



ENQUÊTE

• NEUF • OCCASION • ASSURANCE • ENTRETIEN...
Rouler en Porsche, combien ça coûte ?

LE GUIDE DES PASSIONNÉS DE **PORSCHE**

ESSAI NOUVEAUTÉ
718 Boxster



Moins de cylindres,
plus de puissance

RENCONTRE



Marc Duayoun
Directeur Général
de Porsche France



COLLECTOR
550 Spyder 1955
Un joyau à l'état pur

PRATIQUE



Navigation, USB, Bluetooth...
Modernisez votre Classic

EXCEPTION
928 Le Mans

Une expérience unique



ESSAI
991 Phase 2 Turbo Cabriolet
Avec le ciel pour témoin



ÉVÉNEMENT
36 Porsche au 2^e rallye d'Aumale
VISITE
LLM Meca Sport

OCCASION
La 997 Carrera Phase 1
passée au crible

N°18

M 04880 - 18 - F: 6,50 € - RD

AVRIL/JUIN/SEPTEMBRE 2018
ISSN 2285-1118 - 118 2 200 € - 1200 12 200 €
DE 7,50 € - ABE 7,50 € - SSP 7,50 €
EN 12,00 € - LRA 7,50 € - RAB 7,50 €
PORT. exp. 3,00 € - TVA 1100 1 127



CETTE 993 AVALE LE 0 À 100 KM/H EN SEULEMENT 3,2 S.

LA PRÉPA EN BREF

- Arbres à cames GT2 EVO
- Chemises et pistons en aluminium
- Pistons de 911 atmo modifiés maison pour réduire le taux de compression à 9,5
- Bielles Carrillo en titane
- Joint de culasse Le Mans
- Turbos K24 et K26
- Programmation sur mesure
- Echangeur air/air gros volume
- Embrayage renforcé avec disque fritté
- Rotules Unibal
- Siège Recaro
- Allègement optimal
- Suppression du frein à main
- Arceau Matter
- Ailes, portes, capot en Kevlar Niederhof
- Extensions d'ailes JB Racing en carbone
- Aileron GT2



1 Comme le pare-chocs arrière, le bouclier avant a été réalisé en carbone par Niederhof.

2 L'écrou central est bien évidemment indispensable en compétition.

3 4 Les prises d'air permettent aussi de limiter les forces de frottement.

5 Sous cet angle, on se rend compte de l'élargissement réalisé.

6 Pour éviter que l'habitacle ne se transforme en fournaise, une écope a été installée.

7 Même si le capot est en carbone, les « codes option » d'origine ont pu être conservés.

Jürgen Brecht fait partie de ces acteurs qui ont dynamisé le monde Porsche. À la tête de JB Racing depuis 1985, ce préparateur a réalisé les projets les plus fous. Certains se souviennent probablement de ses réalisations présentées dans la presse spécialisée au cours des années 90. Passionné par la compétition, il a aussi été l'un des créateurs du club Europa qui organisait un championnat dédié de 1990 à 2011. À ce sujet, Jürgen a d'ailleurs été titré 9 fois champion d'Europe : 1997, 1998, 2001, 2002, 2003, 2004, 2006, 2008, 2009... Aujourd'hui, il est toujours en activité à Verrey-sous-Salmaise (à 20 km de Pouilly-en-Auxois) et son garage reste le royaume où les préparations les plus pointues (comme les simples restaurations) voient le jour. Dans ces pages, nous nous sommes attachés à l'une de ses créations les plus emblématiques, réalisée sur base de 993 RS. Rare et exclusive de nos jours, celle-ci a d'abord été choisie pour ses qualités sportives sur piste. « Je l'ai

achetée l'hiver 2004 à un pilote qui s'était engagé dans le championnat GT. Mais il n'avait fait qu'une course ou deux. »

