

#186 - 5.50 €
Oct. - Novembre 2010

OPTION AUTO

PASSION, PERSONNALISATION, EXCEPTION



SpeedART BTR-II 650 EVO

UN MONDE PARFAIT

Imaginez un monde où tout homme pourrait à loisir manger côte de bœuf et patates sautées à tous les repas sans prendre de gras. Où les billets de banque pousseraient dans le jardin. Où les plus belles femmes marcheraient nues dans la rue et où SpeedART ferait d'une 911 Turbo un avion. À trois exceptions près, ce monde existe...

Texte : Joe Tanto - Photos : Louis Leduc



Manger du bœuf et des pommes de terre tous les jours, midi et soir ?

Un rêve pour tout homme viril et normalement constitué. Du moins chez nous. Et si j'ose supposer que nos amis Japonais leur préfèrent du fugu et du riz bien collant, vous avez d'ores et déjà compris la logique de ma démarche. Imaginez l'orgie de béarnaise, **la panse remplie comme un chou plein de crème ?** Et tout cela sans prendre un gramme dans le bidon, on marche sur la tête. Une pelouse qui regorge de biftons de cinq cents ? Pas mal. Je prends, pas vous ? Je vois d'ici la grosse promo de chez Air France : **aller-retour**

Paris Pékin contre une brouette de caillasse ! La panacée, un potager plein de vaches ? Avec ce qui pousse sur votre pelouse, c'est désormais possible ! On n'est pas loin de l'extase tout de même. Quant à souhaiter que les femmes se fassent enfin à l'idée que les voir dénudées favoriserait notre envie de jardiner, je les y engage grandement. L'autre gros fantasme du garçon bien portant ? Les Porsche. Et gare à celui qui ose les retoucher : SpeedART ou un autre, mieux ne vaut pas se loucher !

Non mais je rêve ?! Vous m'avez cru ? Car ce monde n'existe pas. Pourquoi, je n'en sais rien. J'ai gobé jusqu'à il y a

Pas facile **d'optimiser la plus récente** des 911 Turbo ! Les évolutions **opérées par Porsche** sur cette Phase 2 ont sévèrement **compliquées la tâche** des préparateurs.

👉 Difficile de confondre cette SpeedART avec l'une de ses concurrentes. Et son **bouclier avant** n'y est pas étranger !

peu qu'on m'obligerait un jour à **affronter les prêtresses de l'île du Plaisir**. Une épreuve à laquelle j'aurais volontiers participé, je l'avoue, mais sans grand espoir d'un retour parmi vous. Finalement, la seule "vérité vraie" dans ce que je raconte, c'est bel et bien que SpeedART vient de frapper un grand coup. Vérifiez si vous voulez. Jetez un œil par le carreau : les dames sont habillées et vous n'avez pas de gazon sur

le balcon mais un joli ventre tout rond. Ma seule certitude, c'est **l'abondance de réalisations dont nous abreuve le préparateur** depuis bientôt 2 ans. Entre son Cayenne Hybrid, son Boxster Spyder ou l'objet du jour, le teuton ne cesse de faire parler de lui.

Un air de famille Pas facile pourtant d'exister dans le milieu, **surtout pour un spécialiste Porsche basé à**





Leonberg, non loin de Stuttgart, et qui compte TechArt et Gemballa pour voisins. L'ambition de l'enseigne créée en 1999 par Björn Striening ? **Faire différent**. Sa force ? Répondre présent dès que Porsche lance un nouveau modèle. Et souvent plus vite que les autres ! La preuve avec cette BTR-II 650 EVO [Atchoum !], variante maison de la 997 Turbo de deuxième génération et équipée de la boîte PDK. Visuellement, SpeedART n'y est pas allé de main morte, au risque de déplaire. Mais a fortiori, **difficile de la confondre avec une autre**. À l'avant, deux feux de jour sont ainsi placés sous les deux bandes de LED au milieu d'un bouclier ajouré. Le profil des bas de caisse a été étudié pour canaliser le flux d'air au-dessus des ailes arrière et ainsi réduire les turbulences au niveau du train. Le capot moteur a également été repensé, reçoit un nouvel aileron en deux parties et accueille deux écopes pour alimenter le 3.8 en air frais.

