

OPTION

PERSONNALISATION, EXCEPTION



#196 - 5.50 €
Juin/Juillet 2012

Dévoûche

MODE



Pour **limiter les coûts et donc le prix de vente**, les éléments du kit esthétique de la speedART sont **en plastique renforcé de fibre de verre**.

→ Plutôt que de remplacer intégralement le pare-chocs arrière, speedART lui a greffé un **diffuseur maison**. C'est moins exclusif, mais aussi **moins cher** !

En lançant sa nouvelle 911, Porsche a donné du travail aux préparateurs spécialisés. Les Allemands **speedART** et **Gemballa** ont ainsi été parmi les plus prompts à réagir, puisque à peine six mois après la présentation du modèle à Francfort, ils exposaient leur variante sur leurs stands genevois. En attendant mieux, faute de temps s'entend, voici leur duo 991 à l'essai dans Option.

Texte : J. Tanto - Photos : I. Kuah

SP91-R
SPEEDART

425^{ch}

Cette speedART développera
bientôt 25 ch supplémentaires.



SP91-R SPEEDART

Ne vous attendez pas à découvrir ici deux 911 de plus de 600 ch : les deux préparateurs du jour n'en sont pas encore là.

Il semble d'ailleurs que ces derniers attendent l'arrivée de la version Turbo, prévue l'an prochain, pour s'attarder plus largement sous le capot arrière de la reine de Zuffenhausen. Pour être à la page, les voisins speedART et Gemballa proposent deux programmes de personnalisation dédiés, certes incomplets, mais ayant le mérite d'exister pour ceux qui considèrent que la 991 ne suffit pas, et il y en a déjà. Les ingénieurs maison se sont donc concentrés **sur la cosmétique** plutôt que sur la mécanique...

Taxe carbone

Chez Gemballa, on ne lésine pas. À la manière d'un tailleur qui choisirait le meilleur tissu pour réaliser un costard sur mesure, Andreas Schwarz, propriétaire de la marque depuis le décès de son fondateur Uwe Gemballa, a choisi de concevoir la panoplie aéro de sa 991 **en fibre de carbone**, rien de moins. Boucliers et bas de caisse ont ainsi été greffés à la carrosserie via les ancrages d'origine, ne serait-ce que pour faciliter le montage comme le démontage. Si la proue gagne en agressivité, la poupe donne dans l'inédit **grâce à deux triples sorties d'échappement**. Un détail qui tue, comme aiment à le souligner certains, et qui aura marqué les esprits au dernier Salon de Genève parmi la palanquée de 991 exposées. Forcément, les jantes sont désormais spécifiques et montées en 21 pouces. Forgées, elles sont plus légères que les galettes de 20 pouces du modèle standard. De quoi sensiblement abaisser les masses non suspendues, au bénéfice du comportement routier comme des performances. Quid du flat6 3.8 de cette Carrera S ? **Strictement de série** si vous mettez de côté l'échappement à la sonorité

Malgré une 991 **livrée bien tard par l'usine**, speedART a pu réaliser sa SP91-R juste à temps pour **Genève**.

les jantes **en trois parties** (LSC) sont montées **en 21 pouces**. Le système de freinage est celui d'origine.



302 km/h
en vitesse de pointe.

50 300 330
KM/H



305

SP91-R SPEEDART

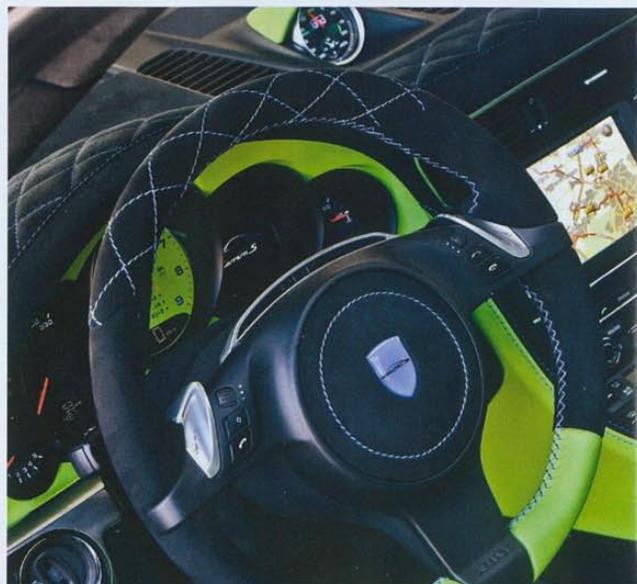
plus marquée. Le préparateur travaille actuellement sur la gestion moteur et proposera d'ici peu une trentaine de chevaux supplémentaires. À bord, vous n'êtes guère dépaysé, Gemballa ayant fait le choix **de la simplicité**. Volant, pommeau de levier de vitesse, contre-portes et tunnel central sont habillés d'un cuir orange maison. Notez que la garde au sol a été **abaissée de 30 mm** via la pose de ressorts courts, sans que cela interfère sur la suspension PASM équipant le modèle du jour. Et malgré les gros Michelin, le confort de roulement n'est pas dégradé. L'Allemande profite enfin d'un système de freins **signé Brembo**, composé de disques perforés et rainurés de 380 mm, pincés par des étriers 6 et 4 pistons. Plus de mordant, meilleure endurance, son intérêt n'est véritablement perceptible que sur piste, pour plus d'efficacité. Prochaine étape pour Gemballa ? **L'arrivée d'une version Avalanche**, forcément plus exclusive et démonstrative.

