

Mars - Avril 2015

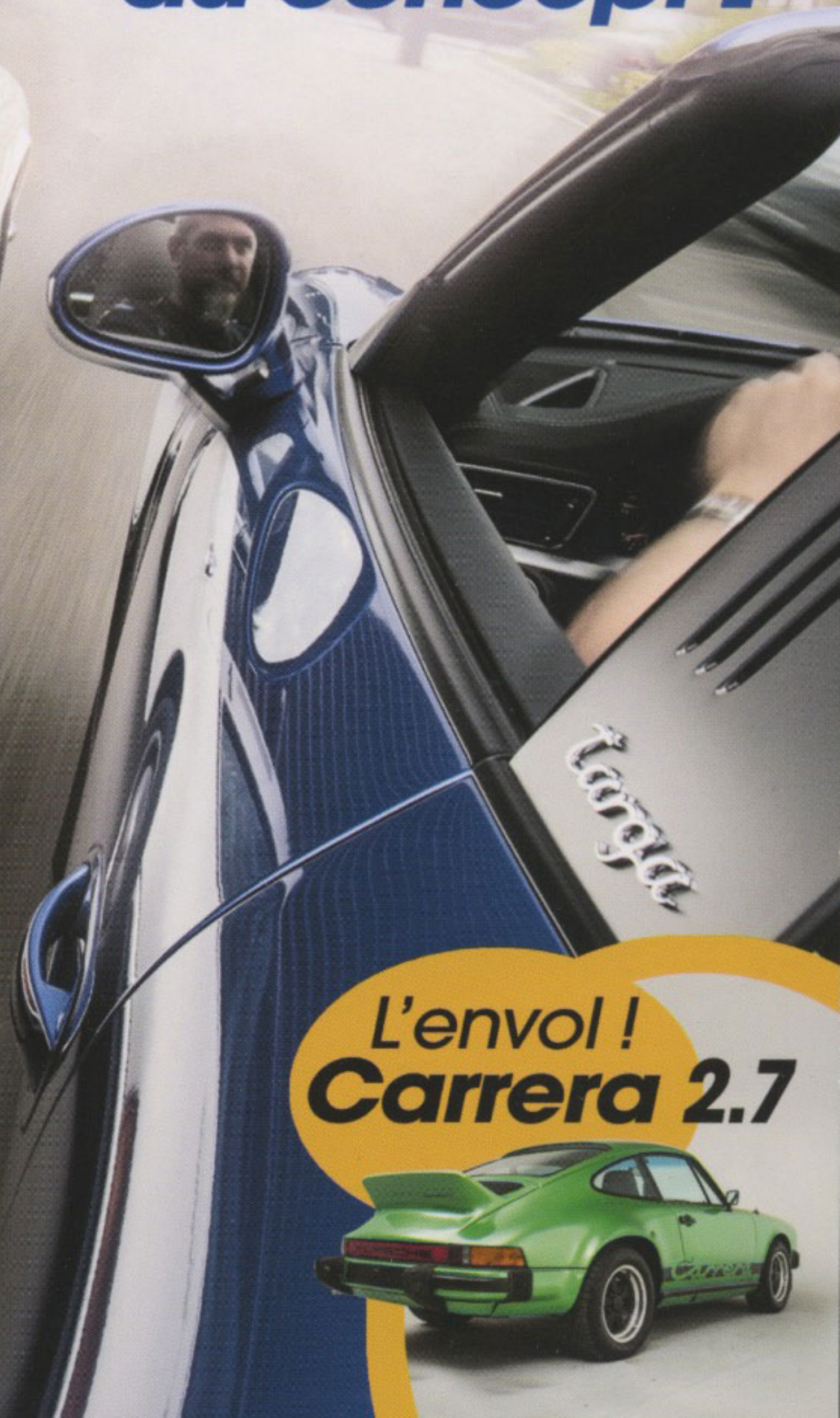
Speedster

#025

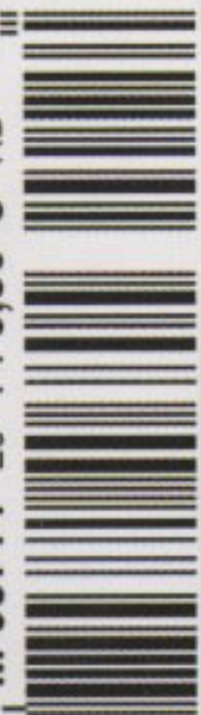
L'UNIVERS DES PORSCHE CLASSICS

TARGA

50 ans après
**Que reste-t-il
du concept ?**



M 03714 - 25 - F : 6,80 € - RD



Home

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

JE SUIS
CHARLIE

WOLINSKI

au Panthéon des 24H!

