

« **W**ouah ! Elle est vraiment trop top, votre réplique ! », me lance le motard admiratif qui attend à côté de moi au feu rouge. Je vous avoue que j'en suis resté... sans réplique ! Je me trouvais ce jour-là, pour les besoins d'un essai pour un magazine du groupe LVA, au volant d'un Speedster 356 Porsche tout ce qu'il y a de plus authentique ! À n'en pas douter, notre ami motard ne pouvait imaginer se trouver à côté d'une des Porsche les plus mythiques, lâchée sur la route par un inconscient alors que sa valeur approchait les

demande sans cesse croissante pour ses petites 356, étroitement dérivées de la placide Volkswagen conçue à la fin des années trente par son père Ferdinand sur commande du parti national-socialiste. D'abord dotés d'un 4-cylindres boxer de 1 086 cm³ développant 40 ch, porté ensuite à 1 286 cm³ pour 44 ch, les premiers coupés et cabriolets 356 se distinguaient déjà en rallyes et en endurance, taillant des croupières à leurs rivales bien plus puissantes grâce à leur poids plume et leur agilité. En France, la jeune marque est alors importée par Auguste Veuillet qui présente la 356 sur son stand au salon de Paris 1950 avant de l'aligner avec succès aux

Conformément à l'original, l'Intermecanica 356 joue la carte du dépouillement, mais aucun détail ne manque.



300 000 €. Seulement ? Oui, c'était il y a presque deux ans, car il faut désormais compter plus d'un demi-million, jusqu'à la prochaine vente surmédiatisée qui explosera encore la cote... Juste cette petite anecdote pour rappeler combien la folie spéculative qui touche aujourd'hui le monde de l'automobile ancienne, et plus particulièrement les Porsche, est en train de faire disparaître certains modèles de la circulation. Dans tous les sens du terme, cloîtrés qu'ils sont désormais dans les garages coffres-forts d'investisseurs opportunistes. À ce train-là, croyez-moi, les répliques ont encore de beaux jours à vivre ! Ferry Porsche était bien loin d'imaginer tout cela alors qu'il s'efforçait de satisfaire une

24 Heures du Mans l'année suivante. Au salon, Herr Doktor Porsche rencontre son compatriote autrichien Max Hoffman, importateur de voitures européennes de luxe à New York, venu faire son marché...

Il est libre Max

Outre un sens des affaires particulièrement aiguisé, le séillant Max possède un copieux carnet d'adresses, véritable *Who's who* de la haute société américaine, et se fait fort d'écouter ces exotiques voitures de sport que les jeunes yankees trouvent *so exciting*. Tout au long des années cinquante, Max Hoffman

Moulée
sur un
authentique
Speedster,
cette réplique
brille par
sa qualité.

importera les marques Jaguar, Alfa Romeo et Facel Vega, mais surtout les BMW 507 et Mercedes 190 et 300 SL après avoir réussi à persuader les deux firmes allemandes de les construire spécialement pour le marché américain. Mettez-vous à la place de Porsche lorsque ce cher Max lui annonce qu'il compte vendre pas moins de cinq 356 par semaine dans son showroom new-yorkais. Histoire de limiter les frais, il lui suggère de fabriquer une version très dépouillée du cabriolet 356, inspirée du roadster réalisé en 1952 par John von Neumann, un autre négociant américain en voitures de sport, à partir d'un coupé 356 proprement décapité. Max, qui ne fait

Le héros de *La fureur de vivre* s'en offre un avec ses premiers cachets d'acteur avant de passer au Spyder 550 qui lui sera fatal sur la route de Salinas. Lancé en Europe à l'été 1955, le Speedster suit les évolutions de la 356 A : cadrans du tableau de bord de même diamètre, jantes ramenées à 15 pouces au lieu de 16 et moteur 1600 poussé à 75 ch pour la version Super. Destiné à la course – il se distingue entre autres au Tour de France Automobile –, le Speedster Carrera 1600 GS n'aligne pas moins de 115 ch. Dans son ultime évolution, avant de céder la place au Convertible 356 D carrossé chez Drauz, le Speedster 1957 reçoit une capote



Les feux arrière allongés indiquent que c'est le millésime 1957 qui fut pris pour modèle. Appréciez la pureté des lignes.

