



## **FICHE MODELES      auteur : Jean MULET**

### **968 Turbo RS**

La 968 Turbo RS fut développée à l'origine pour des écuries de clients Porsche afin de concourir dans la série allemande Coupe ADAC GT, un championnat de très haut niveau organisé durant les années 90. Toutefois ces voitures coururent avec succès dans la classe GT3 des séries BPR GT et en classe GT2 Au Mans.

Seulement 4 furent construites entre la fin 1992 et début 1994.

Basée directement sur la 968 Turbo S, ces voitures étaient les héritières spirituelles des 924 GTR, dont une fameuse finit sixième au classement général Au 24 heures Du Mans en 1980.

Une version plus extrême de la Turbo S, la RS pouvait être spécifiée en deux niveaux de réglages, une pour la coupe ADAC et une autre pour les catégories internationales.

Les règles de l'ADAC imposent 4 kg par chevaux et un poids minimum de 1350 kg, ce qui signifie que les 1300 kg de la Turbo S furent équipées avec des ballast placés stratégiquement et la puissance fut limitée à 337 chevaux.

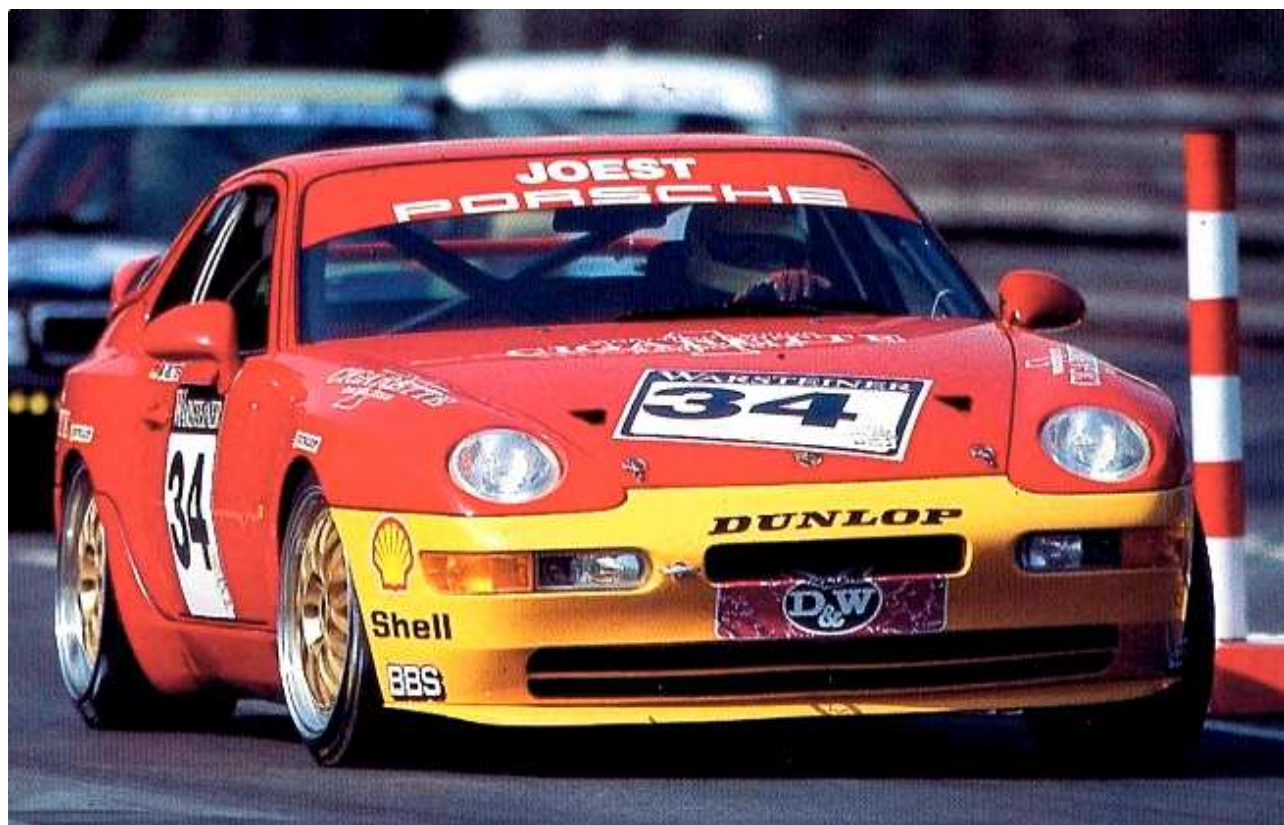
Par contraste, les règles des catégories internationales autorisent un développement plus large, le poids réduit à 1210 kg et la puissance du moteur portée à 350 chevaux, ces voitures utilisaient un turbo KKK L41, tandis que la version ADAC utilisait un turbo K27. Dans les deux cas la cylindrée était inchangée 2990 cc et la compression réduite de 8 à 7.5 :1 pour une meilleure fiabilité.

