



FROM PARIS WITH LOVE

Même après quelques milliers de voitures, touchant de voir que certaines déclenchent sur vos serveurs des sensations aussi tranchées. Visiter TechArt ? Toujours agréable. Accueil et savoir-faire, duo efficace pour ceux qui aiment travailler dans de bonnes conditions. Essayer une TechArt ? Toujours excitant car facile et exclusive... S'en faire livrer une à la rédaction, pour une semaine, au mois de décembre ? Apporter la preuve aux grands enfants que nous sommes que le Père Noël existe et qu'il habite à Leonberg ! **TEXTE: FRÉDÉRIC LARDENOIS - PHOTOS: LOUIS LEDUC.**



Coupé sport
Porsche 992 TechArt
flat6 3.0 biturbo essence
510 ch à 6 500 tr/mn
62.2 mkg dès 2 300 tr/mn
transmission intégrale
PDK 8 (pack sport chrono)
ressorts courts - 30 mm
PDCC/4 roues directrices
Conti WinterContact
TS860S en 245/35 et 295/30
jantes forgées 20 et 21"
0 à 100 en 3.2 s / 160 en 6.8 s
0 à 200 en 10.5 s
vitesse maxi : 314 km/h
base 911 4S : dès 130 175 €
prépa TechArt : 51 440 €

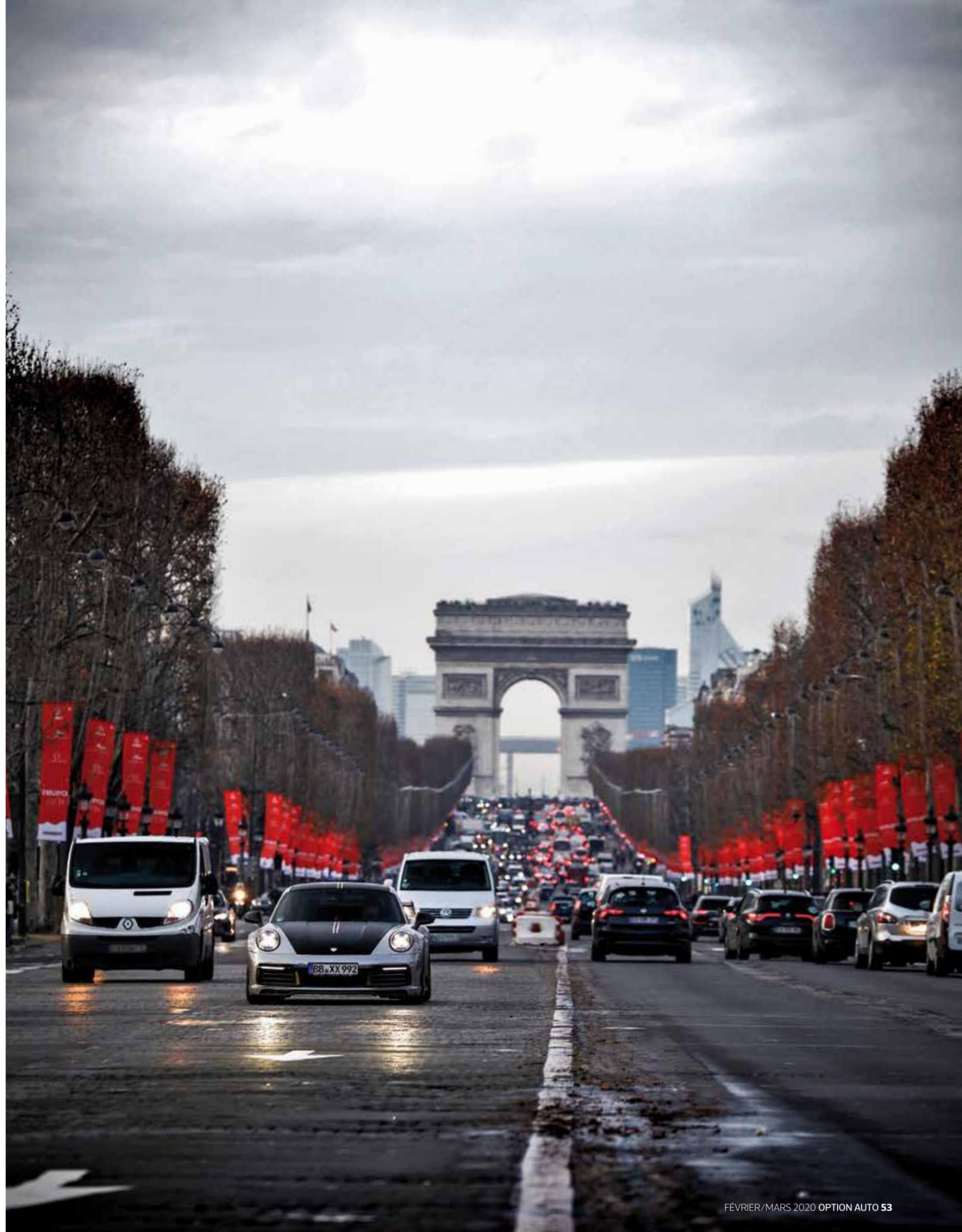
Fouiller dans ses souvenirs est souvent source de plaisir, de peine parfois, mais aussi de surprise. Au jeu des premières fois notamment, je m'étonne encore de l'in vraisemblance de situations dont

