

OPTION

PASSION, PERSONNALISATION, EXCEPTION



#202 - Colletor
Juin/Juillet 2013

VERT TREMPÉ

Pour améliorer les propriétés mécaniques d'un verre, il est judicieux de le tremper. Alors que pour bonifier une Porsche, verte ou non, il est pertinent de s'adresser à SpeedArt, enseigne spécialisée basée non loin de Zuffenhausen. La preuve avec ce Boxster S, dont vous devinez déjà **que son caractère est bien... Trempé!**

Texte : Joe Tanto - Photos : Ian Kuah.



UN **POWERKIT III** SERA TRÈS BIENTÔT PROPOSÉ : EN LUI GREFFANT **2 TURBOS**, LE **FLAT6 3.4** DEVRAIT REVENDIQUER PRÈS DE **400 CH** ET **47 MKG** DE COUPLE !

8.2
Note globale /10



Le Powerkit I permet un gain de puissance de 20 ch. Celui de notre modèle d'essai, le Powerkit II, offre quant à lui 35 ch de plus. Son prix ? Comptez 10 000 €, pose comprise.



Je vous entendez d'ici critiquer la teinte de ce Boxster S... Mais non ! Non, Björn Striening, boss de SpeedArt, n'est ni fan des Négresses Vertes ni supporter de l'équipe de football de Saint-Etienne. Le Frelon Vert, il ne l'a même jamais vu ! L'homme n'a rien d'un géant

et n'est pas non plus porté sur la Manzana. Quant à savoir s'il a la main verte, je vous donne mon feu vert, vous irez vous-même lui tirer les vers du nez. Je préciserais seulement que le roadster du jour est un **showcar**, exposé en fin d'année 2012 à Essen sur le stand du préparateur. Et

pour se faire remarquer parmi la palanquée de réalisations présentées sur le salon allemand, cette **SP81-R** pouvait donc compter sur sa robe verdoyante. Entre autres...

ESPACE VERT

Car c'était sans compter sur une **panoplie aéro** composée,

notamment, d'une lèvre avant, d'un diffuseur et d'un aileron bien pratique pour faire sécher son linge. Sous verre à Essen, la voici mise au vert en pleine campagne teutonne avec votre serviteur **à son bord**. Premier constat : le confort de roulement est à peine dégradé par les imposantes **jantes**



SI LA SUSPENSION PASM A ÉTÉ CONSERVÉE, CETTE SP81-R GAGNE TOUT DE MÊME DES RESSORTS H&R POUR UNE GARDE AU SOL ABAISSÉE DE 25 MM.

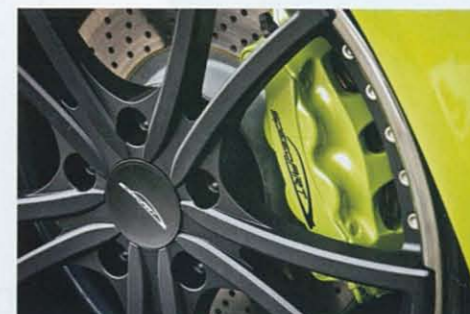


Le diffuseur en deux parties intègre une double sortie d'échappement inox frappée du sceau du préparateur. Le diamètre des tubes ? 98 mm !



de 21 pouces et les ressorts H&R qui abaissent la garde au sol de 25 mm. Notez que ces derniers sont compatibles avec la suspension PASM, notre modèle d'essai en étant pourvu. Les plus exigeants, ou adeptes des sorties sur circuit, pourront quant à eux opter pour des combinés ré-

glables en hauteur, détente et compression, disponibles au catalogue. Dans le même esprit, certains choisiront de remplacer les disques et étriers de frein d'origine par un système plus vigoureux. Mais à quoi bon tant les galettes et mâchoires montées en série m'ont ici semblé parfaitement



Le système de freinage d'origine a été conservé, même si les étriers ont été peints ton caisse. Notez qu'un lift de train est aussi disponible au catalogue afin de garantir la pérennité du spoiler avant.



adaptées à un usage routier. D'autant que le gap en termes de performances entre un Boxster S sorti d'usine et cette SpeedArt n'est guère vertigineux, les modifications apportées au flat6 3.4 restant limitées. Les ingénieurs locaux se sont en effet cantonnés à la pose d'un échappement libé-

ré (collecteurs maison, catalyseurs sport...) d'un filtre à air plus permissif et d'une reprogrammation de la gestion.

VERT DE RAGE

Le boxer délivre ainsi 35 ch et 3 mkg de plus, soit 350 ch et 39.8 mkg. Sur le papier, pas de quoi se relever la nuit. Reste

que l'agrément moteur en prend un coup, avec une aiguille de compte-tours qui s'arrache violemment, sans inertie. Autour de Rutesheim, capote rangée dans son compartiment, j'ai tout fait pour expérimenter la nouvelle bande-son, plus grave qu'à l'origine. Clapets ouverts ? C'est sim-

plement indécent ! Malgré un tracé singeant la piste verte, j'avoue m'être pris au jeu sur les routes du coin où le grip-sur le sec- m'est apparu phénoménal et la prise de roulis minimale. Plantée au sol sur ses Pilot Sport, cette SP81-R offre la précision d'un scalpel et s'avère être un outil adapté



LE NOUVEL ÉCHAPPEMENT PERMET DE RÉDUIRE LES **CONTRE-PRESSIONS** ET **D'ÉCONOMISER 11 KG**. CLAPETS OUVERTS, SA SONORITÉ N'EST **GUÈRE** RAISONNABLE.

TECHNIQUE

Moteur : flat6 3.4 atmo. Powerkit II
Transmission : aux roues AR, PDK à 7 rap.
Châssis : suspension PASM, ressorts H&R
Freinage : disques en acier de 330 et 299 mm. Étriers à 4 pistons
Jantes : "LSC - Forged" en 21 pouces, Michelin Pilot Sport en 245/30 et 305/25

Puissance : 350 ch à 6 700 tr/mn
Couple : 39,8 mkg de 4 500 à 5 800 tr/mn
Emissions CO² : 188 g/km
Vitesse maxi : 277 km/h
0 à 100 km/h : 4,7 s
Poids à vide : 1 350 kg
Prix prépa complète : env. 36 000 €



L'habitacle est entièrement personnalisé : sellerie maison, fond de compteur vert, pédalier alu... Le volant a aussi été revu avec un modèle au diamètre réduit à 365 mm. Il est proposé à 1 250 €.

à une conduite **agressive**, plus que simplement **sportive**. La direction m'a également semblé plus **consistante**, ressenti lié notamment à l'apparition d'un volant à jante épaisse et diamètre **minoré**. Dans l'habitacle justement, pas de quoi se sentir dépaycé. Le contraire m'eût étonné, mais SpeedArt

a remis le **couvert** et la sellerie biton jusqu'aux surpiqûres rappelle la **teinte** extérieure. Et Björn de préciser avant de se prendre **une volée de bois vert** : "c'est notre fonds de commerce, toutes nos réalisations sont personnalisables. Et cela inclut bien entendu la couleur, envers et contre tout..."

