

SPORT SYSTEM

Exhausteur de sensations

Que celui qui n'a jamais pesté contre quelques chevaux absents ou un manque de couple réhibitoire, pour grappiller quelques secondes ou gagner une place, nous jette la première clef de 13... Petite, mais fort pointue, l'équipe de Sport System peut pallier ce genre de carence.

Texte et photos Jean Teitgen

Installés à une portée d'échappement du circuit d'Albi dans de modernes locaux dont ils sont en train de « pousser » les murs face au succès de leurs affaires, Jérôme Boulet, Philippe Corneau et Samuel Grégoire nous ont expliqué comment ils interviennent afin d'optimiser la gestion d'un moteur, sans en altérer la fiabilité et selon les souhaits précis du pilote. Tout commence en 1999 du côté de Montpellier, dans un local exigu : « Je devais stocker du

matériel dans mon appartement, tellement j'étais à l'étroit », explique Philippe. Sa formation d'architecte lui permet de manipuler avec dextérité divers logiciels. Déjà ensemble dans l'Hérault, les trois gérants travaillèrent avec des préparateurs reconnus comme Barroso ou Enjolras... Transfert dans le Tarn en 2003, motivé par le fait que Philippe a passé sa jeunesse en Andorre et Midi-Pyrénées alors que Samuel a de la famille à Albi. Avec quelques aides

(Europe, Etat, Région), un outil de travail confortable est érigé : 250 m² qui pourront recevoir de nouveaux collaborateurs, jusqu'à atteindre une douzaine de personnes. Les secteurs PL et agricole connaissent un essor fulgurant, nécessitant une répartition des tâches. Pour ce qui concerne l'automobile, Jérôme Maréchal est chargé du secteur commercial et Ludovic Boudou, motoriste, s'occupe de la partie technique.

Leur philosophie est ainsi parfaitement résumée : nous sommes très loin des publicités annonçant, pour quelques dizaines d'euros, des cavaleries folles et un couple de camion sur une 106 Rallye. Sport System recherche, développe, teste, améliore, optimise... Le banc de puissance de dernière génération, capable de travailler en 2 ou 4 roues motrices et encaissant la bagatelle de 800 chevaux, reçoit bon an mal an plus de 300 voitures. La chemisette noire a certes remplacé la blouse blanche, mais la qualité de leurs interventions est unanimement reconnue ; certains, venus jadis avec une M3, repassent ici avec leur nouvelle Mégane RS ou Alfa 4C.

Cette intervention n'est pas donnée à tous

les « préparateurs » : pénétrer dans les entrailles, via un système dédié, nécessite un savoir et une expérience que seuls les techniciens maison, passés chez des références comme Garrett ou formés sur place, peuvent mettre à profit. Le dialogue ne peut s'instaurer qu'avec d'autres confrères tout aussi performants tels DTM, Jacob ou Biotteau. « Sur une auto ancienne on dessoude, lit le fichier, travaille la cartographie, vérifie le checksum et reprogramme l'eprom avant de le réinstaller dans le calculateur d'origine. Ensuite, on effectue les passages au banc pour vérifier puissance, couple et richesse en essence du moteur. »

D'essai en essai, l'intervention peut parfois se dérouler sur une journée entière : « Nous avons effectivement une expérience accumulée qui nous permet de posséder des références de valeurs et de cartographies pour des moteurs d'origine sur lesquels on arrive à réaliser notre travail de mise au point plus vite que sur des moteurs préparés, beaucoup plus exigeants à optimiser. » La voiture acheminée ici peut-être stockée sur ce site hautement sécurisé, de jour comme de nuit ; option prise par les clients éloignés (Bretons, Alsaciens voire Martini-

ADRESSE

Sport System
ZI Albipôle, avenue de la Martelle
81150 Terssac
Tél : +33(0)563 380 289
Fax : +33(0)563 546 706
contact@sport-system.fr
www.sport-system.fr



A gauche: Jérôme Maréchal (commercial), Jérôme Boulet, Philippe Corneau et Samuel Grégoire (gérants). A droite: secrétaire et techniciens.