vous allez convenir qu'elles auraient pu dérégler ad vitam mon échelle de valeurs... Mon premier verre de Champagne était rempli d'un Krug Clos du Mesnil. Quiconque aime les flacons et flatter la bulle vous confirmera que face à tel breuvage, rares sont les bouteilles à encore trouver grâce. La toute première fois que j'ai pris l'avion, c'était seul, vers New York JFK, à 18 ans et par un heureux concours de circonstances, en classe affaires. Dois-je préciser que j'ai mis des années à intégrer que tous les vols n'offraient pas un lit cabine, un service à la place et un nécessaire de toilettes Clarins ou la Prairie ? Je n'irai pas vous inventer que la première voiture que j'ai conduite était une Porsche (c'était une Renault 4L au châssis fendu, bien moins sexy) mais pourrais vous dire que souvent, mon premier contact avec les grands constructeurs l'ont été à la faveur de visites chez les préparateurs. Quand vous commencez à travailler pour Option à 19 ans, ce sont des choses qui arrivent... Première Ferrari ? Une 360

Modena Hamann. Mercedes ? Un SLK six cylindres (qui n'existait pas alors) signé Văth. BMW M3 ? Une Hartge 3.5. Alfa Romeo ? Une 156 Novitec. Je pourrais continuer longtemps (ma première Ford était une Ka Turbo réalisée chez Wolf, modeste mais pas moins drôle...) mais quand il faut évoquer ma première Porsche, la série prend fin. Passager d'une 2.4T Targa puis au volant d'une 993 Carrera S du parc presse à 21 ans, je m'en contenterais pour illustrer mes mémoires mais le plus rigolo reste la première fois que j'ai dépassé 330 km/h : c'était en TechArt. C'était aussi le jour choisi par le photographe pour me faire mettre l'engin à l'équerre ! La première fois enfin -et pas la dernière- où j'ai cru que j'allais manger les pissenlits par la racine. Elle s'appelait 996 GT Street. Mémorable car tel le Magnum à sa sortie, elle initia la lignée. J'avais

LES BADAUDS SE DÉVISSENT LE COU SUR SON PASSAGE. LE LOOK SANS DOUTE, MAIS AUSSI LE BRUIT. APRÈS S'ÊTRE INTERROGÉ SUR SA LÉGALITÉ, ON VOUS LE CONFIRME : ILLÉGAL...

déjà souvent dépassé 300 km/h et prenais bien soin de le cacher à mes parents en évitant qu'ils tombent sur un exemplaire d'Option... Puis ce fut 310 en Ruf Turbo R, 320 en Gemballa GTR avant de passer à la catégorie fusée en sympathisant avec l'extra-terrestre 9ff, ce qui me coûta autant de neurones que d'années d'espérance de vie. Mais c'est la création de Leonberg qui m'a fermement marqué : j'ai dû me battre pour la conduire, même pas piloter...





L'ensemble des habillages en laine vierge et cuir coûte 19 000 €. Auxquels vous devrez rajouter 13 000 € (dans le cas de cet exemplaire) de petites carabistouilles à la carte parmi lesquelles les centres de portes bimatière, la colonne de direction ou les vide-poches en cuir...

QUE TECHART SOIT PASSÉ MAÎTRE DANS L'ART DE RÉALISER DES SELLERIES EST ACQUIS. MAIS QUE LA MAISON PARVienne À INNOVER AU POINT DE RENDRE LA SIENNE INDISPENSABLE, C'EST INÉDIT. DÉSORMAIS, JE NE VEUX QUE DES SIÈGES EN LAINE. NOTÉ ?





Au quotidien, vous n'utilisez que les modes Normal et Wet. Ce dernier, avec ces conditions hivernales et la monte pneumatique adaptée, est une véritable martingale : aucune chaussée ne saurait lui faire peur !



