



718 SPORT CUP

LE CHÂNON MANQUANT

ENTRE LES PORSCHE DE ROUTE, PAS TOUJOURS IDÉALEMENT ADAPTÉES À LA COURSE, ET LES VÉRITABLES PORSCHE DE COURSE QUE SONT LES GT3 CUP ET CAYMAN GT4 CLUBSPORT QUI NÉCESSITENT UNE INFRASTRUCTURE IMPORTANTE POUR ROULER DANS DE BONNES CONDITIONS, IL MANQUAIT UNE VOITURE FAITE POUR LA COURSE MAIS FACILE À EXPLOITER ET À PILOTER, LE TOUT POUR UN BUDGET RAISONNABLE. CE CHÂNON MANQUANT EST DÉSORMAIS COMBLÉ PAR LA 718 SPORT CUP DÉVELOPPÉE POUR LE PORSCHE CLUB MOTORSPORT...

TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS ALEXIS GOURE

Bien sûr, tous les pilotes amateurs rêvent de conduire un Cayman GT4 Clubsport, une GT3 Cup, voire une GT3R ! Malheureusement, entre le budget, le temps, la condition physique et le niveau de pilotage, tous les ingrédients nécessaires à s'attaquer à la compétition sont rarement réunis. Mais celui qui fait le plus souvent défaut est le premier de la liste : le budget. Et quel que soit le sens dans lequel on prend le problème, le sport automobile a toujours été un sport coûteux. Ceux qui évoquent avec nostalgie la coupe R8 Gordini où les pilotes venaient par la route oublient combien de mois de salaire représentaient l'achat de la petite bombinette bleue à bandes blanches...

Cela dit, même si les temps ont bien changé, il est encore possible de courir pour un budget relativement limité, même au volant d'une Porsche spécialement développée à cet effet comme le proposera le Porsche Club Motorsport à partir de la saison prochaine avec la nouvelle 718 Sport Cup. La naissance de cette voiture est le fruit d'une longue réflexion des responsables du club qui n'ont pas oublié le succès rencontré par la Cayman Cup qui a compté plus de 35 voitures en piste de 2008 à 2010 ! Ces derniers ont néanmoins gardé en mémoire les quelques points à améliorer pour répondre aux attentes des pilotes amateurs constituant la majorité du plateau. La présentation du 718 Cayman en 2016 a permis au projet de prendre une forme plus concrète, d'autant que Porsche France a vu d'un très bon œil

cette initiative qui ne peut que mettre en valeur les qualités des nouveaux moteurs 4 cylindres turbo qui équipent ce petit coupé.

Un cahier des charges strict

Un cahier des charges a rapidement été mis en place et le développement du 718 Sport Cup a pu débuter dès le printemps 2017. L'objectif principal fut de contenir le budget sous la barre des 80 000 € pour une voiture développant plus de 300 ch et d'un poids de moins de 1 300 kg. Parmi les équipements indispensables figurait la boîte PDK, à la fois pour protéger la mécanique des sursrégimes, mais aussi parce qu'aujourd'hui, toutes les voitures de course sont équipées d'une boîte commandée par palettes au volant...

Le choix entre le 718 Cayman et le 718 Cayman S a été relativement facile à faire. Le Cayman S n'apportait pas grand-chose de plus que le 718 Cayman en dehors de ses 50 ch supplémentaires tout en coûtant 12 750 € de plus, soit un écart de près de 24 % impossible à compenser par ailleurs. En outre, le 718 Cayman S est équipé de jantes de 19 pouces en série ce qui augmente sensiblement le prix des pneus, donc le budget d'exploitation.

