



Un + POSITIF ?

Mai 2010, voilà maintenant quatre ans que la réglementation technique « Grand Tourisme de série » est en vigueur en rallye. Un constat s'impose, passé l'enthousiasme initial, et le développement via Oreca de la Porsche 996 GT3 entre autres apparitions d'Aston Martin V8 Vantage par l'entremise de Frédéric Dor, il n'a jamais véritablement atteint sa vitesse de croisière. Au delà de nos frontières, en Espagne notamment,

s'illustrent également des Porsche et des Ferrari. Sauf que leurs préparateurs bénéficient davantage de libertés pour en faire de véritables bêtes de course. Au point qu'elles rivalisent avec les S2000 officielles. D'où le lobbying de quelques pilotes nationaux, tels Nicolas Bernardi ou Gilles Nantet, pour obtenir la même marge de manœuvre dans nos contrées, ne serait-ce que dans le cadre du championnat de France. Leurs arguments sont recevables.

Voilà l'opportunité rêvée de donner un nouveau souffle à la catégorie et d'offrir aux spectateurs de la variété, avec des voitures mythiques ô combien spectaculaires. Les constructeurs français sont évidemment plus frileux. Difficile en effet pour eux d'imaginer leur dernière création subir la loi d'une monture emmenée par un amateur. Mais la FFSA tranche finalement en faveur des premiers. Elle l'a assez répétée, le championnat national est aujourd'hui

devenu un championnat de niches. Ça n'en fera qu'une de plus! D'où l'entrée en vigueur du règlement « GT+ », dès le Limousin.

Il faudra attendre le Mont-Blanc pour qu'une première auto, en l'occurrence la Porsche 996 Cup de Gilles Nantet, fasse ses débuts en spéciale. Les résultats sont immédiats. Et l'accueil enthousiaste. Aux Cévennes, c'est au tour de Romain Dumas d'étreindre sa 997 GT3 RS. Dès l'ES 1, le pistard alésien signe le



Alors que Romain Dumas faisait essayer ses Porsche 996 GT3 RS « GT » et 997 GT3 RS « GT + » de rallye à Walter Röhrl, nous avons profité de l'occasion pour comparer les deux philosophies de conception...

Texte ERIC BELLEGARDE - Photos PHILIPPE MAITRE

troisième temps, à une demi-seconde au kilomètre de la Peugeot 307 WRC emmenée par Cédric Robert. La suite sera plus difficile. Mais l'essentiel est fait. Au point qu'aujourd'hui, les montures homologuées en « GT + » focalisent l'attention. D'autant que cette année, elles auront également accès aux épreuves coef.5 de la Coupe de France sous conditions. Seul Gilles Nantet fait le voyage jusqu'au Touquet. Dès le « Charbo » néanmoins,

sur un terrain très rapide plus à leur avantage, il devrait être rejoint par Nicolas Bernardi et Romain Dumas sur des Porsche de dernière génération tandis que d'autres fourbissent encore leurs armes... Bozian, avec la BMW 135i, ou Eric Gonnet, avec une Corvette. Pour en arriver là néanmoins, compte tenu de la spécificité de chacune des autos, il a souvent fallu faire du cas par cas. D'où le remodelage du règlement, en concertation avec

les acteurs du milieu, dès décembre dernier. La catégorie reste toutefois difficile à appréhender. Notamment car, exception faite des quatre roues motrices, il est possible d'élaborer une « GT + » soit à partir d'une voiture de circuit issue d'une coupe monomarque type Carrera Cup, soit à partir d'une GT de série, soit enfin sur la base d'une GT3 FIA. Gilles Nantet et Nicolas Bernardi ont choisi la première option, et faute de carte grise, sont,

en attendant mieux, autorisés à rouler en W garage. Romain Dumas est en revanche parti d'une Porsche 997 GT3 RS de série. Nous avons profité d'une rencontre avec Walter Röhrl, organisée à son initiative, pour vous détailler les différences qui existent entre cette dernière et son ancienne 996 GT3RS, homologuée en Groupe « GT de série ». Histoire d'expliquer une bonne fois pour toutes les largesses permises en « GT + ».