Ok Podium
Tous les éléments du kit s'intègrent sans mal sur les fixations d'origine et sont bien sûr homologués par le TÜV. **Et même si le préparateur nous avoue travailler de concert avec plusieurs sous-traitants**, le design des pièces est à mettre à son seul crédit. De même pour les sublimes jantes forgées



Tout n'est pas **réalisé en interne**. Honnête, **SpeedART** avoue volontiers travailler **de concert** avec plusieurs **sous-traitants**.



La panoplie aérodynamique a été développée en soufflerie pour maximiser encore plus l'appui à haute vitesse.

SpeedART /
BTR-II 650 EVO

Les jantes forgées sont montées en 20 pouces. Plus légères que celles de série, elles permettent une baisse significative des masses non suspendues.





☛ Modifiée pour supporter l'énorme **hausse de couple**, la boîte PDK est un modèle d'efficacité et de douceur.

☛ À l'instar de ses concurrents, le tuner appose son logo sur le capot de ses réalisations. **Pas sûr que Porsche apprécie.**

☛ Afin de rappeler les surpiques rouges, le tunnel central est recouvert de **carbone teinté dans le même coloris.**

☛ Le 3.8 d'origine est revisité en profondeur et gagne **deux turbos TGV de 911 GT2**. Sa puissance passe de 500 à 650 ch !

La **base** de travail pour la **réalisation** de cette **BTR ?** La **911 Turbo**. Notez que la **Turbo S** peut aussi **servir !**



SpeedART /
BTR-II 650 EVO



☛ Le volant d'origine est remplacé par un cerceau spécifique à l'ergonomie parfaite et équipé de **palettes en carbone.**



LSC montées en 20 pouces et chaussées de gommes Michelin Pilot Sport. L'intérieur a aussi subi son lot de modifications, à commencer par des **inserts en carbone rouge** et des fonds de compteurs du même coloris. Étonnant quoique judicieux financièrement, la sellerie cuir d'origine a été conservée et agrémentée de surpiqûres vermillon. Un mariage osé pour un résultat de qualité. Bien joué.

Speed of sound
Historiquement, SpeedART ne retouchait que peu les entrailles mécaniques de ses œuvres. Onze ans plus tard, la donne a bien changé. Le boxer 3.8 à injection

directe passe de 500 à 650 ch et de 71,4 à 87,7 mkg de couple. Pour ce faire, les ingénieurs lui ont greffé **deux beaux turbos de GT2, optimisés pour offrir un meilleur rapport volumétrique**. Et grâce aux nouveaux échangeurs gros débit réduisant la température d'admission d'environ 20°C, la pression de suralimentation a logiquement été augmentée. Le reste est au diapason : collecteurs et catalyseurs sport, filtres à air plus permissifs, **Motronic adapté** et échappement à clapets. Enfin, la transmission à double embrayage PDK a été retravaillée pour digérer le gain de couple, soit un joli tour de force quand on

SpeedART /
BTR-II 650 EVO

Les deux **feux de jour intégrés** au bouclier avant prennent désormais place sous les deux rangées de LED.

La suspension **PASM** a été **conservée** mais les ressorts d'origine **ont été** remplacés. À leur place, des **versions H&R !**



Cette SpeedART passe de 0 à 200 km/h **en seulement 9.8 s !** Soit **le même** temps qu'une Porsche **GT2 RS !**

Les deux doubles sorties d'échappement sont **équipées de clapets** et mesurent 84 mm de diamètre.



sait que la concurrence déclare souvent forfait quand il s'agit de s'y pencher. À l'usage, les mots respect et finesse viennent immédiatement à l'esprit tant **la Turbo originelle n'est pas dénaturée**. Le 3.8 de série est un joyau que SpeedART a le mérite de travailler sans en altérer l'éclat. Souplesse, absence d'inertie et aisance dans les tours, le bloc est un summum d'élasticité. Grâce à la boîte PDK, les accélérations se font sans rupture de charge, au détriment des sensations de conduite, mais au bénéfice de l'efficacité.

