

*Wilfried Müller*

111

**NOUVELLES HISTOIRES  
SUR PORSCHE À CONNAÎTRE  
ABSOLUMENT**



emons:

# Avant-propos

Bienvenue dans le deuxième volume de nos 111 histoires consacrées à Porsche. Vous trouverez ici de nouvelles anecdotes et de nouvelles histoires captivantes, inattendues, spectaculaires et réjouissantes concernant le constructeur de voitures de sport sans doute le plus célèbre du monde. Vous redécouvrirez des voitures fascinantes, comme la minuscule Porsche 356 America Roadster ou le Taycan, voiture électrique révolutionnaire. Vous en apprendrez davantage sur les voitures de course de la marque, qu'il s'agisse de l'atypique Mickey Mouse, des GT en aluminium martelé à la main en Italie ou des variantes de la 911, sacrées championnes du monde. Sans oublier les prototypes inédits, qui ne sont jamais sortis du centre de développement ou des stands. Ces histoires racontent également des aventures automobiles qui se déroulent à Londres, Sydney, Nairobi ou dans le nord de la Suède – autant de lieux où la réalité rejoint les mythes et les rêves. Enfin, vous irez à la rencontre des personnes qui ont œuvré pour Porsche, aussi bien sur les circuits, à bord d'une voiture de course, sur les planches à dessin, dans les bureaux d'études ou sur les pistes à travers le Sahara, offrant ainsi à la marque sa notoriété inégalée. J'espère vous surprendre encore avec quelques anecdotes et vous offrir des heures de lecture agréables. Prenez place pour la seconde étape de notre voyage dans le monde de Porsche et profitez de 111 nouvelles escales.

Wilfried Müller  
Leigh, Nouvelle-Zélande

## 10 Porsche 944 Turbo Cup

*Léopard avec hiéroglyphes*

En 1986, Porsche annonce l'organisation de sa propre compétition de marque. Amateurs et professionnels sont invités à s'affronter au volant de la 944 Turbo Cup de 220 ch, dans une lutte acharnée pour une dotation, des points et surtout du prestige. La voiture de chaque coureur, proche de celle de série, doit être identique jusqu'à la dernière vis, utiliser de l'essence standard dans le moteur en ligne de 2,5 l, prendre le départ avec des pneus identiques et des appareils de contrôle plombés. L'utilisation de convertisseurs catalytiques régulés sans perte de puissance et d'un ABS adapté aux courses est une nouveauté technique révolutionnaire.

Porsche remet le couvert dès 1987. La puissance passe à 250 ch. En départ arrêté, la vitesse de 100 km/h est atteinte au bout de 6,3 s, et si la ligne droite est suffisamment longue, la 944 Turbo Cup peut s'envoler à 260 km/h. L'idée d'une compétition de marque s'avère un succès immédiat : 5 courses sur 10 se déroulent désormais en dehors de l'Allemagne. En 1987, deux 944 Turbo Cup sont réservées à d'éminents pilotes invités, dans des livrées exceptionnelles conçues et exécutées par l'artiste allemand Manfred Herbst. Le motif des taches, semble-t-il, représente la vitesse du léopard. La bande perforée – à l'époque un support de stockage de données pour les ordinateurs – symbolise les avantages de la technologie moderne. Les hiéroglyphes sont un hommage à l'histoire. Ils sont censés envoyer des messages aux « dieux de la course » : par exemple, sur la portière côté pilote, est inscrite la prière de « le protéger pendant toutes les courses » (selon le site web de l'artiste) et de faire en sorte que le prochain voyage se termine victorieusement.

Porsche peut se prévaloir d'un beau succès avec ses compétitions de marque. En 1990, la 911 remplace la 944 Turbo comme voiture de course de la coupe. Depuis des décennies, Porsche organise des coupes, des défis et des trophées dans le monde entier pour les pilotes et les équipes de tous niveaux. De cet immense réservoir de talents émergent sans cesse d'excellents pilotes de course, dont les noms vont ensuite s'inscrire au palmarès du Mans.

— Motifs léopard, bandes poinçonnées et hiéroglyphes : la livrée de cette 944 Turbo Cup de 1987 évoque plusieurs domaines et plusieurs millénaires.



## 32\_\_ Porsche 911 Turbo S Le Mans GT

*Redémarrer en GT*

Le Championnat du monde des voitures de sport équipées de moteurs de Formule 1 de 3,5 l s'arrête en 1992 en raison du manque d'intérêt des constructeurs. En 1993, l'occasion se présente donc d'innover dans le domaine des courses d'endurance. La variété des possibilités est illustrée parfaitement sur la grille de départ des 24 Heures du Mans, où s'alignent des prototypes 3,5 l atmosphériques, d'anciennes voitures du Groupe C, de nouveaux prototypes Le Mans et, pour la première fois depuis 1984, des voitures de Grand Tourisme.