Moteur

Le règlement autorise très peu de latitudes et c'est tant mieux ! Car ces autos sont souvent généreusement pourvues en la matière en série. Puis c'est un sérieux gage de fiabilité que de conserver le moteur en configuration d'origine. Ainsi, le 3,6 litres de la 996 développe 381 chevaux (7400 tr/mn) pour un peu plus de 39 mkg de couple (5000 tr/mn) contre 450 (7900 tr/mn) chevaux et près de 44 mkg (6750 tr/mn) pour le 3,8 litres de la 997. De l'aveu même de Romain Dumas, dans ce domaine, le gros avantage de la « GT + » concerne surtout le gain non négligeable de couple.



Les deux moteurs demeurent strictement de série. Seule différence visible, la double prise d'air d'admission sur la 997 GT3 RS.



Freinage

Avantage une nouvelle fois à la 997, pour les mêmes raisons qu'au chapitre du moteur. A savoir qu'en la matière, il est obligatoire de conserver le dimensionnement d'origine. Alors que la 996 embarque des disques de 350 mm à l'avant et 330 à l'arrière, la 997 peut se targuer d'être équipée en 380 mm à l'avant et 350 à l'arrière. A noter enfin que toutes deux sont dotées d'un *pedal box*, permettant de supprimer l'ABS et autorisant également une balance avant/arrière réglable.



Les deux règlements obligent à conserver les dimensions de série. A l'avant, la 997 (à droite) arbore des disques de 380 mm contre 350 à sa petite sœur la 996.

Châssis

De ce point de vue, aucune différence réglementaire ne sépare les deux autos. Elles bénéficient toutes deux d'amortisseurs Sachs, réglables selon trois voies (compression haute/basse vitesse et détente). Simplement, étant de générations différentes, se distinguent-elles par des différences de conceptions. Ainsi, quand la 996 est entièrement montée sur silentbloc, la 997 fait appel à des rotules Unibal pour les articulations inférieures triangulées de son train avant, soit un gage de rigidité supérieure. Aujourd'hui, les « GT + » peuvent réaliser des performances de haut vol face aux WRC ou autres S2000, conçues spécialement pour la course, sur des terrains très spécifiques type « Charbo ». Mais elles resteront toujours limitées par leurs débattements de suspensions. Car elles doivent conserver les points d'ancrage d'amortisseurs d'origine. Et quand une WRC tutoie aujourd'hui les 300 mm de débattement, une « GT + » se contente de la moitié.



Les deux font appel à des amortisseurs Sachs trois voies mais la 997 (ci-dessus) peut se targuer d'une rigidité supérieure grâce notamment à son train avant en partie monté sur rotules.





Boîte de vitesses

C'est la principale différence entre les deux montures. Quand la 996 « GT de série » conserve la traditionnelle boîte six synchro (grille en H), la 997 « GT + » bénéficie d'une transmission séquentielle issue de la Carrera Cup, équipée d'une pignonne courte. Plusieurs avantages à cela. Tout d'abord, un confort de pilotage accru. Car elle est dotée d'une micro coupure des gaz, permettant au pilote de monter les rapports, sans lever le pied de l'accélérateur ni évidemment recourir à l'embrayage. Pour préserver les crabots, Romain préfère toutefois débrayer au rétrogradage. Le deuxième avantage concerne l'étagement, bien mieux adapté à la pratique du rallye. A l'époque du lancement des « GT de série » et du développement par Orega de la 996 GT3, l'équipe d'Arnaud Elizagaray s'était évidemment penchée sur la question. Sauf qu'avec 227 km/h en vitesse de pointe, contre 215 à l'actuelle 997 « GT + », c'est encore trop long. La boîte de série avait en revanche l'avantage de la longévité. Depuis les débuts en rallye de Romain, intervenus en 2008, aucune pièce n'a été changée. La boîte séquentielle est elle donnée pour trente heures d'utilisation sur circuit, avant ouverture. Mais l'équipe de Romain ne dispose pas encore de suffisamment de recul pour déterminer avec précision la fréquence des révisions en usage rallye.