Outre la boîte PDK, il est rapidement apparu indispensable que le 718 Sport Cup soit équipé du réservoir de 64 litres au lieu du 54 litres de série afin d'éviter tout risque de panne d'essence durant les courses. Autre évidence, le choix du volant Sport GT, plus petit que le modèle de base et qui facilite l'ac-

LA FICHE TECHNIQUE

718 Cayman (modèle de série)	
Moteur	4 cylindres à plat en alliage
Refroidissement	liquide
	2 doubles arbres à cames en tête
	4 soupapes par cylindre
Cylindrée	1 988 cm ³
Al. x course	91 x 76,4 mm
Taux de comp.	9,5:1
Puissance	300 ch à 6 500 tr/min
Couple	380 Nm de 1 950 à 4 500 tr/min
Alimentation	Injection directe et turbo
Transmission	Boîte manuelle 6 rapports
	ou PDK 7 rapports
Train avant	McPherson triangulé
	Direction à assistance électrique
Train arrière	McPherson triangulé
Freins	4 disques ventilés percés
	330x28 mm à l'avant
	299x20 mm à l'arrière
	Assistance, ABS et PSM
	Etriers 4 pistons en alu
Jantes	8j x 18 à l'avant
	9,5j x 18 à l'arrière
Pneus	235/45 zr 18 à l'avant
	265/45 zr 18 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 379 x 1 801 x 1 286 mm
Voies Av / Ar	1 515 / 1 532 mm
Empattement	2 475 mm
Réservoir	54 l
Coffre	150 / 184 l
Cx	0,30
Poids	1 365 kg
Poids/puiss.	4,55 kg/ch

« IL N'Y EN AURA PAS POUR TOUT LE MONDE, 7 COMMANDES FERMES AYANT DÉJÀ ÉTÉ ENREGISTRÉES PAR LE CLUB APRÈS LES PORSCHE DAYS DE MAGNY-COURS ! »



PERFORMANCES

Données Usine (modèle de série)	
Vitesse maxi	275 km/h
0 à 100 km/h	4,7 s*
0 à 160 km/h	10,8 s*
0 à 200 km/h	17,8 s*
80 à 120 km/h	3,2 s
Conso mixte	6,9 l/100 km
Emission CO2	158 g/km

* Mode Sport Plus



VALENTIN HASSE-CLOT AU VOLANT ESPOIR PORSCHE CARRERA CUP

Valentin Hasse-Clot est l'espoir Carrera Cup France 2017. Il est actuellement en tête du classement rookie et cinquième du championnat. C'est lui qui a entamé le déverminage du 718 Sport Cup avant de participer à la mise au point du châssis avec Christophe Lapiere et Maxime Lory, l'ingénieur de piste du Sébastien Loeb Racing. « J'ai eu le plaisir d'effectuer le rodage de ce

718 Sport Cup, ce qui m'a permis d'enchaîner les tours et de me familiariser avec lui sans chercher à réaliser de chronos dans un premier temps. Lorsque l'on n'est pas en mode Sport Plus, la boîte a un léger temps de retard lors du passage des rapports en mode manuel, mais à haut régime et en mode Sport Plus, ce temps de réaction est sensiblement réduit. Son comportement est

très sain et équilibré ce qui la rend facile à prendre en main. On a beaucoup travaillé les hauteurs de caisse, le pitch (la différence de hauteur entre l'avant et l'arrière - NDLR) et le carrossage et on a bien senti la progression des performances au fur et à mesure que l'on évoluait dans les réglages. A la fin de la première journée, il restait encore quelques détails à corriger, en particulier une

tendance au soubresaut à l'accélération qui ne permet pas encore de profiter de toute la puissance du moteur, mais on est dans les derniers peaufinages pour aller chercher les derniers dixièmes. Je pense que ce qui plaira le plus aux amateurs, c'est la facilité avec laquelle on peut aller vite au volant de cette auto grâce à son équilibre ainsi que la puissance et la constance de son freinage qui permet d'arriver vite et de freiner fort en toute confiance. »



1/



2/



3/

1/ Les garnitures de portes ont été remplacées par celles du Cayman GT4 Clubsport pour une finition impeccable

2/ Arceau, baquets, harnais, habitacle dépouillé, on est dans une véritable voiture de course

3/ L'arceau possède des doubles barres latérales pour protéger au mieux le pilote

4/ Le conducteur dispose d'un repose-pied et d'une tôle antidérapante pour caler ses pieds



4/



« PORSCHE FRANCE A VU D'UN TRÈS BON ŒIL CETTE INITIATIVE QUI NE PEUT QUE METTRE EN VALEUR LES QUALITÉS DES NOUVEAUX MOTEURS 4 CYLINDRES TURBO »

