



Alors que la Porsche 996 GT3-RS N-GT est un produit Porsche d'origine, la 996 Bi-turbo refroidie par eau n'a jamais reçu de développements officiels pour la course. Bien que n'étant pas soutenue par l'usine, cette voiture a été vue dans différents championnats GT nationaux et internationaux à travers l'Europe.

Plusieurs équipes ont essayé de faire rouler cette puissante voiture, mais peu ont réussi : courir contre des voitures développées pour la classe GT, comme la Viper, la Ferrari 550 et la Lister, restait un défi très exigeant et ambitieux. Les travaux de préparation et de développement les plus aboutis sur la 996 ont été réalisés chez PSI en Belgique. Les Porsche de PSI ont participé à des championnats nationaux en Belgique, en France, en Espagne et au Michelin Porsche Open UK. Au cours des saisons 2001 et 2002, l'équipe a également participé au championnat FIA GT.

Christian Schumacher a fondé PSI en 1994. Au début, l'écurie était orientée vers les courses GT et Touring et préparait des Porsche, Honda, BMW etc...Mais une marque a rapidement eu sa préférence : Porsche.

Au total, neuf Porsche GT2-R de course ont été construites par PSI au cours de cette période.

La voiture n°1 a été construite en 2001. La voiture n°2 a été vue dans des courses FIA GT et le Belcar Racing. D'autres voitures ont été impliquées dans le championnat espagnol, le FIA GT, le Belcar, la Porsche Michelin Cup et ont vu quelques pilotes sérieux à leur volant tels que Markus Palttala, Leo Van Sande, Fred Bouvy...

Les 996 GT2- R ont notamment été engagées dans quelques grandes courses d'endurance : Spa, Nürburgring...



Données techniques :

La construction de neuf voitures en trois ans a généré beaucoup d'expérience sur les moteurs turbo. PSI a pris la tâche très au sérieux et a démarré le projet GT2-R à partir d'une 996 démontée à nue.

Le moteur est le cœur de toute voiture de course. Pour battre les gros moteurs en GT, PSI a vraiment poussé le moteur refroidi par eau vers ses limites.

Voici quelques-unes de ses spécifications :

- Moteur six cylindres bi-turbo de 3.600 cm³ refroidi par eau.
- Taux de compression de base : 8,5 : 1
- 575 cv à 5.500 rpm, avec des restricteurs de 33.3 mm
- Couple de 720 Nm à 4.400 tr/min avec des restricteurs de 33.3 mm
- **700 ch à 5 750 tr/min sans restricteurs**
- **Couple de 820 Nm à 4 600 tr/min sans restricteurs**

Bien sûr, la puissance est une chose, l'amener sur la piste en est une autre. Comme toutes les autres Porsche 996, la 996 GT-2 R est à propulsion arrière, et avec le moteur à l'arrière, la traction n'est pas un problème. Le client pouvait opter pour une boîte de vitesses classique PORSCHE G-96 à six rapports en H ou pour une boîte séquentielle Ricardo à six rapports.

La carrosserie de la Porsche PSI est basée sur la 996 Bi-Turbo d'origine. L'arceau de sécurité est soudé en plusieurs points. Plusieurs pièces sont réalisées en carbone, comme l'avant, les ailes avant, le capot avant et arrière, les portes, l'arrière et le diffuseur. La voiture est également optimisée sur le plan aérodynamique.



Markus Palttala, pilote officiel de PSI, a trouvé que cette machine était vraiment exigeante à piloter aux limites :

"Elle nécessite de réelles compétences de course en raison du puissant moteur turbo à l'arrière. Cela conduit à un équilibre de poids typique de toute Porsche, mais avec une plus grande puissance. De plus, la nature du 3.6L bi-turbo, comparé aux moteurs atmosphériques de 7 ou 8 litres avec une puissance similaire, augmente le défi. Mais lorsqu'elle est poussée à ses limites, cette voiture est vraiment rapide et j'aime le défi qu'elle représente."

Voiture de route

PSI a non seulement développé une formidable machine de course, mais a également décidé de proposer une version routière de la GT2-R : la Porsche 996 Bi-turbo RTS. Cette voiture de route offrait une puissance de plus de 620 ch et un couple de plus de 800 Nm à 7400 tr/min. La dernière version de la voiture, la RTS 4, pulvérise même ces chiffres et produit plus de 740 ch.

