



# CABRIOLET PORSCHE 911 CARRERA

## UN MOTEUR DE RÊVE

La Porsche 911 a vingt ans. L'âge paraîtrait déjà canonique pour un modèle de grande diffusion, mais que dire lorsque nous avons affaire à une voiture de sport, censée se tenir en équilibre sur la fameuse pointe du progrès ? En fait, je l'ai déjà écrit : la 911 continue à être produite parce que, les années aidant, une véritable légende s'est forgée autour d'elle. Stuttgart aimerait bien abandonner un modèle coûteux et complexe à réaliser mais la clientèle continue à le réclamer et, surtout, à le payer fort cher !

■ Avant toute chose, la 911, c'est un moteur, à savoir un six cylindres à plat refroidi par air et disposé à l'arrière, en porte à faux, cette technique ayant été inaugurée avant la guerre par le Dr Porsche pour la défunte Coccinelle.

Le premier moteur 911 fut présenté en 1963 à Francfort. Sa puissance ne dépassait pas 130 ch alors que la Carrera 1983 nous offre maintenant, avec un alésage de 95 mm, une course de 74,4 mm et une cylindrée de 3 164 cm<sup>3</sup>, 231 ch DIN à 5 900 tr/mn avec un couple maximal de 28 mkg à 4 800 tr/mn.

Sans nul doute, ce moteur comptera dans l'histoire de l'automobile car ses caractéristiques autant que son comportement atteignent l'exceptionnel. Le bloc lui-même ainsi que les culasses, les carters d'arbres à cames et les carters de transmission sont en alliage léger et le vilebrequin en acier forgé est monté sur huit paliers. Le refroidissement à air est activé par une turbine axiale offrant à 6 000 tr/mn un débit de 1 500 litres d'air à la seconde. De plus, le graissage est à carter sec, le lubrifiant circulant à partir d'un réservoir séparé d'une contenance de 13 litres.

Chacune des deux lignes de trois cylindres est munie de deux arbres à cames en tête -

soit, en tout, quatre arbres à cames en tête - entraînés par l'intermédiaire d'un train d'engrenages relayé par des chaînes de distribution dotées d'un réglage de tension hydraulique.

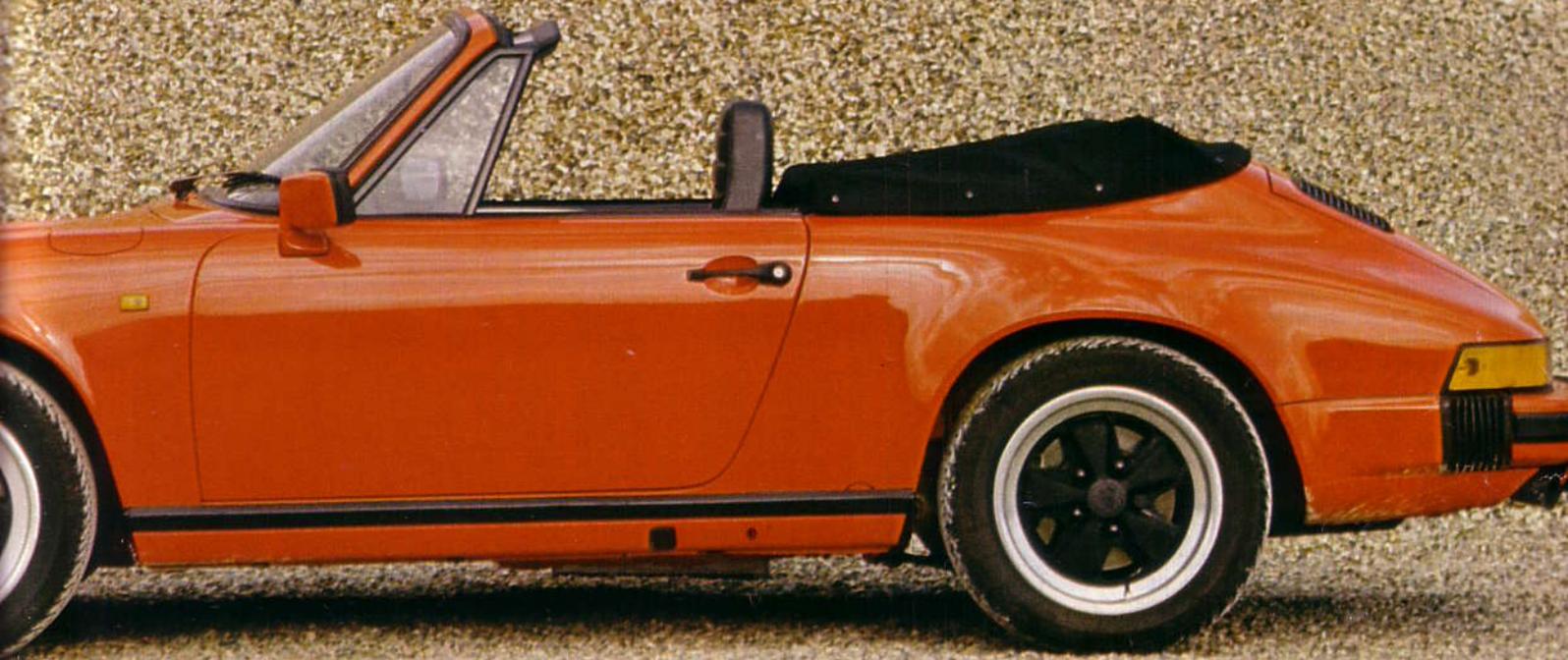
L'alimentation s'effectue par injection mécanique à commande électronique, avec le concours d'un allumage électronique intégral Bosch Motronic qui permet de gérer dans de bonnes conditions les mélanges pauvres, générateurs d'une consommation modérée ainsi que d'une faible pollution. Avec un rapport volumétrique de 10,3, le moteur se comporte néanmoins de manière fort civilisée, même si son insonorisation à grande vitesse ne peut engendrer une satisfaction totale.

