

Dans le jargon aéronautique, l'overboost correspond à la phase durant laquelle la puissance d'un réacteur ou d'un système de propulsion est multipliée par deux ou trois. Bien que ce ne soit pas le cas en matière de moteur à combustion interne fonctionnant à l'essence sans plomb (!), on peut aisément rapprocher la Venturi 600 SLM et la 911 du JB Racing d'avions de chasse, tant leur vigueur impose de l'attention; sur le circuit du Val de Vienne, les virages se sont enchaînés sans compter mais en mettant en évidence toutes leurs particularités. Pas facile à maîtriser ces bêtes là... !

OVER



A l'aube de la saison 98, tous les adhérents de clubs ressortent leurs montures; plus belles que l'an passé, encore plus puissantes pour certaines, elles affichent une "santé" que l'on souhaitait évaluer. Le Club Europa accueillant un plateau particulièrement varié en ce début d'année, un comparatif Porsche/Venturi nous semblait bien adapté à nos envies subites d'adrénaline. 20 voitures s'affronteront cette année au Club, dont deux modèles suscitaient bien des interrogations en ce dimanche de mars : les Venturi 600 SLM de Manuel Nicolaidis et la 600 LM de Jean Pierre Marchal. Deux recrues qui, si l'on en juge par leur pres-

tations, devraient sur certains circuits, inquiéter l'hégémonie du "patron" du JB Racing et de sa 911 bi-turbo ! Après sa victoire de 97, avec une supériorité écrasante malgré les attaques sporadiques de la 911 de Kazandjian, Jürgen devrait subir cette année, les assauts des Venturi mais également de la 911 "GT1 Évo" de Cyril Chateau. Quatre GT particulièrement véloces... tout au moins sur le papier. En effet, durant ce week-end de mise en jambe au Val de Vienne, la 911 de Cyril a déclaré forfait après la course, suite à la rupture des 9 vis de vilebrequin, et la Venturi 600 LM de Jean Pierre Marchal s'est elle aussi réfugiée dans son stand. Difficile dans ces conditions d'en

prendre les commandes. En revanche, la 911 du JB Racing et la 600 SLM de Manuel Nicolaidis nous étaient toutes deux offertes pour un run de plusieurs tours sur le tracé technique du Val de Vienne. Un défi à point nommé pour illustrer notre essai du mois...

Leurs ancêtres : la 911 RS, la Venturi Atlantique

Les comparaisons Porsche/Venturi ont souvent occupé les pages de magazines spécialisés. Certes, les confrontations 911RS-Venturi Atlantique ont été nombreuses en raison de leur philosophie respective assez proche l'une de l'autre,

BOOST



mais avec le temps, ces deux versions se sont fortement "enrichies", à grosses doses de vitamines E pour la peau -en Kevlar- et vitamines C pour l'énergie développée par leurs moteurs ! Plus sveltes, elles apparaissent en 98 sous de nouvelles formes; plus large pour la 911 type GT2, voire plus anguleuse pour la Venturi 600 SLM, elles se sont singulièrement métamorphosées depuis 91, date de la présentation de la 911 Carrera 2 type RS et de la Venturi Atlantique. Deux modèles qui, à l'époque, renouaient avec un style épuré, dénué de fioritures inutiles et gorgés de tonus. Si depuis, l'esprit perdure dans les deux cas, sur la 911, l'usine Porsche s'est contentée de

faire évoluer le 6 cylindres en lui accolant deux turbos et en repensant intégralement l'architecture des suspensions de la voiture. On connaît depuis, les résultats sportifs de cette 911 type GT2, dont s'est inspiré Jürgen Brecht pour donner naissance à sa monture. Je précise que de la GT2, la 911 de Jürgen Brecht n'en a que le moteur. En effet, le châssis, sur lequel 80% d'organes issus de la banque de pièces compétition Porsche ont été adaptés, est d'origine 911 RS Club Sport. La coque est traditionnellement en acier avec arceau soudé, les ailes comme le gros aileron ont été confectionnés par JB Racing et les suspensions adoptent des combinés préle-