JE ME SOUVIENS AVOIR DIT -ET ÉCRIT- QU'UNE 911 MODERNE POUVAIT SE PASSER DE ROUES AVANT MOTRICES. MAIS QUELLE BANANE JE FAIS... DIRECTRICES ET MOTRICES, C'EST IDÉAL.

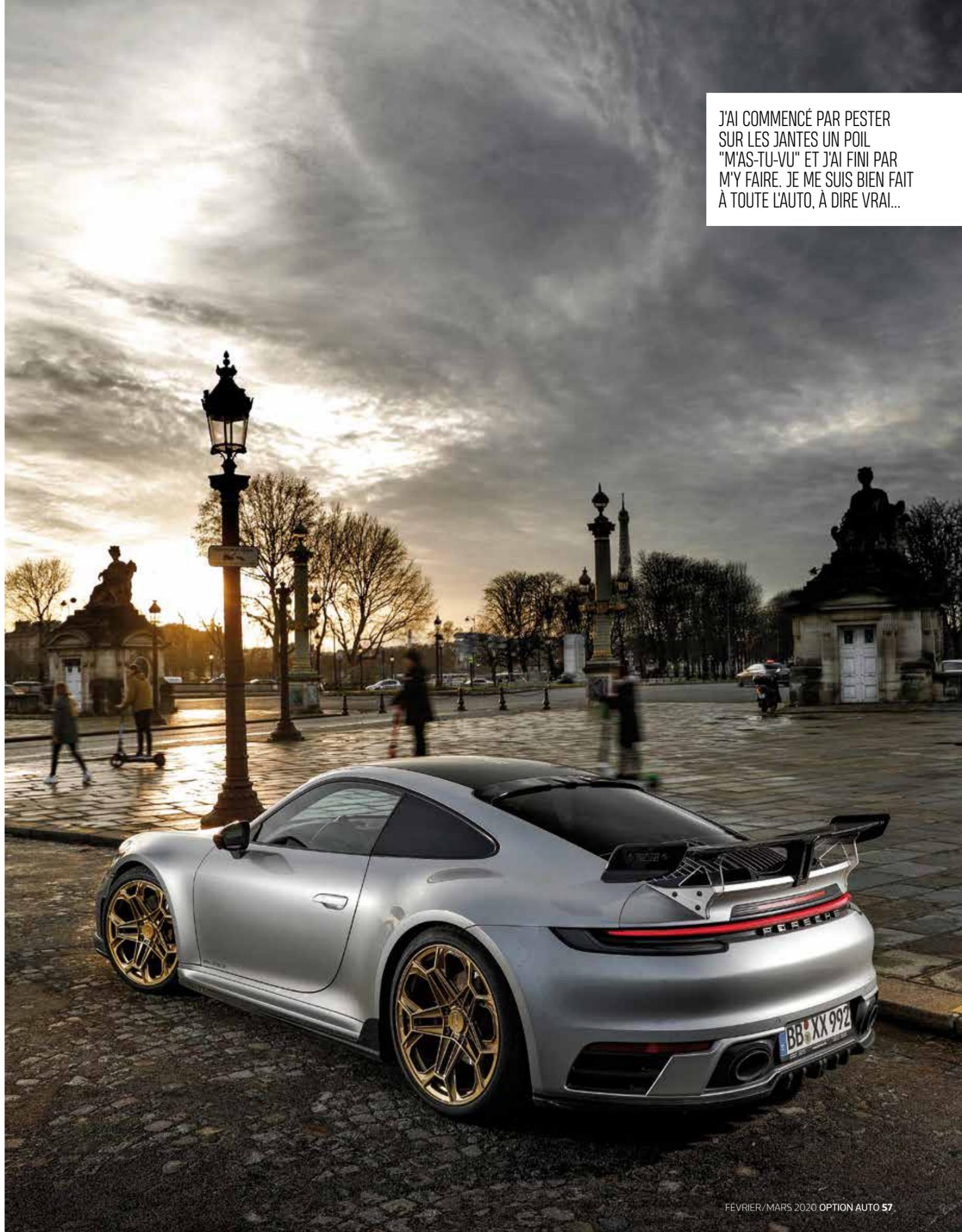
La fois suivante, pas moins détonante : première édition de l'Option Tuning Show (ça vous rajeunit pas). Le patron de TechArt nous prête (véridique...) sa 996 Turbo personnelle, noire, neuve, forte de 530 ch. Je la réceptionne au bureau, à Rosny Sous Bois, avec pour mission de la mener sur son stand au Bourget. La suite ? Tentative de car jacking, course poursuite, fuite vers le nord, demi tour d'escroc après Roissy puis retour vers Paris à près de 300 sur l'A1 tout en appelant à l'aide -en vain- la police depuis mon Motorola 7200... Pas grave si l'affaire n'avait été relayée par France 3 chez lesquels j'étais mandaté le jour même pour promouvoir le Salon. Vous imaginez la tête de ma famille et, accessoirement, de mister Behringer ?

