

PRESSBOOK



FLAT6 Magazine

N°113

Juillet 2000
35FF - 230FB
10,80FS - 10\$ CAN

Dossier: 911 2.0

Reportages:

- ✓ Routes de France
- ✓ Meeting 356
- ✓ Rallye des Clubs



Comparatif:

**911 Turbo 3.0
contre 996 Turbo**



FLAT6
Magazine

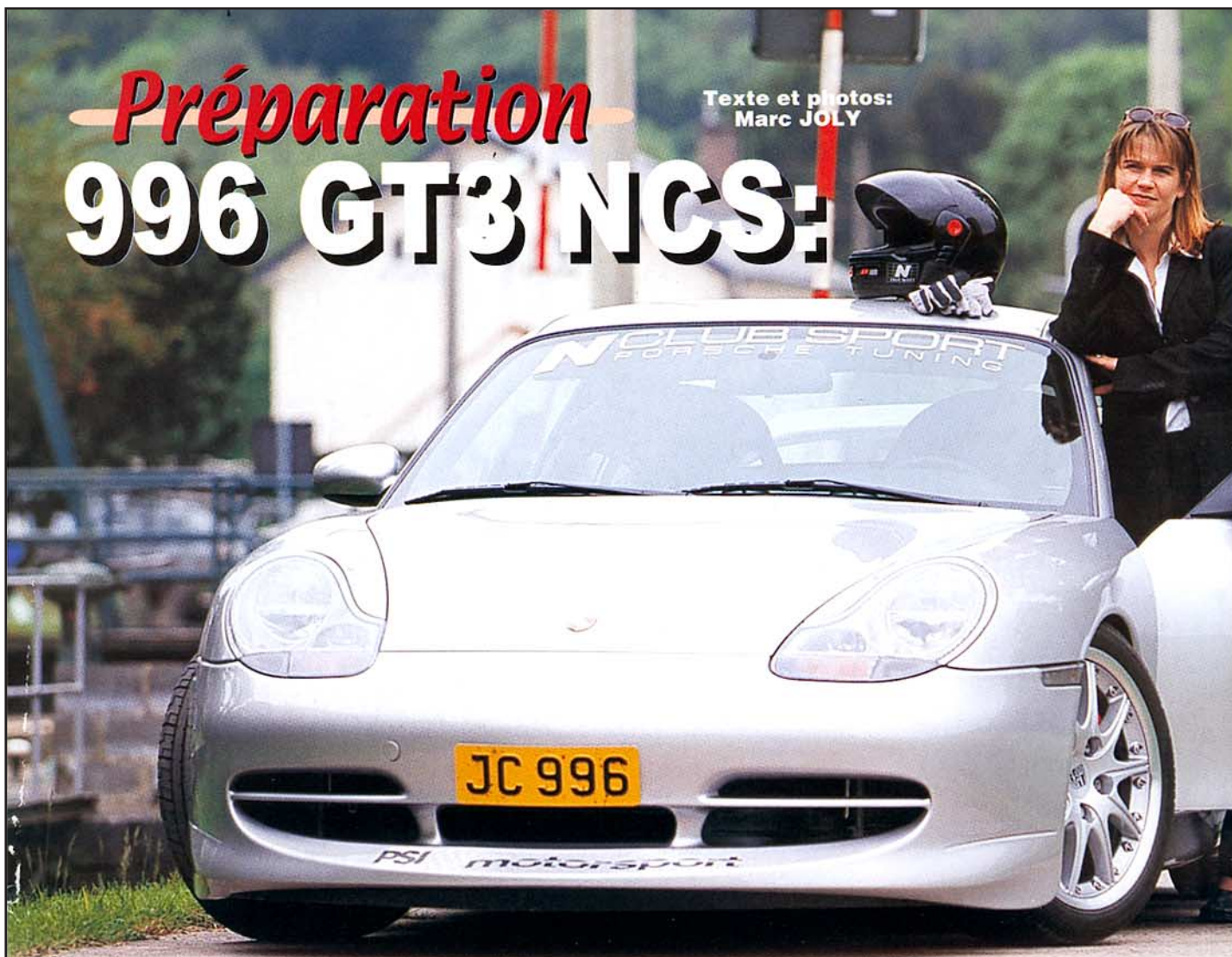
N° 113
07/2000

textes et photos : Marc Joly

Tous droits réservés - téléchargement et impressions uniquement pour informations à usage privé.

Préparation 996 GT3 NCS:

Texte et photos:
Marc JOLY



ET POUR QUELQUES CHEVAUX

De nombreux préparateurs, et pas des moindres, se sont cassés les dents sur la 996. Plus que jamais, pour eux, la tâche relève de l'impossible lorsqu'il s'agit de sortir une de ces fameuses «petites préparations» qui permettaient de gagner quelques chevaux sans avoir à braquer sa banque. N Club Sport, à force de travail, a quand même réussi à sortir quelque chose d'intéressant sur la GT3.

A quatre reprises depuis que la 996 est sortie, nous nous sommes déplacés chez divers préparateurs, afin de chronométrer leurs réalisations sur ce thème. A quatre reprises, nous sommes repartis bredouille, avec une séance chrono affichant des temps inférieurs au modèle d'origine. Vous imaginez notre tête, et surtout celle des préparateurs en question... Tous obligés de revoir leur copie. Le chrono ne triche pas, et si nous sommes bien conscients que quelques dixièmes peuvent se perdre selon les conditions météo ou la qualité de la ligne droite trouvée pour faire nos temps, une auto qui a 20 ou 30 chevaux de plus doit quand même afficher ses prétentions de manière assez nette. Sinon, à quoi ça sert de dépenser de l'argent, pour un kit

n'offrant aucun gain en performances?