RÉTROMOBILE: l'année Porsche ?

L'envol !
Carrera 2.7



Speedster

#025 MARS-AVRIL 2015

PROCHAIN NUMÉRO EN KIOSQUE LE 25 AVRIL 2015

6 NEWS

L'actu de la Porsche Classic, et pas seulement...

14 AUCTIONS

Les résultats des dernières ventes aux enchères

18 STUFF

Une sélection d'objets liés à l'univers Porsche

20 LITTÉRATURE

La bibliothèque du Porschiste, ses nouveautés

22 PORSCHE CLASSIC NEWS

Les nouveautés Porsche Classic

24 NEWS

Challenge Restauration Classique

26 HOMMAGE

Georges Wolinski

30 THE LOGBOOK STORY

356C Cabriolet - 1964 - Classic

36 L'EUPHORIE

911 Carrera 2.7 - 1974 - Classic

42 PLAN DE REPLI

911 S Targa vs 991 Targa 4S - 1972 / 2014 - Classic

52 COMBLÉS!

Rétromobile - 2015

58 DES BLEUES ET DES BOSS

911 T/Alfa Giulia/BMW 2002 - 1973/1969/1971 - Classic

66 SAUVÉE DES EAUX

914/6 - 1970 - Replica

72 PLUG & PLAY

964 Carrera Cup - 1991 - Racing

80 CATÉGORIE AMATEUR

964 Carrera 4 - 1989 - Backdate

86 VISITE

Steph Replicars

88 MODELS

Les nouveautés du modèle réduit Porsche

90 CALENDRIER

Les dates incontournables de la saison

92 PETITES ANNONCES

Les Porsche Classics actuellement en vente

98 NEXT

Speedster #026, c'est dans deux mois!...



85 ABONNEMENT

Ne cherchez plus, recevez Speedster chez vous!

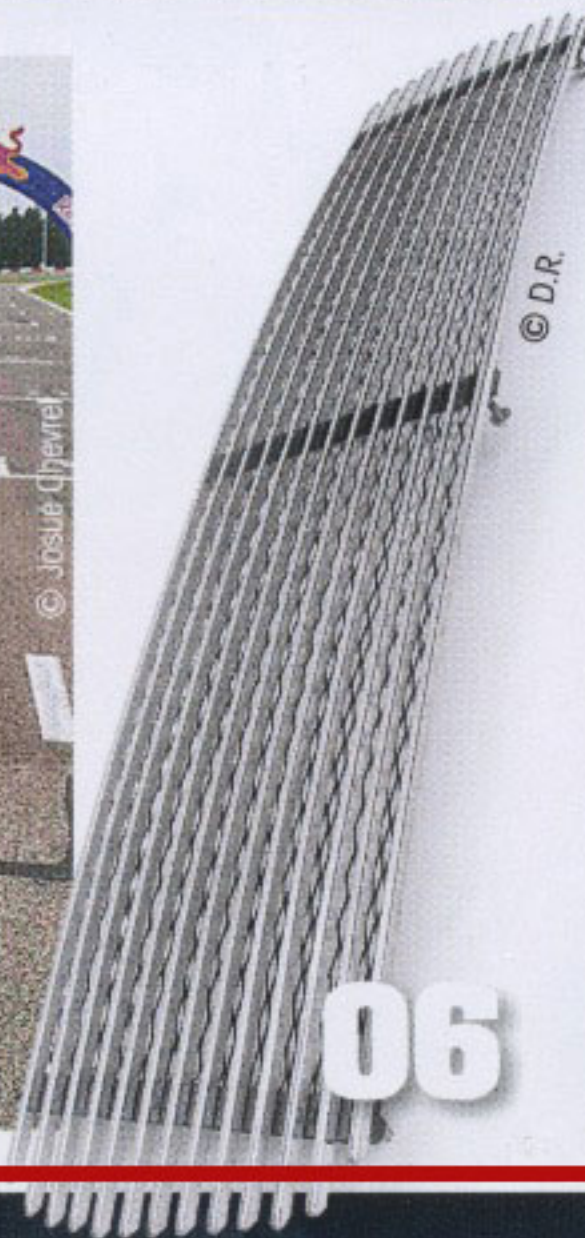
94 ANCIENS NUMÉROS

Commandez les anciens numéros de Speedster

Pour vous abonner ou commander un numéro:
www.hommell-magazines.com
 Pour connaître votre point de vente le plus proche:
www.trouverlapresse.com