Notre voiture :

Produite fin 2001 sur la base d'une coque de 996 Turbo, notre 996GT2-R PSI001 fut la première auto engagée au sein du team PSI. Elle participera au championnat FIA GT en 2002 et plus particulièrement aux manches de Silverstone, Jarama, Anderstorp, Oschersleben et Donington. Mais aussi quelques manches du Belcar et surtout les 24H de Spa en août 2002 avec Kurt Mollekens (B)/Markus Palttala (FIN)/Eric Geboers (B) a son volant. 10ème sur la grille de départ, PSI affiche de grandes ambitions, hélas elle ne finira pas à cause de problèmes électriques. Elle reviendra en Belcar à Zolder avec la livrée quelle porte aujourd'hui RADSON/BERRY FLOOR toujours avec Palttala au volant.

L'auto sera ensuite cédée à Noury Competition pour la saison FFSA GT de 2004 pour Jean-Claude Police (F) et Laurent Cazenave (F). Quelques années plus tard, les frères Almeras se verront confier l'entretien de la voiture pour le propriétaire.

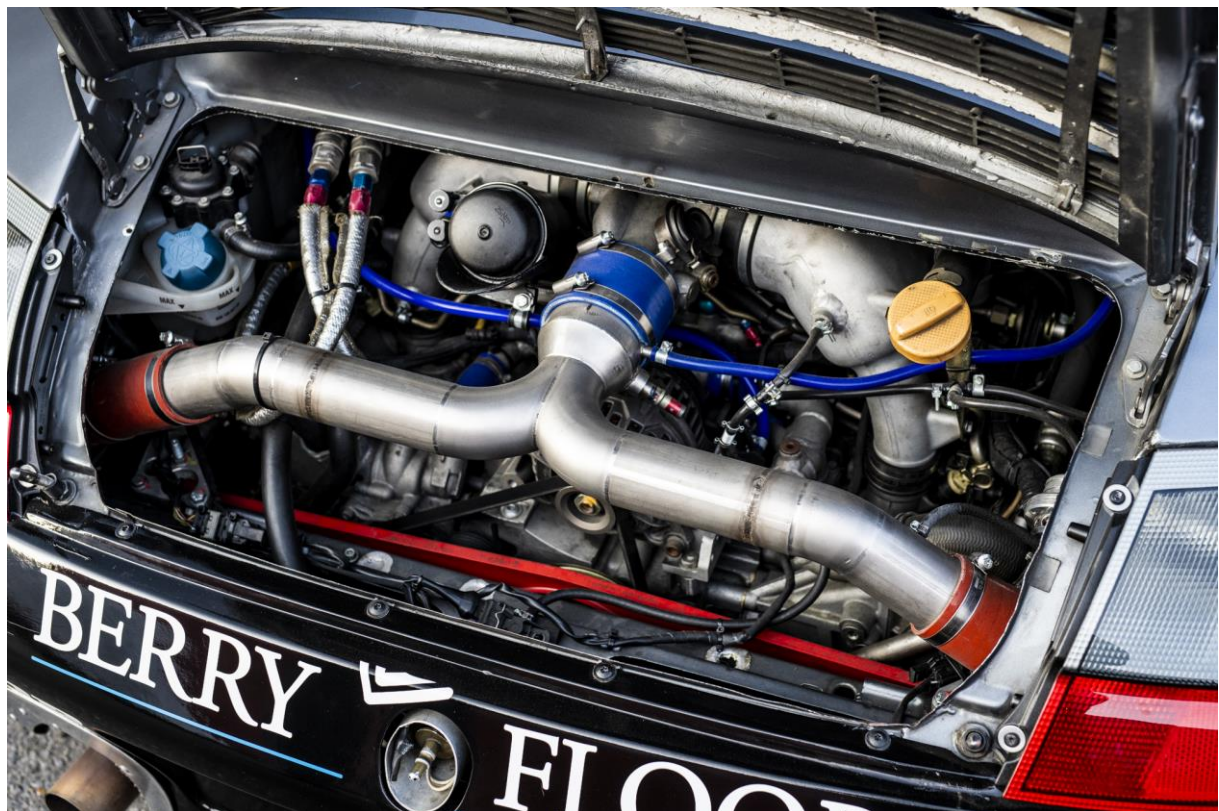
Achetée il y a 2 ans et méticuleusement auscultée et entretenue par l'atelier personnel de l'actuel propriétaire, cette rare 996 GT2-R bi-turbo est une superbe arme pour le championnat Endurance Racing Legend de Peter Auto et plus particulièrement la course d'ouverture des 24H du Mans 2021 au mois d'août... la sécurité étant à jour les cracks test effectués... start your engine !



