

FLAT6

Magazine

N°84

FEV 98 - 35FF
230FB - 10,80FS

**ESSAI 996
TIPTRONIC**

Carrera 3.2

Turbo look



500ch EN PISTE



1300CH
SUR LA ROUTE

M 1983 - 84 - 35,00 F



Jurgen Brecht est un homme heureux. Le fait de courir dans un championnat où les règles sont beaucoup plus libres que dans le GT FIA lui permet de donner libre cours à son talent. L'an passé, il s'est concocté un véritable monstre qui lui a permis de remporter le titre. Une Porsche dont le look évoque ce qu'aurait pu devenir les GT2 sans le carcan des règlements. Rien de tel qu'un essai pour percevoir ce qu'a pu être le plaisir ressenti par Jurgen tout au long de cette saison. Vous surpréndrais-je en vous disant qu'il a vraiment dû se régaler?

Texte et photos: Marc JOLY

Sévèrement

Mais au fait, de quel championnat parlons-nous, vous demandez-vous peut-être? De celui proposé par le club Europa, bien sûr. Dans notre

no 79, nous vous avons longuement parlé de ce club, qui propose de vraies courses dans le cadre de simples sorties de clubs. Sans revenir sur le règlement qui régit ces épreuves, rappelons qu'il existe trois catégories, avec, en haut de l'affiche, la catégorie 1 qui se résume très simplement: voitures fermées, bi-place, avec rapport poids-puissance minimum de 1,1 kg/ch. Cela permet, soit de faire rouler de grosses autos déjà existantes, style GT2, soit de laisser libre cours aux préparateurs pour réaliser la Porsche dont ils rêvent. L'idée mérite vraiment d'être creusée, car, tout bien réfléchi, dans quelle autre série pourraient vraiment s'exprimer ces préparateurs de l'extrême? On se souvient qu'au début du BPR, des équipes comme Freisinger et Strandell se sont aventurées à réaliser leurs propres évolutions sur base 911. Mais jamais, par manque de moyens, ils n'ont pu rivaliser avec l'usine et ses produits-clients. Depuis, le règlement s'est encore durci et ne laisse que peu de place aux libertés individuelles. Notons au passage le côté un peu absurde de la situation, puisque, si le règlement s'est durci, il n'en permet pas moins à des usines d'aligner en compétition des autos jamais vues sur la route, détournant ainsi totalement l'esprit initial du GT. Jurgen Brecht, préparateur passionné de Porsche bien connu de nos lecteurs (il travaille sous les initiales JB Racing, et nous lui avons déjà rendu visite), par ailleurs président du club Europa, a toujours fait partie de ces cordonniers mal chaussés. A savoir qu'il s'est toujours attaché à servir d'abord ses clients plutôt que lui-même. Ce qui fait que, depuis quelques saisons, il se présente au départ des courses quand il a le temps, et quand il a une auto à se mettre sous la main. Pour



vilée!



1997, il est parti avec de meilleures résolutions, bien décidé à prouver ce dont il était capable. En plus d'entretenir et de préparer plusieurs RS et Cup disputant le championnat, il s'est fabriqué une auto qui n'a réellement été finie qu'à la mi-saison. Pour tout vous dire, c'est sur le circuit du Mugello que j'ai pu réaliser ce reportage, ce qui me permet aujourd'hui de vous parler de l'auto de Jurgen après avoir essayé la 911 GT1 de l'équipe JB en GT FIA (une homonymie qui nous permet de rappeler qu'il n'y a aucun lien entre Jurgen Brecht et cette équipe). Bien sûr, les deux ne sont pas comparables, mais question prix, on n'est pas sur la même planète. Jurgen, dans son cahier des charges, avait un budget d'entrée de jeu limité, et il ne pouvait pas se permettre de le dépasser. Le résultat n'en est que plus étonnant.

CA NE COÛTE PAS PLUS CHER !