www.speedster-magazine.com





Plug & Play

La machine de course "clés en main" que le Département Compétition de Weissach commercialisa en 1991 allait lancer le championnat monotype le plus pérenne de l'histoire. La Porsche Carrera Cup, qui fait aujourd'hui concourir son plateau de 991, est née en 1990 avec la 964. Flashback...

Texte Philip Aerts Photos Dan Pullen

Depuis le début, Porsche construit des voitures de série dans l'objectif de la compétition. La plupart des premiers coupés Gmünd ont été vendus à des clients suisses adeptes des courses de côte, et pendant des années le patron de la compétition et du marketing Huschke von Hanstein a pu claironner autour des succès de la marque en course. Dans les années 70, l'avènement du turbo a eu pour conséquence d'éloigner chaque année un peu plus les modèles de compétition de leurs homologues de production. La Carrera 2.7 RS est réellement la dernière Porsche de série à avoir été engagée en nombre en compétition, directement en sortie de chaîne. La décennie suivante, Porsche n'a pas manqué la montée en puissance des championnats monotypes. Lorsque la version Turbo de la 944 est apparue en 1985, le constructeur a conçu son championnat, la Porsche Turbo Cup, pour promouvoir une 944 Turbo qui restait inexorablement dans l'ombre de la Carrera 3.2 malgré des performances du même calibre. L'intérêt manifeste a vite dépassé les prévisions, et le département Compétition de Weissach n'a eu aucune peine à mettre en place un plateau de 40 voitures. Des célébrités parmi les pilotes ont ajouté une dimension supplémentaire, et les batailles étaient toujours très serrées. Le concept de la 944 Turbo Cup (un moteur scellé, un cockpit vidé seulement équipé d'un arceau-cage et d'un baquet) allait conditionner le développement de son successeur : la Carrera Cup.

La Cup en Carrera

Lorsque Porsche lance la 964 Carrera 4 en 1988, la relève semble d'une évidence implacable. Pourtant, il a fallu l'initiative du nouveau directeur technique, Ulrich Bez, pour convaincre le conseil d'administration, arguments à l'appui, que le championnat monomarque devait revenir à la nouvelle 964. D'autant que la 944, elle, arrivait en fin de carrière. Fraîchement libéré du programme CART (sorte de F1 à l'américaine) que Porsche abandonnait, le directeur de la recherche Helmut Flegl,

La 964 Carrera Cup succède à la 944 Turbo Cup sur le même schéma : un championnat monotype aux voitures strictement identiques et aux budgets mesurés.



Le système de freinage reprenait les grandes lignes de la toute récente 964 Turbo, dont les disques percés et ventilés étaient pincés par des étriers Brembo à quatre pistons. La Turbo prêtait aussi son servo, son ABS, ses moyeux avant aluminium et ses porte-moyeux en acier.

par ailleurs vétéran des succès en Can-Am, prend en charge le projet Carrera Cup. En collaboration avec Roland Kussmaul, il dessine les lignes directrices d'une Cup basée sur la Carrera 2 qui avait fait ses débuts en septembre 1989. Kussmaul était un ingénieur particulièrement polyvalent : non seulement il apportait des années d'expérience du rallye en Afrique et dans le Sahara, mais il avait aussi roulé des milliers de kilomètres pour développer les voitures de course de clients, dont les 956 et 962. A la retraite depuis quelques années maintenant, il reste encore en lien étroit avec les équipes de Porsche Super Cup.