**CHRISTOPHE LAPIERRE
AU VOLANT
QUADRUPLE CHAMPION
PORSCHE CARRERA CUP**

On ne présente plus Christophe Lapière, premier vainqueur de la Cayman Cup organisée par le Porsche Club Motorsport en 2008 avant de devenir quadruple champion de Carrera Cup France en catégorie Gentleman et en passe de remporter un cinquième titre cette année. « La première chose qui m'a agréablement surpris lors des essais de mise au point du 718 Sport Cup, c'est l'excellente endurance des freins avec une pédale très constante et l'absence de fading au fil des tours tandis que l'ABS se déclenche de façon tardive et cohérente. Les températures d'eau et d'huile sont restées constantes à 90° et 122° durant tous mes roulages malgré une température extérieure très élevée (39° à Magny-Cours en cette fin de mois d'août - NDLR). Le moteur a une belle plage d'utilisation grâce au turbo, mais il faut s'habituer à rouler entre 3 et 6 500 tr/mn car il est inutile d'aller au-delà, cela n'apporte rien en termes de performances. Enfin, le 718 Sport Cup a un comportement très équilibré et il réagit très bien aux modifications des réglages châssis que nous avons effectués durant ces essais. »



Côté passager, tout ce qui pouvait être enlevé pour gagner du poids l'a été

cès à bord tandis que sa jante de plus gros diamètre est plus facile à prendre en main avec les gants obligatoires en compétition. Le pack Sport Chrono a fait l'objet de plus de discussions car son coût est relativement élevé (2 244 € TTC) et son utilité pas évidente au premier abord. Mais en creusant un peu ses différentes fonctionnalités lorsqu'il est associé à la boîte PDK, il est apparu tout aussi indispensable que cette dernière.

Porsche Track Precision

En effet, outre le Launch Control qui peut éventuellement servir si le club décide de faire des courses avec départ arrêté, le pack Sport Chrono permet de sélectionner une cartographie plus sportive pour la gestion du moteur et de la boîte afin de réduire le temps de passage des rapports, donc d'optimiser les accélérations. En outre, il est associé aux supports moteurs dynamiques qui relient plus rigidement le moteur et la caisse en conduite sportive. Enfin, dernier détail et non des moindres, il intègre l'application Porsche Track

Precision qui permet aux pilotes d'enregistrer leurs temps au tour et différents paramètres de la voiture pour analyser et faire progresser leur pilotage.

Une fois la configuration de la voiture arrêtée, il restait à définir la préparation course dont elle devait bénéficier pour atteindre les objectifs fixés : budget limité, efficacité et facilité de pilotage. Le club s'est alors tourné vers Swiss Racing Engineering qui avait déjà réalisé la 997 Sport Cup que nous vous avons présentée dans notre numéro 160 et dont l'esprit correspondait parfaitement à celui de la 718 Sport Cup.

Le préparateur suisse n'a pas cherché à réinventer la roue, mais s'est montré pragmatique en recherchant à chaque étape le meilleur rapport prix / efficacité. Au niveau du freinage, par exemple, il a été jugé inutile de chercher à monter des freins plus gros puisque le 718 Cayman est équipé des mêmes disques et étriers que la 991 Carrera 4 qui pèse pas loin de 300 kg de plus que le 718 Cayman. En revanche, les plaquettes ont été

remplacées et le refroidissement amélioré. Au niveau des trains roulants, des barres anti-roulis de Cayman GT4 ont été installées afin de disposer de trois positions de réglage tant à l'avant qu'à l'arrière tandis que les combinés ressorts/amortisseurs ont été remplacés par des combinés spécialement développés par Ohlins qui permettent de régler à la fois la hauteur de caisse et la fermeté de l'amortissement.