C'est justement ce budget limité qui a permis à Jurgen de rentrer dans un autre processus: prouver qu'une grosse auto réalisée dans le cadre d'un règlement libéral ne coûte pas forcément plus cher qu'une petite sur laquelle on a du creuser pour chercher les derniers chevaux disponibles. Ce sont ces chevaux-là qui sont onéreux, bien plus en effet que ceux trouvés dans un gros moteur turbo posé

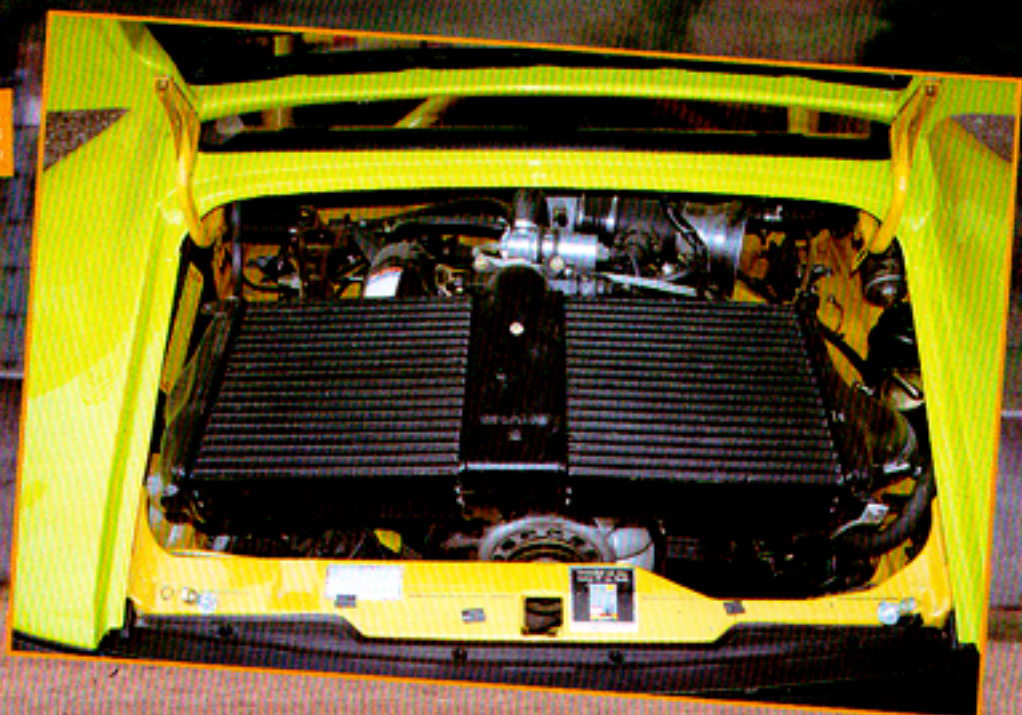
dans une caisse légère. Quand on part de ce principe, il faut ensuite s'appliquer à ce que l'ensemble soit homogène et tienne bien par terre. Rien ne sert d'installer 600 ch s'ils sont inexploitable.

En l'occurrence, Jurgen a créé un moteur simple et pas trop pointu, à la demande d'un client, qui tenait à avoir un maximum de chevaux sur la route tout en conservant

▶ Elle a remporté le championnat Europa en 97



En partant d'un 3.6 atmo, JB a utilisé des solutions simples pour sortir 500 ch



En action, une Porsche extrêmement douce à piloter, rivée au sol, ce qui en rend le pilotage à la limite d'autant plus délicat



À l'arrière, on est en 325. Le 340 a déjà été testé!

un bon niveau de fiabilité. Une fois ce moteur créé, Jurgen en a repris les composants pour en réaliser un second, qu'il a cette fois posé dans son auto à lui. Petite anecdote amusante, c'est la version-route qui est plus puissante que la version-course! En revanche, celle-ci est un peu plus légère et conçue uniquement pour le circuit, ce qui la rend évidemment globalement plus performante.

La base de cette Porsche est une RS Clubsport 993. On peut difficilement trouver meilleure base, soit dit en passant. Question look, d'entrée de jeu, Jurgen a fait très fort, non pas pour le simple plaisir de faire spectaculaire, mais bien dans le

but de faire efficace. Elle est en effet plus large qu'une 911 GT2, les ailes d'origine étant découpées pour laisser place à des ailes plus larges, conçues pour rentrer les énormes pneus. A l'avant, des 10"5 de large, 265x18, et à l'arrière, des 13" de large, en 325x18. Une fois, il a même monté du 340 à l'arrière. Généreux, Jurgen l'a toujours été. Il suffit de voir l'arrière de son auto, avec son pare-chocs de turbo, son capot spécifique surmonté d'un énorme aileron en carbone. Enorme, le mot est faible. Monstrueux, devrait-on dire! S'il peut prêter à sourire, vous pouvez ranger vos sarcasmes,