La transmission est assurée par une boîte mécanique 5 vitesses, à quatrième et cinquième surmultipliées, la vitesse 1 000 tr/mn en 5<sup>e</sup> étant de 39,9 km/h avec les pneumatiques arrière 215.60 VR 15 et de 39,1 km/h avec les 225.60 VR 16 proposés en série.

Comme sur les modèles antérieurs, les quatre roues sont à suspension indépendante par barres de torsion, longitudinales à l'avant et transversales à l'arrière, avec deux barres anti-

Suite page 56





roulis. La direction est à crémaillère et les freins à disques, ventilés sur les 4 roues.

L'anneau de vitesse de Montlhéry ne suffisant pas à « contenir » les énormes possibilités de la nouvelle Carrera, celle-ci nous a fourni en ligne droite, sur route et dans les meilleures conditions, une vitesse de pointe de 246 km/h. Au contraire, nos essais d'accélération ont eu lieu, comme à l'accoutumée sur l'anneau de Montlhéry : ils nous ont donné aux 400 mètres départ arrêté un chrono de 14 s et aux 1 000 mètres la bagatelle de 26 s 1/10 ! Ce sont là - il paraît presque inutile de le souligner - des valeurs exceptionnelles qui témoignent d'un tempérament également inhabituel. Aussi bien grâce à sa puissance qu'à son couple, et aussi à son excellente adhérence autorisée par sa répartition des poids, la dernière mouture de la 911 bondit littéralement à partir de l'arrêt, avec une première qui vous plaque la nuque contre l'appui-tête à plus de 50 km/h, en attendant une quatrième qui, au régime de puissance maximale, atteint 185 km/h chrono... Cela étant, les résultats ne sont pas moins éloquentes en matière de reprises puisque, à partir de 50 km/h en 5<sup>e</sup>, nous avons noté au passage aux 400 mètres 16 s 7/10 puis à celui des 1 000 mètres 31 s 7/10, temps déjà flatteurs pour une berline sportive...

**Avec ce produit, les motoristes de chez Porsche ont exécuté une démonstration technique qui en dit long sur leur habileté.**

Pas de turbo ni de quatre soupapes par cylindre, mais la puissance ainsi que le couple disponibles à tous les régimes suffisent à combler les plus exigeants. En trafic urbain, sur autoroute ou en montagne, ce six cylindres à plat, dont la conception ne date cependant pas d'hier, est un serviteur aussi attentif qu'impétueux, toujours prêt non seulement à obéir mais à devancer le désir, à la moindre sollicitation du pied droit.

Il est vrai qu'à défaut d'adjuvants plus coûteux les uns que les autres, ce moteur possède une caractéristique naturelle qui l'aide à bien se comporter : la cylindrée ! Il est certain qu'en dépit de l'erreur qui consiste à favoriser les rapports trop longs, la législation française actuelle accorde moins d'importance que naguère à l'alésage et à la course. Malheureusement, la vignette continue à pénaliser stupidement les grosses puissances administratives alors que donner du coffre à un moteur est encore la solution la moins coûteuse, que l'on soit préoccupé par les performances, le confort - souplesse et silence -, la longévité, voire par la sobriété.

**Car, en dépit de son tempérament fougueux, ce moteur n'est pas spécialement gourmand.**

Il demande moins de 8 litres à 90 km/h, à peine plus de 10 litres à 130 km/h et il lui faut atteindre 200 km/h pour dépasser le cap des 20 litres. Quant à moi et en demandant à la voiture ce qu'il était décentement possible d'exiger d'elle sur route ouverte, je n'ai pas consommé plus de 15,7 litres aux 100 km, avec des moyennes qui feraient nettement monter la tension artérielle de n'importe quel bonze de la sécurité routière.

Après m'être vauté, toute honte bue, dans le dithyrambe le plus impudique à propos du moteur, qu'on me permette maintenant



## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

**MOTEUR :** Puissance administrative : 17. Cylindrée : 3 164 cm<sup>3</sup>. Six cylindres à plat monté en porte à faux de l'essieu arrière. Alésage : 95 mm. Course : 74,4 mm. Refroidissement par air par turbine. Alimentation par injection électronique Bosch Motronic avec coupure à la décélération et stabilisation du ralenti. Filtre à air sec. Contenance du réservoir : 80 l. Allumage électronique sans rupteurs par distributeur et bobine. Batterie 12 V 66 Ah. Alternateur de 92 A. Graissage sous pression par pompe à engrenages et carter sec. Filtre d'huile et radiateur d'huile. Capacité du circuit de graissage : 13 litres. Soupapes en tête en V commandées par deux arbres à cames en tête entraînés par chaîne. Vilebrequin à huit paliers. Culasse en alliage léger. Bloc moteur en alliage léger. Puissance maximale : 231 ch DIN (170 kw) à 5 900 tr/mn. Couple maximal : 29 mkg DIN (28,4 mdaN) à 4 800 tr/mn. Rapport volumétrique : 10,3 : 1.

