

Septembre - Octobre 2015

# Speedster

# 028

L'UNIVERS DES PORSCHE CLASSICS

## SINGER

*joue la carte*

## Targa



- + **356 Pré-A**  
Coupé & cabrio
- + **911 2.7 Viper**  
Couleur seventies!
- + **RS61 Spyder**  
Le rêve de Stirling Moss

## 911 Carrera RS 2.7

### Touring ou Lightweight

Laquelle est  
faite pour  
vous ?

PORTRAIT  
**Ferdinand  
PIÉCH**  
Le génie  
à la main  
de fer

Hogemell



BEL : 7,60 €  
LUX : 7,60 €  
CH : 12,50 FS  
MAR : 73 DH  
CAN : 12 \$  
DOM/TOM : 7,60 €







# SPEED BOAT

Peut-être avez-vous vu, il y a quelques années, le Speedster démentiel à moteur de 962 conçu par l'américain Bruce Canepa pour arracher le bitume sous ses roues. Cette 911 Speedster préparée par JB Racing pourrait bien en être le pendant français, avec un peu plus de retenue. ... Texte Tania Photos Josué Chevret





## 911 CARRERA 3.2 CABRIOLET - 1987 ■ PRÉPARATION

Installé près de Dijon depuis 1985, Jürgen Brecht est ce que l'on peut appeler un mordu de Porsche, féru de compétition au point de créer le Club Europa en 1988. Son écurie a écumé les circuits pendant des années, décrochant plusieurs titres de Champion Europa entre 1997 et 2009. Il y a pire pour se faire un nom ! Comme si la course n'était pas un passe-temps suffisant, Jürgen Brecht gardait dans un coin de l'esprit un petit projet qui, faute de temps, n'avancait que lentement. Mais à force de patience et de passion, son Speedster a finalement vu le jour...

Le projet remonte à 1989. Un moment fort opportun, puisque coïncidant avec la sortie de la 911 Carrera 3.2 Speedster. Mais ne nous laissons pas leurrer par les apparences, la base était un simple cabriolet de 1987, comme nous l'explique Jürgen Brecht : « Notre objectif était de réaliser le cabriolet le plus rapide du monde. Nous nous sommes procuré un cabriolet ayant souffert d'un choc sur la face avant, puis nous avons commandé l'ensemble des pièces spécifiques au Speedster à l'usine, pour réaliser la conversion. D'ailleurs, nous ne nous attendions pas à ce qu'elle

1 Par souci d'homologation, le moteur est resté stock après l'abandon du projet initial.

2 On a plutôt l'habitude de trouver ce type de suspensions sous une 934...

3 Freins de 928 GTS à l'avant, de 930 à l'arrière. Le nec plus ultra pour stopper à peine plus d'une tonne.

4 Les baquets de 935 assurent un maintien nettement supérieur aux sièges d'origine.

5 Démoniaque ! Aucun autre terme ne peut mieux définir le Speedster JB.

réclame autant de travail, tant le Speedster possède de pièces spécifiques. Même les baguettes de portes différent de celles du cabriolet ! » Construire le cabriolet le plus rapide du monde, ça ne s'improvise pas ! Alors les équipes de JB Racing préparent l'auto avec minutie, appliquant à la caisse les multiples renforts qui lui permettraient d'encaisser le déferlement de puissance d'un futur très (très) gros moteur.