La 997 « GT + » (ci-contre) est équipée d'une boîte séquentielle tandis que la 996 « GT » (ci-dessous) conserve la boîte à commande manuelle (grille en H). Toutes deux sont en revanche dotées d'un frein à main hydraulique.



Le « GT + » est l'opportunité rêvée d'offrir au public un spectacle de haut vol

Poids

La catégorie « GT + » permet un allègement supérieur, c'est d'ailleurs l'un de ses principaux avantages. Pour preuve, avec 1 280 kilos sur la balance, la 996 GT3 RS homologuée en « GT de série », bien qu'étant la meilleure base de départ du fait notamment de son aileron et de son capot carbone d'origine, accuse un embonpoint de 60 kilos par rapport à sa remplaçante, la 997 GT3 RS « GT + » (1 220 kilos).

Le règlement « GT + » stipule en effet que « pour les voitures issues du GT de série FFSA, le poids minimum sera celui de la fiche d'homologation, réduit de 6 % ».

Pour y parvenir, plusieurs alternatives. Il est ainsi possible de recourir au polycarbonate pour les vitres latérales et la lunette arrière. Exit donc les systèmes électriques que conserve la 996. De même, le remplacement des pièces mécaniquement démontables type pare-chocs, ouvrants, ailes par des éléments en fibre est autorisé. Autant de solutions qui permettent aujourd'hui à la 997 de Romain d'être à son poids mini. Moyennant un nouvel investissement, il pourrait encore gagner cinq à dix kilos. Auquel cas, il devrait néanmoins opter pour une gueuse de lest idéalement placée. Car entre temps, la FFSA a libéralisé le recours au carbone et au kevlar pour la carrosserie, si et seulement si, les pièces existent déjà dans la banque d'organes du constructeur. Or, c'est bien le cas chez Porsche. L'une des raisons pour lesquelles Romain a choisi une 997 GT3 RS concerne enfin la contenance de son réservoir, limitée à 64 litres d'origine, quand une Carrera Cup embarque 90 litres. La première mouture du règlement interdisait de le modifier. Du coup, c'était la seule solution pour loger la roue de secours dans le coffre avant et optimiser ainsi la répartition des masses. Mais la libéralisation de décembre dernier a depuis changé la donne. Et aujourd'hui, les réservoirs souples, préférables en termes de sécurité, sont même autorisés.



Sur la 996 « GT » (ici en photo) comme sur la 997 « GT + », la roue de secours est placée dans le compartiment avant pour des questions de répartition des masses.



La 997 « GT + » est notamment équipée de vitres plus légères en polycarbonate.

WALTER RÖHRL

Toujours vert !

La veille, il a fêté ses 64 ans. Pourtant, à peine arrivé, aussitôt le double champion du monde des rallyes (1980/1982) enchaîne les allers-retours sur un tempo *allegro* qui impose le respect. Il faut dire que Romain et Walter en parlaient depuis longtemps de cet essai. C'est désormais chose faite ! Bientôt c'est notre tour de monter à la droite de ce pilote mythique. Séquence émotion... Et c'est parti pour un festival de glisse dans tous les virages à droite de la piste, négociés « par les portes ». « C'est bizarre, s'exclame notre pilote du jour, sans pour autant lever le pied, j'ai l'impression que l'on a une crevaillon lente à l'arrière gauche. » Et pour cause ! Vérification faite, le pneu était à la toile... Mais il en faut plus pour troubler un personnage d'une telle classe !