vés sur une 993 RS Club Sport, sans aucune modification des raideurs. Bien qu'appuyée sur de larges jantes arrière et dotée d'un énorme aileron, sa conception de base est avant tout destinée à un usage piste, sans ambition particulière si ce n'est celle d'autoriser quelques escapades en sortie de clubs. On touche d'ailleurs là, l'une des spécificités de la Porsche 911, qui fait qu'un rien l'habille ! Blagues à part, il suffit de peu de chose -une suspension AV-AR, un moteur, un réservoir- pour que cette 911 passe de la ville au champs... de course ! Chez Venturi, la naissance de cette 600 SLM est plus complexe; après les premiers résultats retentissants des 24 Heures du

Mans 93 ou cinq Venturi sur les sept au départ de l'épreuve rejoignaient l'arrivée, les saisons 94 et 95 n'ont pas été aussi prometteuses. Devant les échecs répétés au Mans, en BPR, et l'enlèvement des ventes des modèles de série, Hubert O'Neill, alors PDG de Venturi, décida de mettre en construction une version plus élaborée de la 600 LM : la 600 SLM. Celle dont il s'agit aujourd'hui. Dérivée d'une 500 LM appartenant à l'usine Venturi, puis modifiée après un crash au Mans en 94, le changement de coque en fit une 600 SLM, sous les mains habiles de Boris, mécanicien chez Haberthur. Engagée au Mans en 96 aux mains de Clérico/Maury-Larivière, elle n'a malheureusement pu passer le cap des pré-qualifications et même une position de 1er suppléant n'y fera rien pour prendre le départ de ces 24 Heures 96. Conçue pour la course, son

châssis mi-acier, mi-carbone/kevlar est associé à un 6 cylindres suralimenté développant la bagatelle de 700 ch sans bride à l'admission ! Ses trains et ses suspensions sont dignes d'une vraie voiture de course : bras supérieurs et inférieurs parallèles et de grande longueur, combinés ressorts amortisseurs co-axiaux à basculeurs, barre anti roulis à "couteaux" comme sur une monoplace, boîte Hewland F1 porteuse à crabots, autant de détails techniques trahissant la vocation de cette Venturi. Sur le papier donc, la comparaison tourne inévitablement à son avantage, en raison d'un style "typé course" poussé à l'extrême, appuyé par une coque en carbone Kevlar et châssis poutre en acier soudé, digne des meilleures GT du Mans. Curieusement, sur la piste, cet ordre aurait tendance à s'inverser...

Dompter et exploiter entre 500 et 700 ch sur "deux roues" demande inévitablement des prédispositions de pilote

Après quelques incertitudes compte tenu des visciditudes de la course, les 911 de Cyril Château et la Venturi de Jean Pierre en cale sèche, ma première mission fut de prendre le volant de la Venturi 600 SLM de Manuel. Enfin, le volant est un bien grand mot puisqu'il est amputé de son tiers inférieur, comme sur une F1 ! La position dans le baquet est probablement idéale mais le siège ne se réglant pas, j'ai encore les jambes trop courtes (décidément !). L'environnement cependant, ne laisse aucun doute quant à la mission qui m'est confiée ! Avec

Les deux Venturi de Marchal et Nicolaidis vont probablement semer le trouble cette année au Club.



Venturi 600 SLM

Châssis :	poutre acier / carbone Kevlar
Moteur :	V6 bi-turbo
Cylindrée :	2979 cm ³
Distribution :	2 x 1 ACT - 4 soupapes par cylindres
Suralimentation :	2 Turbo Garrett T3 type F1 et 2 échangeurs air/air
Pression de suralimentation :	1,4 à 1,6bars
Injection électronique Magneti-Marelli	
Couple :	70 Mkg à 7.000 tr/mn
Puissance :	700 ch sans bride à 7.000 tr/mn
Boîte de vitesses :	Hewland DGC Type F1/Groupe C
Couple :	9x31
Suspension :	bras parallèles et basculeurs + Barre anti-dévers
Amortisseurs :	co-axiaux White Power
Freins :	carbone Ø 380mm
Jantes :	10 et 13x18
Poids total :	1.085 kg en ordre de marche