Y-a-t'il un mystère 996?

Cela fait longtemps qu'on sait qu'un simple boîtier modifié sur une Porsche moderne ne sert à rien. Pour gagner à peu près 20 ch, il faut travailler le boîtier, changer l'échappement et le filtre à air. En dehors, point de salut. A la rédaction, nous avons un grand souci d'honnêteté. Et nous travaillons en parfaite entente avec notre régie pub. Ainsi, il y a deux ans, un annonceur suisse est apparu, annonçant des gains de 30 ch, uniquement en modifiant une puce, le tout pour 3000 F. Cela sentait l'escroquerie à plein nez. Mis au pied du mur, l'annonceur en question est parti faire sa pub dans d'autres magazines où on a moins le souci du lecteur. Pendant ce temps-là, les vrais préparateurs, eux, travaillent d'arrache-pied, et perdent leur latin. Inutile de vous dire que les quatre chez qui nous sommes allés pour rien se sont remis au boulot le jour-même. Parmi eux, on peut maintenant le dire puisqu'ils ont rectifié le tir, il y avait NCS. Qui, après avoir travaillé sur la 996 normale en constatant qu'il y avait surtout à gagner sur les reprises, et trois fois rien sur les accélérations (voir rien du tout, cf notre essai dans le n° 92), s'est attaqué à la GT3. Première séance chrono ratée, Christian Schumacher, de PSI, le motoriste de NCS, obligé de reprendre le travail, et on se revoit un mois plus tard. Cette fois avec mention bien. Mais quel boulot pour y arriver! Interrogé à ce propos, Jean-Claude Gueguen, technicien chez Porsche France, confirme ces

L'aileon braqué nous a bien fait perdre un dixième sur le 100/200



ses, en augmentant la puissance sans toucher au régime maxi. Soit trouver la faille, et aller au-delà de ce verrouillage! Tout ça pour produire, au final, un kit à pas trop cher. On comprendra que beaucoup ont renoncé en route....

Musique, maestro!

Il est clair que si on annonce 390 ch à 7000 t/mn et un couple de 380 Nm à 5250 t/mn, le tout pour la somme de 30160 F, en ne gagnant que sur les reprises, le client va quelque peu hésiter. Mais il y a au moins trois bonnes raisons de franchir le pas. D'abord, les reprises, c'est important, et c'est même, en utilisation normale, ce qu'il y a de plus important. Qu'elles soient améliorées n'est donc pas négligeable. Ensuite, dans cette préparation, on constate que le régime de puissance maxi est situé 200 t/mn en dessous d'une GT3 normale, d'où une vraie sécurité. Enfin, et surtout, il y a l'échappement. Donc, la musique. Et sur ce plan, le travail réalisé sur cette GT3 est vraiment excellent. Dans un premier temps, on se réjouit d'entendre le flat six tourner derrière soit de manière plus vivante qu'à l'origine. Puis, quand on se met à accélérer, le fameux franchissement des 5000 t/mn, déjà riche en sensations sur la GT3 normale, devient ici franchement orgasmique. Vous avez l'impression que tous les feux de la terre se réveillent derrière vous. C'est tout simplement magnifique. Rien que pour le bruit, ce kit mérite le détour et nous vous le conseillons. Quant aux chronos, vous les avez sous les yeux. Entre un et deux dixièmes sont gagnés sur chaque rapport en reprise. En accélérations, de 80 à 150, on fait jeu égal avec la normale, alors qu'elle est moins bonne sur le

DE PLUS...

difficultés: «Lorsque nous avons reçu notre formation technique sur la 996, l'usine nous a clairement dit que tout avait été fait pour éviter les préparations non officielles. A tous les verrouillages existants, ils en ont ajouté d'autres, dont un particulièrement piègeux, puisque dès qu'on modifie le boîtier en augmentant le régime de puissance maxi, celui-ci finit par émettre de mauvaises informations, qui rendront, au final, l'auto moins performante qu'à l'origine!» La voilà donc, l'explication! Il ne reste alors plus que deux solutions aux préparateurs: soit travailler uniquement les repri-

Le filtre à air fait partie d'une panoplie indispensable permettant de passer à 390 ch



Chrono	GT3 NCS 390 ch	REPERES			
		GT3 360 ch	996 300 ch	996 NCS 318 ch	993 2S 300 ch
Reprise de 80 à 120	6ème	8"786	8"954	9"942	10"615
	5ème	7"378	7"498	7"653	8"275
	4ème	5"487	5"508	6"109	5"865
	3ème	4"307	4"524	4"752	4"199
Accélérations	80 à 150	6"145	6"184	6"893	6"379
	100 à 200	11"109	10"461	12"480	12"071

100/200. Exactement le même schéma qu'entre la 996 NCS et la 996 normale. Nous entrons donc dans une nouvelle génération de préparations, où les chevaux gagnés ne signifient plus forcément de gros écarts de performances, mais un



meilleur agrément général. Pour compenser, on vous offre une vraie musique qui réconcilie complètement le porchiste avec les 911 modernes. Et croyez-nous, c'est déjà un exploit d'en arriver à ce résultat!

N club sport:
Tel: 00.32.477.763.911
Fax: 00.32.71.32.562.849

La GT3 est aujourd'hui l'auto idéale pour s'amuser sur route autant qu'en circuit