La préparation méthodique que Kussmaul a appliquée à la 964 fait encore référence aujourd'hui. Sa mission consistait à alléger la 911 sans trop l'éloigner de la production pour que l'homologation reste simple et peu onéreuse. Les monoques étaient prélevées sur la chaîne d'assemblage et envoyées chez Matter, qui y soudait l'arc-cage. La partie la plus coûteuse de l'opération... Les coques revenaient à Weissach, où les équipes de Kussmaul repointaient le châssis autour des zones sensibles, ancrages de suspensions et de supports moteur en priorité, supprimaient quelques bouts de tôle superflus en des endroits moins stratégiques comme les fixations de garnitures à l'intérieur, ajoutaient des renforts et condamnaient le toit ouvrant. Conséquence finale : une caisse 50 % plus rigide qu'une Carrera standard. Quasiment toutes peintes en Blanc Grand Prix, elles n'avaient pas reçu la couche de Blaxon de leurs jumelles de série.

Monotype, mono-perf'

Les suspensions à ressorts hélicoïdaux des 964 Carrera 2 reprenaient place, mais des silentblochs Unibal rigides remplaçaient ceux, trop souples, de série. De la même manière, les supports moteur et boîte étaient bien raides. Les amortisseurs Bilstein étaient enveloppés de ressorts trois fois plus fermes et 50 mm plus bas. La boîte à rapports courts était spéciale, munie des développements de 1^{er} et 2^e aux spécifications des boîtes G50/02 (Tiptronic) propres au marché suisse. Les bagues de synchro du premier au quatrième rapport étaient en acier. La transmission se complétait d'un différentiel de course à glissement limité à 20% en charge et 100 % en décélération, d'un volant moteur allégé monomasse et d'un disque d'embrayage Sachs en métal fritté. Désormais connues sous le nom de "Cup", les jantes en 17 pouces fabriquées en magnésium par Speedline pointaient à 8 et 9 pouces de large, enrobées de pneus Pirelli en 245 et 265 de large, alors que la Carrera de route se contentait de 205 et 255.

1 La Cup est une Carrera 2 sérieusement allégée, à la monocoque 50 % plus rigide, à la suspension plus basse et plus ferme, aux freins de Turbo et à la mécanique minutieusement réglée.

2 Les caisses prélevées sur les chaînes d'assemblage étaient envoyées chez Matter pour recevoir leur arceau. A leur retour, elles étaient encore renforcées et ressoudées.

3 La boîte 5 est réétiquée sur ses deux premiers rapports. L'embrayage, lui, est du genre brutal...

4 Ni cric ni manivelle, la voiture se lève via un système de vérins hydrauliques.

5 Compteur 300 km/h, ça va de soi...

6 Recaro, partenaire historique de Porsche, fournit le baquet homologué.

7 Gage d'équité, le boîtier Motronic est scellé après s'être vu injecter le même programme en usine.

8 Parce que Compétition rime avec sécurité.

Le cockpit totalement dépouillé recelait seulement un baquet racing Recaro avec son harnais six points et l'extincteur réglementaire aux pieds du passager. Privé d'aérateurs et de ventilateur, le pilote se contente, pour se rafraîchir les esprits, de tuyaux sous un tableau de bord qui reste le seul élément distinctif de la 911. Avec si peu d'assistance électrique, le faisceau pouvait aussi être allégé. Le pilote piétine un plancher en bois, le bouclier arrière est allégé et son comparse avant se débarrasse de ses absorbeurs. Les antibrouillards sont soit obturés, soit transformés en écopes pour les freins, et des vitrages plus fins sont installés. Les portières sont en aluminium, comme le capot, et l'aile abandonne le mécanisme électrique qui le rendait érectile. Il est figé en position haute, parce que c'est ainsi qu'a été homologuée la 964...

On les a souvent dit préparés, les moteurs des 964 Cup étaient en fait extraits tels quels de la ligne de production des Carrera. Dans la pratique, les 250 ch "officiels" se sont plus souvent révélés être entre 255 et 258. Parmi ces moteurs, Kussmaul sélectionnait ceux dont les tests au banc offraient les meilleurs résultats. Il dira plus tard : « Nous démontons simplement les filtres à air et la pompe de direction assistée, et nous les réglons attentivement. Chacun était



Avec cette 964, Harald Grohs était vice-champion de la Carrera Cup allemande en 1994.



1 Lorsqu'il s'engage en Carrera Cup, Harald a déjà quelques courses à son actif en 956, en 962 et 935. Ses débuts de pilote, il les a faits en 1973 sur une 911T, avant d'être récupéré par l'usine BMW...