La Venturi 600 SLM est unique et sa conception mécanique et aérodynamique est issue d'études très élaborées. Les extracteurs et le fond plat comme la vélocité du V6 double turbos l'attestent.

deux blousons calés dans le fond du baquet et un coussin de siège pour avancer le bassin, j'avoue que "l'attaque" est impossible. Enfin, c'est quand même pas la mine ! Côté instrumentation, l'ambiance est spartiate et le tableau de bord en kevlar intègre juste un compteur digital Stack et à côté, un manomètre de sur-alimentation. Le levier de vitesses, implanté haut, tombe assez bien en main mais sa commande n'est pas des plus maniables. Dans cet environnement, contrairement à une 911 où l'univers est plutôt "commun", on se sent véritablement dans une voiture de course où règne le souci de l'efficacité et de l'essentiel. Cette "austérité" est vite traduite dès les premiers tours de roues. Pour passer entre 650 et 700ch dans la boîte, l'embrayage tri-disques carbone et les broutements qu'il impose pour décoller la masse, révèlent que son mécanisme fonctionne en "tout ou rien" ! Il est vrai que le glissement que l'on tolère d'ordinaire pour conférer un certain confort au conducteur n'a plus lieu d'être sur une voiture apte à défier Le Mans. La sélection de la première impose également, en raison des pignons "taille droite", de soulager légèrement le pied gauche, tout en forçant sur la commande de boîte, afin d'entraîner les arbres de boîtes et faciliter l'engrenage des pignons entre-eux. Simple question d'habitude, mais indispensable sur une boîte de course. Passé cette mise en route, dans les bas régimes, le V6 surali-

menté est assez souple et tolère une mise en vitesse toute en douceur. Ce n'est pas le cas de la suspension ! Sa fermeté est déroutante d'un prime abord et comme toute voiture de course, il faut atteindre une certaine vitesse pour que les appendices aéro., le fond plat et les extracteurs sollicitent l'amortissement. Bien entendu, encore faut-il que les pneus soient en température ! Et pour les mettre en température, il faut "booster" ! Or, le volant F1 dont l'efficacité est probablement reconnue sur une monoplace, est ici déconcertant... et inutile à mes yeux ! En raison d'une démultiplication élevée de la direction, les virages serrés imposent une rotation supérieure à 1/2 tour de volant; de ce fait, le tiers manquant à la jante du volant est gênant sur ce tracé très sinueux et oblige à le maintenir de façon inhabituelle. On touche là le problème du chien qui se mord la queue, et dans mon cas, je n'arrive pas à augmenter le rythme tant mes jambes ballottent sous la raideur de la suspension et ma position est inconfortable. Par ailleurs, la boîte Hewland demande une habitude certaine et la sélection 4-5 est trop aléatoire à mon goût pour prendre de l'allure ! "Un coup de poignet habile est nécessaire" me dira Boris, mais pour ma part je n'ai pas imprimé le mode d'emploi. Dans ces conditions -il n'est pas prévu de frotter le rail de sécurité avec une caisse de 2MF!- je me contenterai d'évaluer le potentiel moteur. A ce p'tit jeu il est vrai, la Venturi n'est pas avare

