



SPORTEC SPORT 180

CHIMÉRIQUE !

En 8,6 s
plains s
380 km
Achat j

LA FOIRE DU TRÔNE



En chiffres : Sportec SPR1 T80

Moteur : six cyl. à plat, 3.6, biturbo, calage des soupapes variable, vilebrequin large, double injection
 Puissance : 808 ch à 6 200 tr/min
 Couple : 87,8 mkg à 4 800 tr/min
 Roues : jantes de 20", pneus Michelin Pilot Sport de 245/30 et 325/25
 Poids à vide : 1 600 kg
 0 à 100 km/h : 3 s
 0 à 200 km/h : 8,4 s
 0 à 300 km/h : 18,9 s
 Vitesse de pointe : plus de 340 km/h

La SPR1 se mérite. C'est notre modèle le plus radical !

Andreas Hodel, au coup de volant aiguisé.



Chose rare, Sportec est allié jusqu'à personnaliser le volant.

Pas superstitieux pour un kopek, j'en viens à me poser certaines questions. Pourquoi faut-il que chaque déplacement chez Sportec se solde par une météo pluvieuse ? Il y a trois ans, les frères Hodel nous invitent pour essayer une GT2 de près de 700 ch et paf !, la flotte sans discontinuer. Pour les 20 ans du magazine, on file à Bülach, dans le fief de l'enseignement helvète, pour prendre le volant d'un cabriolet de 580 ch, et re-paf !, on se noie au milieu des champs. Mardi 14 novembre 2006, 4 h 11, Evy, il pleut. Même jour, 8 h 38, Bâle, il pleut et ça bouchonne. Même jour, 9 h 46, Zürich, il pleut. Dix minutes plus tard, la malédiction est rompue. Le ciel est gris mais le zéphyr local pousse les nuages. Pour être franc, essayer la SPR1 sur le mouillé ne m'enchantait guère. L'auto, tous les amateurs d'hyper sportives la connaissent. Dévoilée à Genève, cette 997

se présente comme le stage ultime sur 911. La Porsche gagne 9 cm à l'arrière. Dans la voiture, le gigantesque aileron empêche la rétrovision. Quand on la suit, ce sont les énormes intercoolers, que l'aérodynamisme a lacéré de part en part, qui masquent la mobilité de la route.

JAMAIS SANS MES BOULES (QUIÈS)

Deux versions de la SPR1 sont proposées : la T70 (705 ch et 82,5 mkg) et la T80 (808 ch et 89,8 mkg). Évidemment, on a eu droit à la version pour hommes. S'il est un élément essentiel pour jauger des prestations d'une voiture, c'est bien le rapport poids/puissance. Une Subaru STI affiche un ratio de 5,3 kg/ch et une 599 GTB 2,6 kg/ch. Dans la SPR1, chaque cheval emmène

1,56 kg. De quoi faire passer la Vegron, avec son rapport de 1,89 kg/ch, pour un youpala. Notre modèle d'essai, qui appartient à un client du Liechtenstein (merci monsieur), revient de sa batterie des tests à Nardo et Papenburg. Pourquoi cette précision ? Tout simplement pour légitimer cette suspension qui secoue les occupants comme des pruniers ou ce volant moteur monomasse ne facilitant pas le ralenti. De l'avis même d'Andreas, responsable export chez Sportec et petit frère d'Ul, patron de la boîte, "dans cette configuration, la voiture n'est vraiment pas faite pour la route. Ça tape dans tous les sens et elle fait un vacarme de tous les diables". Pourtant, au démarrage, la SPR1 inspecte un rôle presque quelconque. On retrouve bien le "bram-bram-bram" caractéristique du six à plat Porsche mais on escomptait un réveil plus rageur. "T'inquiète pas", semble m'envoyer le regard d'Andreas, "ça va venir". Certains silences en disent plus que de longs discours. Dans la SPR1, ce sont les passagers qui se taisent. La 997 fait un tel boucan au-delà de 3 000 tr/min qu'on a l'impression qu'un avion vient de se poser sous votre nez. Un système de clapet vous libère les gaz d'échappement dans une tuyauterie pas du tout homologuée pour la route. D'où un impact immédiat sur la faune et les rares habitations locales. La SPR1 s'entend à des kilomètres à la ronde. Les gens s'arrêtent de respirer, les vaches interrompent leur digestion et les marmottes cessent d'enrober le chocolat dans le papier alu. Brutale, la SPR1 ne l'est pas. Contrairement à ce que peut proposer la concurrence, le conducteur n'est pas expédié contre le hagon passé un certain régime. La poussée est continue

de 1 500 à plus de 8 000 tr/min. Sauf que le terme ne convient pas vraiment. La SPR1 n'accélère pas, elle vous "centrifugise".

