



A-WORKX LIVRE UNE GT2 PLUS
QUE JAMAIS DESTINÉE À LA PISTE.

Texte : Baptiste Protois - Photos : Ian Kuah

RADICALE LIBRE !

- 6 cylindres à plat
- 568 ch à 6 500 tr
- 76,2 mkg à 2 200 tr
- Silencieux signé Akrapovic
- Combinés KW
- 0 à 100 en 3,5 s

✓ Efficacité démoniaque, train avant plus précis, équilibre parfait, performances en nette hausse

✗ Confort absent, jantes vulnérables au quotidien, discrétion...



➤ Oubliez toute notion de confort ! Cette GT2 est avant tout développée pour un usage sur piste. Malgré un comportement proche de celui d'une voiture de course, elle demeure facile à prendre en main.

➤ Contrairement aux apparences, cette GT2 n'a bénéficié d'aucune modification esthétique, si l'on omet la panoplie de stickers qui inonde la carrosserie... Le championnat **Porsche Sports Cup** auquel elle participe impose en effet des mesures drastiques à ses participants, les ailerons, bas de caisse et autres éléments de carrosserie étant strictement interdits. Le règlement est légèrement plus conciliant en termes d'améliorations

techniques. Cette **GT2** profite ainsi d'un échappement Akrapovic plus léger de 5,4 kg et réduisant les contre-pressions de 50 %. Aucune retouche ne pouvant être apportée au bloc moteur, la ligne se charge seule de procurer **38 ch et 7 mkg** de couple supplémentaires. Grâce à ce petit supplément d'armes, le **0 à 100 km/h** gagne deux dixièmes et s'établit désormais à **3,5 sec** ! Tout comme la M3 présentée en page suivante,

cette GT2 n'a que faire des apparences et se concentre avant tout sur **les performances et le comportement**. Le carrossage légèrement négatif des roues avant et les combinés ressorts/amortisseurs réglables signés **KW** apportent un feeling incomparable lors des placements en courbe. Le confort n'étant pas une priorité, a-workx a pris soin de rigidifier copieusement la caisse en greffant un **arceau cage complet**.

Ambiance course garantie ! Dès les premiers virages, les bienfaits de la légèreté se font sentir, le train avant étant plus précis, plus franc et surtout beaucoup moins sous-vireur qu'à l'origine. Bien aidée par un **châssis équilibré**, la 911 se montre plus vive dans ses réactions, mais pas pour autant plus piègeuse. Cette GT2 revue par a-workx est sans conteste l'une des Porsche typées "piste" les plus efficaces qu'il nous ait été donné d'essayer !



➤ L'arceau cage apporte un gain réel question comportement. Notez que la climatisation a été supprimée pour gagner du poids.



➤ Le système de freinage, jugé amplement suffisant, a été conservé. Les jantes **OZ** sont 2 kg plus légères que celles de série.





LA M3 NE VERSE PAS DANS LE TAPE-À-L'ŒIL. SON CRÉDO: L'EFFICACITÉ!

Texte : Baptiste Protois - Photos : Ian Kuah.

FORCE TRANQUILLE



✓ Efficacité hors normes, motricité top, performances en hausse, sonorité grisante !

✗ Préparation moteur soft, châssis moins joueur, look trop sage ?



➤ Faisons peu, mais faisons bien !

Tel pourrait être le slogan de l'officine **a-workx**. La firme, fondée en 2006 par Franz Wieth, propriétaire de l'écurie de course éponyme, s'est spécialisée dans la préparation sur bases Ferrari, Porsche, Mini et BMW. Sa dernière création ? Une M3 sage, très sage même. Chez a-workx, le superflu est banni et l'expérience acquise en course aide à développer des **modèles sobres et efficaces**. Ainsi, seul le stripping rouge/bleu et les jantes OZ Racing Ultraleggera en 19" permettent de faire le distinguo avec une version de série. La hauteur de caisse, pourtant, est abaissée de 30 mm. Sous le capot, l'évolution est aussi timide. Le V8 gagne seulement 24 ch et 3,6 mkg de couple grâce à une **ligne d'échappement titane** signée Akrapovic. Plus légère de 23 kg, elle réduit également le phénomène de contre-pression, tout en soulignant la sonorité métallique du V8. Pour apprécier le gros du travail, c'est sous la caisse qu'il faut se pencher. Les

combinés ressorts/amortisseurs d'origine ont été remplacés par des homologues entièrement réglables de chez KW, tandis que le système de freinage profite de Durits aviation et de plaquettes au mix céramique. Malgré le faible gain de puissance, la différence se fait sentir à la moindre relance. **Le V8, plus rond, gagne en disponibilité** à bas régime et se montre toujours alerte dans les tours. La suspension plus ferme maltraite un peu les occupants, mais le gain en comportement est indéniable. Le centre de gravité abaissé permet d'aborder les courbes sans retenue. Le **grip latéral surprend**. En sortie de courbe, la motricité problématique du modèle de base est en partie gommée par des enveloppes Michelin plus tendres. Le train arrière perd de sa légendaire vivacité au profit d'une **dérive progressive** et contrôlable. Lors du dernier GP des Tuners, Wolfgang Kaufmann, pilote maison, aura tourné six dixièmes plus vite que la Vath C63 AMG qui revendiquait, elle, 575 ch...

• V8 atmo 4 litres
• 444 ch à 8 300 tr
• 31,5 mkg à 3 900 tr
• Jantes de 19"
• Caisse abaissée de 30 mm • 0 à 100 km/h en 4,4 s



➤ À l'image de la carrosserie, l'habitacle ne profite d'aucune modification. Chez a-workx, l'efficacité passe avant l'esthétique. Notez que la transmission a été confiée à la boîte 7 double embrayage DKG.