de sensations et se montre même très généreuse. 70Mkg de couple, inutile de vous dire que "ça cause" et les sorties de virages impliquent de réaccélérer les roues bien droites tant la poussée du moteur est impressionnante; on observe d'ailleurs sur le profil tantôt accidenté, des réactions de direction assez violentes qui se marient difficilement avec ce volant amputé d'un tiers. Les vitesses doivent cependant "tomber" sans fléchir car les montées en régime ne me laissent pas le temps de rêver. Le mano. de sural. indique alors, en pleine charge 1,6 Bars; d'après la fiche technique, cette valeur traduit bien que je dispose de 700 ch sous le pied... ou plutôt sous l'orteil droit, car j'ai vraiment la jambe tendue, et cette position inconfortable me désespère. Inutile d'aller chercher plus loin, au risque de s'embarquer car les pneus ne montent pas en température, les freins carbone non plus d'ailleurs et l'erreur est rarement pardonnée... à l'accélération comme au freinage ! En dépit de ces aléas, qui deviennent vite insurmontables dans le cockpit, cette Venturi 600 SLM me laissera une impression de puissance et de rigidité phénoménale, ne faisant aucune concession au confort. Mais une petite "hygiène" afin de faciliter l'ergonomie et le maniement de la commande de boîte et du volant serait à envisager pour espérer s'approcher du leader, sur une "course" de plusieurs tours. De toute évidence, cette Venturi n'est pas à mettre entre toutes les mains...

La 600 SLM ne laisse pas de place à l'improvisation. C'est du concentré de course uniquement



Incroyable 911 ...

En revanche, dans la 911 de "Brecht", le sourire va revenir; ambiance connue, hormis le levier de vitesses, plus long et donc plus haut, qui induit des mouvements "longi" et latéraux bien plus amples. Jürgen me précise que c'est volontaire pour que le pommeau tombe bien sous la main, au plus près du volant. Par conséquent, les efforts de passage sont réduits ce qui facilite le crabotage des rapports. A l'arrêt, il est d'autant plus facile de manier la boîte pour en apprécier son fonctionnement, que la 911 adopte des trains à denture hépicycloïdale, comme sur une voiture de série ! On peut donc juger de la fermeté de la sélection contrairement à la Venturi dont la boîte Hewland F1 à pignons à taille droite est, comparativement, "verrouillée" au point mort. Tout de suite en

confiance, je mesure la différence existant entre ces deux autos : la relative notion de facilité de la Porsche face à la rigueur de la Venturi. Dans cette impression subjective, dès les premiers tours de roues effectués, le choix des raideurs de suspension n'est pas étranger. Les ressorts Eibach, savamment associés aux amortisseurs Bilstein épousent le profil de piste sans que le pilote ne sursaute à la moindre bosse. Les pneumatiques Yokohama, dont le rapport hauteur/section est élevé, participent probablement à absorber les nombreuses inégalités de la piste, mais il est vrai que le confort de pilotage est royal. Si l'on ajoute à cela l'assistance de direction minimisant le moindre effort de braquage, je prends conscience du travail mené par Jürgen pour se faciliter la vie au volant. Toujours sans aucune partialité, il faut avouer qu'il n'est pas facile sur une dizaine de

tours de circuit de prendre le "pouls" d'une voiture; sauf si celle-ci vous met rapidement en confiance et que ses réglages sont à même de favoriser la motricité, la stabilité en courbe et au freinage ou encore d'accepter les erreurs liées à la méconnaissance du pilote. Indépendamment de cela, le 3.6L n'en est pas pour autant fade ! Lui aussi frise les 70Mkg de couple pour 550ch environ, mais curieusement il semble plus onctueux que le V6 bi-turbo, moins brutal en définitive. Simple impression car si l'inscription en courbe est aisée, bien secondée par une assistance de direction élevée, le couple à la roue est tel que les dérives sont rarement évitées. Ou alors faut-il faire preuve d'une modération sur l'accélérateur. Cependant, les tours s'enchaînent avec une aisance qui en dit long sur la facilité de pilotage procurée par cette 911. Hormis le couple moteur



Maniable dans le serré,
la 911 excelle
par sa facilité de conduite.

Le moteur
de la 911 bi-turbo
-ici celui de
Cyril Chateau-
ne laisse apparaître
que son gros échangeur
air/air pour l'air
de suralimentation.