**TRANSMISSION :** Classique aux roues arrière. Embrayage monodisque sec à commande mécanique. Boîte de vitesses à cinq rapports synchronisés. Levier de commande au plancher. Pont autobloquant à 80 % en option.

**RAPPORTS DE BOITE :** 1<sup>re</sup> : 3,182 : 1 - 2<sup>e</sup> : 1,833 : 1 - 3<sup>e</sup> : 1,261 : 1 - 4<sup>e</sup> : 0,966 : 1 - 5<sup>e</sup> : 0,763 : 1 - M.A. : 3,325 : 1. Rapport de pont : 3,875 : 1.

**DIRECTION :** A crémaillère. Démultiplication : 17,78 : 1. Nombre de tours de volant : 2 7/8. Rayon de braquage : 5,45 m.

**CHASSIS-SUSPENSION :** Caisse autoporteuse. Suspension avant à roues

indépendantes par barres de torsion longitudinales et barre stabilisatrice. Suspension arrière à roues indépendantes par barres de torsion transversales et barre stabilisatrice. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques sur les quatre roues.

**FREINS :** A disque ventilé à l'avant et à disque ventilé à l'arrière. Commande hydraulique et assistance à dépression. Double circuit avant/arrière et répartiteur agissant sur les roues arrière. Frein à main mécanique agissant sur tambours aux roues arrière.

**PNEUMATIQUES :** A l'avant : 205/55 VR 16. A l'arrière : 225/50 VR 16, en option 185/70 VR 15, 215/60 VR 15.

**CARROSSERIE :** En tôle d'acier. Poids : 1 185 kg. (495 kg à l'AV et 690 kg à l'AR). Dimensions : longueur : 4,201 m. Largeur : 1,652 m. Hauteur : 1,320 mm. Empattement : 2,272 m. Voie avant : 1,372 m. Voie arrière : 1,380 m. 2 + 2 places.

**CARACTÉRISTIQUES DE PERFORMANCES :** Puissance au litre : 73 ch/litre DIN. Puissance à la tonne : 194,9 ch DIN. Cylindrée à la tonne : 2 670 cm<sup>3</sup>. Rapport poids/puissance : 5,1 kg/ch. Autonomie moyenne de la voiture : 600 km.

**EQUIPEMENT DE LA VOITURE DE L'ESSAI ET ENTRETIEN :** Phares Bosch iode H4. Pneus Pirelli Cinturato P7 sans chambre. Injection électronique Bosch.

■ 1<sup>re</sup> révision : entre 1 000 et 1 500 km.  
■ Espacement des vidanges : 20 000 km.  
■ Révisions ou contrôles (suivant importance) : 20 000 km.

**VITESSE MAXIMALE : 246 KM/H**  
**CONSOM. ÉCONOMIQUE : 8,35 L AUX 100 KM**  
**1 000 M DÉPART ARRÊTÉ : 26 S 1/10**

# CABRIOLET 911 CARRERA

sont-ils « vengés » sur le moteur, en profitant de l'expérience, acquise en vingt ans d'utilisation sur route et en compétition, pour lancer à la face du monde automobile un moteur aussi remarquable.

Malheureusement et en fonction même des possibilités du groupe, les déficiences de la voiture sont soulignées au crayon rouge. Quoi qu'il en soit, j'estime qu'à propos de cet engin purement irrationnel et magnifique, la définition du cabriolet apparaît la plus logique... ce qui peut paraître un comble, je le reconnais. Mais, lorsqu'on pénètre au royaume des jouets de rêve, pourquoi ne pas pousser la fantaisie jusqu'au bout et s'offrir - comme je l'ai fait - une folle cavalcade à 220 chrono, capote repliée ?

**André COSTA**

d'entamer le réquisitoire qui s'impose et dont le premier volet touchera la boîte ainsi que l'embrayage. Il est vrai que le synchro Porsche jouit d'une belle réputation auprès de l'amateur, même lorsque ce dernier ne sait pas bien de quoi il s'agit. Je n'émettrai d'ailleurs aucune critique au sujet de la synchronisation à proprement parler. En revanche, le levier est trop ferme à manier et, plus encore, la longueur de sa course augmente désagréablement les temps de passage. Bien sûr, le phénomène ne prend pas la même ampleur que sur certaines boîtes Ferrari mais, malgré tout, le désagrément est d'autant plus indéniable qu'il est encore renforcé par la longueur de course de l'embrayage.

## Au demeurant, le pédalier mérite dans sa totalité d'être jeté aux orties.

La pédale d'embrayage est dure, celle des freins mal disposée et la conduite « talon-pointe » est difficilement praticable, ce qui paraît un comble à bord d'une voiture aussi performante.

Avant d'aborder le problème ô combien délicat de la tenue de route, je tournerai ma machine à écrire sept fois dans ma bouche puis, cette pénible besogne menée à son terme, je me résoudrai à aborder une série de virages particulièrement délicats à négocier, surtout au volant et à propos de la dernière Carrera. Pourtant - et au risque de me mettre à dos les Ponts et Chaussées français - je reconnaitrai à Porsche le droit d'étudier la suspension de ses voitures pour des chaussées et des revêtements modernes, dignes d'un continent capable a priori d'entretenir un réseau routier de bonne qualité. Hélas, la France n'en est plus là mais, quoi qu'il en soit, Porsche n'a jamais émis à ma connaissance la moindre réserve quant à l'utilisation de la Carrera sur des chaussées qui, manifestement, lui conviennent mal.

