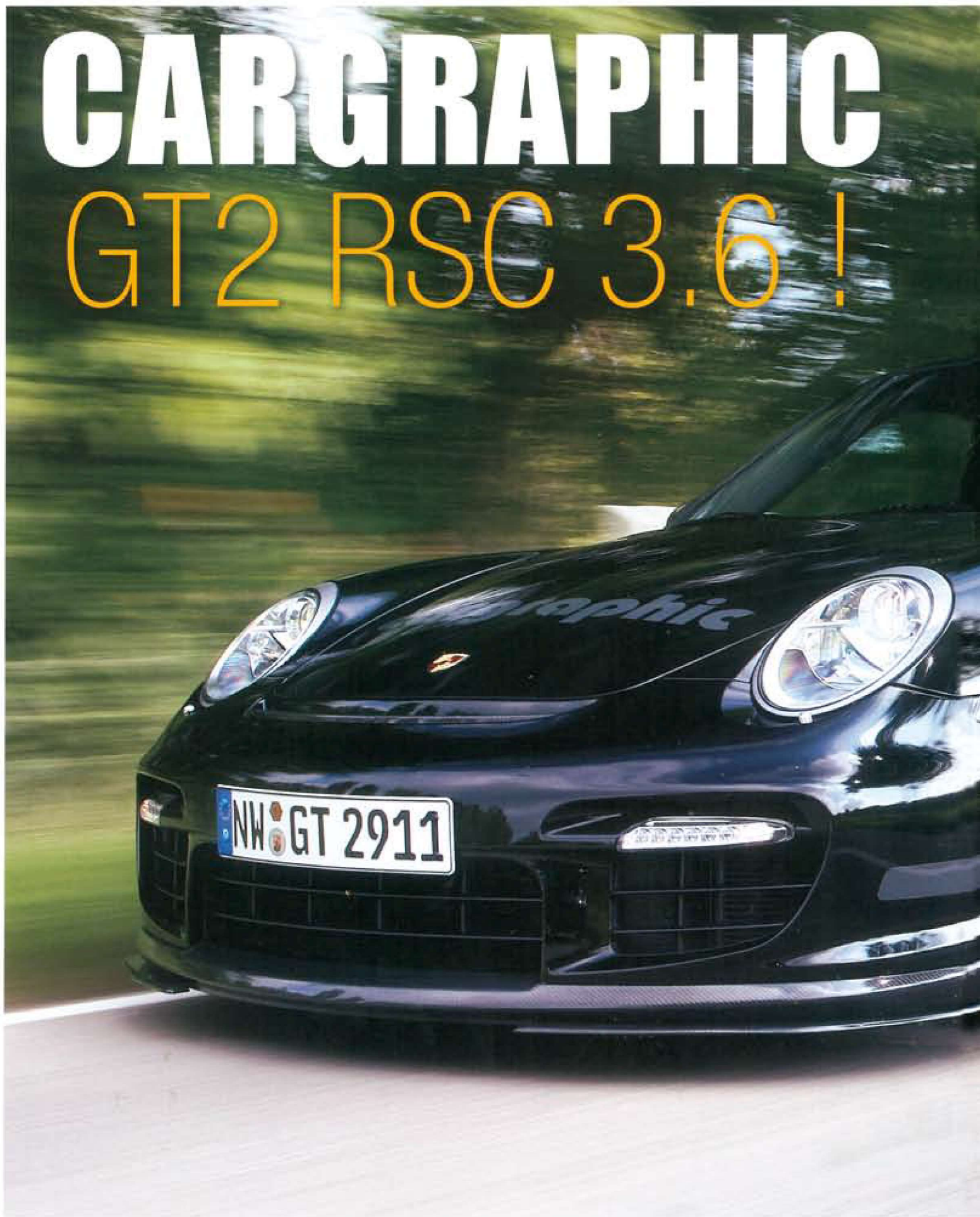


CARRAGRAPHIC

GT2 RSC 3.6 !





SI GÉNÉREUSE...

ILS SONT FOUS CES ALLEMANDS ! COMME SI L'EXTRAORDINAIRE 997 GT2 NE SUFFISAIT PAS, ILS RÉCLAMENT AUX PRÉPARATEURS D'EN FAIRE ENCORE PLUS ! NE RIEZ PAS, DEUX EXEMPLAIRES ONT DÉJÀ ÉTÉ COMMANDÉS EN FRANCE !