LE TOUT, C'EST DE CROIRE EN L'AUTRE

Les souvenirs, vous l'aurez compris (et si vous ne l'avez pas compris, j'ai noirci deux feuillets pour des nêfles), sont autant de repères qui jalonnent le présent et conditionnent l'avenir. À moins, bien sûr, que vous évitiez qu'ils vous submergent quand vous les savez susceptibles de trop influencer vos réactions... D'après moi, rien moins que la définition de la sagesse. Ou de la maturité, la première n'étant jamais que la version séniorisée de la seconde ! Et de fait, je m'y tiens. Quand nos discussions avec Leonberg ont porté, dès le mois d'octobre, sur l'organisation de cet essai, j'ai compris que le planning chargé de la toute première 992 revue ne pourrait matcher avec celui, très avancé, d'Option Auto 241. Déçus mais conscients que nous pourrions en profiter mieux qu'au travers des deux pages ramenées par notre envoyé spécial de luxe (l'ami Ian Kuah), nous voilà aux portes de l'hiver à valider la livraison, sur nos terres, de l'exemplaire tant attendu. Une semaine d'essai, quinze

jours avant Noël. En pleines grèves des transports, dans la Capitale, pour démontrer qu'une TechArt, c'est avant tout une Porsche, donc exploitable à l'envi et au quotidien. J'avoue avoir été moins excité que certains dans la rédaction. Blasé, certainement pas. Volontairement détaché des événements du passé, à coup sûr. Parce que la logique, qui fait fi du passionnel, consiste tout de même à sécuriser les photos et les vidéos qui seront seules susceptibles de vous faire fidèlement partager nos heures de vie commune avec le jouet ! Le camion a débarqué le jour prévu, à l'heure dite : la rigueur germanique, bousculée par les années, ploie mais ne cède pas. L'auto est celle côtoyée à Leonberg le 07 octobre mais comme convenu, elle nous arrive équipée de pneus hiver signés Continental et surtout privée du châssis piste qui avait alors rendu sa conduite si désastreuse. J'ai évoqué l'équipement de l'auto dans le numéro 241 ? Inutile de recommencer ma logorrhée... Lame à l'avant, parements arrière, diffuseur, bas de caisse, becquet de hayon, teinte noire vernie qui contraste avec l'argent GT principal et surtout, aileron copieux sur mât translucide pour matcher avec quatre roues forgées plus dorées qu'un plafond versaillais : ce qui a changé, ce n'est pas le style, mais son impact. Parce que partager deux

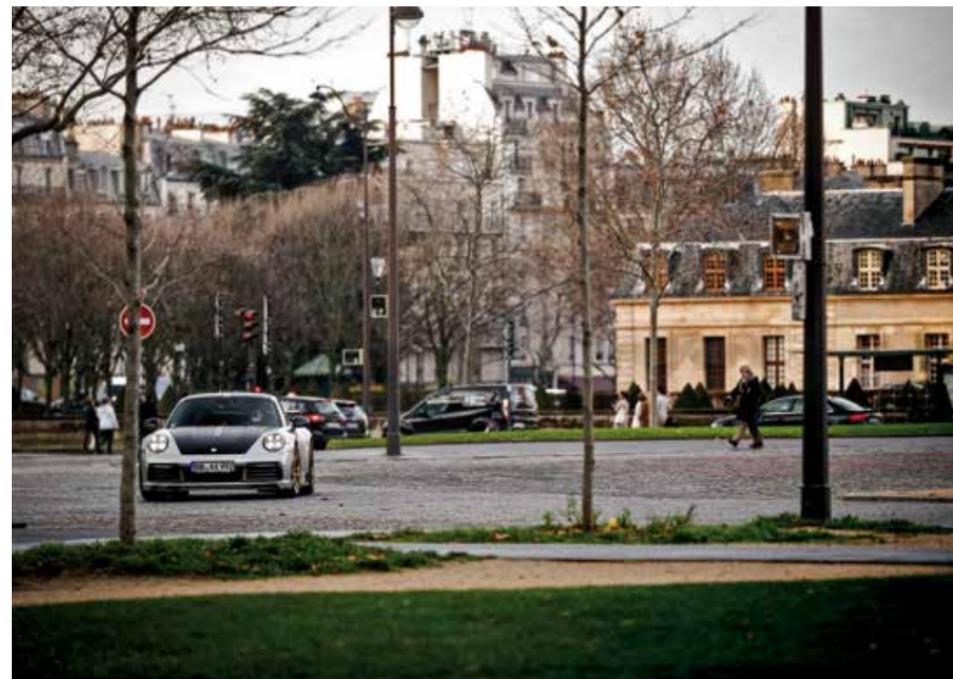
J'AI COMMENCÉ PAR PESTER SUR LES JANTES UN POIL "M'AS-TU-VU" ET J'AI FINI PAR M'Y FAIRE. JE ME SUIS BIEN FAIT À TOUTE L'AUTO, À DIRE VRAI...