Tant que l'on circule sur autoroute ou si l'on emprunte seulement les plus grands axes routiers - ceux où l'accumulation des radars rend toute exploitation de la vitesse aléatoire - la Carrera se comporte de manière fort honorable. Même à très grande vitesse, la tenue de cap est convenable et, contrairement à ce que l'on notait voici encore quelques années, la stabilité au freinage, même énergique, est assurée. Pourtant, déjà, le sourcil se froncera à l'entrée de la première courbe abordée à grande vitesse. Sitôt que l'on tourne le volant, la direction apparaît curieusement lourde, comme si les roues répugnaient à braquer.

Mais l'autoroute ne mène pas au moindre village français, et c'est sans doute heureux. A un moment ou à un autre, tout automobiliste plonge au sein d'un réseau routier dont le charme n'a d'égal que la médiocrité relative de son revêtement. Et, là, la situation ne tarde pas à se gâter.

D'abord, en ligne droite, la trajectoire n'est plus garantie.

## Soumis à des réactions mal prévisibles et quelquefois violentes, le volant s'agit entre les mains du conducteur

et les écarts latéraux les moins agréables sont à craindre à grande vitesse. Ensuite, en virage, la situation se corse. Cette lourdeur de direction déjà décelée sur autoroute se manifeste ici avec une nouvelle ampleur. La précision aussi bien que la rapidité des réactions diminuent pendant que la tendance à sous-virer évolue en sens inverse, le phénomène étant plus particulièrement perceptible sur chaussée glissante.

Cela étant, je ne suis pas sans me remémo-

rer les analyses fournies à propos de la conduite de la 911 par certains spécialistes, amoureux de la chose. Il est vrai que Porsche a voulu combattre la tendance naturelle de sa voiture à survivre en la réglant statiquement sous-vireuse. Il est également exact qu'en balançant la voiture à l'entrée d'un virage, on parvient à la faire glisser de l'arrière et à la placer sur une trajectoire où elle se maintient en équilibre avec une certaine bonne volonté. Il me semble toutefois qu'il s'agit là d'une pratique réservée aux circuits car, sur route ouverte et compte tenu des vitesses nécessaires pour exploiter cette tendance, je pense que le désarroi semé parmi les autres usagers par ce spectacle serait de nature à susciter bien des incidents regrettables...

En fait, et si l'on se cantonne dans un style de conduite plus ou moins compatible avec l'utilisation routière du véhicule, la tendance générale est au sous-virage avec, quelquefois, des inversions brutales de comportement auxquelles il convient de prendre garde.

Dans ces conditions et surtout lorsqu'on prend en compte la lourdeur ainsi que le manque de précision relatif de la direction,

## la tenue de route de la Carrera ne suffit pas à exploiter comme il conviendrait les possibilités de son magnifique moteur.

De plus, la suspension est fatigante en raison de son amortissement médiocre, et lorsqu'on ajoute à ce bilan les divers bruits de fonctionnement ainsi que la gymnastique imposée par la mauvaise implantation du pédalier, on obtient un résultat global dont l'effet négatif est profondément regrettable.

Efficace et bien équilibré à froid, le freinage peut, dans les cas extrêmes il est vrai, nuire à la rectitude de trajectoire en cas d'usage intensif à chaud et, de toute manière, la mauvaise disposition de la pédale n'est pas sans porter préjudice à la rapidité de mise en action.

Sur le plan esthétique, on ne juge pas plus la silhouette d'une Porsche 911 qu'un meuble Louis XV. Si on n'aime pas, on murmure dans sa moustache une phrase indistincte, de manière à ne pas passer pour un imbécile. Si la qualité des matériaux semble indéniable, la sobriété de la présentation confine à une certaine tristesse et, en ce qui concerne l'équipement, certaines fautes sont difficilement tolérables. Est-il concevable que l'on doive ouvrir sa portière pour atteindre commodément la molette de réglage de son dossier ou qu'il soit nécessaire de tripoter cinq à six commandes pour régler le chauffage ? Il est également regrettable que le compteur de vitesse soit partiellement dissimulé derrière la jante du volant et,

## pour la bonne bouche, je garderai le manque d'efficacité des projecteurs

qui prouve, à propos de la maison Bosch, que la maîtrise en électronique ne suffit pas à calculer une bonne parabole de phare...

Si j'étais milliardaire, et en dehors du fait que mes voitures ne seraient sans doute pas immatriculées en France, je ne résisterais sûrement pas au plaisir de compter dans ma collection de véhicules contemporains prestigieux une Carrera. Il faudrait être stupide ou, plus précisément, peu intéressé par l'automobile pour ne pas s'extasier devant ce moteur magnifique qui, à lui seul, comme une bonne part des critiques formulables par ailleurs.

