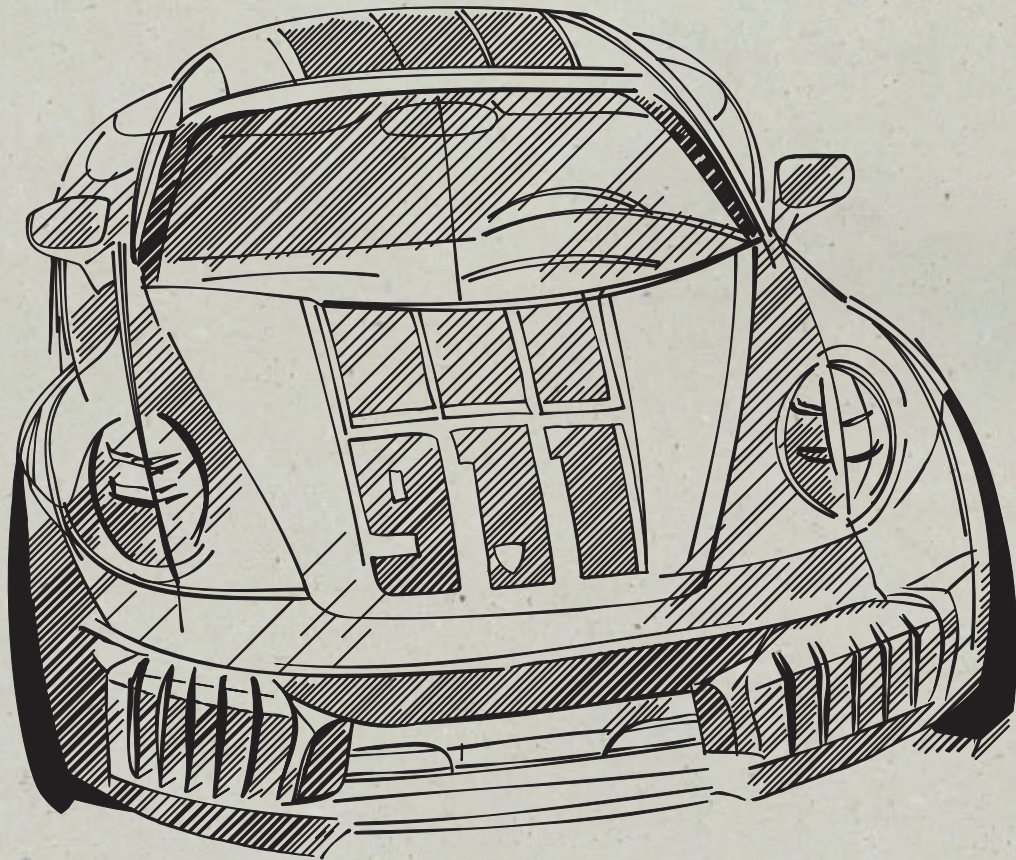


TIMELESS NEWS

ORIGINALE

11 | TEILE. TYPEN. TECHNIK.



PORSCHE

1



Les informations concernant la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 103.

« Pas d'avenir sans passé » : ce mot d'ordre guide le design des nouveaux modèles chez Porsche. Puisée dans notre histoire, l'inspiration s'exprime avec les codes actuels et se tourne vers l'avenir. Les créations issues de la stratégie Heritage Design en sont le meilleur exemple. Avec la 911 Spirit 70, modèle de collection en édition limitée, nos designers ont réinterprété l'effervescence des années 1970.

Heroes

Chaque pièce d'origine raconte sa propre histoire, passionnante. Découvrez-la et bénéficiez d'un aperçu extraordinaire sur une sélection de deux pièces phares.



WKD480520

Saint Graal de la documentation Porsche, ils sont très recherchés des mécaniciens et des collectionneurs : les manuels de réparation originaux. Mais beaucoup des rares exemplaires présentent aujourd'hui des signes d'usure évidents. En rééditant les manuels de réparation pour la 911 type F jusqu'en 1971, volumes I et II en allemand et en anglais, Porsche ne propose pas une simple solution de remplacement, mais d'authentiques originaux.

Le journaliste et historien automobile Wolfgang Blaube est considéré comme une institution dans le monde des voitures de collection. En plus de son travail de journaliste, il a présidé la Société d'histoire de l'automobile de 2013 à 2022 et participe depuis onze ans au groupe parlementaire de défense du patrimoine culturel automobile au Bundestag, qui apporte son expertise technique à différentes instances.