BESPOKE
PORSCHE 992 C4S TECHART



Par le jeu de la personnalisation (la seule limite, au-delà du coût, c'est votre imagination) vous vous sentez vite chez vous à bord de cette 992 à part. Les petites attentions ne manquent pas, visibles ou non : pare-soleil gansés, montants de pare-brise en cuir et même passants de ceinture sur-mesure ! Important de le préciser, la laine vierge est compatible -voire plus efficace- avec la ventilation des sièges.



Le système de levage du train avant est une option Porsche dont on ne saurait se passer en ville, surtout pour protéger le superbe bouclier TechArt : les 2 406 € demandés seront aussi bien investis que vite amortis !



HABITUDE CHEZ TECHART DEPUIS L'ÈRE MAGNUM : LA PRÉPARATION N'EST ACTIVE QUE SUR LES MODES SPORT ET SPORT PLUS. LA PLUPART DU TEMPS POUR LE COUP, VOUS NE DISPOSEZ "QUE" DES 450 CH DE SÉRIE... ET VOUS VOUS EN CONTENTEZ SANS GROSSE DIFFICULTÉ !



Au-delà de la puissance pure c'est le couple majoré de 8.2 mkg qui permet à la TechArt de se démarquer de la C4S de série. À moins de tirer dans le moteur, la conso y gagne : la PDK rétrograde moins souvent, aidée par la souplesse majorée.



CONDITIONS

15°
PARIS
FRANCE



SEULES LES 996 GT STREET EVO/RS IMPOSAIENT UNE ATTENTION PARTICULIÈRE. LES TECHART DE L'ÈRE MODERNE SE CONDUISENT EXACTEMENT COMME UNE PORSCHE DE SÉRIE. SOUS ENTENDU COMME UN VÉLO, Y COMPRIS PENDANT LES GRÈVES DANS PANTRUCHE...



Osées, les jantes Daytona II forgées et dorées ? Finalement, au bout de quelques jours, on ne s'en passe plus. Ou si, on s'en passerait mais uniquement pour choisir des Daytona II GTS dont l'intérieur des branches est noir et le voile poli miroir. Une tuerie !



heures avec une demoiselle ne donne qu'un fallacieux éclairage de ce que pourront être vos belles années de mariage, il me semble idiot de juger une 911 sur son seul accastillage tant la légende est versatile. Vivre avec, c'est mieux. Et si quiconque me connaissant vous dirait que je suis plutôt du genre discret, je me permets d'affirmer que j'aurais aussi bien pu garder l'engin en l'état.