2



3



4



6

En chiffres

La fabrication de la 964 Cup a débuté en novembre 1989 pour se terminer au printemps 1993 sur un total de 297 unités. La voiture de Harald Grohs est l'une des dernières assemblées, avec les prises d'air intégrées et le moteur un peu plus puissant (275 ch annoncés, probablement plus proche de 290) des versions 1992. Celles-ci ont aussi quelques différences de carrosserie, trahissant la 964 RS sur laquelle elles étaient désormais basées (les premières étaient dérivées des Carrera 2). Les Cup étaient strictement identiques en termes de performances et, de tous les pilotes "stars" qui s'y sont essayé, seul Häkkinen a réellement pris l'ascendant sur les pilotes réguliers, avec deux victoires en 1992-93.



7

ensuite mesuré au banc et donnait entre 268 et 272 ch. » Ces réglages comprenaient une reprogrammation de l'allumage qui imposait un carburant d'indice 98, et les échappements étaient quasiment libres, ne conservant que les catalyseurs trois voies Matthey. A une époque où les catalyseurs étaient une nouveauté en Europe, Johnson Matthey avait sauté sur l'opportunité marketing de sponsoriser une série monotype de ce niveau. De son côté, Kussmaul a toujours mis en avant les coûts comme déterminants dans la relative simplicité des spécifications de la Cup.

Le prix de vente était de 123000 DM, soit 10 % de plus qu'une Carrera 2 de série, et un acceptable supplément de 30000 DM par rapport à la 944 Turbo Cup. Weissach s'assurait que seules des équipes sérieuses acquéraient la voiture, en demandant un dépôt de quelque 75000 DM, remboursable après six courses. Des courses qui, en elles-mêmes, étaient une sacrée affaire : toutes les voitures étaient aussi identiques qu'elles peuvent l'être, et il n'était pas rare que deux petites secondes seulement séparent les vingt-cinq premières voitures sur la grille après les essais. Weissach garantissait l'équité en rendant les moteurs inviolables : les gougeons de la chaîne de distribution étaient scellés par un chemin de câbles plombés, le boîtier de gestion électronique fermé. Et Porsche emmenait les trois voitures au podium de chaque course pour inspection à Weissach. Les équipes qui n'avaient pas bien cerné l'esprit fair-play du championnat allaient bientôt le comprendre.

Go !

C'est un collectionneur belge qui nous a mis cet exemplaire entre les mains. Franck D. a commencé à collectionner les 911 voilà plus de vingt ans, mais cette Cup est une acquisition toute récente. « Je l'ai achetée il y a un peu plus d'un an. C'est une voiture de 1993, une des quinze dernières construites cette année-là. Elle a été achetée par le Team Obermaier pour son pilote Harald Grohs. » A cinquante ans, déjà pilote vétérinaire, Grohs allait prendre la deuxième place de la Carrera Cup avec cette voiture en 1994. Son sacre l'année suivante et sa troisième place en 1996, c'était déjà au volant d'une 993 Cup... « Quelque temps après que le championnat a migré vers la 993, la voiture a été vendue à un passionné du Colorado qui pouvait courir dans de nombreuses manifestations du Porsche Club of North America. Puis il l'a vendue à un dénommé Pat DiGiovanni qui a également couru avec, pour une deuxième et une première places dans les championnats régionaux. Puis il a décidé de la restaurer dans ses couleurs d'époque, telle qu'elle est aujourd'hui. Il a gagné quelques concours d'élégance, et m'a revendu la voiture en 2013. » Frank a achetée cette voiture en confiance, sans même la voir, sur la base

- 2 La Cup sort d'usine avec les cerclages de phares noirs.
- 3 Les rétroviseurs "obus" font partie de la préparation Cup en 1989. En 1992, la Cup reprend les rétros profilés de série (issus de la RS), mais quelques teams conservent leurs obus...
- 4 Compartiment privé de tout superflu. Même pas un bout de moquette... La recette sera appliquée quelques mois plus tard à la RS...
- 5 Etonnant de trouver du bois dans l'habitacle d'une 964. Toute Cup soit-elle !
- 6 Non, les Cup ne bénéficiaient pas des fameuses écopes, apanage des RSR et autres Turbo S...
- 7 S'il faut corriger quelques idées reçues, la Carrera Cup n'est pas une RS préparée pour le championnat monotype, elle lui est bien antérieure. Même si, dès 1992, elle lui emprunte de menus morceaux...