16 kg dans l'échappement

Enfin, le moteur n'a pas été oublié avec un échappement sport permettant de gagner plus de 16 kg à lui seul alors que le boîtier électronique a été "verrouillé" afin d'éviter à certains la tentation d'aller chercher des chevaux supplémentaires en le reprogrammant. A cela s'ajoute bien entendu le démontage de tout ce qui est inutile en course et l'installation des équipements de sécurité indispensables. Pas moins de 165 kg ont été gagnés avec l'abandon de toutes les garnitures et



L'accès à bord n'est pas des plus aisés, mais la sécurité est à ce prix



Tous les habillages du coffre avant ont été enlevés pour gagner du poids



Le coffre arrière n'a pas été épargné par la cure d'allègement



« PAS MOINS DE 165 KG ONT ÉTÉ GAGNÉS GRÂCE AU DÉMONTAGE DE TOUTES LES GARNITURES ET ÉQUIPEMENTS DE CONFORT »

autres équipements de confort, mais ils ont hélas été en partie compensés par le montage des équipements de course, dont l'arceau qui pèse à lui seul pas moins de 45 kg. Au final, le poids du 718 Sport Cup a néanmoins pu être ramené à 1 290 kg, objectif atteint !

Restait l'étape la plus importante et la plus difficile à réaliser, assembler la première voiture dans les délais impartis pour la présenter le 25 août aux Porsche Days à Magny-Cours. Grâce à l'aide précieuse d'Émeric Tougeron, responsable de la compétition chez Porsche France qui a réussi à trouver une voiture libre dans le planning de production et à Laurent Misbach, qui a pris le risque d'acheter cette première voiture sans même savoir si le projet allait se concrétiser dès 2018, le 718 Sport Cup que vous avez sous les yeux est arrivé dans les ateliers de Swiss Racing Engineering le vendredi 11 août dans la matinée. Heureusement que l'équipe avait anticipé l'arrivée de la voiture et que toutes les pièces nécessaires à sa construction étaient déjà sur place ce qui a permis d'attaquer le démontage puis le remontage de la voiture sans attendre. Malgré les inévitables pertes de temps liées à la découverte de la voiture et aux ajustages incontournables sur un premier prototype, le 718 Sport Cup était prêt 11 jours plus tard pour passer en décoration la veille de son départ pour Magny-Cours où l'attendaient

Valentin Hasse-Clot, Christophe Lapierre et les ingénieurs du Sébastien Loeb Racing pour lui faire faire ses premiers tours de roues et mettre son châssis au point.

7 km au compteur

Inutile de vous faire part du stress de toute l'équipe au moment de mettre en route le moteur pour les premiers kilomètres effectués par Laurent Misbach le vendredi matin. En effet, le 718 Sport Cup affichait 7 km au compteur en arrivant à Magny-Cours, et encore, 7 km effectués à toute petite vitesse puisque le mode livraison le limitait à 35 km/h n'avait pas été débloqué faute de temps ! Tout s'est heureusement bien déroulé et les tours se sont enchaînés sans soucis durant toute la journée jusqu'au moment où Christophe Lapierre s'est retrouvé roues bloquées au freinage de l'épingle d'Adelaide. Il a fallu tout le talent du quadruple champion de Carrera Cup pour éviter l'accrochage et le mur de sécurité avant de terminer au fond du bac à gravier. Le temps de ramener l'auto, le diagnostic était rapide : le fil du capteur ABS avant gauche avait fondu sous l'effet de la chaleur et avait mis le système en court-circuit.

Cela n'a pas empêché la présentation de la voiture le soir même, mais les essais ont été interrompus le temps de remplacer les deux capteurs ABS avant et

d'installer des gaines de protection thermiques sur les faisceaux.

Deux semaines plus tard, les essais reprenaient au Mans où la voiture a pu parcourir près de 700 km en deux jours sans le moindre problème, que ce soit sur le sec ou sur le mouillé en donnant bien du fil à retordre aux Cayman GT4 et même aux GT3 sous la pluie où l'équilibre de son châssis fait merveille.

Inutile de tirer les rapports

L'accès à bord n'est pas aussi facile que dans la version de série en raison de l'arceau et du baquet très enveloppant, mais une fois installé, on se sent parfaitement en sécurité tout en ayant une très bonne position de conduite grâce au volant réglable dans tous les sens.