Dans l'impossibilité de faire évoluer profondément la plate-forme et ses suspensions, sans doute les techniciens de Stuttgart se

## QUALITÉS

- PERFORMANCES EXCEPTIONNELLES
- MOTEUR TRES SOUPLE
- CONSOMMATION MODEREE
- Capote bien étudiée
- Sièges confortables
- Réputation légendaire

## DÉFAUTS

- DIRECTION DESAGREABLE
- STABILITE DE TRAJECTOIRE RELATIVE
- SUSPENSION FATIGANTE
- Pédalier mal disposé
- Insonorisation médiocre
- Mauvais projecteurs
- Equipement mal disposé

## PRIX

COUPÉ .....	255,524 F
TARGA .....	267 224 F
CABRIOLET .....	281 024 F

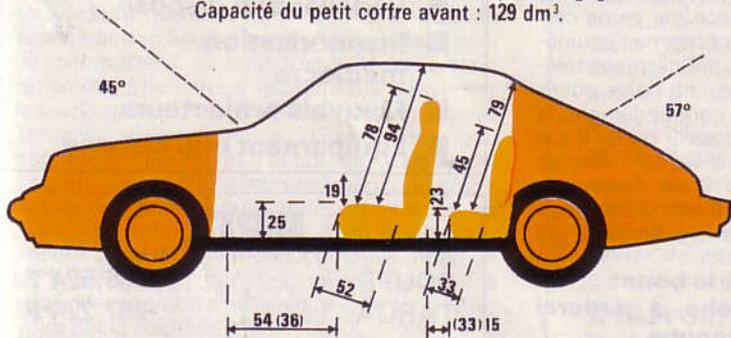
## OPTIONS

Autobloquant : 5 310 F - Amortisseurs « Sport » : 1 570 F - Pneus 205/55 VR 16 AV + 225/50 VR 16 (jantes 6 et 7) : 13 000 F - Jantes 7 et 8 forgées style « Turbo » avec pneus origine : 7 800 F - « Turbo Look » : 10 800 F - Spoiler avant + becquet arrière : 11 535 F - Rétroviseur droit : 1 215 F - Sièges baquet cuir : 10 140 F - Peinture métallisée : 5 612 F - Peinture selon échantillon : 10 225 F - Intérieur tout cuir : 15 880 F - Air conditionné : 13 890 F - Toit ouvrant électrique : 8 925 F.

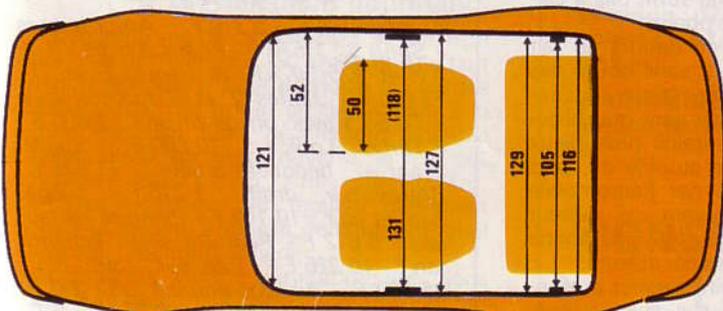


## CABRIOLET 911 CARRERA

La Porsche 911 reste une véritable 2 + 2 avec des places arrière vraiment réduites que l'on peut utiliser en porte bagages. Capacité du petit coffre avant : 129 dm<sup>3</sup>.



Cotes en centimètres. Entre parenthèses, croquis du haut : sièges avant avancés et croquis du bas : entre accoudoirs

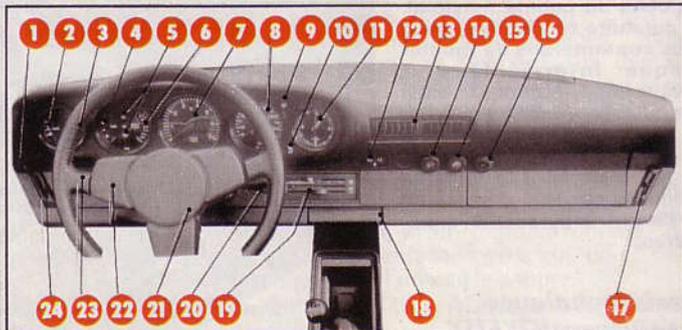


66°





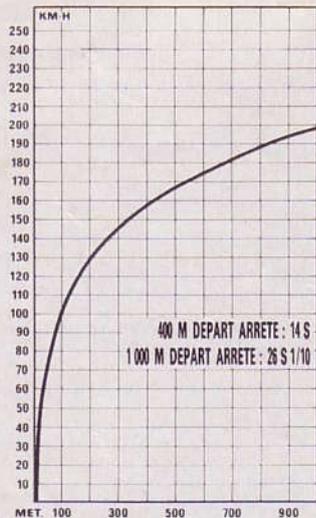
1- Ouverture de la trappe de carburant. 2- Jauge de carburant. 3- (caché par le volant) Niveau d'huile. 4- Température d'eau. 5- Témoins d'alerte. 6- Manomètre d'huile. 7- Compte-tours. 8- Compteur de vitesse, totalisateurs général et partiel. 9- Variateur d'essuie-glace. 10- Lave-phares. 11- Montre. 12- Témoins de contrôle. 13- Aérateurs centraux. 14- Feux de brouillard. 15- Allume cigare. 16- Boîte à gants à clé. 17- Aérateur latéral droit. 18- Cendrier. 19- Commandes de chauffage climatisation. 20- Commandes d'essuie-glace, lave-glace. 21- Avertisseur sonore. 22- (derrière le volant) Contacteur démarreur-antivol. 23- (derrière le volant) Commandes de clignotants et de passage phares-codes. 24- Aérateur latéral gauche.





