

lieu mythique avec un Pascal Bour heureux comme un gamin qui nous tend les clés en nous disant : « va la prendre en main sur route avant de profiter des essais libres du VLN pour faire quelques tours de la Nordschleife... » Oui, vous avez bien lu, en plus des 200 concurrents de la course de VLN, il est possible d'inscrire une voiture juste pour les essais libres et de tourner au milieu des pilotes en train de mettre leurs châssis au point ou de faire un chrono en vue des essais qualificatifs du lendemain ! La seule chose qu'on nous ait demandé ? De porter une combinaison ignifugée et un Hans, aucun contrôle technique de l'auto n'ayant été effectué avant de nous autoriser à prendre la piste... Heureux allemands !

Les portes en fibre de carbone sont équipées de vitres fixes en plastique et seule une petite ouverture permet de ventiler l'habitacle. Elles sont d'une légèreté incroyable et on est heureux de voir l'énorme arceau cage pour nous protéger en cas de choc latéral. Pour prendre place à bord, il faut commencer par démonter le volant puis enjamber cet énorme arceau puis se glisser dans le baquet avant de remettre le volant. Elle démarre comme n'importe quelle 996, avec la même discrétion, le moteur étant à peine audible malgré l'absence d'insonorisant. L'embrayage est souple, la commande de boîte ferme sans excès et la direction facile à manœuvrer malgré les gros pneus semi-slicks. Heureusement, car le faible rayon de braquage oblige à de nombreuses manœuvres

Le point de vue du professionnel

CHRISTOPHE LAPIERRE LAPIERRE AUTOSPORT

C'est une voiture de course équipée de 4 roues motrices que l'on peut conduire tous les jours mais dont les performances sont diaboliques. Malgré tout ce que j'ai pu essayer dans ma vie je n'ai jamais rien vu d'aussi impressionnant, violent, radical et efficace tout en étant un régal sur route ouverte.

Il n'existe pas d'équivalent en voiture de série et même la toute dernière 997 GT2 RS n'a rien à voir, que ce soit en performance ou en look car celui de cette 996 est vraiment unique puisqu'il est celui d'une vraie voiture de course.

« Dirk Krapohl eut l'idée d'installer une mécanique de 996 Turbo avec sa transmission intégrale dans des coques de GT3 R avant de faire homologuer "l'engin" pour une utilisation routière... au cas où un propriétaire souhaiterait se rendre sur circuit par la route ! »

"Balade" dans la campagne

De face, en dehors de l'immatriculation, rien ne la distingue d'une GT3 R mais de dos, le "petit" aileron de GT2 semble tout riquiqui et on se demande pourquoi elle n'a pas été équipée de la superbe lame en carbone des GT3 RS, mais c'est le seul détail qui ne soit pas "parfait".

dès qu'il s'agit de faire demi-tour ou de quitter un stationnement.

Le temps de faire chauffer la mécanique, en dehors de l'ambiance dégagée par l'arceau et l'habitacle entièrement dénudé, on se croirait presque dans une voiture de série, mais cela ne va pas durer. En effet, lorsqu'on écrase l'accélé-

rateur, les turbos se mettent à siffler et on serait collé au siège si on ne l'était déjà par les harnais. Inutile d'accélérer à fond en première on est tout de suite au rupteur. En revanche en seconde ou mieux, en troisième, l'élastique géant vous propulse avec une force incroyable bien aidé par le poids réduit à 1 370 kg, so-



Les petits rétroviseurs extérieurs sont d'une efficacité toute relative...



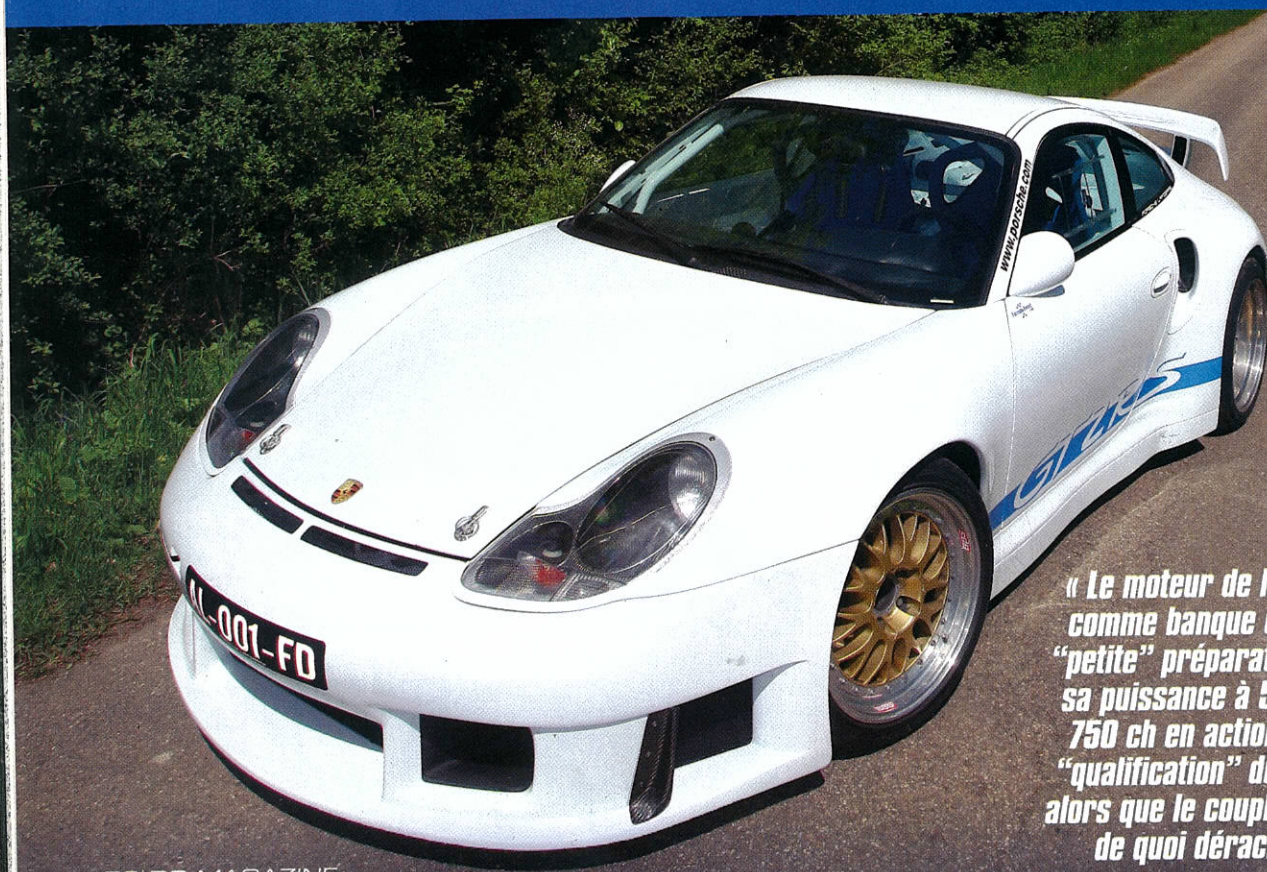
Difficile de faire plus léger...



La coque de GT3 R possède un véritable arceau cage soudé d'origine



Le coupe-circuit et la jauge du régime supplémentaire ont remplacé l'autoradio



« Le moteur de la 996 Turbo utilise comme banque d'organes reçut une "petite" préparation destinée à porter sa puissance à 542 ch, voire jusqu'à 750 ch en actionnant le programme "qualification" du boîtier électronique alors que le couple grimpait à 780 Nm de quoi déraciner les arbres ! »