VERDICT

A la droite de Romain Dumas

Romain ne le nie pas, la 996 présentait le gros avantage d'avoir au préalable été dégrossie par d'autres. Aujourd'hui, avec la 997 « GT+ », il fait un peu figure de précurseur dans l'Hexagone. Au point qu'elle devrait encore se bonifier à force de roulages. Dans l'état actuel des choses, il reconnaît que la 996 se montre plus facile à appréhender, plus prévenante, du fait notamment d'un châssis plus souple. Elle est également huit centimètres moins large, ce qui la rend plus maniable sur les petites routes souvent empruntées en rallye. La 997 en revanche est plus rapide, c'est un fait. « Elle freine mieux, explique Romain. Avec son aileron plus imposant, elle est également plus stable à haute vitesse. Simplement, il nous manque encore la facilité de pilotage. » Echappement peut d'ailleurs en témoigner ! La rencontre avec Walter Röhrl, organisée sur le Pôle Mécanique d'Alès, a été l'occasion pour nous de poser notre séant dans le baquet de droite des deux autos. Et force est de constater que la dernière création de Monsieur Araxa Racing, entendez par là Axel Plankenhorn, le préparateur allemand de Romain, est un monstre de brutalité ! Chaque pression sur l'accélérateur en sortie de virage requiert une vigilance extrême de la part du pilote, et vous catapulte jusqu'à la courbe suivante dans une sonorité enivrante. La boîte mieux étagée, dont les rapports s'enclenchent dans un claquement sourd, donne encore plus de vigueur à une mécanique qui n'en manque déjà pas. Imaginez donc sur la piste rallye alésienne, particulièrement étroite et défoncée, où les ciels se succèdent... La moindre roue dans l'herbe et c'est la sortie... Alors vous avez beau savoir que Romain la connaît par cœur. Il n'empêche... Sensations garanties ! Réservée donc aux pilotes aguerris ! Et dire que Romain assure que, ne serait-ce que sur les pneus, qui ne sont pas de véritables slicks, il y aurait beaucoup à gagner... La « GT+ », et dans une moindre mesure sa petite sœur la « GT », sont quoiqu'il arrive déjà des armes redoutables. Vient l'éternel question budget. Etant donné qu'il s'agit toutes deux de GT3 RS, avec cartes grises en bonne et due forme, il faut, selon Romain Dumas, compter 150 000 € pour la 996 et 220 000 € pour la 997. Alors à vos économies ! ■



La 997 «GT +» vous catapulte de virage en virage dans une sonorité enivrante



Comparée à la 997 «GT +», la 996 «GT» présente l'avantage, selon Romain Dumas, d'être plus facile à piloter.

	996 Groupe GT	997 Groupe GT+
CÔTÉ TECHNIQUE		
Moteur (type)	6 à plat, opposés trois à trois	
Disposition	en porte-à faux-arrière	
Cylindrée (cm ³)	3 600	3 797
Alésage x course (mm)	100 x 76,4	102,7 x 76,4
Rapport volumétrique	11,7 : 1	12,2 : 1
Soupapes par cylindre	4	4 (levée variable)
Arbre(s) à cames	2 doubles (calage variable admission)	2 doubles (calage variable adm/échap)
Puissance maxi (ch à tr/mn)	381 à 7400	450 à 7900
Puissance au litre (ch)	106	119
Couple maxi (mkg à tr/mn)	39,2 à 5000	43,8 à 6750
Couple au litre (mkg)	10,9	11,5
Boîte de vitesses	mécanique	
Commande	grille en H	séquentielle (levier)
Pneus avant	235/40 ZR 18	
Arrière	235/40 ZR 18	
Freins AV/AR (ø en mm)	disques vent. (350/330)	disques vent. (380/350)
Poids annoncé (kg)	1 280	1 220
Poids/puissance (kg/ch)	3,4	2,7
Empattement (mm)	2 355	
Longueur - largeur (mm)	4 435 - 1 770	4 460 - 1 852
Hauteur (mm)	1 275	1 280