### CONSUMMATION STABILISEE

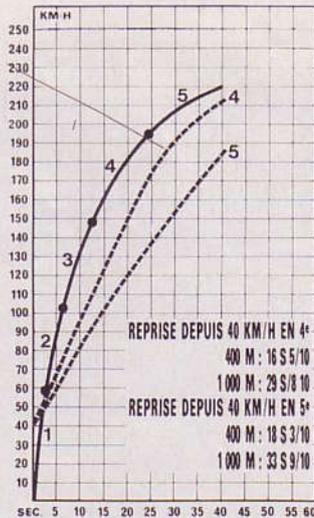
■ Roulant à vitesse constante, en cinquième, avec l'accélérateur calé, nous avons relevé une consommation aux 100 km de : 7,4 l à 40 km/h - 7,2 l à 50 - 7,2 l à 60 - 7,3 l à 70 - 7,5 l à 80 - 7,85 l à 90 - 8,3 l à 100 - 8,9 l à 110 - 9,6 l à 120 - 10,4 l à 130 - 11,2 l à 140 - 12,1 l à 150 - 13,15 l à 160 - 14,3 l à 170 - 15,95 l à 180 - 17,95 l à 190 - 20,8 l à 200 - 24,2 l à 210 - 27,3 l à 220.



### ACCELERATIONS VITESSE/ESPACE

■ Nous avons obtenu :

101 km/h	aux 100 mètres
129,5 km/h	aux 200 mètres
146 km/h	aux 300 mètres
157 km/h	aux 400 mètres
166,5 km/h	aux 500 mètres
174 km/h	aux 600 mètres
182 km/h	aux 700 mètres
189 km/h	aux 800 mètres
194 km/h	aux 900 mètres
197,5 km/h	aux 1 000 mètres



### ACCELERATIONS VITESSE/TEMPS

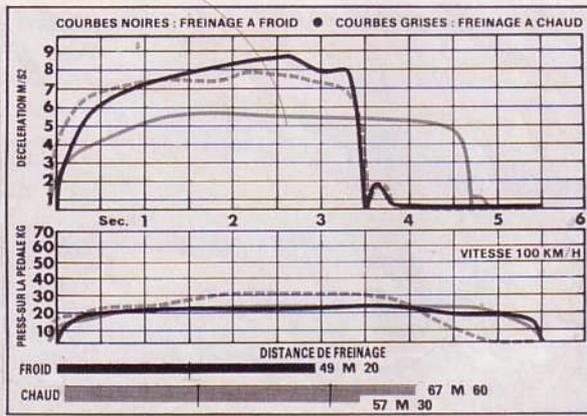
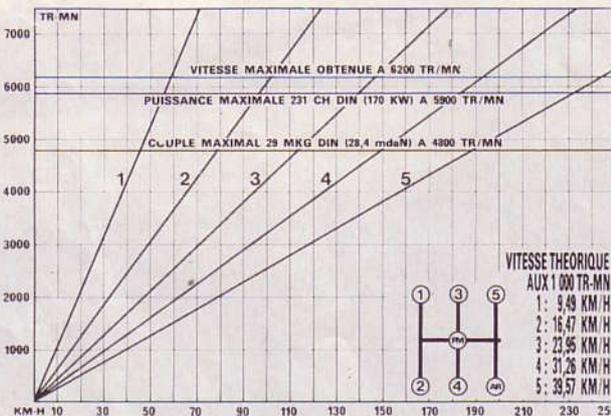
■ Avec 2 personnes à bord et en utilisant à fond les intermédiaires nous avons atteint :

40 km/h	en 2 s 2/10 - 50 en 2 s 7/10 - 60 en 3 s 3/10 - 70 en 3 s 9/10 - 80 en 4 s 6/10 - 90 en 5 s 4/10 - 100 en 6 s 3/10 - 110 en 7 s 3/10 - 120 en 8 s 3/10 - 130 en 9 s 5/10 - 140 en 11 s 1/10 - 150 en 12 s 8/10 - 160 en 14 s 7/10 - 170 en 17 s 1/10 - 180 en 19 s 8/10.
---------	--

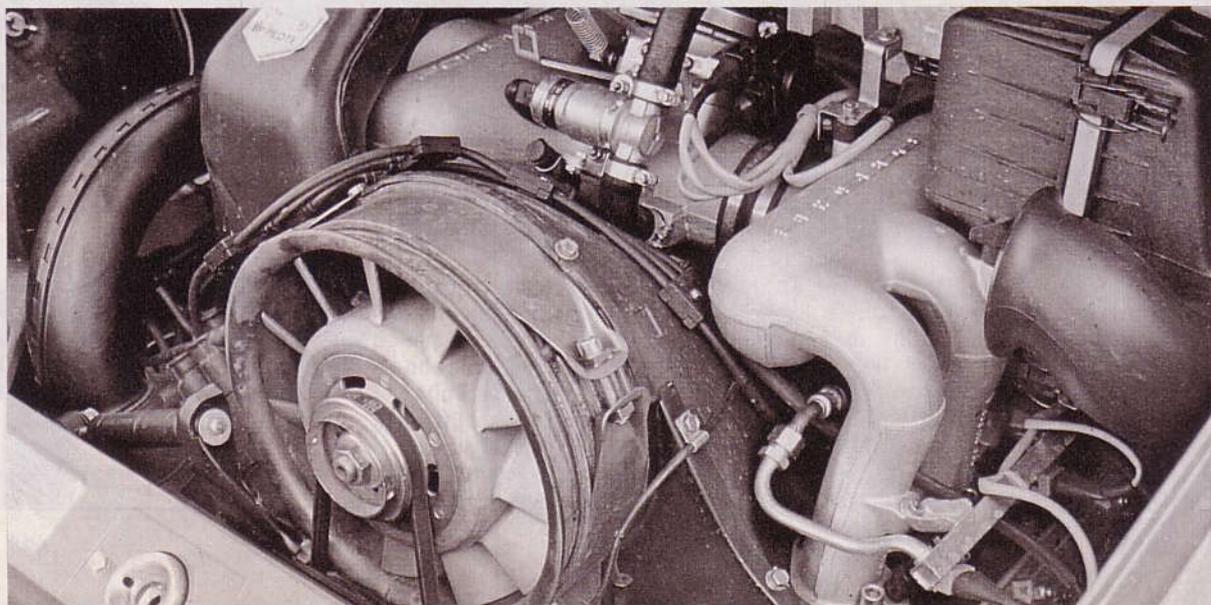
En pointillés, courbe de reprises depuis 40 km/h en quatrième et en cinquième.