Ce qui fait vendre une préparation automobile, c'est évidemment son look et le gain en terme de puissance et de vitesse. Les préparateurs font donc le maximum pour présenter leurs réalisations sous leur meilleur jour et dans leurs plus beaux atours. Je dois donc bien vous avouer une certaine surprise lors de mon arrivée au siège de Cargraphic à Landau. La voiture que je suis venu essayer aujourd'hui est dans les airs, montée sur une des rampes de l'atelier ! Pourtant on m'avait assuré la veille qu'elle n'avait aucun problème et que je pouvais bien évidemment venir le lendemain ! Michael Schnarr, l'un des propriétaires de Cargraphic, me rassure rapidement en m'expliquant qu'ils veulent d'abord me montrer le travail qui a été fait sous la coque avant de mettre cette préparation sur base 997 GT2 "on the road" pour un essai normal. Ouf ! Allons-y donc pour le tour de découverte !

IL EN FAUT TOUJOURS PLUS !

La nouvelle GT2 est une voiture déjà suffisamment rapide pour la grande majorité des personnes. Mais certains clients de Cargraphic, des accros de la vitesse et de la puissance, ont demandé à leur préparateur préféré d'en avoir encore un peu plus ! Évidemment il n'était pas question de travailler sur le moteur sans améliorer également le châssis. On ne gagne pas trois fois de suite le Tuner Grand Prix, sans opérer un travail complet et pertinent sur chaque nouvelle réalisation ! Le PASM Porsche est un excellent système qui permet d'atteindre un compromis presque parfait entre tenue de route et confort. On ne doit plus privilégier l'un au dépend de l'autre mais les deux sont à leur maximum. En revanche, ici, pour maximiser le potentiel de puissance, la suspension d'origine a été retravaillée pour atteindre un nouveau palier. «La nouvelle suspension est une évolution du kit que nous avons développé pour la 997 Carrera et que nous avons ensuite amélioré pour la GT3 et maintenant pour la GT2», m'apprend Michael. «On utilise des ressorts spécifiques sur l'arrière que nous couplons à des amortisseurs Bilstein pour PASM construits selon nos propres caractéristiques. On a également installé des biellettes et des bras

de suspension venant de la Cup pour éviter que le nouveau couple, plus important, ne provoque des mouvements non souhaités.» Normalement, Cargraphic remplace les jantes d'usine par ses propres jantes ultra légères 19 pouces en 9.0J et 12.0J qui sont chaussées de Michelin Cup en 235/35ZR19 et 325/30ZR19. Mais, aujourd'hui, notre voiture de test arbore aux quatre coins les toutes dernières jantes 20 pouces de Cargraphic avec des gommes en 245/30ZR20 et des 325/25ZR20. «Les 20 pouces, cela représente 1,2 kg de plus par jante par rapport aux 19. Le poids supplémentaire provient du bord en inox. C'est une demande spécifique de notre client qui désire un look impeccable ainsi que la possibilité de changer uniquement cette partie si elle vient à subir des dégradations à l'usage.» Comme on peut s'y attendre, les jantes plus larges renforcent l'allure agressive de l'auto. L'inconvénient en terme de poids est minime et ne pose donc pas de problème. En revanche, si les routes sur lesquelles la voiture va rouler ne sont pas aussi lisses que les autoroutes allemandes, je conseillerai plutôt de rester sur des 19 pouces pour ne pas risquer de plier une jante ! «Beaucoup de nos clients utilisent les 20 pouces pour la route et les 19 pouces en circuit», me dit Michael, en indiquant que la tenue de route est somme toute meilleure avec les jantes plus petites. L'autre raison de rester sur



CARGRAPHIC
GT2 RSC 3.6

les 19, c'est les nouvelles jantes forgées 19 pouces ultra légères de Cargraphic. Elles sont extrêmement compétitives en terme de poids par rapport aux jantes d'usine. En effet, celles d'usine pèsent 11,2 kg à l'avant et 14,6 kg à l'arrière, tandis que Cargraphic propose les siennes à 9,1 kg à l'avant et 9,9 kg à l'arrière soit un poids total de seulement 38kg et un gain par rapport aux Porsche de 14 kg ! Voilà déjà un bon moyen d'améliorer les performances de la préparation ! Toujours sous la voiture, Michael me pointe ensuite le nouveau

système d'échappement qui optimise le flux des gaz du moteur. « C'est un système qui reste d'égale longueur par rapport au système d'origine mais avec des tuyaux qui sont légèrement plus larges. » A noter également que les tubulures d'admission en fibre de carbone pour les turbos ont maintenant un diamètre plus large de 30%.