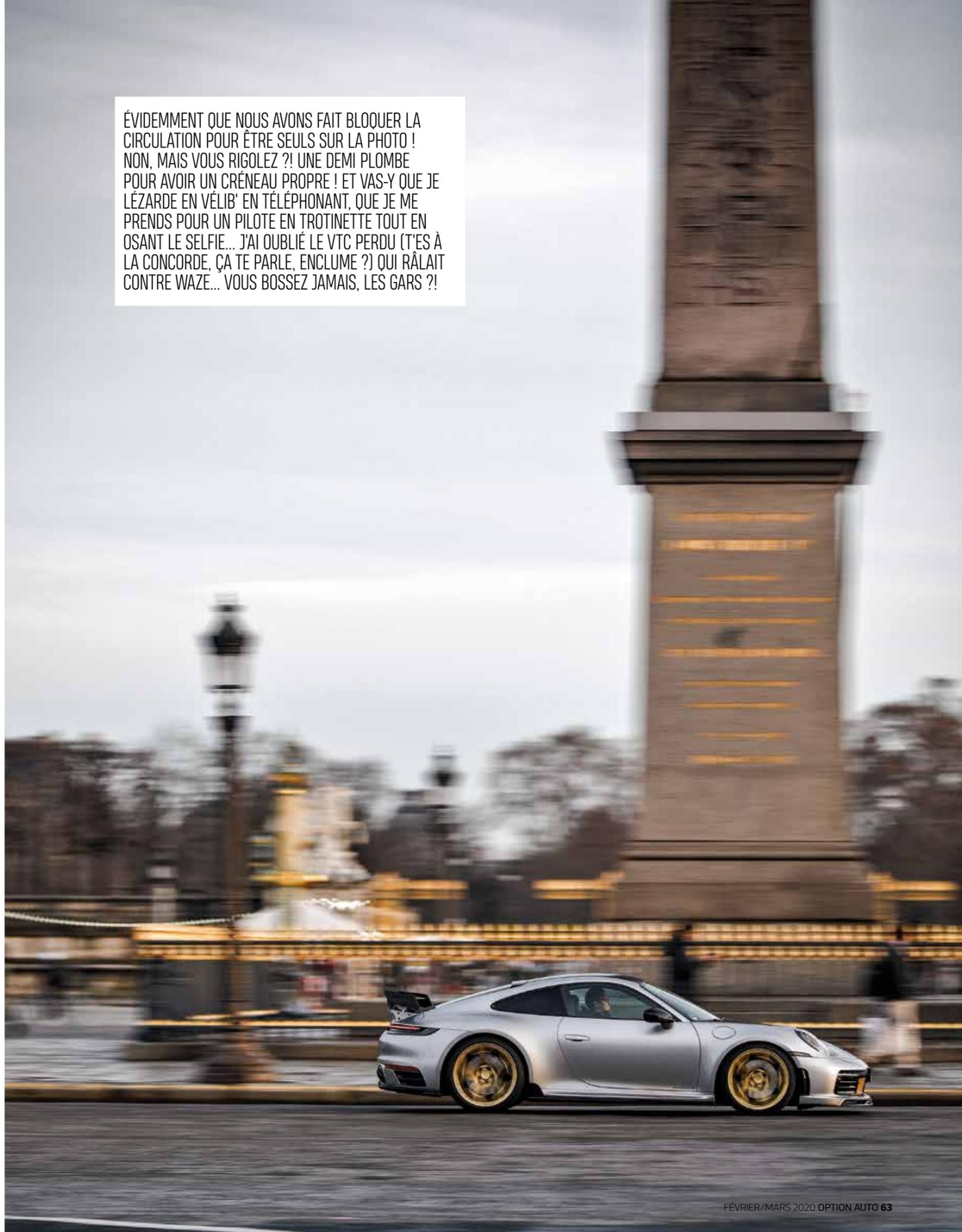
PERSISTENCE RÉTINIENNE

Ses roues ? Pas clinquantes, attirantes. Quand un objet est beau, il force l'admiration. Si la couleur est discutable, TechArt vous donne le choix d'en modifier la teinte. Mais elles sont parfaitement finies et forgées dans les règles. Même constat pour la planche de surf posée sur la poupe et dont on regrette surtout qu'elle vienne supprimer l'élégant feu stop vertical d'origine (lequel est remplacé, bien entendu). En photo, le fameux Rear Spoiler II est imposant. Il l'est aussi en vrai mais prend tout son sens quand vous voyez la bête dans la circulation, avec son gabarit d'éléphant de mer trapu prêt à gober sa ration de friture. Même le covering transversal, dont la vertu consiste surtout à rappeler la couleur des appendices de boucliers ou de rétros, n'a su me déplaire au point de m'en dégoûter. C'est surtout la configuration très teutonne de la voiture de base, comprenez excentrique plutôt que chiche, qui m'a gêné. Pas de rétros rabattables, de détecteur de pluie ni de sièges électriques, il n'y a guère que Porsche pour oser pareille filouterie sur une 911 à 130 000 € hors options. Le lift du train avant, les roues arrières directrices et les sièges ventilés, par contre, sont bien de la partie. Ce qui, vous me direz, ne tient qu'au bon vouloir du client qui fait livrer sa voiture chez TechArt ou mieux, la

LE SIMPLE FAIT D'AVOIR MONTÉ DES RESSORTS SPÉCIFIQUES REND LA 992 MÉCONNAISSABLE : TOUS LES MODÈLES QUE J'AI TESTÉS M'AVAIENT DONNÉ MAL À LA TÊTE... SAUF CETTE TECHART !