Tous aux abris !
Aux coups de botte dans le derrière, cette 650 EVO préfère le chrono. Elle expédie ainsi le 0 à 100 en 3.1 s et le 0 à 200

en à peine 9.8 s ! Pour rappel, il faut 3.4 s et 11.3 s à la Turbo de série sur ces deux exercices. La preuve par les chiffres que l'engin du jour pousse fort et longtemps. Sur route, malgré la hausse de la monte pneumatique et la pose de ressorts courts H&R, **le confort n'est que modérément dégradé**. Et si la suspension PASM était décriée par de nombreux tuners sur la première génération de la Turbo, Björn n'a pas ici jugé bon de s'en priver. L'occasion pour lui de nous rappeler que de nombreux défauts ont été corrigés par Porsche sur cette phase 2, rendant toute tentative d'optimisation plus ardue que jamais. Au regard du résultat, la petite firme de Leonberg n'a pas démérité. **Tout comme le grip**



Les jantes LSC 3 parties en aluminium sont chaussées de gommes Michelin Pilot Sport.

Fait rare pour un préparateur, SpeedART n'a pas jugé bon de remplacer la sellerie cuir d'origine. Elle est simplement agrémentée de surpiqûres rouges.

SpeedART / BTR-II 650 EVO

Les freins de la Turbo ont été préservés. À défaut de système PCCB, la Porsche est ici pourvue de disques de 350 mm pincés par des étriers à 6 et 4 pistons.





Histoire de **diversifier** ses activités, SpeedART **vient d'inaugurer** un département Porsche **Classic !**

SpeedART /
BTR-II 650 EVO



(phénoménal !), la motricité est optimale, à moins que vous ne désactiviez le PSM pour volontairement cirer le parquet. Porsche avoue d'ailleurs avoir **recalibré la répartition de la transmission intégrale** en privilégiant l'arrière, chose que Björn n'a donc pas eue à revoir. Au final, la BTR ferait presque oublier ses 650 ch tant ils sont assurément domestiqués. La force tranquille, en somme...

Du grand Mendez ! Alors parfaite, cette SpeedART ? Certainement, si tant est que la perfection existe ! À travers elle, l'enseigne confirme que le poids

des années a parfois du bon. Plus mature, la marque vise avant tout à **convaincre une clientèle d'élitistes**, à la recherche de bolides doués pour rouler sur piste comme pour aller chercher le pain. Une démarche cohérente, facturée au juste prix, et qui ne fait l'impasse ni sur le style, ni sur les performances ou sur l'efficacité. La BTR-II 650 EVO en est l'illustration troublante. Car aussi géniale soit-elle, **elle pêche par manque d'insolence**, trop éduquée qu'elle est pour user du compromis. Un comble, surtout pour un engin de ce pedigree. Mais c'est bien connu, l'homme est un éternel insatisfait...

III LES CHIFFRES

8.5

Note générale /10

MOTEUR : 6 cylindres à plat, 3.8, deux turbos TGV, boîte PDK
JANTES : 20 pouces, Michelin Pilot Sport en 245/30 et 325/25
SUSPENSION : PASM, ressorts H&R
FREINAGE : disques acier de 350 mm - étriers 6 et 4 pistons

0 à 100 km/h	3.1 s
0 à 200 km/h	9.8 s
PUISSANCE	650 ch
COUPLE	87,7 mkg
POIDS	1 580 kg
PRIX	235 000 €

Vitesse de pointe : 325 km/h

