

CLASSIC DRIVER



1997 Porsche 911 GT2 - 993 - GT2 - 2 times Le MANS 24H

993 - GT2 - 2 times Le MANS 24H

Preis	USD 1 090 890 EUR 900 000 (listed)	Lenkung	Links
Baujahr	1997	Zustand	Originalzustand
Getriebe	Schaltgetriebe	Standort	
Rennwagen	Ja	Kraftstoff	Benzin
Zahl der Sitze	2	Außenfarbe	Sonstige
Anzahl der Türen	2	Automobiltyp	Coupé
Antrieb	Zweirad		

Beschreibung

Very well-known history with 3 owners from new
Raced twice at the Le Mans 24h 1998 & 1999 in the Estoril Racing team
1997 FIA GT: Silverstone, Nürburgring, Spa & Laguna Seca
1998 : Le Mans 24h, Jarama 4h (1st GT2), Coupes d'Automne Le Mans (3rd & 4th)
1999 : Le Mans 24h, GT FFSA Le Mans (5th & 6th)
2002 : Monza FIA GT, Estoril in Spanish GT
Chassis n°: WPO22299ZTS394075
Original order form from Porsche Works
Flat 6 bi-Turbo KKK K24
Porsche 6 speeds manual gearbox.

Présentée fin 1994 peu après le lancement de la Carrera RS, la 993 GT2 confirme l'engagement de Porsche dans la catégorie Grand Tourisme. Dérivée de la 993 Turbo, la 993 GT2 n'a été développée

qu'à des fins d'homologation en compétition, notamment dans la catégorie GT2, pour laquelle elle conservera son surnom, son appellation officielle chez Porsche étant simplement "GT". Capables de performances époustouflantes, les 993 GT2 sont de véritables voitures de course. Son aspect extérieur rappelle sa destination sportive avec son aileron arrière, dont la lame supérieure est réglable, ou son spoiler aérodynamique spécifique avec ses moustaches qui canalisent l'air, apportant un soutien supplémentaire à la partie avant.

Mais le plus spectaculaire est sans aucun doute les élargisseurs montés sur les ailes qui arrondissent ses hanches. Outre la forme, la fonction de ces extensions est avant tout de permettre le montage des nouvelles roues Speedline de 18 pouces de diamètre.

On considère que le potentiel sportif de la Porsche 911 atteint son apogée avec les GT2 et GT2 Evo conçues pour la compétition-client dans la plus pure tradition Porsche.

La GT2 est une 911 Turbo simplifiée, plus légère que jamais. Elle est conforme au règlement GT2 pour les 24 heures du Mans avec un poids de 1150 kg et un biturbo de 3,6L (KKK K24 avec brides de 33,8 mm) délivrant environ 450 ch à 5750 tr/min.

En raison de son succès dans divers championnats GT, une version ultérieure est également développée pour la classe GT1 du Mans : la 911 GT2 Evo. Elle ne pèse que 1100 kilos. La puissance du Flat 6 3,6L biturbo monte à 600 ch à 7000 tr/min avec les turbos KKK K27 (bride de 40,4 mm) et propulse la GT2 dans une autre dimension avec son rapport puissance/poids de 1,8 kg/ch. La réglementation autorise également un montage de pneus plus larges, ce qui entraîne un léger élargissement des ailes arrière.

La voiture que nous proposons aujourd'hui a été commandée neuve à l'usine Porsche en 1997 par l'équipe Estoril Racing. Elle a couru les 24h du Mans en catégorie GT2 en 1998 et 1999, sous le nom d'Estoril Racing.

Fidèle à sa vocation initiale de Porsche de courses dédiées aux gentlemen drivers, elle a été conduite par le père et le fils Manuel et Michel Monteiro. En 1998, avec Michel Maisonneuve comme troisième pilote, après avoir mené la course en quatrième de sa catégorie, la voiture a dû abandonner après vingt-trois heures lorsque le moteur a explosé. L'année suivante, toujours avec Michel Maisonneuve, elle a été éliminée dans un accident après douze heures.