↓

Wolfgang Blaube se tient devant l'étagère de son bureau. Dans un compartiment s'alignent sept volumes rouges : des manuels de réparation originaux pour la 911, vieux de plus de 50 ans. Quatre concernent les modèles postérieurs à 1972, répartis par composants, un autre la Turbo et deux encore la première génération de 911, jusqu'en 1971. Wolfgang Blaube sort les deux derniers et les place à côté de deux exemplaires apparemment identiques. Mais en y regardant de plus près, on s'aperçoit qu'il s'agit de nouvelles éditions. Il les feuillette, en lit un passage et compare les rééditions aux volumes originaux. « Ils sont très, très bien faits », reconnaît-il, refermant les deux nouveaux volumes pour les emporter dans son atelier. Les manuels historiques restent où ils sont.

Les originaux de cette documentation interne des années 1960 et du début des années 1970 sont aujourd'hui des objets de collection recherchés. Les exemplaires intacts et surtout complets atteignent des prix très élevés. Lukas Werginz, chef de produit chez Porsche, décrit ces manuels de réparation comme étant le « Saint Graal de la documentation Porsche ». Tout ce qui peut être réparé sur le véhicule est décrit dans les moindres détails dans ces volumes. Des ouvrages appréciés non seulement des mécaniciens, mais aussi des collectionneurs – et ils sont assez nombreux, Lukas Werginz en sait quelque chose. À l'inverse des manuels historiques.

La raison de leur rareté réside dans leur objectif initial. « Ces manuels ont été créés exclusivement pour les

ateliers agréés Porsche. Leur place était sur l'établi, on les utilisait avec des doigts sales et gras, des pages étaient arrachées ou perdues parce qu'on ne les remettait pas en place après utilisation », explique Lukas Werginz. Bien sûr, il y avait toujours moyen de se procurer un exemplaire. Mais en réalité : « Ils sont pour ainsi dire hors de prix aujourd'hui. C'est bien pour cette raison que presque plus personne ne les utilise dans l'atelier », poursuit Lukas Werginz.

Lukas Werginz : « Les manuels de réparation historiques sont pour ainsi dire hors de prix aujourd'hui ».

Avec la réédition par Porsche, cet obstacle n'en est plus vraiment un : les manuels sont désormais accessibles à tous. Les chefs de produit ont mis tout en œuvre pour retrouver des exemplaires parfaitement préservés, ce qui s'est avéré être un véritable défi. Non seulement les manuels ont été utilisés de manière intensive, mais des suppléments ont également été régulièrement envoyés par courrier. « Les ateliers ne les agrafaient pas toujours, ou alors au mauvais endroit. Mais bien sûr, c'est une version complète que nous voulions trouver », précise Lukas Werginz. Ils ont fini par dénicher la perle rare : des exemplaires issus du centre de développement de Weissach, arrivés au Musée Porsche. « En excellent état, ils constituaient le modèle idéal pour une reproduction ». Après vérification minutieuse du contenu, toutes les pages ont été numérisées en haute résolution. L'objectif était



ensuite de reproduire fidèlement l'aspect original des exemplaires historiques. Pour ce faire, l'équipe projet a examiné chaque image individuellement, apportant les modifications nécessaires et supprimant les imperfections éventuelles, les perforations déchirées et les empreintes digitales. Pour l'impression, on a utilisé un papier identique en grammage et en toucher à celui employé dans les années 1960 et 1970. Pour renforcer l'effet vintage et ne pas donner aux rééditions un aspect trop neuf, on a choisi un papier de couleur ivoire légèrement plus foncé. Les documents ont ensuite été assemblés dans de beaux classeurs en Rouge typique de Porsche, une couleur historique définie à l'origine par le graphiste Erich Strenger, qui était étroitement lié à Porsche. Ce qui est nouveau, en revanche, c'est le coffret de rangement des volumes. « Ces coffrets permettent de protéger encore mieux les classeurs. Le logo « Genuine Porsche » montre également qu'il ne s'agit pas simplement d'une réimpression, mais bien d'un produit d'excellence répondant aux normes qualité de Porsche », explique Lukas Werginz.

Le coffret, c'est nouveau. Il montre qu'il s'agit bien d'un produit d'excellence, conforme à l'exigence de qualité de Porsche.

Avec un tel souci du détail, ces nouveaux volumes semblent encore trop précieux pour être emportés dans l'atelier, sauf pour qui possède un original historique, comme Wolfgang Blaube. Pour lui, cette réédition est la solution rêvée : ses précieuses pièces de collection restent en sécurité sur l'étagère, tandis que la réédition peut servir dans l'atelier. Il y mène deux projets en ce moment : la révision du moteur de la 911 de 1976 de son épouse et différents travaux d'entretien sur sa 911 T en Gulf Orange de 1971, pour pouvoir participer à certains rallyes d'endurance cet été. C'est ce chantier qu'il attaque aujourd'hui, clé mixte en main.