Mettre 635 Cv sur les roues arrière, c'est la meilleure façon de patiner quand la route est glissante. La puissance arrive très fort à partir de 3000 tours/mn. Si vous n'êtes pas un pilote rompu à

ce type de conditions alors il vaut mieux rester bien sagement chez soi. Comme le confirme Michael : « L'auto est très piègeuse sur route humide. » Merci du conseil ! Même si le moteur de la GT2 est basé sur le même bloc GT1 que la Turbo, sa modification n'est pas un simple copié/collé du travail effectué sur la Turbo. Initialement, RS Tuning, qui réalise toutes les modifications moteur pour Cargraphic, avait annoncé un délai de deux semaines pour terminer ce moteur. Au final, il leur a fallu onze semaines pour rendre leur copie. Car chez RS, on s'est rapidement rendu compte que le moteur de la GT2 avait beaucoup de différences par rapport à la version Turbo, et que ce n'était pas seulement une question de turbos plus grands. La GT2 a même un faisceau électrique et une gestion électronique différente. La préparation moteur comprend un collecteur d'admission modifié et une nouvelle ligne d'échappement avec un nouveau pot catalytique qui mène au silencieux arrière d'origine. La cartographie a été entièrement redéfinie pour optimiser l'arrivée d'essence et l'allumage. D'ailleurs à ce propos, RS Tuning a dû se brider car « la gestion des gaz était tellement bonne que nous avons vu apparaître sur le banc moteur un couple de 1000 Nm. Comme c'était un niveau

**“ ON NE GAGNE PAS
TROIS FOIS DE SUITE
LE TUNER GRAND
PRIX, SANS OPÉRER
UN TRAVAIL COMPLET
ET PERTINENT SUR
CHAQUE NOUVELLE
RÉALISATION ! ”**

- 1** 635 ch et 821 Nm de couple, le tout avec une gestion très différente du moteur, plutôt pas mal, non ?
- 2** L'aileton reçoit quelques inserts différents
- 3** Les rétros reçoivent un habillage carbone
- 4** Gueule de brute, mais là-dessus, Cargraphic n'a pas changé grand chose ! Les jantes plus grandes et plus larges participent quand même à cette agressivité en hausse
- 5** Sur route, vous ne devriez normalement la voir que de l'arrière !





Michael fait reposer la GT2 sur le sol afin que je puisse voir les changements au niveau de la carrosserie. Mises à part les jantes et la garde au sol abaissée de 20 mm les principales modifications au niveau de la ligne de cette auto concernent l'avant, avec une nouvelle pièce en fibre de carbone qui vient recouvrir le spoiler avant. Elle est équipée de deux petites lames de chaque côté qui donnent 10 kg d'appui supplémentaire. L'arrière des rétroviseurs extérieurs est également recouvert de fibre de carbone, tout comme les inserts aérodynamiques sur le bas de l'aileron. Pour l'intérieur, rien de particulier encore. Jusqu'à aujourd'hui leur priorité était de finaliser l'auto sur le plan mécanique et aérodynamique pour notre essai et les photos. Mais, évidemment, dans un second temps, ils seront parfaitement capables de refaire la cabine avec fibre de carbone et aluminium. J'ai le grand privilège d'être le premier à tester cette GT2 RSC 3.6. Mais les clients de Cargraphic ont suffisamment confiance dans les capacités de l'entreprise pour leur passer commande d'une préparation sans l'avoir jamais vue ni essayée. Ils en ont déjà vendu deux en France, trois en Italie et quelques-unes en Allemagne. Il ne me faut pas plus que quelques kilomètres pour savoir que les clients vont encore une fois être pleinement satisfaits du résultat. La première chose que je remarque, c'est l'embrayage plus dur. C'est un problème uniquement en ville ou dans les embouteillages. Une fois lancée, on n'y prête plus guère attention. Cela mis à part, la GT2 Cargraphic reste malgré tout parfaitement utilisable en ville à petite vitesse même si ce n'est évidemment pas là sa destination première. Au niveau du confort de conduite, l'auto est évidemment plus ferme qu'une GT2 de base. Je me pose pendant un temps la question de savoir si c'est à cause de la suspension ou des 20 pouces ou des deux. En conclusion, je pense qu'il serait intéressant de la tester avec les jantes 19 pouces Cargraphic. En effet, avec des masses non suspendues plus faibles, cela permettrait sûrement d'assouplir un petit peu l'amortissement. Cependant, c'est pour la vitesse que cette voiture a été conçue ! Elle reste civilisée quand elle est utilisée