jamais les choses à moitié, commande au carrossier allemand Heuer-Gläser plusieurs répliques en alu de cet *american roadster* rebaptisé Speedster. Doté d'un pare-brise surbaissé, d'une capote très minimaliste et de *side screens* démontables, l'engin a tout d'un roadster *british*, la fiabilité allemande en prime. Disponible avec le "katrapla" 1 488 cm³ de 55 ch, porté à 70 ch en version Super, le Speedster peut aussi s'aligner en compétition avec le fameux moteur GS 1500 type 547 à 4 arbres à cames en tête de 100 ch. Désormais assemblé chez Reutter, le Speedster fait tourner toutes les têtes des *youngsters* friqués et des stars de Hollywood comme Steve McQueen ou James Dean.

plus pratique et des feux arrière de forme allongée. Sublime...

Fac-similé

C'est cette dernière version que choisit de reproduire l'Autrichien Frank Reisner, le boss d'Intermeccanica. Cette société au nom très italien fut fondée à Turin par Reisner en 1959 pour fabriquer et distribuer des pièces hautes performances (carburateurs, pipes d'admission et d'échappement). L'année suivante, Reisner est approché par un importateur américain qui lui confie la construction de monoplaces de Formule Junior destinées à courir aux USA. >

La copie est aussi légère, agile et précise que le modèle original.

Le succès aidant, Intermeccanica se lance dans la réalisation d'ambitieuses GT à moteur V8 : l'Apollo, l'Italia puis l'Indra, dessinées par le talentueux Franco Scaglione, jusqu'à ce que General Motors décide soudainement de ne plus lui fournir de mécaniques. Dépité, Reisner émigre en 1975 aux USA, à San Bernardino, pour y fabriquer la toute première réplique du Speedster 356. Dès la première année, Intermeccanica en produit plus de 600 exemplaires. Moulée sur un authentique Speedster de 1957, la réplique de Reisner se signale par la qualité du GRP (fibre de verre renforcée) mis en œuvre et la finition de son habitacle. Voilà qui donne tout à coup des idées à une myriade de petits artisans, d'autant que la vogue des répliques et autres évocations, initiée par l'Excalibur, bat son plein en ce début des *eighties*. Intermeccanica, installée depuis 1981 à Vancouver, au Canada, passe des accords avec Classic Motor Carriages en Floride et Apal en Belgique pour la construction du Speedster 356 *replica* sous licence. Mais la copie est aussi... recopiée sans vergogne par Ryan Speedster, Vintage Speedster, Beck et Chamonix

en Amérique ou encore Roadster Car puis PGO en France, pour ne citer que les plus connues. Si Apal en cesse la fabrication en 1992 et PGO se voit contraint par Porsche d'en faire de même sous peine de poursuites judiciaires, la société Intermeccanica, désormais dirigée par Henry Reisner, le fils de Frank, produit aujourd'hui encore son Speedster 356 dans son usine de New Westminster près de Vancouver. Établi sur un châssis tubulaire inédit, il peut recevoir diverses mécaniques depuis le célèbre bloc VW refroidi par air jusqu'aux 6-cylindres Porsche 3,6 l, voire un *flat four* de Subaru WRX ! « *Il y a deux sortes de produits chez Intermeccanica : les Speedster construits au Canada et vendus clé en main avec une foule d'options choisies à la carte par l'acquéreur ; et puis les modèles plus anciens qui étaient parfois vendus en kit adaptables sur une plateforme de Cox raccourcie, comme cet exemplaire basé sur une VW de 1968* », m'explique Nicolas Defosse en me tendant les clés. Plus qu'une réplique, c'est un véritable fac-similé du Speedster Porsche que j'avais eu la chance de conduire naguère ! Revêtu de

POINTS FORTS

- ▶ Look d'enfer
- ▶ Fidélité des lignes
- ▶ Esprit du modèle original préservé
- ▶ Belle qualité du polyester
- ▶ Entretien facile et peu coûteux

POINTS FAIBLES

- ▶ Attention à la conformité de la carte grise !
- ▶ Usage limité
- ▶ Capote et vitrages d'enfer...





Les compteurs VDO font parfaitement illusion. Seul le volant à la jante un peu épaisse jure dans pareil environnement.

sa teinte gris métal Silver U-2, cette inimitable silhouette de baignoire en inox est restituée avec nettement plus de fidélité que la réplique de PGO dont les phares sont positionnés un poil trop haut. Outre la qualité exceptionnelle du

polyester, tous les sigles, les feux en amande, les fines baguettes chromées et jusqu'à la poignée de maintien sur la planche de bord entretiennent l'illusion.