Visuellement la RS était pratiquement identique aux modèles turbo routiers, seulement un anneau de remorquage sur l'avant et un spoiler ajustable à l'arrière.

Les jantes 18 '' furent équipées avec des pneus slicks PIRELLI 265/630 et 305/650. Pour réduire les poids toutes les garnitures intérieures qui n'étaient pas nécessaires furent retirées. Porsche installa une cage MATTER, un système d'extinction et un unique baquet RECARO avec un harnais 6 points.

Pas besoin de dire que les performances étaient stupéfiantes pour chaque version 0-100 en 4.5 secondes pour la version catégorie internationale.

## La N° 1 - WPOZZZ96ZNS820065 - rouge



Ce fut le prototype et la base de développement construit en 1992 et cette voiture eut le plus grand nombre de participations en compétition.

Peinte originellement en rouge, c'est le modèle qui fut utilisé par Porsche pour les photos de promotion.

Cette première voiture châssis 820065, fut terminée fin 1992. Après avoir été utilisée par Porsche à des fins de développement, Porsche, la loua à l'écurie JOEST qui était en attente de la livraison de leur propre voiture (la n° 4).

Inscrite pour la première course de l'ADAC GT en 1993, le 8200065 était pilotée à Avus par Manuel REUTER et finit à la quatrième place derrière un couple de SCHNITZER BMW M3 GTR's et SEIKELS HONDA NSX. Un abandon dans la deuxième course à Zolder et ensuite la 820065 resta le reste de l'année en usine.

Elle fut reconstruite aux spécifications de la catégorie internationale, repeinte en jaune et vendue à Thomas BSCHER.

Durant l'année 1994, elle fut préparée par le team SEIKEL MOTORSPORT et participa à différentes courses du BPR et aux 24 Heures Du Mans.

C'est la seule 968 qui ait participé à cette course historique, elle courait dans la classe GT2 et elle courait sous le numéro 58, pilotée par Thomas Bscher, Lindsay Owen-Jones et John Neilson, elle fut obligée d'abandonner après 84 tours à la suite d'un accident.

Bscher et Nielson participèrent à plusieurs courses du BPR GT cette année là, leur meilleur résultat furent 9ème au classement général aux 4 heures de Vallelunga.

Le prototype Turbo RS fut alors vendu à Lloyd HAWKINS et transportée aux Etats Unis. Toujours dans sa couleur « Le Mans » jaune elle participa à des courses de haut niveau, y compris les 12 heures de Sebring en 1995 finissant 18ème au général, la 820065 participa également à d'autres courses IMSA et aurai pu gagner sa dernière course, David Murry pilotait la voiture en 1996 à Road Atlanta Grand Prix et menait jusqu'à 4 tours de l'arrivée, quand

l'échangeur du turbo éclata et il perdit l'effet du turbo. Depuis, la voiture a été restaurée, retrouva sa peinture rouge d'origine et participa principalement à des meetings Porsche. Le développement du moteur permit d'atteindre 450 cv et un couple de 49.8 @ 2750 trm et 1.3 bar de compression. La voiture est localisée actuellement en Louisiane.

La N°2 - WPOZZZ96ZPS896061 - jaune



Cette voiture fut peinte primitivement en jaune (Speed Yellow) et fut très développée. Il n'y avait pas de restriction (plaque de bridage) sur le moteur qui développait 420 cv et un couple de 62 Knm, Un nouveau système de contrôle électronique fut installé avec pour but 500 cv et 70 Knm de couple.

L'échangeur et le radiateur d'huile étaient refroidis par vaporisation d'eau, installée en usine par Sorbek.