### DIAGRAMME DES VITESSES

■ Ce diagramme sur lequel apparaissent les vitesses réelles en fonction du régime moteur permet d'en déterminer exactement les possibilités. Les droites issues du point zéro donnent les vitesses réelles sur chaque rapport de boîte en fonction du régime moteur. Nous avons obtenu les meilleures performances d'accélération en poussant la première, la seconde, la troisième et la quatrième à 6 200 tr/mn soit respectivement 59 km/h, 102 km/h, 148,5 km/h et 194 km/h. En conduite sportive le meilleur rendement sera obtenu pour des régimes compris entre celui du couple maximal et de la puissance maximale. On poussera chaque rapport au régime convenable avoisinant celui de la puissance maximale pour tomber au rapport supérieur sur celui du couple maximal. En conduite touristique, nous nous contenterons de monter chaque intermédiaire à 3 000 tr/mn, obtenant ainsi une vitesse de 28,5 km/h en 1<sup>re</sup>, 45,5 km/h en 2<sup>e</sup>, 72 km/h en 3<sup>e</sup>, 94 km/h en 4<sup>e</sup> et 119 km/h en 5<sup>e</sup>. Les vitesses indiquées par le compteur se révéleront légèrement supérieures.



Un moteur 3,2 litres de cylindrée de type Boxer six cylindres à plat développant 231 ch est digne du renom de la marque.



### PERFORMANCES ET CONSOMMATIONS

■ **CONDITIONS METEOROLOGIQUES :** Pression barométrique : 754 mmHg. Vent : E 3 à 5 m/s. Température : 9°. Hygrométrie : 72 %.

■ **ESSAI DE VITESSE MAXIMALE SUR PISTE PRIVÉE DROITE ORIENTÉE EST-OUEST :**

■ Mesure réalisée au cinémomètre-radar : 246 km/h.

■ **ESSAIS DE CONSOMMATION :**

a) Consommation mesurée durant l'essai routier : 15,7 l aux 100 km.

b) Consommation économique mesurée sur un circuit de 200 km : 8,35 l aux 100 km à 75 km/h de moyenne.

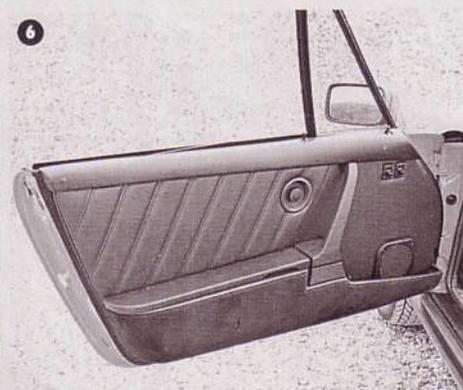
### EFFICACITE DE FREINAGE

■ Nos essais de freinage comportent trois mesures effectuées à partir de 100 km/h. Pour la première les freins sont froids et nous appliquons une pression suffisante sur la pédale afin d'obtenir un maximum d'efficacité tout en restant à la limite du blocage des roues. Nous effectuons ensuite, coup sur coup, neuf freinages de même importance et nous enregistrons le dixième avec la même pression de référence. Notre dernière mesure permet de tester, toujours à chaud, les possibilités extrêmes de freinage avec une pression plus élevée sans atteindre cependant le blocage. La Porsche 911 Carrera étant équipée d'un dispositif d'assistance, nous avons obtenu :

■ **1<sup>er</sup> TEST :** Pression : 25 kg. Durée totale de freinage : 3,31 s. Décélération moyenne : 6,15 m/s<sup>2</sup>. Décélération moyenne pour la durée de plein freinage : 7,2 m/s<sup>2</sup>. Distance d'arrêt : 49,2 m. Efficacité : 72 % (100 % équivalent à 9,81 m/s<sup>2</sup>, valeur estimée maximale en matière de freinage).

■ **2<sup>e</sup> TEST :** Pression identique. Durée totale : 4,57 s. Décélération : 3,95 m/s<sup>2</sup>. Décélération (plein freinage) : 4,5 m/s<sup>2</sup>. Distance d'arrêt : 67,6 m. Efficacité : 45 %. Perte sur 1<sup>er</sup> test : 27 %.

■ **3<sup>e</sup> TEST :** Pression : 30 kg. Durée totale : 3,43 s. Décélération : 5,8 m/s<sup>2</sup>. Décélération (plein freinage) : 6,7 m/s<sup>2</sup>. Distance d'arrêt : 57,3 m.