Porsche 911 bi-turbo JB Racing

Châssis :	coque autoporteuse + arceau soudé
Moteur :	flat 6
Cylindrée :	3.6L
Distribution :	2 x 1 ACT - 2 soupapes par cylindres
Suralimentation :	2 Turbo KKK K24 modifiés + 1 échangeur air/air
Pression de suralimentation :	0,9bars
Injection Motronic	
Couple :	70 Mkg à 5.500 tr/mn
Puissance :	550 ch à 7.200 tr/mn
Boîte de vitesses :	993 modifiée
Couple :	8x32 + autobloquant type GT2
Suspension :	Type Mc Pherson AV -cinq bras AR + Barre anti-dévers
Amortissement :	Bilstein réglables + ressorts Eibach
Freins :	acier B 380 mm Av - 993 RS AR
Jantes :	10 et 11x18
Poids total :	1.090 kg à vide



dont il faut se méfier, on peut dire que le reste, ergonomie, direction, freinage, suspensions sont de tout premier ordre. En ce qui concerne ces deux derniers critères d'ailleurs, la 911 est déconcertante. Puissant, le freinage adopte une pédale dont la course assure une progressivité vraiment bénéfique. Peut-être qu'avec le temps, un pilote affirmé pourrait la demander légèrement plus faible, avec un peu plus d'effort, mais toujours est-il que le compromis est idéal à mes yeux. Idoine est la suspension, certes un peu

souple, mais qui s'avère totalement adaptée sur le sec, en épousant le profil et en limitant autant que possible, les pertes de contact des pneus avec le sol. Ceci est d'autant plus vrai que Jürgen vient de remplacer le couple conique long par un couple final court, qui accentue davantage ces effets. D'ailleurs, je peux remarquer que les Yokohama donnent l'impression de fournir une souplesse verticale des flancs assez inhabituelle qui, associée à la relative fermeté des suspensions, favorise

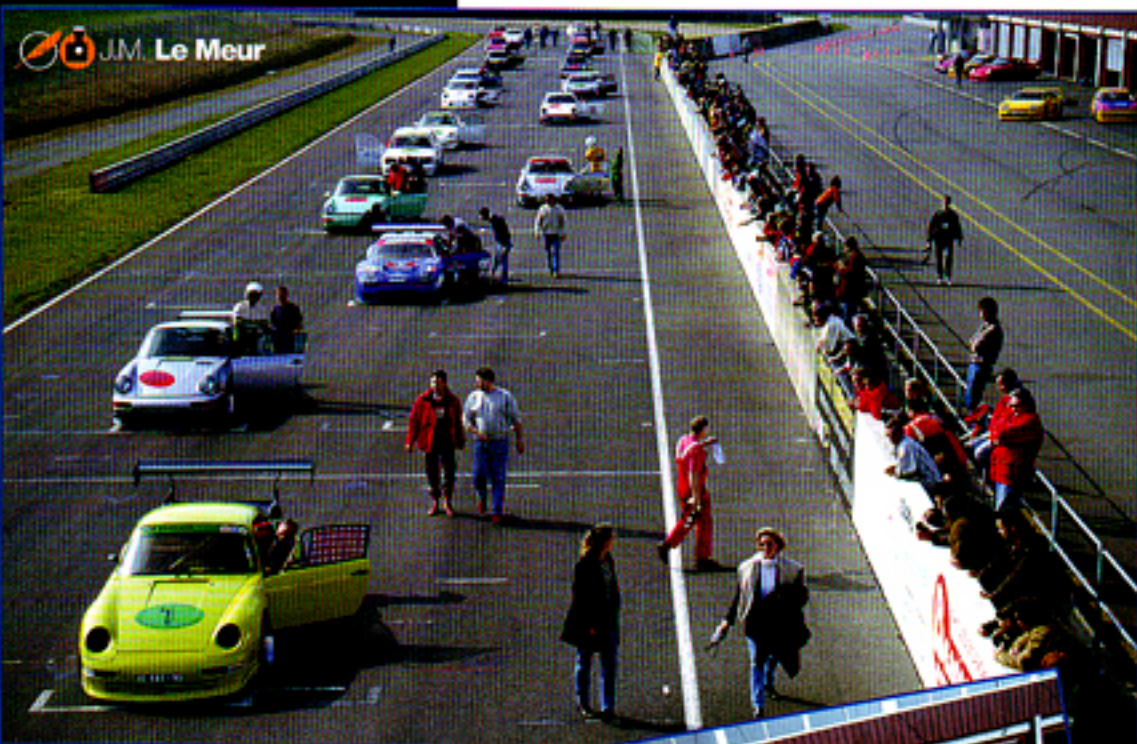
grandement la motricité. Ce phénomène est clairement visible en sortie de la chicane 5 bis. Le revêtement bosselé à cet endroit, abordé en pleine accélération en 4ème à environ 160km/h, génère des rebondissements des pneus AR qui, curieusement, permettent de garder les gaz. On ressent nettement au volant, l'élasticité du pneu et sa faculté, sur ce profil de piste, à absorber le couple moteur sans patiner. Encore un atout qui, s'il est appréciable sur le sec, doit très certainement devenir indispensable sur le mouillé. Sans compter l'aisance qu'il procure au volant. Vraiment, je ne me lasse pas d'analyser cette 911 tant elle semble vouloir prouver au pilote qu'elle peut tolérer beaucoup de choses pour peu qu'il soit, lui aussi, délicat. C'est très certainement l'une des extraordinaires qualités de cette 911. Arrivé aux stands, j'observe la montre, le grand compte-tours d'origine, l'instrumentation de série et je me dis que cette 911 a quelque chose de plus que les autres. Sous des airs de voiture de série, elle sait marier, avec une rare aisance, une sportivité de premier ordre à une docilité de voiture de grand tourisme. C'est cela l'effet 911...

