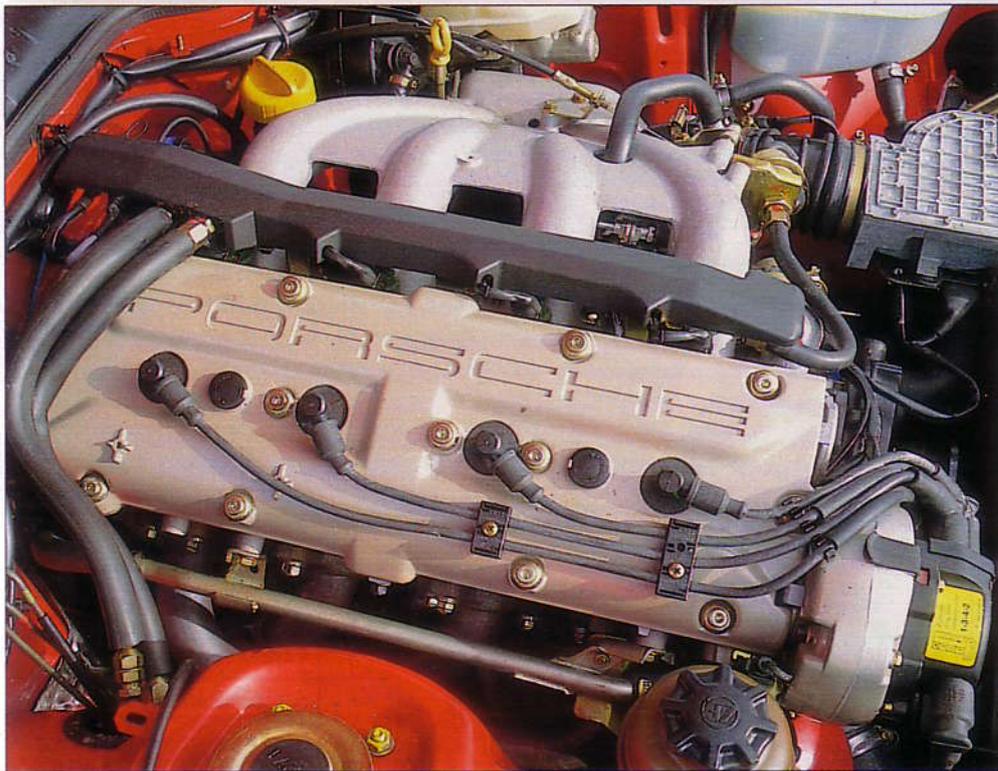


# PORSCHE 944 S2

## DE GROS PISTONS POUR UNE BELLE MACHINE... DE SPORT

Trois litres... c'est habituellement - y compris chez Porsche - une cylindrée de 6 cylindres. Toutefois, cette seconde génération de 944 « S », c'est-à-dire à quatre soupapes, se contente de 4 cylindres. Elle possède donc d'énormes pistons de plus de 10 cm de diamètre, ce qui, a priori, n'est pas un gage de brio. Et pourtant...



L'augmentation inhabituelle de la cylindrée a pourtant apporté un couple généreux ainsi qu'un tempérament plus alerte à haut régime.

**VITESSE MAXI : 241 km/h**  
**1 000 m DÉPART ARRÊTÉ : 27,6 s**  
**CONSOMMATION ROUTIÈRE : 17 litres aux 100 km**  
**PRIX : 315 000 F**

Comportement routier d'un grand équilibre : l'un des éléments concourant à faire de cette 944 cette belle machine de sport.



Chez Porsche, la S est la seule 944 à quatre soupapes par cylindre. Apparue fin 86, sa première version était, sur le papier, très séduisante. Techniquement, son « 16 soupapes », dévoilé un an auparavant sur le splendide cabriolet 944 à la véritable allure de roadster et enfin commercialisé prochainement, représentait même une sorte de tour de force. Non seulement, il concrétisait un net progrès par rapport au « 2 soupapes » (77 ch au litre contre 68 avec, simultanément, une augmentation du couple de 8,4 à 9,4 mkg, toujours au litre, même si c'était à un régime plus élevé) mais il se permettait en plus de satisfaire à toutes les normes antipollution les plus sévères jusqu'en 1990.