Le système d'assistance de freinage était hydraulique et non par vide.

Les amortisseurs étaient des H2 et V2. Un contrôle de surpression de l'assistance de direction fut ajouté.

La voiture a eu droit à une restauration complète en usine. Elle est dans une parfaite condition et continue de participer à des compétitions.

La voiture est localisée en Afrique du Sud et appartient à l'ancien testeur d'usine Robert Reister qui pilota dans des séries « Porsche Challenges »

## La N°3 - WPOZZZ96ZPS896062 - noire



La numéro 3, châssis 896062, fut en fait la dernière voiture construite, peinte en noir, et achetée en mars 1994 par Erik HENDRIKSEN qui la pilota avec Justin BELL et qui participa aux séries BPR 1994, la meilleure place fut 6 ème au général aux heures de Dijon.

C'est la voiture « mystère », Gerd Schmid du département Course Porsche indiqua que la voiture était en Angleterre, après deux ans de recherches finalement Gary Hill donna l'information sûre, la voiture était en Angleterre.

La voiture est noire avec des bulles roses et mauves et est connue sous le nom « Bubbles ».

La voiture est actuellement entretenue par Russel Lewis, propriétaire d'un garage Porsche « RSR Engineering » et collaborateur du magazine « 911 & Porsche World », Russel indique que la voiture a 10000 kms et n'a jamais été accidentée. D'autres sources indiquent que la voiture à eu de nombreux « incidents » et moteurs explosé.

Russel indique que la voiture a toutes les modifications pour les courses d'endurance, réservoir 120 litres, crics à air, allègements et la puissance du moteur portée à 440 cv.

## La N°4 - WPOZZZ96ZPS896063 - Blanche



Ce fut la dernière 968 Turbo RS construite. Ce fut également la dernière voiture de compétition à moteur avant 4 cylindres construite par Porsche.

Numériquement la dernière Turbo RS était la 896063, cette voiture avait été commandée par l'écurie JOEST et peinte en blanc, utilisée en 1993 dans la série ADAC GT, Manuel REUTER pris la pôle position au Nurburgring mais la voiture fut heurtée par l'arrière par la 911 RS 3.8, et fut endommagée.

La voiture retourna en usine et fut réparée par Porsche. Elle fut alors achetée par Rook Racing, la peinture blanche originale fut rehaussée avec un avant bleu et un sticker Mobil 1. Elle fut pilotée par Deiter Koll dans l'ADAC GT 1994 et plus tard par M. Bobach pour quelques courses seulement.

Durant 1994. KOLL couru 4 fois dans cette voiture au cours de cette année, le résultats marquants ont été 6 eme à Wunstorf, 7 ème à Zolder et 5 ème à Zandvoort.

Cette voiture fut en exposition pendant plusieurs années et c'est la seule dans sa version d'origine, qui a toujours sa plaque de bridage en place et développe 337 cv.

En 1999 Tim Seidel vendit la voiture à Bruce Corwin et elle fut exportée aux USA. Bruce utilisa la voiture pour quelques courses et des journées de formation avant de la revendre en 2003 à Jason Burket des Paragon Pruducts au Texas.

Très fiable, la voiture était équipée de tous les meilleurs équipements directement par l'usine, avec une cage sophistiquée fixée aux quatre points de suspension, un système d'extinction au Halon, coupe batterie d'urgence, crics à air, aileron réglable, divergent d'air avant et réservoir de 43 litres.

La voiture était en vente aux Etats Unis il y a peu de temps, pour la somme de 60000 \$ ( avec le plateau).

Les quatre machines existent toujours aujourd'hui.

## SPECIFICATIONS

Moteur	3.0 litres 4 cylindres Turbo (base 944 turbo)
Alésage	104 mm
Course	88 mm
Soupapes	8 soupapes 2 par cylindre
Puissance	337 cv @ 5400 trm (ADAC GT)
Puissance	350 cv @5400 trm (Le Mans)
Couple	500 nm @ 3000 trm
Carburant	98 octane
Jantes avant	10 J x 18''
Jantes arrière	11 J x 18''
Pneus avant	265 / 630 slicks
Pneus arrière	305 / 650 slicks
Transmission	boite 6 vitesses
Poids	1350 kg
Cage	Matter
Temps 0 à 100 km/h	4.4 sec
Prix de base	228000 DM