Notez le levier de vitesses plus haut que d'origine, dans la 911.



Depuis la nouvelle réglementation, l'aile arrière s'est vu amputé de quelques centimètres en largeur. Il reste néanmoins imposant et participe à la stabilité à haute vitesse en courbe.





J.M. Le Meur

C'est reparti !



"Y en a-t-il qu'auraient l'intention de battre le boss cette année ?
Moi, chef, moi, moi..."



Une séance d'essais pas vraiment convaincante pour Brecht qui remettra les pendules à l'heure dès les premiers tours.



Après l'éclatement du précédent groupe 1 en deux nouvelles catégories, l'Open et la catégorie 1, Zumstein et sa Mercedes ex-DTM ont retrouvé des couleurs. Victoire en Grpe 1.

Jürgen Brecht n'a pas perdu son temps, le samedi matin, en allant inspecter ces nouvelles Venturi 600 LM dont les capots soulevés laissaient paraître de splendides moteurs apprêtés. Mais apprêtés à quoi ? A relever un challenge pardi ; celui fixé cette année par les pilotes Venturi et consistant enfin à battre les intouchables Porsche ! Lambert, Marchal et Nicolaidis promettaient bien du plaisir à un Jürgen esseulé dans une nouvelle catégorie "Open" au sein de laquelle Cyril Chateau et sa nouvelle 911 "600 ch" déclaraient forfait au moment des essais.

En groupe 1 - l'ex-catégorie reine coupée en deux pour cause de trop grande disparité entre les performances, on retrouvait Zumstein et sa Mercedes ex-DTM, la Venturi 400 de Faivre ainsi qu'une Supercup pilotée par un nouveau venu, Bourcier, pas trop décidé à s'en laisser compter. En catégorie 2, en l'absence de Fauconnier et Cordier, c'étaient Kazandjian, "Gégé" Lemerrier, Egger et Cornaz qui faisaient figure de méchants. Surtout le premier d'ailleurs, dont la nouvelle Cup 92 grise préparée par Marc De Sienbenthal affichait très vite une forme qui faisait de son pilote un vainqueur potentiel. En C3, Bilz M. et Neyrat regardaient du coin de l'oeil Christian Blanc et sa RS 92 encore tout auréolés de leur victoire finale dans le championnat précédent. Quant à la C4, nouvelle catégorie créée pour les véhicules antérieurs à 1989, elle n'annonçait aucun partant, même si une superbe 911 T démontrait pendant tout le week-end que le spectacle n'attendait pas forcément le nombre de chevaux... Jürgen eut donc bien raison d'aller puiser sa motivation dans une minutieuse revue de détails de ses adversaires. Et même si sa pole se