COMBINAISON ANTI-G OBLIGATOIRE

Explications. Cela commence par le sang qui quitte vos jambes. Ensuite débauche cette désagréable pression sur l'estomac. Le tout se punctue par vos yeux qui refusent de se clore et ce bulbe rachidien qui ne cesse de s'alourdir. Le regard perçoit des formes aux contours mal définis. Les pneus Michelin peinent à trouver du grip à l'approche du pic de couple et à ce moment, mieux vaut avoir les mains fermement serrées sur le volant. Quel que soit le rapport, la SPR1 entame sa danse du cobra vers 5 000 tr. Ça surprend. Surtout lorsque le tachymètre frôle les 220 km/h, que le virage réclame votre tête et que l'auto trépigne comme un zizi sauteur. Le freinage céramique nécessite plus de pression que d'habitude mais une fois à température, les décélérations sont tonitruantes. La direction offre un toucher très voire trop informatif, les pneus à flanc tendu décuplant la moindre dégradation du bitume. Mais le conducteur a du mal à assimiler les informations. Les "pschitt" retentissent de nouveau. Et rebelote. Le regard se fige, les intestins se nouent, le sourire devient niais et les poumons n'assument que temporairement leur fonction. La Porsche se cabre. Le conducteur plie. La pression exercée sur le corps et la vélocité des reprises effraient. Dans sa configuration civile, la SPR1 se veut praticable au quotidien. Le hasard a voulu que nous essayions la version la plus radicale. L'occasion pour votre serviteur de rouler dans une des 911 les plus ultimes...



808 CH



De profil,
c'est l'aile
qui frappe
les esprits...



ce
de
L'éch






380 KM/H

UN PEU DE TECHNIQUE :

Sous sa carrosserie de 997, le bolide abrite un bloc de 996. Mais de la mécanique d'origine, il ne reste pas grand-chose. Le haut moteur est en acier forgé tout comme le vilebrequin. Chaque cylindre hérite d'un quartet de soupapes à la levée et la fermeture hydrauliques. Perchés sur leurs bielles en titane, les pistons sont allégés. Un logiciel baptisé MFC (pour Multifunctional Controlunit) se charge de gérer la double injection, la pression dans le collecteur, le débit d'échappement et la suralimentation. Le refroidissement du bouilleur est évidemment au centre des préoccupations. Si le bouclier frontal dissimule 3 radiateurs, ce sont les énormes intercoolers, logés derrière les roues arrière, qui doivent alimenter le boxer en gaz frais. La SPR1 T80, livrée de série avec un différentiel autobloquant à 60 %, dispose également de barres de renfort Unibal, d'une suspension active et d'un kit de freinage céramique comprenant des disques de 385 mm à l'avant (étriers 8 pistons) et 350 mm à l'arrière (étriers 4 pistons).



▀ Les mâts de l'aile avant sont creusés afin d'amener un surplus d'air vers l'admission.

▀ L'échappement est muni d'un clapet qui s'ouvre un peu au-delà de 3 000 tr/min.

▀ Prise d'air sur le bouclier pour les radiateurs, logo sur le capot du coffre : Sportec soigne les détails.





Vos plaques
sont illégales. Ce
n'est pas grave ?

Par Waldemar, 06 5 57 57 57 (Agréé)



■ L'intérieur des entrées
d'air est réalisé en carbone-
Kevlar. Comme chez AMG,
la préparation moteur reçoit
une plaque commémorative.

■ Les disques
en céramique prennent
place sur des moyeux de
roues de 996 Turbo.



0 À 100 EN 3 S