commande directement chez eux. Je préciserais que certains équipements sont particulièrement recommandables puisqu'adaptés à la panoplie ajoutée par le sorcier. Les roues arrière directrices magnifient l'agilité, bonifiée par les roues allégées. Lesquelles sont larges donc chaussées généreusement, ce qui impacterait les manœuvres si la direction Servotronic n'avait été cochée... Le lift, lui, préserve la lame locale des agressions des ralentisseurs parisiens qui n'ont de normés que leur irrespect de la norme. Dans l'habitacle, haut lieu des exactions techartiennes, la ventilation active des sièges se réjouit que le revêtement soit en laine vierge à la maille plus permissive que le cuir tanné : ça pulse comme au pied d'un Dyson. Ce cockpit, entre gris souris morte en couche, anthracite de série et chocolat 70 % pure origine, est un appel au voyage que ne laisse pas augurer l'extérieur. Vous pensiez arsouille, l'atmosphère est au cocon. Vous visiez sport, l'ambiance fleure le confort. La vie est embellie de détails, et ceux que les selliers sèment comme les cailloux du petit Poucet sont autant de délicates attentions qui carressent l'occupant. Le seuil de porte est éclairé et doublé de carbone : pas de risque de le tacher. Pour que tout soit raccord, la trame dudit carbone est assortie au cuir brun. Rétime assagie... Le soleil donne ? Attrapez

ÉVIDEMMENT QUE NOUS AVONS FAIT BLOQUER LA CIRCULATION POUR ÊTRE SEULS SUR LA PHOTO ! NON, MAIS VOUS RIGOLEZ ?! UNE DEMI PLOMBE POUR AVOIR UN CRÉNEAU PROPRE ! ET VAS-Y QUE JE LÉZARDE EN VÉLIB' EN TÉLÉPHONANT, QUE JE ME PRENDS POUR UN PILOTE EN TROTINETTE TOUT EN OSANT LE SELFIE... J'AI OUBLIÉ LE VTC PERDU (T'ES À LA CONCORDE, ÇA TE PARLE, ENCLUME ?) QUI RÂLAIT CONTRE WAZE... VOUS BOSSEZ JAMAIS, LES GARS ?!



BESPOKE
PORSCHÉ 992 C4S TECHART



NOTE 75 /100
FINALE
PERFORMANCES 21/25
COMPORTEMENT 22/25
PLAISIR 23/25
BUDGET 09/25



SUR LE RÉSEAU SECONDAIRE, LE POWERKIT LIBÈRE SA FOUQUE QUE LE SILENCIEUX PROTOTYPE RÉPERCUTE EN DÉCIBELS. LA SONORITÉ EST JUBILATOIRE PENDANT 5 MN MAIS DEVIENT INTOLÉRABLE SUR AUTOROUTE...



Au Champ de Mars, j'ignore si les touristes ont plus shooté la Tour Eiffel ou la voiture ! Avantage de la plaque allemande : pas un Français n'aura osé venir tailler le bout de gras. Sont marrants...



TECHART QUI COMMET UNE ERREUR, VOUS Y CROYEZ ? LE SUPPORT DE PLAQUE D'IMMAT' A ÉTÉ POSÉ TROP BAS ET VIENT PLANQUER LA CAMÉRA AVANT... POUR UNE FOIS QU'ILS SE MASTIQUENT !

L'aileron dont le mât est partiellement réalisé en Makrolon donne l'impression de flotter. Si vous le trouvez trop violent, une version becquet, discrète, est disponible.



BESPOKE PORSCHE 992 C4S TECHART

AVEC DES RESSORTS
AFFERMIS LE ROULIS
EST PROCHE DE ZÉRO
MÊME SANS AVOIR À
ACTIVER LE PDCC. EN
HIVER, ON SE PASSERA
AUSSI DU PASM SPORT.

sans crainte le pare-soleil qu'on sait rugueux, il est doublé de cuir souple. Vous ne voulez pas jeter votre joli baise-en-ville dans le fond du bac de coffre avant ? Lâchez-le : le fond est moqueté et dûment estampillé.

VOUS HABITEZ CHEZ VOS PARENTS ?