André Kazandjian et sa nouvelle Cup préparée par Marc de Siebenthal n'ont laissé aucune chance à leurs adversaires. Victoire en Grpe 2.

révéla laborieuse (Kazandjian et sa Cup C2 pointaient à seulement 0,5" !) il entreprit pendant la course une étourdissante démonstration en reléguant son plus proche adversaire - Nicolaidis - à une bonne cinquantaine de secondes. En l'absence de Marchal (forfait) André Kazandjian prenait une étonnante 3ème place (et la première en C2) à moins de 5 secondes de la Venturi 600 LM de Nicolaidis qui le précédait. En C3, c'est Bilz M. qui

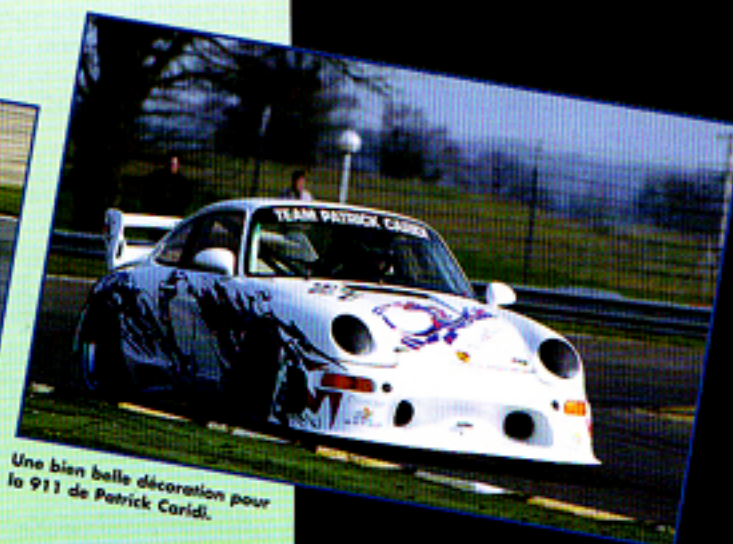
imposait sa RS 92 devant Neyrat et Guillon. Un bien beau week-end en somme, aussi bien pour les pilotes que pour les spectateurs. Avec 50 voitures présentes pour une journée de reprise le résultat était encourageant, d'autant qu'à Lurcy-Levis (le 11/4) les organisateurs promettent du bien beau monde...



Second derrière Kazandjian, "SuperGégo" Lemerrier a encore démontré qu'il faudrait de nouveau compter avec lui cette année.



Pas vraiment à la fête les Venturi ! Lambert et sa superbe 600 LM termineront 4ème du scratch



Une bien belle décoration pour la 911 de Patrick Caridi.



Victoire de Bilz en catégorie 3 qui aura néanmoins fort à faire contre Neyrat, Guillon, Chaney et Blanc

CLASSEMENT CHARADE

Clst	Nom	Cat	Temps essais			
1	Brecht	O	1'49.861	11	Bourcier	1 1'54.854
2	Nicolaidis	O	1'51.555	12	Caridi	2 1'55.784
3	Kazandjian	2	1'50.976	13	Bilz	3 1'59.739
4	Lambert	O	1'57.237	14	Neyrat	3 2'00.385
5	Lemerrier	2	1'52.439	15	Auvray	2 N.C.
6	Zumstein	1	1'52.760	16	Guillon	3 2'02.562
7	Egger	2	1'51.978	17	Chaney	3 2'02.112
8	Rousseau	2	1'55.204	18	Blanc	3 2'03.181
9	Chateau	O	N.C.	19	Chignac	2 1'57.302
10	Falvre	1	1'57.222	20	Chesneau	2 2'01.741