bien au-delà des capacités de résistance des bielles et autres composants vitaux, on a choisi la voie de la sagesse en limitant le couple à 820 Nm pour assurer la fiabilité et la longévité du bloc moteur. On l'a bien évidemment couplé à un nouvel embrayage dont la capacité est 40% plus élevée que le système d'origine.» La puissance finale est de 635 ch à 6840 t/mn, pour un couple de 821 Nm à 3020 t/mn. Le système de freinage PCCB est si performant que généralement les préparateurs n'y touchent pas. Mais, comme la majorité des clients de Cargraphic utilise leur voiture sur piste et à des rythmes très élevés, il leur faut le système le plus sûr possible. «C'est pourquoi on privilégie les disques en acier avec les plaquettes jaunes en céramique Pagid RS29. Ils ont été conçus spécifiquement pour la course d'endurance. Car, même si la seconde génération de PCCB est vraiment plus performante, je trouve qu'ils sont encore un peu justes pour une utilisation intensive sur piste.»

TRÈS INTENSE !

Une fois terminée la présentation des dessous de la voiture,

à des vitesses normales, mais elle semble s'éveiller à la vie dès qu'on appuie un peu plus. C'est une différence notable avec la GT2 de base. En effet, alors que la GT2 délivre sa puissance et son couple de manière linéaire, la Cargraphic est plus sauvage et plus excitante ! Je sors d'une courbe, j'accélère fort. Le moteur pousse des aboiements furieux. Passés les 3000 tours, comme Michael m'a prévenu, le moteur envoie une puissance et un couple monstrueux qui me plaque au fond de mon siège. Même les jantes 20 pouces et les gros pneumatiques semblent lutter pour contenir l'énorme couple qui grimpe vers des sommets. Après, c'est au tour de la puissance de grimper en flèche pour me tasser encore plus derrière le volant. Définitivement, si la 911

n'avait pas une telle motricité due à son moteur en position arrière, le mouvement vers l'avant pourrait être un vrai problème ici. Il faut donc avoir un pilotage très propre pour maîtriser la bête. Je m'applique donc sur le freinage et le rétrogradage à l'abord des courbes et je reste très progressif en accélération sans faire de coups de volant trop brusques. Ce serait dommage d'abîmer l'auto lors de sa première sortie, car elle ne supporte pas un pilotage approximatif ! Pas question ici d'arriver dans une courbe trop vite en se disant que de toute façon ça va passer. C'est en fait typiquement une voiture qui fera une sélection naturelle entre les bons pilotes et les têtes brûlées ! Peu de temps après ma venue, Cargraphic a pu mesurer les performances de cette GT2, at-

teignant les 347 kmh, et abattant le 0 à 200 en 10"1, soit 1" de mieux que la version de série ! Des résultats remarquables. En rendant la voiture, je ne suis pas loin de penser qu'avec ce niveau de puissance, la GT2 RSC3.6 est bien dotée pour satisfaire même les plus exigeants. Mais, je me trompe car, pour eux, Cargraphic travaille déjà sur une version encore plus sauvage. Des turbos et des échangeurs plus gros, c'est la promesse d'atteindre au minimum 680 Cv. Dans le même temps, ils espèrent réduire le poids de près de 120 kg pour améliorer le rapport poids/puissance. Comme toujours, plus on a de puissance, plus on a faim de puissance !! ■

**“MÊME LES JANTES 20 POUCES
ET LES GROS PNEUMATIQUES
SEMBLENT LUTTER POUR
CONTENIR L'ÉNORME COUPLE QUI
GRIMPE VERS DES SOMMETS.”**



- 1** Faut-il changer un intérieur qui gagne ? Non, l'essentiel ce sont les sensations !
- 2** Chez Cargraphic, on préfère les disques acier avec plaquettes spéciales aux céramique (ici présents)
- 3** Cargraphic ne cache rien, et montre le travail accompli sur les échappements
- 4** La sonorité est plus sportive que d'origine
- 5** On a le choix entre les jantes 20" ou 19". Ici, ce sont les 20"
- 6** Prête à décoller, d'un bon coup de launch control !

**CARGRAPHIC
GT2 RSC 3.6 !**