

POUR LES AMATEURS DE PLUSIEURS ROULAGES DANS L'ANNÉE

Pour ceux qui ne font qu'une ou deux sorties par an, vérifier ces points de base suffit. Pour les modèles moins typés course, comme les Carrera 4S ou les GTS, les possibilités d'amélioration de la géométrie sont plus limitées par les valeurs d'origine. De plus, un réglage trop extrême n'est pas conseillé pour un usage quotidien : avec trop de carrossage, les pneus s'usent anormalement sur la route. Elodie témoigne : « Nous avons l'exemple d'un client en GT3 qui a souhaité laisser sa géométrie d'origine pour pouvoir rouler sur route. Comme il attaque beaucoup, il a usé deux trains de pneus avant jusqu'à la corde en seulement deux jours. Pour une voiture de route qui ne piste qu'occasionnellement, il vaut mieux ne pas trop toucher à la géométrie, mais on peut améliorer le châssis en passant sur des amortisseurs plus fermes. Le compromis est difficile. On ne peut pas être au top sur circuit et au top sur la route en même temps. » Antonin déclare : « Pour une utilisation intensive, en GT3 par exemple, on peut améliorer la géométrie en installant des cales sur les bras pour gagner du carrossage. Côté freinage, on peut remplacer le système Porsche d'origine (acier ou céramique) par des kits pour les track days chez Brembo ou PFC. Ces disques sur bol sont plus légers et rainurés pour une meilleure ventilation, évitant ainsi les fissures. On complète souvent cela avec des durites aviation, du liquide haute température et des plaquettes Racing (PFC ou



Pagid). » Pour une ou deux sorties par an, l'entretien classique suffit. Au-delà, il faut remplacer le liquide de frein tous les ans. Pour le moteur, il ne faut pas attendre les 30 000 kilomètres ou les deux ans. Une vidange annuelle est le minimum, car l'huile d'origine n'est pas une huile de compétition. À titre de comparaison, sur les modèles Cup, les vidanges ont lieu toutes les trois courses. Pour la boîte de vitesses, il faut également prévoir des fréquences plus rapprochées que celles du plan d'entretien constructeur.

Pour des sorties régulières, il est préférable d'avoir des harnais pour être mieux maintenu que par une ceinture classique.

UN BUDGET À PRENDRE EN COMPTE

Le premier réglage à faire lorsque l'on veut faire régulièrement de la piste ou conduire sportivement en permanence, quel que soit le modèle, c'est la géométrie. Antonin confie : « On peut proposer des combinés filetés pour améliorer la tenue de route. Si l'on veut garder ou non le système PASM, les budgets varient énormément. Un kit haut de gamme KW piloté peut coûter 10 000 €, contre 3 000 € à 4 000 € pour un kit classique. C'est une modification intéressante pour ceux qui trouvent leur voiture d'origine trop souple, même pour un usage en montagne. » Enfin, il ne faut pas négliger les aspects pratiques : surveiller son niveau

d'huile (sans dépasser le maximum sur les modernes, car la chaleur fait monter le niveau), garder au moins un tiers

de plein d'essence pour éviter les déjaugages en virage, et penser à l'assurance spécifique circuit. Les coûts de réparation grimpent vite. Enfin, pour protéger la carrosserie des impacts de gravillons et de gomme, la pose d'un film protecteur (PPF) est recommandée. ■



Nous adressons nos remerciements à Elodie Mostacci et à Antonin Tramontin de chez Mougins Auto Sport (MAS Racing) pour leurs conseils et leur aide à la réalisation de cette rubrique.