Porsche estime que la catégorie GT est celle qui a le plus grand avenir et décide, en novembre 1992, de créer une voiture de course basée sur la version légère de la 911 Turbo S : ce sera la 911 Turbo S Le Mans GT. Seuls deux exemplaires sont fabriqués. Cette super 911 est équipée d'un moteur biturbo réduit de 3,6 à 3,16 l de cylindrée, ce qui, avec des brides de 35 mm, permet d'obtenir une puissance de 480 ch. Par rapport à la 911 de série, la voiture de course perd 390 kg – soit un poids à vide d'exactement 1 t – grâce, entre autres, à des capots, portes, ailes et jupes en plastique, ainsi que des ouvertures et des amincissements classiques pour alléger une voiture. Les prises d'air derrière les portes refroidissent les freins, l'échangeur air-air est alimenté par deux ouvertures dans l'aile arrière qui dépassent largement sur le côté (d'où l'exploit d'avoir réussi à homologuer la LM GT pour la circulation routière, homologation obligatoire pour participer à la course).

La réglementation limite la largeur des pneus à 12 pouces, ce qui oblige le pilote à être extrêmement attentif à la puissance du turbo. Lorsque la Turbo S LM GT fait ses débuts à Sebring en 1993, Hurley Haywood, Walter Röhrl et Hans-Joachim Stuck gagnent dans leur catégorie. Au Mans, le trio domine toutes les voitures engagées en catégorie GT jusqu'au 79<sup>e</sup> tour, quand Röhrl est contraint d'abandonner après un accident dont il n'est pas responsable. L'équipe française Larbre Compétition achète la voiture, termine à la 2<sup>e</sup> place aux 24 Heures de Daytona en 1994 et remporte quatre autres courses importantes en GT. Plusieurs innovations de la Turbo S LM GT sont ensuite reprises avec succès dans la 911 GT2.

— Toujours au ras du mur :  
Jean-Pierre Jarier, Jacques  
Laffite et Bob Wollek  
remportent en 1994 la course  
des 3 Heures de Zhuhai, en  
Chine, au volant de la  
911 Turbo S Le Mans GT.



## 39 — Dan Gurney

*La course d'une manière différente*

L'Américain Dan Gurney court pour Porsche depuis 1961 lorsque, le 8 juillet 1962, il décroche sa première victoire en Formule 1 au Grand Prix de France sur le rapide circuit de Rouen-les-Essarts en Haute-Normandie. Gurney remporte ce premier succès de haut niveau sur une Porsche 804. La Formule 1 fabriquée par Porsche pèse 452 kg grâce à son châssis tubulaire en acier et sa carrosserie en aluminium. Son boxer 8 cylindres refroidi par air en alliage léger produit 180 ch pour une cylindrée de 1,5 l. La plage de régime utile commence à 6 000 tr/min et se termine à 9 200 tr/min. Doubles triangles, barres de torsion et amortisseurs montés à bord composent la suspension de la monoplace. Pour la première fois, Porsche utilise des freins à disque sur les quatre roues. En 1962, après sept Grand Prix, Porsche quitte la Formule 1.

Gurney se réoriente et entre à ce moment-là dans l'histoire. Il est le premier pilote à remporter des courses en Formule 1, en Endurance, en NASCAR et en IndyCar. En 1967, il remporte Le Mans au volant d'une Ford GT40 MkIV. L'équipe installe la fameuse « Gurney Bubble » sur le toit de la GT40 pour le géant de 1,93 m. Lors de la cérémonie de remise des prix, il arrose Henry Ford de champagne – créant ainsi une tradition qui se perpétue aujourd'hui sur les podiums. Chef d'équipe et concepteur des All American Racers, équipe fondée en 1966, il remporte le GP de Belgique en 1967 sur sa propre Eagle Weslake. En 1968, Gurney devient le premier pilote à conduire avec un casque intégral. Aux 500 Miles d'Indianapolis, au volant de ses Eagle, il signe deux 2<sup>e</sup> places en 1968 et 1969 et une 3<sup>e</sup> place en 1970. Après le succès de Bobby Unser en 1968, il a la joie de voir de nouveau triompher une Eagle aux 500 Miles d'Indianapolis, avec Gordon Johncock en 1973, puis encore une fois avec Bobby Unser en 1975. Il continue par ailleurs à concevoir et inventer, entre autres, le flap Gurney, un spoiler efficace. All American Racers est devenue une entreprise de haute technologie, qui a récemment développé et construit des pièces pour la fusée SpaceX.

Gurney est resté lié à Porsche pour la vie et par amour. En 1969, il a épousé la journaliste et employée de Porsche Evi Butz. Le couple est demeuré uni jusqu'au décès de Gurney en 2018 à l'âge de 86 ans.

— Dan Gurney : un grand pilote de course, propriétaire d'équipe, ingénieur. Il remporte le GP de France en 1962 au volant d'une Porsche et épouse une journaliste employée par Porsche, Evi Butz, en 1969.