C'est également la raison pour laquelle il fallait reconsidérer la totalité des liaisons au sol, tant la tenue de route s'avérerait cruciale pour un tel exercice de vitesse. A cet effet, la carrosserie reçut rapidement des ailes larges de Carrera RSR 3.0, qui permettraient d'installer des jantes BBS assemblées sur mesure. Mais comme Jürgen Brecht le laisse entendre, il ne s'interdirait pas d'y installer des jantes encore plus larges, au besoin : « Nous avons été limités par la nécessité de trouver des pneumatiques adaptés et homologués. L'auto repose aujourd'hui sur des gommes utilisées à l'origine sur les Ferrari F40 ! » Sur le plan des modifications esthétiques, notez également des pare-chocs inspirés de la 964, tandis que les sorties d'échappement empruntées à la 993 ont nécessité

d'adapter le bouclier arrière pour garantir l'homogénéité esthétique de l'ensemble. Déjà, les générations de 911 s'étaient succédé, offrant à ce Speedster un choix de pièces plus modernes à la hauteur de sa tâche. Ce qui n'a pas pour autant facilité l'ouvrage en termes d'adaptation et de compatibilité. Notez également que la recherche de cohérence esthétique induira la décision de ne pas installer d'aileron à l'arrière.

Réduire le travail sur le châssis à un jeu de jantes et de gros pneus serait très injuste. Afin de garantir une parfaite filtration des imperfections et le comportement à haute vitesse, la 911 "by JB Racing" est désormais équipée d'amortisseurs Bilstein identiques à ceux des Groupe 4 de l'époque, excusez du peu... Dans le même temps, les freins avant d'origine laissent leur place aux monstrueux étriers de 928 GTS, tandis que l'arrière opte pour des pinces de 911 Turbo. Un ensemble qui aurait garanti des décélérations fulgurantes de 320 km/h à l'arrêt tout en assurant la sécurité des occupants, d'autant que l'objet ne pèse plus que 1070 kg, alors que l'usine annonçait encore 1160 kg pour un coupé 3.2 Carrera. On imagine

Après avoir reporté la finalisation de l'auto à plusieurs reprises, JB Racing aura finalement mis un point final à un projet qui revêtait toute son importance sentimentale.





## 911 CARRERA 3.2 CABRIOLET - 1987 ■ PRÉPARATION

aisément le gain supplémentaire par rapport à un cabriolet... Cet allègement passe non seulement par la suppression des éléments de confort habituellement d'une Carrera 3.2, notamment la capote devenue inutile. De même, les confortables sièges d'origine n'assurant pas un maintien optimal ont rapidement été remplacés par des baquets type "Lollypop" identiques à ceux utilisés dans les 935. De quoi garantir l'économie de quelques kilos en assurant au pilote un maintien de tous les instants. Un moindre mal, sur le tarmac très encaissé de l'anneau de vitesse de Nardo...

Jürgen Brecht étant très occupé, il n'a réussi à finir son auto qu'en 2014. L'idée d'un record de vitesse ayant été abandonnée depuis longtemps, le moteur et la boîte sont restés ceux de la Carrera 3.2 d'origine, afin d'utiliser l'auto sur la route. On ne peut que saluer la volonté d'un homme qui, bien qu'ayant dû revoir son projet initial, se sera donné la peine de le faire aboutir alors qu'il eut été bien plus lucratif de le démanteler pour revendre quelques pièces rarissimes à prix d'or. Mais ce cabriolet représentait certainement trop de sueur et de sacrifices aux yeux de l'équipe. On pourrait lui appliquer la formule de Jules Léquier: « *Faire et en faisant, se faire.* » Tel est l'objet de ce projet aujourd'hui: en finissant l'auto, Jürgen Brecht a mis un point d'honneur à accomplir un petit bout de rêve...



- 1 Les nombreuses pièces spécifiques au Speedster ont nécessité un fastidieux travail d'adaptation.
- 2 Les écopes de freins n'auraient pas été utiles pour une éventuelle succession d'accélération et de ralentissements.
- 3 Le compartiment à bagages est totalement mis à nu: le confort n'était pas la priorité pour un record de vitesse.
- 4 Il a fallu adapter les boucliers afin d'installer des échappements de 993.
- 5 Les ailes de Carrera RSR 1974 sur un cabriolet sont pour le moins inattendues.

Qui sait si ce cabriolet démoniaque n'aurait pas pu devenir "Red Bird", cousine découvrable de la Yellow Bird construite par Ruf.