Le prix du plaisir

Inutile de dire que tout roadster se déguste sans capote et l'Intermeccanica n'échappe pas à la règle, sans compter que la bâche et les *side screens* semblent aussi laids qu'inefficaces. Minces et spartiates, les deux baquets se révèlent d'autant plus confortables qu'ils ont été reculés d'une dizaine de centimètres à la demande du propriétaire pour une position de conduite bras tendus très vintage. Derrière le volant Nardi, les trois compteurs VDO à chiffres verts font eux aussi illusion. Pas pour très longtemps : 250 km/h au taquet et la zone rouge entre 6 000 et 7 000 tr/min, ça ne colle pas vraiment avec la carte grise d'une VW de 1968 que j'ai sous les yeux ! Ah, petite coccinelle, j'ai reconnu ta chanson au premier tour de clé, amplifiée dans les graves par le *muffler* qui débouche >



Difficile de démasquer une réplique au premier coup d'œil. Et c'est encore plus difficile au volant !

Entre coups de vent et coups de raquette, le confort est des plus spartiates !



ACHETER UNE RÉPLIQUE DE SPEEDSTER 356

Ce qu'il faut savoir

Vous pouvez acquérir un Speedster 356 Intermecanica neuf (info@intermecanica.com). Identique à l'original, il est cependant construit sur un châssis tubulaire maison. Le plus difficile, une fois importé (et la copieuse TVA acquittée sur ce véhicule

neuf), sera de le faire homologuer. Bon courage ! À défaut, les offres en occasion ne manquent pas : PGO et Apal, les plus courants en France, mais aussi Roadster Car qui, le premier, l'a homologué au Havre avant de passer la main à PGO qui a refait l'homologation en 1993. Vous l'avez deviné, plus que l'état de la mécanique (VW flat four de 1,2 à 2 l, tous bien

connus et faciles d'entretien) ou de la plateforme d'origine VW raccourcie à 2,20 m d'empattement (attention à la corrosion des planchers, de la poutre et des bras de suspension), c'est évidemment la carte grise qui pose problème. Seules les PGO (et aussi quelques Apal montées par Roadster Car à Nantes) ont pu recevoir l'homologation en France, du moins pour celles montées par l'usine. Mais beaucoup ont été vendues en kit et terminées par des constructeurs sans patente... et sans papiers ! Une simple carte grise, fût-elle de collection, marquée "VW type 11D ou 15" (cabriolet) voire "VW modifiée", ne suffit pas pour être en règle. Le temps où l'ingénieur de la Drire (ex-Mines) fermait les

yeux et vous donnait le précieux carton de votre buggy *home made* contre quelques bonnes bouteilles glissées dans sa serviette est bien révolu ! Il faut, au minimum, faire expertiser la voiture et en discuter ensuite avec son assureur ou bien faire la demande d'une carte grise collection si le modèle est âgé d'au moins 30 ans.

Combien ça coûte ?

Si vous désirez acquérir un Speedster 356 Intermecanica neuf, il vous en coûtera alors de 50 000 à 90 000 dollars canadiens selon les options et la motorisation. Sinon, selon la motorisation, la finition et la carte grise, les répliques de Speedster se situent dans une fourchette de 20 000 € à 35 000 €, les Intermecanica, plus fidèles et historiquement les premières, étant les plus recherchées.



Gavé par deux carburateurs Dell'Orto, le 1600 Volkswagen reste conforme à l'idée que l'on se fait d'un moteur de Cox. Flap-flap !



Nicolas Defosse

« L'envolée des prix sur certains modèles, et notamment les Porsche, tourne à la folie !