car cet aileron a été étudié en profil d'aile d'avion, conçu pour trois réglages différents, et surtout volontairement installé à 5 cm au-dessus du toit pour que son travail soit optimum. Sa largeur de deux mètres laisse rêver, surtout quand on sait que Jurgen a même expérimenté, depuis, des versions encore plus hautes. Il faut savoir que ce type d'aileron est interdit depuis longtemps dans les compétitions officielles, mais que son efficacité aérodynamique n'est pas contestable. Tout aérodynamicien en rêve, mais ne peut le faire pour cause de règlement. Souvenez-vous, à la fin des années 60, comment les ailerons se sont mis à grimper à l'arrière et à l'avant des formules un. Il fallut plusieurs

accidents dus à des ruptures brutales pour que ces ailerons hauts soient définitivement interdits. Ils le sont encore aujourd'hui. Pourtant, les matériaux contemporains permettent une plus grande solidité, mais c'est ainsi. Jurgen ne s'en est pas privé, la preuve étant faite à la fin d'une saison complète que l'aileron n'a jamais failli à sa tâche. Et l'allure de cette Porsche en est rendu d'autant plus spectaculaire! Elle est l'attraction de chaque sortie du club Europa. Les portes sont également en carbone, les vitres en plexy polycarbonate, traitées anti-rayures. Les ailes avant et le capot sont d'origine. Dernier petit clin d'œil pour l'extérieur, les rétros de F1. Tout pe-

cial entre chemise et culasse, et surtout pose de deux turbos composent l'essentiel du travail. Rien qui ne soit ruineux. Ces turbos, qui soufflent à 1 bar, proviennent de la bi-turbo 993, modifiés à l'intérieur. Pour les adapter, beaucoup de pièces de la bi-turbo ont été reprises. Avec une gestion électronique adaptée sur le boîtier et le faisceau d'origine, un filtre à air réduit à sa plus simple expression, et un échappement maison, sans chauffage, cela nous permet d'atteindre la puissance de 500 ch, à peu près, car ce moteur n'est jamais passé au banc. Il est accouplé à une boîte six d'origine avec un autobloquant et un embrayage de GT2, deux pièces Porsche.



En partant d'une 993 RS Clubsport, Jurgen Brecht s'est conçu un vrai monstre, mais à coût réduit

lits, légers et bas, ils sont plus là pour la beauté du geste que pour l'efficacité. Quant à la couleur, elle est pensée pour rendre cette auto encore plus visible et agressive. Une teinte originale qui lui va parfaitement. Dans la série, il n'y a pas de mal à se faire du bien... Les amateurs se souviendront que cette teinte a existé sur les Porsche 914...

L'intérieur, lui, est sans surprises, c'est exactement celui d'une RS Clubsport, avec le siège passager en moins. On en vient au gros morceau, le moteur. Jurgen est parti d'un 3.6 atmo strictement d'origine. Traitement de surface sur les têtes de pistons, afin de fiabiliser, modification des arbres à cames et des bielles (en acier), joint spé-

Côté trains et freins, tout ce qui est d'origine sur la clubsport a été conservé, avec, pour seuls changements, des plaquettes Pagid RS 12, une barre stabilisatrice arrière de GT2 avec logements en teflon, et suspensions-maison en ce sens qu'elles sont un mélange de Supercup, de GT2 et de RSR. Pour des courses d'endurance, ce serait un peu juste (surtout côté freins), mais les courses du club Europa sont des sprints qui ne nécessitent pas d'en faire plus. A la lecture de ce descriptif, vous comprendrez que derrière des allures de monstre se cache en fait une auto intelligente, conçue sans trop de gros frais, sans techniques hasardeuses, malgré un résultat saisissant. Pour exemple, le moteur qui

l'équipe coûte 160000 F HT, complet (prix variant selon le type d'échappement). Rien d'excessif. Et tout le reste est à l'avenant.

TROMPEUSE FACILITÉ

Cette superbe auto ne demande plus qu'à être essayée. Jurgen n'est pas de ceux qui font du chichi. Il est du genre: «Tiens, prends les clés, tu reviens quand tu veux!» J'exagère à peine, et cela vous confirme le côté généreux du personnage. N'essayez quand même pas d'aller lui demander ses