Le bruit du moteur est plutôt sympathique, que ce soit de l'extérieur ou dans la voiture et même si la sonorité n'est pas celle que l'on a l'habitude d'avoir dans une Porsche, elle est aussi suggestive qu'évocatrice de sportivité. Grâce à l'échappement sport, le moteur prend ses tours avec vigueur et rapidité, bien aidé par le turbo qui procure sa poussée maximale dès 2 000 tr/mn. Il est effectivement inutile de tirer les rapports au-delà de 6 000 tr/mn car on ne gagne pas grand-chose alors que la poussée reprend avec vigueur dès que l'on a

« AU MANS, LA VOITURE A PU PARCOURIR PRÈS DE 700 KM EN DEUX JOURS SANS LE MOINDRE PROBLÈME, QUE CE SOIT SUR LE SEC OU SOUS LA PLUIE »

enclenché le rapport supérieur. Si certains laisseront la boîte changer toute seule les rapports, il nous a semblé préférable d'utiliser le mode manuel car les palettes au volant sont parfaitement positionnées et cela permet de changer de vitesse exactement quand on le souhaite. Le châssis fait preuve d'une belle neutralité, mais sur le sec, on aurait envie d'une suspension un peu plus ferme pour que la voiture se cale un peu moins sur le train arrière à l'accélération, mais comme on l'a vu, la mise au point n'est pas encore terminée. Elle se poursuivra sur le circuit de Dijon, puis au Castellet fin octobre afin que le 718 Sport Cup soit parfaitement au point lorsque la construction des 20 exemplaires destinés aux membres du Porsche Club Motorsport débutera. Mais il n'y en aura pas pour tout le monde, 7 commandes fermes ayant déjà été enregistrées par le club après les Porsche Days de Magny-Cours ! ■

LE COÛT D'EXPLOITATION

Au moment d'écrire ces lignes, le 718 Sport Cup a déjà effectué deux séances de roulage et parcouru plus de 900 km de piste ce qui permet déjà de se faire une idée assez précise de son coût d'exploitation. Les pneus Michelin Pilot Sport Cup 2 qui équipent le 718 Sport Cup sont largement capables de parcourir plus de 1000 km, soit deux meetings de roulage de 2 jours, quant aux disques et plaquettes, ils seront à remplacer tous les 3 meetings si on roule sans le PSM, ou tous les deux meetings si on le laisse connecté. En effet, le PSM utilise les freins pour stabiliser l'auto à la place du pilote ce qui use prématurément les plaquettes arrière. Enfin, côté consommation de carburant, il faut compter une moyenne de 50 à 60 litres aux 100 km ce qui peut sembler beaucoup pour une voiture donnée pour 6,9 l/100 km en usage mixte, mais il ne faut pas oublier que sur circuit, on accélère toujours à fond, ce qui est loin d'être le cas sur route. À titre de comparaison, une GT3 Cup consomme en moyenne 55 litres aux 100 km et certaines 911 Turbo dépassent les 80 litres dans les mêmes conditions. Compte tenu du prix d'un train de pneus Michelin Pilot Sport Cup 2 (environ 1 000 €), d'un jeu de 4 disques et des plaquettes Pagid jaunes correspondantes (1 500 €) et du SP98 au tarif actuel (1,50 €/litre), une journée circuit revient à environ 710 €, soit un peu moins de 10 000 € pour une saison de 7 meetings de 2 jours.

LE PRIX DU 718 SPORT CUP

Grâce au partenariat noué entre le Porsche Club Motorsport et Porsche France pour le lancement du 718 Sport Cup, les 718 Cayman commandés dans le cadre de ce programme bénéficient d'une remise de 5 % par rapport au prix catalogue, ce qui met l'auto à 57 503,50 € TTC avec les équipements obligatoires (boîte PDK, pack Sport Chrono, réservoir de 64 litres et volant Sport GT). Le prix du kit de transformation, montage compris, est de 21 696,50 € TTC, soit le 718 Sport Cup prêt à courir au prix de 79 200 € TTC.

COMMANDER UN 718 SPORT CUP

Pour commander un 718 Sport Cup pour la saison 2018, il suffit de s'adresser au Porsche Club Motorsport qui centralise toutes les commandes et répartira les 20 voitures disponibles en fonction de l'ordre d'arrivée des demandes. Contact : patrick@club-porsche-france.org - tél. 06 07 58 96 25