On ne parle pas de confort, l'objet d'une 911, fut-elle 992, n'étant pas de singer la suspension pneumatique d'une Bentley. Mais bien d'accueil. Car c'est lui qui fait appel à vos souvenirs. Vous revenez chez un commerçant pour la qualité de ses produits, certes, mais s'il vous a raboué ou battu froid un jour, son exceptionnelle terrine aux girolles prendra vite le goût d'une pâtée bas de gamme. Finaude, la Techart capitalise sur les vertus de la légende cru 2019 en vous donnant l'envie d'y revenir. Transformer le plaisir en addiction, le rêve pour tout marketeux. Le talent de cette Carrera 4S (notez que le préparateur ne propose pas -encore- de programme moteur pour les C2/C4 de base) n'aurait sans doute pas été aussi flagrant si nous l'avions essayée dans des conditions idéales, comprenez l'été, avec des pneus UHP et sur un terrain dédié. À vaincre sans péril, pas de gloire... Mais traverser l'hiver, une ville embouteillée, assurer le trajet maison/boulot, le passage des enfants, le chargement des courses, les rampes de parking souterrains, les stations de service bondées (le SP 100 préconisé

Ne vous fiez pas à la photo : sur l'avenue de Breteuil, TechArt ou pas, ça déborde... Dans la capitale, la 992 est comme un poisson dans l'eau mais le danger, tout Parisien le sait, ce sont les autres !



pour le fonctionnement optimal du Powerkit est inconnu chez nous) et surtout les trottinettes, c'est une autre affaire ! Abaissée de 30 mm, la caisse est idéalement amortie tant que vous n'activez pas le mode Sport du PASM, ce qui sous-tend que vous ne passez pas le moteur/boîte en Sport Plus. Vous suivez ? Plus fort encore : ces ressorts courts, affermis, sont totalement compatibles avec la gestion électronique et assurent un duo tellement efficace que le PDCC, à moins de passer son temps sur piste, devient superflu. Ce qui l'est moins, ce sont les boules Quiès. Vous y croyez, un gars d'Option qui pleure parce qu'un silencieux, lui, ne pleure pas ses décibels ? Au démarrage, c'est poilant. En ville, discret tant que vous laissez l'excellente boîte PDK égrener ses rapports aussi vite que le réclame l'antipollution. Si vous activez les palettes (trop courtes, mais ça pourra s'arranger), gare au régime dans lequel vous évoluez : c'est entre 1900 et 2 200 tr que l'échappement rentre en phase et vous impose des infra basses à vous déchausser les bridges. Sur autoroute, ça vous place entre 125 et 150 km/h... Se traîner ou bombarder, telle est la question ! Ne vous excitez pas sur le comodo, il est inopérant et les gars nous confieront plus tard, gênés, que notre prototype ne disposait pas encore des clapets aptes à le mettre en sourdine. De quoi me décevoir ? Nullement. Parce que j'ai consommé moins de 14 litres, ville comprise. Que je n'ai pas eu la migraine cervicale, tant redoutée, que m'ont imposé toutes les 992 que j'ai conduites. Que je n'ai jamais réussi à la prendre en défaut, sur route ouverte/froide/humide/grasse, avec ses pneus hiver et ses quatre roues motrices. Avec cette reine des neiges, j'aurais pu convoler en justes noces mais le sort en a décidé autrement, les siens la réclamant près d'eux. Je lui écrirai en constatant, amusé, qu'elle a su rentrer dans le giron de mes "premières". Mes mots se feront l'écho de notre idylle : From Paris with Love...



DOUCE, MOELLEUSE, JAMAIS FROIDE, LA SELLERIE EN LAINE VIERGE EST UN COMPAGNON DE CHOIX POUR BATTRE LE PAVÉ PARISIEN. LE BON TARAGE D'AMORTISSEMENT ET LA DIRECTION SERVOTRONIC OPTIONNELLE FONT LE RESTE...





LA PANACÉE POURRAIT BIEN EXISTER SOUS LA FORME D'UNE 992 4S CABRIOLET, GRIS QUARTZ AVEC CAPOTE ROUGE, JANTES DAYTONA II GTS, REAR SPOILER I, POWERKIT ET SELLERIE CUIR/LAINE AU PASSEPOIL ASSORTI. JE VOTE POUR...



Quand l'expertise l'emporte !

Depuis combien de temps vous parle-t-on de TechArt dans Option ? Question piège : depuis toujours puisque nous sommes nés un peu avant l'officine de Leonberg ! Les premières années étaient principalement consacrées à la sellerie et le savoir-faire est devenu carte de visite, pour preuve le travail d'orfèvre accompli avec cette nouvelle réalisation en laine vierge et cuir. Mais depuis les années 90, la modification des châssis, de la mécanique et surtout de l'esthétique sont devenues monnaie courante. Non contents d'éprouver leur design en soufflerie, les ingénieurs maison utilisent toutes les techniques modernes, y compris la réalité virtuelle, pour valider leurs choix. Pas étonnant que TechArt se permette de garantir votre voiture jusqu'à 7 ans !