Prépa low cost ?

Chez speedART, la démarche est toute autre, simplement parce que le client type de l'enseigne créée par Bjorn Striening s'avère dans les faits bien différent de celui de Gemballa ou TechArt. Oubliez dès lors la fibre de carbone, jugée trop chère. **Pour limiter les coûts et donc les prix**, les éléments esthétiques de cette SP91-R ont été réalisés **en plastique renforcé de fibre de verre**. Si les boucliers ont été conservés, ils héritent d'une lame à l'avant et d'un diffuseur à l'arrière, intégrant deux doubles sorties d'échappement en inox. Bas de caisse et becquet savamment apposé sur l'aile escamotable, pour plus d'appui à haute vitesse, parachèvent la panoplie (env. 6 000 €). Le confort de roulement est à peine moins digeste en raison, on s'en douterait, de la largeur des gommés [jantes de 21 pouces] et des ressorts plus fermes. Côté moteur, speedART joue la

Sortir **une centaine de chevaux** du bloc **3.8** demanderait trop de temps et **d'argent**. Les tuners attendent donc la venue de **la 991 Turbo !**

← **Le nouvel aileron est fixe** et condamne celui d'origine. Encore discret, il sera bientôt secondé au catalogue speedART par une variante **en deux parties**.



MOTEUR : flat6 3.8, atmosphérique, propulsion, PDK à 7 rapports.

PUISSANCE : 400 ch à 7 400 tr

COUPLE : 44.9 mkg à 5 600 tr

FREINS : disques acier de 340 et 330 mm, étriers 6 et 4 pistons.

CHÂSSIS : piloté PASM + ressorts.

JANTES : LSC forgées en 21", pneus Michelin Pilot Sport en 235/30 et 305/25.

PERFS : 0 à 100 : 4.1 s, Vitesse limitée : 302 km/h.

PRIX CARRERA S : 107 498,20 €

PRIX DE LA PRÉPA : env. 46 000 €

8.5

Note générale /10



SP91-R SPEEDART

montre. En attendant la Turbo sur laquelle il risque de se dévouer, le préparateur proposera d'ici peu **425 ch pour le boxer** de sa Carrera S, soit 25 ch de gagnés grâce à la bonne fée électronique. Dans l'habitacle, attention au mal de tête. Pour démontrer son savoir-faire et compliquer la vie des photographes de presse, les têtes pensantes locales ont opté pour une sellerie complète cuir et Alcantara, **ambiance vert pomme et surpiqûres bleues**. Un mariage détonant, vous en conviendrez. Le reste va de soi : pédalier alu, seuils de portes en carbone, combiné d'instrumentation siglé, tapis de sol... Rien ne manque ou presque. Car le catalogue du cru s'étoffera d'ici peu. S'il sera difficile d'en faire plus à l'intérieur, suspension sur mesure, compatible ou non avec le PASM, échappement complet en titane et kit esthétique plus évolué seront prochainement disponibles du côté de **Rutesheim**.

Chi va piano...

La Porsche 911 s'est de tout temps prêtée au jeu des préparateurs et il n'y a guère de raisons que cela cesse avec cette génération 991. Il n'y avait qu'à voir la tripotée de grenouilles revues dévoilées au dernier Salon de Genève **pour comprendre l'engouement** (NDRC : et les espoirs...) suscité par l'Allemande auprès des nombreuses enseignes spécialisées. À chacun son style, à chacun sa philosophie : Gemballa sévit depuis 1977, SpeedArt depuis 1999, mais avec la même volonté de bien faire. À l'heure où il leur faut réagir vite pour écraser une concurrence des plus féroces, notre duo est désormais contraint, au moins pour un temps, **de survoler son sujet**. La clientèle ne s'y trompe pas et la demande est aujourd'hui encore, paraît-il, limitée. On en attendait plus, il nous faudra donc patienter. **Rien ne sert de courir, il faut partir à point...**

Gemballa, speedART, TechArt, Lumma et Ruf **ont tous dévoilé** leur offre sur base de 991. **Mais quid de 9ff ?**

↓ L'intérieur de la speedART est garni de **cuir matelassé noir** et d'Alcantara **vert pomme, surpiqûres bleues en prime**. Le port des lunettes de soleil devient quasi obligatoire !