« Nous voici dans un atelier de mécanique à l'ancienne », dit-il en entrant dans le garage. Les signes de sa passion pour Porsche sont omniprésents : un écusson Porsche grand format illuminé de la fin des années 1960 sur le mur du fond, une authentique combinaison d'usine qui patiente au-dessus de l'établi

et à côté, un conduit d'air vert qui provient sans doute d'un moteur Boxer six cylindres. Journaliste et historien automobile, Wolfgang Blaube a terminé sa formation de carrossier en 1980 chez le concessionnaire VW et Porsche Raffay & Co. de Hambourg, avant de travailler comme acheteur pour de grands négociants de voitures de collection. Il s'est ensuite tourné vers la rédaction et travaille exclusivement comme journaliste et historien automobile depuis 1997. Pour de nombreux amateurs de véhicules d'époque, il est depuis longtemps plus qu'un simple journaliste, une véritable institution parmi la communauté des Oldtimers.

Il ne cache pas que son cœur bat plus fort pour Porsche. En plus de la 911 T, il possède également une 928 S de 1983 et un Boxster S de 2002 : « Pour moi, les Porsche ont toujours représenté la voiture de sport parfaite, fiable et particulièrement endurante. » La réédition du manuel de réparation vient confirmer cette conviction. À cela s'ajoute la disponibilité exceptionnelle des pièces de rechange. « Sur l'approvisionnement en pièces détachées, Porsche est vraiment au top. Joint de vitre, vis ou moyeu de roue, je trouve toutes les pièces dont j'ai besoin, et chacune s'adapte parfaitement ». Il cite la 924 S de sa fille en exemple : « Pour ce véhicule aussi, je trouve toutes les pièces dont j'ai besoin à des prix tout à fait raisonnables. Et tout fonctionne sans problème. J'ai vraiment confiance ».

« La Porsche a toujours été pour moi la voiture de sport idéale, fiable et particulièrement endurante ».

Au programme du jour, la vérification des roulements de roue avant. « Cela ne fait pas partie de l'entretien standard, car les roulements de roue ne s'usent pratiquement pas en conduite normale. Cependant, comme j'ai parfois une conduite sportive et que j'utilise cette voiture pour des rallyes Oldtimer longue distance, je vérifie régulièrement les réglages fins ». Mais ce n'est pas un travail qu'il fait tous les jours. Il ouvre donc le manuel de réparation à la bonne page. « Déposer la roue, ôter le cache-poussière du moyeu de roue et régler l'écrou du roulement ». Il pourrait réaliser l'intervention les yeux fermés. Mais pour

→
En plus de sa 911 T
année-modèle 1971 et
de sa 928 S de 1983,
Wolfgang Blaube conduit
un Boxster S de 2002.

→
Un coup d'œil dans l'atelier
de Wolfgang Blaube : sa pas-
sion pour Porsche se voit à
de nombreux détails, comme
le grand écusson Porsche et
la combinaison d'usine, ou
encore le carter d'arbre à
cames de la 928 S avec
le logo Porsche distinctif.



serrer au couple préconisé, mieux vaut consulter le manuel. Il continue à travailler jusqu'à ce que tout lui convienne, et remet en place le cache-poussière et la roue.

« Avec les informations précises du manuel de réparation, c'est beaucoup plus simple », explique-t-il. En tout cas, quand on est du métier. Les mécaniciens amateurs ont toujours intérêt à confier leur véhicule à un Porsche Classic Partner ou à leur Centre (Service) Porsche. Bien sûr, certaines interventions nécessitent des outils spéciaux. Il se dirige vers l'arrière de sa 911 T, ouvre le capot et vérifie du doigt la tension de la

courroie trapézoïdale. « On ne peut pas régler ça sans les bons outils, c'est impossible ». À l'époque, Porsche fournissait la clé à ergot appropriée dans la pochette d'outils. Mais cette clé n'est plus toujours présente dans les véhicules. Ici aussi, Porsche propose la solution : les kits d'outils pour véhicules classiques ne sont pas seulement fabriqués dans un design fidèle à l'époque (pour la 911 type F, par exemple, l'étui est recouvert de tissu Pepita Noir et Blanc), mais sont également équipés d'outils conformes aux normes de qualité d'origine les plus strictes. Avec les manuels de réparation, ils forment un duo parfait pour tout atelier abritant une 911 de première génération. ■

Wolfgang Blaube travaille au réglage fin des roulements de roue. « Avec les informations précises du manuel de réparation, c'est beaucoup plus simple », explique-t-il. En tout cas, quand on est du métier. Les mécaniciens amateurs ont toujours intérêt à confier leur véhicule à un Porsche Classic Partner ou à leur Centre (Service) Porsche. ↓



Manuels de réparation Porsche 911 Volumes I et II (allemand) avec boîtes
Réf. WKD480510
911 type F (1965–1971)



Manuels de réparation Porsche 911 Volumes I et II (anglais) avec boîtes
Réf. WKD480520
911 type F (1965–1971)