Actuellement, les 911 jusqu'aux 993 flambent et cette spéculation ne me réjouit par car elle fait disparaître du marché des autos désormais rangées dans des garages », assène Nicolas Defosse à la tête de GT Spirit. « Ainsi, pour le Speedster 356, l'original est devenu totalement inaccessible et on n'en voit plus rouler. Qui va risquer une auto de plus d'un demi-million dans un rallye du dimanche ou sur la piste ? De fait, les gens qui engagent des

« Elle ne disparaîtra pas ! »

Ferrari GTO ou des Porsche 904 au Mans Classic ou au Tour Auto alignent des doublures ou des reconstructions ! La réplique Intermeccanica a l'avantage de restituer la superbe ligne du Speedster 356 pour une fraction de son prix. Voilà pourquoi ce modèle ne disparaîtra pas même si c'est un engin très radical dont l'usage est limité aux loisirs. Pour notre part, face aux problèmes des cartes grises des répliques, nous faisons systématiquement faire une expertise détaillée même si l'auto possède une CG visiblement valable. On joue la transparence ! »



Point délicat sur une réplique, les jantes en acier chromé sont parfaitement dans le ton. Aucune faute de goût n'est à déplorer !

au centre du pare-chocs... Bon pour le son ? Alors, en piste ! Mais pas besoin d'aller bien loin pour m'apercevoir que, contre toute attente, il y en a sous le pied. Moi qui m'attendais à un "poumon"... Je suis sans doute un inconditionnel des œuvres complètes du Professeur Porsche, mais je ne vais tout de même pas vous raconter d'histoires. La carte grise m'indique une VW type 11D1, donc une 1 200 cm³ de 34 ch tout mouillés. C'est pas possible ! À la première occasion,

je stoppe, soulève le minuscule capot arrière et découvre un 1600 gavé par deux carburateurs Dell'Orto de 50 mm... J'aurais dû commencer par là avant de démarrer. Voilà qui m'incite à repartir avec la banane. Sur les petites routes de la Bresse, la vraie-fausse Porsche n'amuse pas le terrain et se faufile de courbes en virages, virant à plat d'une impulsion sur le grand volant à jante de bois. « De bois, comme la suspension ? », ricanent certains. Certes, entre les coups de vent et les coups de raquette, le confort est des plus spartiates et l'amortissement typiquement Cox n'a franchement rien d'hydropneumatique. Mais aucun rossignol, aucun bruit de casserole ne vient gâcher l'impression d'un engin soigneusement construit. Avec son empattement ramené à 2,20 m, la réplique offre la même vivacité de réactions que l'original : une direction suffisamment incisive pour placer avec précision le nez de l'auto au ras de la corde, mais un rayon de braquage catastrophique, des tambours de freins un peu dépassés dès qu'ils battent la charge et un levier de vitesses aux débattements beaucoup moins flous que prévu. Avec ce moteur 1600 VW et ses deux Dell'Orto qui, à vue de nez, offrent une bonne soixantaine de chevaux, les performances de l'Intermeccanica rejoignent presque celles d'un authentique Speedster Porsche 1500. Mais si les rapports poids/puissance sont assez voisins, calculez donc le rapport prix/plaisir ! ■

Merci à Nicolas Defosse et à toute l'équipe de GT Spirit (646 avenue des Prés-Seigneurs, 01120 La Boisse, tél. 04 78 02 10 10, www.gt-spirit.fr) pour leur accueil et le temps consacré à la mise à disposition de ce Speedster proposé à la vente le jour de notre reportage.



Caractéristiques techniques

INTERMECCANICA 356 SPEEDSTER, 1968

Moteur VW 4-cylindres à plat opposés en position longit. AR, 1 584 cm³ (85,5 x 69 mm), 60 ch DIN à 4 000 tr/min, 10,8 mkg à 2 800 tr/min, rapport volumétrique 7,5 à 1, 1 arbre à cames central, vilebrequin 4 paliers, graissage sous pression, refroidisseur d'huile, 2 carburateurs simple corps Dell'Orto DRLA 50, refroidissement par air (turbine).

Transmission aux roues AR, boîte 4 vitesses synchronisées.

Direction à vis et galet, sans assistance.

Freins à commande hydraulique, tambours AV/AR, sans assistance.

Suspension à 4 roues indépendantes. AV par bras longitudinaux et barres de torsion transversales ; AR par demi-arbres oscillants et bras longitudinaux, barres de torsion et amortisseurs télescopiques.

Structure/Carrosserie châssis plateforme à tunnel central acier, carrosserie en fibre de verre renforcée, roadster 2 places.

Dimensions longueur 3,95 m, largeur 1,67 m, hauteur 1,18 m (capoté), empattement 2,20 m, voies AV/AR 1,31/1,35 m.

Poids env. 780 kg.

Roues jantes acier chromé, pneus Continental 165/80 R 15 sur modèle essayé.

Vitesse maxi env. 150 km/h.