630 ch et une fiabilité exemplaire

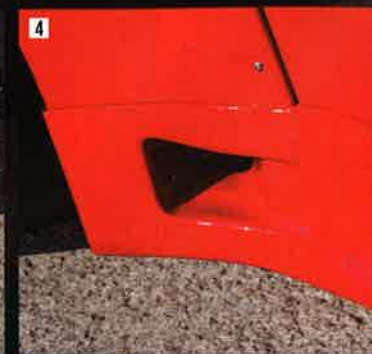
Une fois l'auto achetée, Jürgen Brecht commence par s'attaquer à la suspension. « Au départ, je roulais avec des trains de GT2, mais les réglages étaient vraiment trop complexes. Il ne faut pas oublier qu'on courait d'abord en amateur. J'ai demandé à Bilstein et Eibach un ensemble sur mesure qui offre une détente et une compression sans réglages. Les ressorts et amortisseurs ont été fabriqués en fonction de mes besoins, des jantes, de la largeur des pneus et du poids de la voiture. J'ai aussi installé des rotules Unibal qui permettent de garder les réglages définis en amont. D'origine, on a un Silentbloc en caoutchouc à chaque articulation sur les trains roulants. L'intérêt est de favoriser la souplesse et le confort.

Seulement voilà, dans des conditions extrêmes, cela travaille beaucoup. Il faut revoir les réglages en permanence. Quand les fameux Silentbloc en caoutchouc sont remplacés par des rotules Unibal en acier, il n'y a plus aucune déformation. Les pneus sont les seuls à travailler ». Dans le championnat 2004, notre homme crée l'événement et le remporte sans problème... contrairement à 2005. « Le moteur a lâché en cours de saison. Il offrait une belle puissance, mais n'avait pas été fiabilisé. On a alors pris la décision de revoir l'intégralité de l'auto durant une bonne année. » Le 3.8 a ainsi reçu des bielles Carrillo (reconnue comme la meilleure marque au monde en la matière) en titane qui supportent parfaitement les 630 ch produits, notamment grâce aux turbos K24 et K26. À l'époque, c'était d'ailleurs les plus performants que l'on trouvait. Bien sûr, notre préparateur aurait pu aller encore plus loin en termes de puissance et de couple, mais l'intérêt était d'abord d'avoir une mécanique endurante.



LES JANTES BBS

Jürgen Brecht n'a pas choisi les jantes BBS par hasard. La marque propose en effet une conception sur mesure. Si les GT2 « usine » avaient le droit à des modèles de 12" de large à l'arrière en 1995 puis de 14" en 1998, aucune de ces tailles ne convenait à notre homme. « Depuis les années 80, on a l'habitude de rouler avec des modèles en 13" qui correspondent parfaitement à la taille des pneumatiques utilisés en compétition. » BBS a donc fabriqué ces modèles avec un déport spécifique à l'utilisation de l'auto.



Ainsi, la pression des turbos a volontairement été limitée à 0,9 bar. La programmation a été réalisée sur mesure afin de gérer le point d'allumage et la quantité d'essence à fournir à chaque régime. Les pistons ont été remplacés par des modèles de moteur atmosphérique modifiés maison pour réduire le taux de compression à 9,5 (ce qui est déjà particulièrement important).

1 120 kg sur la balance

Pour passer la puissance, et surtout supporter le couple de 805 Nm, un embrayage haute performance a été installé. Pouvant supporter un couple de 1 000 Nm, il se compose d'un disque fritté et riveté en son centre pour une meilleure résistance. Notons aussi un double allumage et un échangeur air/air à gros volume. Passée cette étape, Jürgen a traqué le moindre kilogramme. Tout ce qui était inutile a été retiré : siège passager, garnitures éventuelles, frein à main... Seul l'ABS a été conservé par sécurité.