En plus de ces 2 apparitions au Mans, cette voiture a participé à diverses épreuves FIA de 1997 à 2002, où elle est apparue, sans changement technique, dans la course FIA GT de Monza et dans la manche GT espagnole à Estoril. Après cette période, la voiture familiale des Monteiro a finalement été vendue à un passionné français qui a repeint la voiture dans sa livrée de 1998 et l'a utilisée régulièrement pour des journées de piste et des démonstrations. Il a finalement vendu la voiture à son propriétaire actuel.

Dès lors, la voiture a été préparée avec la ferme intention d'être compétitive et a été utilisée à nouveau dans le cadre du Global Endurance Series, qui est en pleine expansion. Un énorme travail et de nombreuses factures prouvent que rien n'a été négligé lors de la préparation de notre voiture. Moteur entièrement neuf, roues, amortisseurs, sécurité... tout les frais ont été faits pour la saison de course 2020.

Il est évident que ce serait un très bon complément au plateau des voitures déjà inscrites au Mans Classic.

Presented at the end of 1994, shortly after the launch of the Carrera RS, the 993 GT2 confirms Porsche's commitment to the Grand Touring category. Derived from the 993 Turbo, the 993 GT2 was only developed for competition homologation purposes, particularly in the GT2 category, for which it will retain its nickname, its official name in the Porsche range being only "GT". Capable of breathtaking performances, the 993 GT2 is a true racing car. Its exterior appearance is reminiscent of its sporting destination with its rear wing, whose upper blade is adjustable, or its specific aerodynamic spoiler with its moustaches that channel the air, providing additional support for the front end.

But the most spectacular thing is without a doubt the wheel arches extensions that increase its hips. In addition to the shape, the function of these extensions is above all to allow the mounting of the new 18-inch diameter Speedline wheels.

It is considered that the sporting potential of the Porsche 911 reaches its peak with the GT2 and GT2 Evo cars, designed for customer competition in the purest Porsche tradition.

The GT2 is a simplified 911 Turbo, lighter than ever. It complies with the GT2 regulations for the Le Mans 24 Hours with a weight of 1150 kg and a 3.6L biturbo (KKK K24 with 33.8 mm flanges) delivering approximately 450 hp at 5750 rpm.

Due to its success in various GT championship a later version is also developed for the Le Mans GT1 class: the 911 GT2 Evo. Weighing only 1100 kilos. The power of the Flat 6 3.6L biturbo climbs to 600 bhp at 7000 rpm with the KKK K27 turbos (40.4 mm flange) and propels the GT2 into another dimension with its power-to-weight ratio of 1.8 kg/bhp. The regulations also allow a wider tire fitment, resulting in a slight widening of the rear wings.

The car we are offering today was ordered new at the Porsche factory in 1997 by the Estoril Racing team.

It ran the Le Mans 24h in the GT2 class in 1998 and 1999, under Estoril Racing name.

Faithful to its initial purpose of being a racing Porsche dedicated to gentlemen drivers, it was driven by father and son Manuel and Michel Monteiro. In 1998, with Michel Maisonneuve as third pilot, after running fourth in its category during the majority of the race, the car had to retire after twenty-three hours when the engine blew up. In the following year, again with Michel Maisonneuve, it was eliminated in an accident after twelve hours.

Further to two Le Mans outings, this car has been raced in various FIA events from 1997 until 2002 where it appeared, technically unchanged, in Monza FIA GT race and in the Spanish GT round in Estoril. After that period, the Monteiro family car was eventually sold to a French enthusiast who resprayed the car to its 1998 livery and used it regularly for trackdays and demonstrations. He finally sold the car to the current owner.

From then the car has been prepared with the strong intention of being competitive and raced hard again in the growing Global Endurance Series. A huge amount of work and invoices proves that nothing was overlooked during the preparation of our car. Complete engine rebuild, wheels, shock absorbers, safety... everything is fresh for the 2020 racing season. It is obvious that it would be a very good addition to the field of cars already entered in Le Mans Classic.



<https://www.classicdriver.com/de/car/porsche/911-gt2/1997/806870>

© Classic Driver. All rights reserved.