

FLAT6

Magazine

N°37

Mars 94
34FF - 230FB
10,50FS



**DES 911
ENSORCELEES**



M 1983 - 37 - 34,00 F



En nous rendant chez Jürgen Brecht, nous avons aussi vu cette Carrera 3.2 montée en 3.4. Rien d'exceptionnel dans cette préparation, si ce n'est qu'elle est un des multiples exemples pour rendre une Carrera 3.2 plus performante.

Texte: Marc JOLY
Photos: Didier DENIS

C'est que le nombre de participants aux sorties de clubs, en circuit, va sans cesse grandissant. Nous ne pouvons que nous en réjouir, tant il est vrai que la meilleure utilisation pour une 911, celle où elle s'exprime le mieux, c'est le circuit. N'oublions pas que la 911 est une sportive, et que nos routes radarisées à outrance deviennent de moins en moins propices à laisser nos flat six préférés s'exprimer. Une frange de plus en plus importante de propriétaires de 911 s'est donc inscrite dans les différents clubs français, et le succès du côté compétition, prise de chronos ou courses, montre combien on prend la chose très au sérieux! Alors, un peu partout, on multiplie les préparations. Mais notez qu'on ne tourne pas impunément durant toute une saison de circuit. Mieux vaut le savoir à l'avance: jantes, jupes avant et arrière,



Sous le capot, un 3,4 litres retravaillé, et 260 chevaux

capot avant sont les éléments extérieurs à souffrir en premier. Mais la mécanique aussi est mise à rude épreuve. Rien d'inquiétant: si vous avez une conduite propre, ce sont les freins qui crieront grâce avant le reste. Si vous avez tendance à en rajouter côté glisse en sortie de virage, il faudra

surveiller régulièrement trains et roulements, qui, de plus, iront plus souvent flirter avec les vibreurs. Une fois tout ceci acquis, rappelons tout de même que la 911 est sûrement le modèle offrant le plus de possibilités en circuit. Tous ceux qui se sont hasardés sur piste avec une autre sportive routière en sont vite revenus. Question rapport fiabilité-plaisir, il n'y a vraiment pas mieux. Tout ceci pour dire quoi, au fait? C'est de votre faute, aussi, vous me laissez parler comme ça, tout seul, et je finis par perdre le fil de mes





UN 3,4 LITRES POUR LES CLUBS

pensées... Ah oui, cette Carrera 3.2 blanche. Si nous l'avons "mise en boîte", c'est justement pour vous parler d'une préparation possible, bien que celle-ci ne soit plus vraiment d'actualité, comme nous le verrons tout à l'heure. Cette préparation

a été faite voici deux ans, à un moment où les nouvelles générations étaient encore trop chères. Le résultat est quand même intéressant, car il permet d'aller chercher un Carrera 2... à condition de savoir emmener l'auto!

GROS MOTEUR

C'est un Carrera de 1985, autrement dit



Gros freins et suspensions plus dures sont aussi des éléments indispensables

avec l'ancienne boîte, et cela limite déjà les possibilités. Avec le recul, on se demande comment Porsche a pu faire trainer aussi longtemps cette boîte d'un autre âge. Il faudra attendre 1987 pour que ça change enfin. Tous ceux qui roulent en SC ou en premières générations de Carrera savent combien de secondes se perdent parfois à redescendre ou à monter ses rapports! Mais c'est ainsi, et si cela fait partie de l'histoire, il nous faut composer avec! Ici, donc, la boîte n'a pas été changée, car c'est sur le moteur qu'on a travaillé. Le passage en 3,4 litres est assez simple, il suffit de changer l'ensemble chemise-pistons, et de passer le taux de compression à 10,5:1. L'idéal est d'accompagner cette modif de menus travaux sur la culasse et les guides de soupapes. Le pot arrière a également été modifié et le filtre à air coupé. Puissance annoncée, aux alentours de 260 chevaux. Pour que le tout soit cohérent, les freins ont été changés. Aux quatre roues, on trouve des disques de 3.3 Turbo 1, avec étriers de 928 S4 à l'avant, et à l'arrière, des étriers avant de 3.3 Turbo 1, ce qui représente un travail important d'adaptation. Mais c'est un passage obligé pour qui veut tourner correctement sur circuit, les freins y étant très durement sollicités.

Et ce n'est pas tout. Des Bilstein durs ont été installés partout, et à l'arrière, on a installé des barres de 29 mm de diamètre (pour info, elles font 26 mm sur un turbo). A l'avant, outre la barre anti-rapprochement, on trouve des combinés ressorts-amortisseurs Heibach, les trains ayant reçu un réglage spécifique. C'est tout mais c'est beaucoup. Une telle préparation complète s'approche des 100000 Francs. En supposant qu'on parte d'un 3.2 de 1985 pas trop cher, à 150000 Francs, cela nous met l'auto à 250000 Francs. Pour ce prix, en tirant un peu, on commence à trouver des Carrera 4 et 2 qui seront au moins aussi performants sur circuit, sans qu'il y ait de modifs à faire dessus. Mais ça n'était pas vrai il y a deux ans! Comme quoi, le monde de la Porsche évolue vite!

260 chevaux annoncés semblent bien être là. On pourra s'étonner qu'on puisse le constater, car entre un 3.2 à 231 chevaux et celle-ci à 260, il n'y a jamais que 29 chevaux d'écart. Faux. Car, même si c'est parfois dur à avaler, il devient de plus en plus évident, avec le recul, que les Carrera 3.2 n'ont jamais eu les 231 chevaux annoncés. Il semble qu'il faille compter plutôt autour des 220 chevaux, dans le meilleur des cas. Ne faites pas des bonds de trois mètres sur votre fauteuil, car c'est bel et bien la réalité. Comment, entre autres, expliquer autrement l'écart si important existant entre un Carrera 2, pourtant plus lourd, et un Carrera 3.2? Tous ceux qui ont passé ce dernier au banc ont généralement eu de désagréables surprises. Les raisons pour lesquelles Porsche a joué les optimistes sur ce moteur restent à ce jour obscures. Ce qui n'empêche pas ce modèle de fonctionner à merveille avec

une belle santé, soit dit en passant.

Pour en revenir à notre 3.4, ceci explique aussi qu'on sente la différence. Les accélérations sont franches et rendues encore plus vivantes par le joli son qui sort de l'échappement. Comme nous l'explique Jürgen Brecht, le passage en 3,4 litres est intéressant uniquement dans le cas où on se retrouve avec un bloc 3,2



D'habitude, c'est une piste qui défile devant ce pare-brise, mais pour une fois, on peut bien faire un peu de poésie

UNE BELLE SANTÉ

Le résultat est de toutes façons très intéressant. Nous avons roulé un peu avec cette Carrera, sans l'exploiter à fond, juste le temps de constater que, "de visu", les

litres cassé. En pareil cas, tant qu'à le refaire, autant le monter de cylindrée, afin qu'il gagne en puissance et en "coffre". Celle-ci se prépare à vivre une nouvelle saison du club Europa, et vous nous excuserez, pour une fois, de vous montrer une 911 avec des signes extérieurs de fatigue. Ils ne sont qu'extérieurs et ne concernent que la carrosserie. Rouler en circuit, ça laisse des traces!



Elle porte quelques traces d'une activité fébrile en circuit!