Mais ce qui a permis de réduire le poids à 1 120 kg (soit 30 kg de moins qu'une GT2) c'est d'abord la carrosserie en Kevlar. Le capot, les portes, les pare-chocs avant et arrière ont été fabriqués par Niederhof en Allemagne. En plus de leur poids plume, les spoilers ont un dessin spécifique qui permet de refroidir la mécanique tout en assurant une parfaite circulation des flux. Quant aux extensions (en carbone également), elles ont été réalisées sur mesure par JB Racing pour recouvrir les impressionnantes jantes BBS de 13 x 18" à l'arrière qui chaussent des imposants pneumatiques de 330 de large. Ainsi équipée, l'auto n'est pas à mettre entre toutes les mains et se destine uniquement aux pilotes chevronnés. Elle a d'ailleurs permis à Jürgen Brecht de remporter le championnat européen en 2004, 2006, 2008 et 2009. Les spécialistes des sorties sur pistes seront également surpris par les chronos de cette 993 établis à Dijon-Prenois (1'21"5) et Magny-Cours (1'43"2). ■

1 L'aile provient de la GT et promet déjà un bon refroidissement.

2 Les échappements sont libérés pour laisser les chevaux s'exprimer.

3 Sous l'énorme radiateur, le flat-six est affiché 630 ch et 805 Nm de couple.

4 Les vitres sont en Lexan. Logique.

5 Quelle musculature !



LE MOT DU PROPRIÉTAIRE
JÜRGEN BRECHT

Après avoir remporté le championnat d'Europe à diverses reprises, cette 993 semble couler des jours heureux... Effectivement. Elle était fatiguée par toutes ces années de compétition. On l'a donc refaite intégralement il y a deux ans. Depuis, elle reste dans notre show-room et témoigne de notre savoir-faire.

Vous ne la sortez plus ?

C'est difficile. Bien sûr, elle pourrait retrouver le chemin des circuits, mais comme elle est exempte de défauts, cela fait toujours un pincement au cœur. Et il ne faut pas oublier qu'un engagement en course nécessite un certain budget. À l'heure actuelle, cela paraît un peu prématuré dans la mesure où nous avons un grand projet pour les années à venir.

Votre circuit ?

Oui, je possède plusieurs terrains autour de la société à Verrey-sous-Salmaise et j'ai prévu de faire construire un circuit rapide de 4 km. Le projet est déjà bien entamé et devrait voir le jour dans quelques années.

6 La jointure des éléments est parfaite.

7 La boîte dispose de synchros en acier et d'un couple conique court 8.32.

8 Ici, on s'est concentré sur l'essentiel.

9 Un seul siège, suppression de toutes les garnitures et du frein à main. Jürgen Brecht a traqué les moindres grammes.

10 L'extincteur automatique est bien évidemment présent.

11 Les portes en carbone ne pèsent que quelques petits kilos.

LES 630 CH S'EXPRIMENT PLEINEMENT GRÂCE À LA LÉGÈRETÉ DE LA CARROSSERIE EN KEVLAR



FICHE TECHNIQUE
PORSCHE 911 TYPE 993 RS 1995

MOTRISATION
TYPE 6 cylindres à plat
DISPOSITION Porte-à-faux arrière
ALIMENTATION Gestion intégrale + double turbo
CYLINDRÉE 3 746 cm³
NOMBRE DE SOUPAPES 12
PUISSANCE MAXI 630 ch à 4 000 tr/min
COUPLE MAXI 805 Nm de 4 000 à 7 200 tr/min

TRANSMISSION
TYPE Propulsion
BOÎTE DE VITESSES Manuelle 6 rapports

CHÂSSIS
SUSPENSIONS AV/AR Amortisseurs Bilstein et Eibach à double ressort (ensemble sur mesure)
FREINS AV Disques 380 mm de diamètre avec bols de fixation aluminium, Durit aviation et étriers 4 pistons en alu
FREINS AR Disques 355 mm avec étriers 4 pistons en alu

ROUES
JANTES BBS 10,5 x 18" et 13 x 18"
PNEUS AV/AR 270/650/18 et 330/690/18

PERFORMANCES
VITESSE MAXI 300 km/h
0 À 100 KM/H 3,2 s

DIMENSIONS POIDS
LONGUEUR 4 245 mm
LARGEUR 1 800 mm
HAUTEUR 1 290 mm
EMPATTEMENT 2 272 mm
POIDS À VIDE 1 120 kg