« L'expérience accumulée nous permet de posséder des références de valeurs et de cartographies pour des moteurs d'origine sur lesquels on arrive à réaliser notre travail de mise au point plus vite que sur des moteurs préparés, beaucoup plus exigeants à optimiser. »

quais) ou étrangers (majoritairement espagnols), venant jusque dans le Tarn pour la mise au point de leurs bijoux. Pour éviter de lointains déplacements, toujours fastidieux, et s'agissant d'une demande concernant des véhicules standard, il est aussi possible d'envoyer le calculateur moteur ; il sera immédiatement retourné après traitement. Les représentants de la société Sport System répartis dans l'Hexagone n'ont cependant pas de compétence particulière pour se pencher sur les anciennes, nécessitant un savoir faire et des outils spécifiques ; inutile également de venir avec votre Alpine 1440 ex-usine et sa belle rampe Weber, hormis pour partager avec ces mordus de compétition le plaisir que vous avez eu, jadis, de la restaurer et, maintenant, d'en profiter.

Ce sont effectivement les modèles à la charnière de deux époques d'alimentation qui pourront bénéficier des petits soins de nos hôtes : Clio, M3 E30, Porsche, GTI telles que Golf 2, 309 ou ultimes 205, R21 2 litres turbo, 405 Turbo 16, Ford Sierra et Escort Cosworth, Lancia Delta Integrale, Alfa 75 turbo... Sans oublier ces chères Hommell. Parmi les assidus de la maison figurent les voisins Mègmont (développement des RCZ diester), Rouillard-Sport (pour ses clients en anciennes BMW), les Aveyronnais Bonnefis, Canivenq ou Pélamourgues, et même l'usine Seat.

Sport System est partenaire du rallye Montagne Noire, doublé d'une épreuve historique au vif succès. « Le marché VH n'est pas énorme, mais sa clientèle a un souci primordial : ne pas être dérangée par

une mécanique manquant de fiabilité, ce qui gâcherait le plaisir de ces gentlemen et women ; ce sont des passionnés exigeants qui veulent faire et faire réaliser les choses le plus parfaitement possible. Il n'est pas impossible que, prochainement, nous développerions une R11 Turbo que l'on engagerait en VHC. »

Enfin, tous les documents (site Internet, devis, factures, notices diverses...) mentionnent les éventuelles démarches à réaliser par le client après optimisation par rapport à ce qui lui a été livré d'origine par le constructeur de son véhicule. Sport System, étiquetée ISO 9001 depuis un an, joue en permanence la carte de la transparence à tous les niveaux. Et n'a qu'un but : la totale satisfaction du client ; ce qui semble parfaitement fonctionner. ■



Les sportives à la charnière des années 80 et 90 passent régulièrement entre les mains de Sport System comme cette Clio Williams (ici sur le banc à rouleaux) ou cette BMW M3.

VU et ENTENDU

NEW GENIUS : Outil de connexion entre le logiciel de mise au point moteur et le calculateur moteur.

EMP21 : Programmeur d'eprom transfert du fichier de gestion moteur vers eproms installés dans le calculateur d'origine. Emulateur : Mémoire tampon remplaçant l'eprom d'origine pendant la mise au point.

CARTOGRAPHIES : Le travail s'effectue via des tables numériques considérant temps d'ouverture des injecteurs et moment d'allumage (élaborées ici et sur le banc du laboratoire).

CHECKSUM : Permet au calculateur de valider l'intégrité du fichier contenu dans l'eprom.

DIMSPORT : C'est le concepteur (italien) de logiciels dont le sérieux et la réactivité ont été retenus par Sport System.

NOUVEAUTÉ : Des formations sont organisées à destination de professionnels de la mise au point moteurs. Une salle de cours avec écran a été aménagée, capable de recevoir durant trois jours 7 ou 8 stagiaires maximum ; hébergement disponible dans la même zone d'entreprises.

TARIF : Comptez plus ou moins 500 euros pour atteindre le « nirvana » avec votre ancienne. Pour des interventions plus spécifiques, plus longues et plus pointues, les heures en sus sont facturées.



Photographe automobile depuis 1976

www.haasefotoclassic.com

L'agence en ligne au service des pilotes, de la presse et de la communication.

Nouveau sur le net, passez nous voir ...