de l'expertise d'un tiers. Et il n'a pas été déçu : « Elle était en excellent état et nous n'y avons littéralement pas touché, sinon pour les habituels entretiens. Je l'ai déjà emmenée sur quelques circuits et, en slicks à Abbeville par exemple, on a bouclé un tour en 1'17"7. » Là où, pour situer, une 997 GT3 RS (en pneus route) passe en 1'19"4... Lorsqu'elle est menée avec vigueur, la Cup résonne comme une 964. Avec le même timbre bas et viril, mais en plus fort. Au moment de s'installer dans le baquet du pilote, la nudité de l'habitacle qui s'exhibe sans pudeur interpelle. Au ralenti, le levier de vitesse tremble bruyamment. Je me concentre alors sur la dure pédale d'embrayage pour engager le premier rapport qui "colle" brutalement au lâcher de pédale. La suspension raide m'informe sur chacun des nids-de-poule dans la pit lane d'Abbeville, et la direction répugne à tourner. Une fois sur la piste, tout change. La conduite s'adoucit, la direction s'allège et la Cup s'élanche joyeusement pour deux tours à mi-gaz. Une fois à température, cette ultralégère 964 accélère immédiatement. Comme la 964 RS qui en dérive, elle donne le meilleur au-delà de 4500 tr/mn et survole les 2000 suivants jusqu'au rupteur. Elle est extrêmement réactive et suggère même plus que les 280 ch qu'elle est supposée déve-

Comme beaucoup d'autres Cup devenues obsolètes, la 964 ex-Grohs a vécu un bout de carrière en challenges de clubs. Celle-ci a eu la chance d'être restaurée dans sa configuration 1994.



A l'usage

La 964 Cup est une voiture de course très maniable, économique à l'usage et nécessitant assez peu d'entretien au-delà des habituels contrôles d'huile, les freins et les roulements. Son niveau de préparation relativement modeste l'a préservée d'une usure prématurée, même à ses heures d'usage intensif. Les moteurs ne réclamaient guère plus qu'un entretien en fin de saison. La maintenance est plus simple que sur une GT3 Cup par exemple, plus complexe autant mécaniquement qu'électroniquement, et dont la suspension réglable demande contrôles et réajustages aussi précis que fréquents. Beaucoup plus simple, la 964 Cup se révélait pratique à faire courir. Une autre époque... Sur la piste, elle demande un temps de chauffe comme n'importe quelle mécanique. Mais tant que la pression d'huile est bonne, une Carrera Cup est un vrai métronome !



1 La 964 a donné naissance à un championnat monotype qui s'est perpétué jusqu'à la 991 aujourd'hui, toujours sous le même nom de Carrera Cup. Ce qui en fait la plus pérenne de l'histoire. Que sont devenus les Coupe Gordini ou autre Venturi Challenge ?

2 Pour s'épargner le poids du mécanisme, l'aile reste figée dans la position dans laquelle il a été homologué pour la 964...

3 Vu la fiabilité exemplaire des Cup, voilà le genre d'accessoire qui n'a que peu servi...

4 L'équipe de Kussmaul prélevait sur les chaînes des blocs de Carrera 2 qui étaient ensuite réglés aux petits oignons avant d'être scellés et installés dans caisses passablement renforcées.

5 Derrière les jantes désormais connues comme les Cup 1, le châssis optimisé de Carrera 2 emprunte quelques éléments à la Turbo.

lopper. Dans les virages, elle se veut rassurante par son absence de roulis et la meilleure technique consistera toujours à aborder les courbes sur les freins, pour accélérer franchement dès que la sortie se profile, une fois dans l'axe, en profitant de la motricité. La Cup se montre assez tolérante pour une voiture de course. Il n'y a pas d'effet turbo qui vienne perturber soudainement la trajectoire, et les freins puissants inspirent confiance. C'est la bonne machine pour s'initier au pilotage. Les habitués à la précision de la 964 RS y retrouvent une expérience similaire, en plus intense. Frank prend le relais et démontre que les tours les plus rapides se jouent tout en finesse, combinant sous-virage en entrée de courbe et léger survirage en sortie. Que les plus titrés des concurrents de la Cup se soient illustrés par leur pilotage "propre" n'est pas une coïncidence...