Whereas the N-GT Porsche 996 GT3-RS is an original Porsche product, the water-cooled 996 Biturbo has never received any official race developments. Despite not being supported by the factory, this car has been seen in different national and international GT championships throughout Europe.

Several teams tried to run this powerful car but few succeeded: running against cars developed for the GT class, such as the Viper, Ferrari 550 and Lister, certainly remains a very demanding challenge. The most successful preparation and development work on this car has certainly originated at PSI in Belgium. The PSI Porsches were seen in national championships in Belgium, France, Spain and the Michelin Porsche Open UK. During the 2001 and 2002 season, the team also ran in the FIA GT championship.

Christian Schumacher founded PSI in 1994. In the beginning it was orientated towards GT and Touring races and prepared Porsche, Honda, BMW etc... But one make quickly had his preference: Porsche.



A total of nine Racing Porsche GT2-Rs have been built for racing by PSI in period. The #1 car was built in 2001. Chassis #2 car was seen in FIA GT races and the Belcar. Other cars were involved in the Spanish championship, FIA GT, Belcar, The Porsche Michelin Cup and have seen some serious drivers at their wheels such as Markus Palttala, Leo Van Sande, Fred Bouvy ... 996 GT2- R were notably entered in some major endurance races: Spa, Nürburgring...

Technical data

Building nine cars in three years has generated a lot of experience with these turbo machines. PSI has taken the task very seriously and started the GT2-R project from a 996 dismantled in bits and

The heart of every racer is the engine. To beat the big engines in GT, PSI really pushed the water-cooled engine towards its limits. Here are some of its specifications:

- Six cylinder water cooled 3.600 ccm3 bi-turbo engine
- Basic compression ratio: 8.5: 1
- 575 hp at 5.500 rpm, with 33.3 mm restrictors
- 720 Nm torque at 4.400 rpm with 33.3 mm restrictors
- **700 bhp at 5.750 rpm without restrictors**
- **820 Nm torque at 4.600 rpm without restrictors.**

Of course, power is one thing, getting the power on the track another. Like all the other 996 Porsches, the 996 GT-2 R is rear wheel drive, and with the engine at the back, traction isn't a problem. The customer could either opt for a classic PORSCHE G-96 six speed H-gearbox or for a Ricardo sequential 6-speed gearbox.

The body of the PSI Porsche was based on the original factory 996 Bi-Turbo. The roll cage is welded-in over multiple points. Several parts are made out of carbon, such as the front, the front fenders, the front and rear hood, the doors, the tail and the diffuser. The car is also aerodynamically optimized.



Markus Palttala, official driver for PSI, found that this machine was really challenging to drive at the limits:

"It requires real race skills because of the powerful turbo engine at the rear. That leads to weight balance typical for any Porsche, only with greater power. Also the nature of 3.6L biturbo, comparing to 7 or 8-liter atmospheric engines with similar power, is raising the challenge. But when taken to its limits, this car is really fast, and I like the challenge it gives."

Road Car

Not only does PSI developed a tremendous racing machine, but also decided to offer a road legal version of the GT2-R: the Porsche 996 Biturbo RTS. This road car was offering over 620 bhp and more than 800 Nm torque at 7400 rpm. The latest version of the car, RTS 4, even pulverizes these figures and produced over 740 bhp.



Our car:

Produced at the end of 2001 on the basis of a 996 Turbo shell, our 996GT2-R PSI001 was the first car entered in the PSI team. It will participate in the FIA GT championship in 2002 and more particularly in the rounds of Silverstone, Jarama, Anderstorp, Oschersleben and Donington. The car entered some Belcar races and especially the Spa 24h in August 2002 with Kurt Mollekens (B)/Markus Palttala (FIN)/Eric Geboers (B) at the wheel. 10th on the starting grid, PSI had great ambitions, unfortunately it will not finish because of electrical problems. It will return to Belcar at Zolder with the same livery it has today : RADSON/BERRY FLOOR, still with Palttala at the wheel.

The car was then sold to Noury Competition for the FFSA GT season in 2004 for Jean-Claude Police (F) and Laurent Cazenave (F). A few years later, the Almeras brothers were entrusted with the maintenance of the car for the owner.

Bought 2 years ago and meticulously maintained by the personal workshop of the current owner, this rare 996 GT2-R bi-turbo is a superb weapon for the Endurance Racing Legend championship of Peter Auto and more particularly a clever entry for the opening race of the Le Mans 24h 2021 in August... Crack tests and security being up to date the cracks the only thing you have to do is to... start your engine!