reusement, la piste est presque déserte au moment de m'élancer, et comme elle est longue, je ne risque pas de gêner grand monde. D'entrée de jeu, c'est l'apparente facilité de conduite qui déroute. Pour tout vous dire, elle me déroutera durant tout mon essai. La direction est très douce, la boîte précise, facile et rapide, j'ai manœuvré tout à l'heure l'auto dans le paddock avec un minimum d'effort côté embrayage (évidemment plus sec et ferme que sur une Porsche de route, mais facilement gérable), la sensation à la pédale, côté freinage, est excellente. Bref, tout va bien à bord, et dès l'attaque du second tour, je commence à me sentir parfaitement à l'aise. Rien à voir avec la GT1 essayée depuis! Sur chaque bout de ligne droite, je mets les gaz, en attendant quand même que les roues soient bien droites, et je m'enivre rapidement de ces divines accélérations. On a beau dire, mais sur ce plan, rien ne vaut un ou deux turbos. Et même plutôt deux si on préfère la souplesse. Rapidement, j'ai même l'impression de piloter une sorte de super 993 bi-turbo. Quelque chose qui friserait la perfection en effaçant un peu certaines sensations de dragster. Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit: elle pousse fort, très fort, l'auto à Jurgen. Même que les virages vous exposent au visage avant que vous n'ayiez eu le temps de dire ouf. Tiens, je rattrape deux RS. Elles ont l'air de se tirer la bourre. Pourtant, je les double avec une facilité qui m'étonne moi-même. Ainsi, au fil des tours, plutôt que de regarder dans mon rétro, je vais plutôt m'occuper de regarder ce qui passe devant. Ma parole, je suis en train de faire des temps! Et pourtant, j'ai encore la nette impression d'être très loin des limites de l'auto. Au moment où je me fais cette réflexion, du vert apparaît dans mon rétro. Diable, c'est Kazandjian sur la superbe 911 de Marc de Siebenthal. J'ai eu beau essayer d'accélérer le rythme, le Kazandjian, il m'a enrhumé en deux secondes et demi, et je l'ai vu filer à l'attaque sur ses appuis. Du grand spectacle. Heureusement qu'il était là pour remettre de l'ordre dans mon esprit, car je perdais des repères essentiels. Certes, Kazandjian a été le seul à

pouvoir taquiner Jurgen Brecht tout au long de cette saison, mais Jürgen était devant. Ce qui signifie qu'il me manque un paquet de secondes pour être vraiment bon. Au bout d'une dizaine de tours, je ramène l'auto aux stands, ravi. Jurgen a réalisé une 911 tout à fait étonnante, déroutante de facilité à emmener vite, mais très difficile à emmener très vite, car cette facilité, justement, endort les sensations qui font que vous allez vous mouiller la combinaison et vous cracher dans les mains pour aller chercher les derniers dixièmes. La motricité, le freinage, le comportement sont parfaits, mais il y a fatalement une limite. Jurgen me le confirme aussitôt. «Tu ne peux pas aller vite en dix tours avec une auto comme ça. Moi-même, il m'a fallu beaucoup rouler avant d'en cerner les limites, et même encore maintenant, je ne les ai pas atteintes. Elle est très douce, elle est rivée au sol, et avec des slicks aussi larges, il faut beaucoup d'habitude pour savoir jusqu'où on peut aller.» Une anecdote amusante confirmera le jour-même les dires de Jurgen. En effet, juste après mon essai, les pneus ont été changés pour en mettre des neufs. Jürgen, qui avait fait un temps-canon le matin, espérait descendre ce temps d'une seconde. Il n'en a rien été. A l'issue de son ultime tentative, il avoua son impuissance: «Je sais que je peux aller plus vite, que mes pneus neufs me le permettent, mais c'est dans la tête que ça se passe. Il est difficile de se dire qu'on peut freiner encore plus tard et rentrer encore plus fort. Je ne tiens pas à la casser!» Ça, on le comprend! Au fil de la saison, Jürgen s'est pourtant parfaitement mis en main son monstre vert. Au point qu'il a réalisé une performance étonnante à Dijon: un temps de 1'22"3, qui l'aurait ni plus ni moins placé en deuxième ligne de la manche GT française de cette année, 3è derrière les GT2 de Bouchut et Janier! Voilà qui en dit plus qu'un long discours. Chapeau, Mr Brecht! ●

Après une saison victorieuse, JB se prépare un autre monstre pour 98. Celle-ci est donc à vendre. Tel 03.80.35.83.39

clés, il ne les prête que très rarement. Mais au moins il joue le jeu avec la presse, ce qui devient suffisamment rare pour être signalé. Une fois les photos mises en boîte, il ne me reste plus qu'à traverser les stands et qu'à rouler. Non sans un cœur battant plus vite que d'habitude car avec un tel look, cette Porsche en impose plus que d'autres. De plus, il me faut découvrir le circuit du Mugello, haut lieu du sport automobile mondial. Heu-

Un aileron de deux mètres de large, à 5 cm au-dessus du toit, ça n'est pas seulement impressionnant, c'est aussi très efficace