Avec la 911, on retrouve avec sympathie une carrosserie (1) qui n'est plus toute jeune mais dont le profil (2) séduit encore les générations d'hier et d'aujourd'hui. Même sous la forme d'un cabriolet, on devine la puissance qu'un tableau de bord complet mais austère (7) et un coffre très exigu (4) ne démentissent pas. De grandes portières (6) facilitent l'accès à cet engin de ligne basse dont les grandes roues mangent avidement (3) la silhouette. Même avec l'appoint de phares anti-brouillard (5), l'éclairage reste très faible.

# CABRIOLET 911 CARRERA



## LE POINT DE VUE DE MADAME

■ Imaginez un alcool fort, un marc, peut-être, ou une loyale eau de vie sans apprêt que seuls les gosiers exercés peuvent affronter, puis avaler d'un trait. Du raide, mes bons amis, pas de la liqueur : deux cent trente et un chevaux, le kilomètre départ arrêté en 26'1, vitesse de pointe 246 km/h, ça laisse rêveur ou K.O.

L'adjectif n'admet guère le féminin, pourtant il est patent que la Carrera est « machissima ». Pour ne froisser personne, disons machissime. Elle a vingt ans et toutes ses dents. Pas des dents de lait, mais des dents de loup qui crochent ferme. S'il n'avait déjà servi, le slogan « les dents de la route » lui irait comme un gant. De fer ou de crin, mais, en tout cas, sûrement pas un gant de velours.

C'est qu'elle a la dent dure, la monstresse ! Pourtant les travaux d'approche mettraient plutôt en confiance. On entre dans la Carrera presque aussi facilement que dans un moulin. Serrure évidente, grâce au mini-pinceau lumineux qui fonctionne dès qu'on presse le porte-clé. Le temps de s'installer au fond du siège baquet, de pincer à nouveau le cuir magique et l'on discerne du premier coup dans le noir ambiant l'emplacement du contact. Instant de plénitude, mais bonheur de courte durée.

La Porsche requiert d'entrée à la fois un pied de camionneur qui fasse entendre raison à une pédale d'embrayage intraitable, et une semelle de danseuse, toute souple, capable de caresser l'accélérateur en douceur. Le parfait conducteur aurait en somme, au bout d'un robuste mollet gauche, le 44 fillette de Léon Zitronne, tandis qu'à droite la cheville se prolongerait par le chausson menu de Tchérina. Drôle d'attelage.

Que Tchérina fasse une pointe sur l'accélérateur et c'est le grand bond en avant. Autant dire qu'en ville on en arrive à un curieux paradoxe : piloter la 911 rappelle l'épreuve du Mobil Economie Run où l'on mobilise son énergie à tout juste effleurer la pédale droite, pianissimo. Seule la jambe gauche peut ici se défouler en s'arqueboutant pour fléchir l'embrayage.

D'autres duretés guettent : celle que réserve le passage des vitesses. Boîte précise, au demeurant mais qui exige un poignet d'acier. Auquel on adjoindra, mais vous vous en doutiez, un rein d'airain, capable de digérer une suspension

monacale dans sa rigueur. A ces brouilles de confort près, on s'amuse ferme, au sens littéral, et au volant de ce cabriolet. Le sacré bolide file comme le vent. Incisive la 911, ô combien, et canine, ce qui ne gêne rien. Elle taille la route, tranche dans le vif, écrasant sans merci les velléités de résistance du commun et du gratin des véhicules. Elle est plus vite que l'Audi 200 turbo et la Jaguar XJS/HE, excusez du peu...

Malgré cela, elle a beaucoup à se faire pardonner. A commencer par des archaïsmes surprenants. On demande grands conducteurs de petite taille. Sinon au premier rayon de soleil, on rabat son pare-soleil et pan, on le prend dans l'œil ! Le tableau de bord, avec ses cadrans sertis dans un ovale étiré, ne manque ni de charme ni d'allure. Mais certaines commandes sont lointaines ou mal disposées. Médiocre visibilité arrière et, à l'avant, pour que la lumière artificielle soit, il faut dégager le plafonnier des pare-soleil.

D'ailleurs, un des signes distinctifs de ce véhicule hors série est de ne se livrer qu'à ceux qui possèdent ou savent découvrir le mot de passe. Avant de décapoter (encore une épreuve) on cherche l'air. La clé du problème réside dans la boîte à gants, sous forme de manivelle à emboîter pour faire office de poignée d'ouverture. Quand les 80 litres du réservoir seront épuisés, il y a également intérêt à bachoter, au lieu de crier bêtement « le plein ! ». Ce qui risquerait de vous couvrir de ridicule, voire de soupçons. Seul un « emprunteur » ignore le secret de la trappe à essence. Située dans l'aile gauche, elle s'entrebaille par bouton, au tableau de bord. Plus classique, le moteur dévoile tous ses cylindres sous l'impulsion d'un levier sis dans l'épaisseur de la portière. Des gestes pour initiés, qui donnent le sentiment d'appartenir à une autre race de conducteur. Celle des voyageurs sans bagages : sous le capot ne tiennent que des sacs ultra-plats et seul un moins de cinq ans peut s'insérer à l'arrière.

D'accord, une Porsche 911, ça n'est pas fait pour ça. En rouge et noir ce coûteux joujou pour grande personne a toujours une gueule folle et un mordant hors de pair. Belle façade mais qui, de-ci, de-là, sent un peu le dentier.

**Marianne ANTOINE,  
Florence RÉMY**