Pourtant, au volant, la déception était au rendez-vous. Ce moteur manquait de punch et respirait mal à plein régime.

On va le voir, avec la deuxième mouture, et malgré les réticences que l'on puisse avoir envers une cylindrée aussi grande, il en va tout autrement.



L'habitacle est d'une sobriété remarquable, sans aucune faute de goût. Quant au graphisme dépouillé de l'instrumentation de bord, il ne mérite que des éloges. Le châssis reprend quasiment celui de l'ancienne Turbo.



## LA TECHNIQUE

### MOTEUR

Type (cylindres)	4 en ligne (2 arbres d'équilibrage)
Disposition	incliné de 30° à droite
Bloc	alliage léger
Lubrification	radiateur d'huile, carter d'huile plastique
Nombre de soupapes par cylindre	4
Arbre à cames (entraînement)	double (courroie)
Alimentation/allumage	gestion intégrale Bosch Motronic M 2.1 (injection)
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	2 990
Alésage x course (mm)	104 x 88
Rapport volumétrique	10,9
Régime maxi (tr/mn)	6 400
Puissance (ch DIN à tr/mn)	211 à 5 800
Couple maxi (mkg DIN à tr/mn)	28,5 à 4 100
Puissance au litre (ch)	71
Couple au litre (mkg)	9,5

### AERODYNAMIQUE

S (m <sup>2</sup> )	1,89
SCx (m <sup>2</sup> ) - Cx	0,62 - 0,33
Cz avant/arrière	

### POIDS

Total (kg)	1 333
Répartition AV/AR (%)	49/51
Rapport poids/puissance (kg/ch)	6,3

### PNEUMATIQUES

Dimension AV	205/55 ZR 16
AR	225/50 ZR 16
Jantes AV/AR	7 J 16 - 8 J 16 alliage
Secours (pneu - jantes)	165 x 15 - 5 1/2 x 15 alliage

### CARROSSERIE-CHASSIS

Type	coupé, 2 + 2 places
Suspension avant	McPherson (triangles alu) + barre antiroulis
Arrière	bras obliques (alu) barre de torsion transversales barre antiroulis
Direction	à crémaillère, assistée
Tours de volant - Démultiplication	3 1/4 - 18,85
Diamètre de braquage (m)	10,3 (hors tout)
Freins AV/AR (diamètre en mm)	disques ventilés (298/299)
Etriers	4 pistons (en alu)
Antiblocage	option

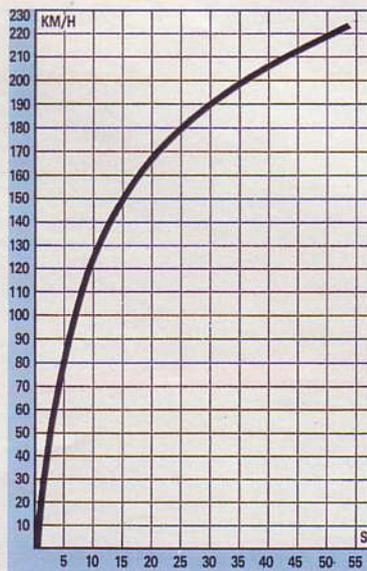
### TRANSMISSION

Type	transaxle (boîte/pont arrière)
Aux roues	arrière
Boîte de vitesses	à 5 rapports
Rapports de boîte (1 <sup>re</sup> /2 <sup>e</sup> /3 <sup>e</sup> /4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> )	3,500/2,059/1,400/1,034/0,778
Rapport de pont	3,875
Vitesses à 1 000 tr/mn (1/2/3/4/5)	8,5/14,4/21,2/28,7/38,2
Maxi sur intermédiaires (1/2/3/4)	54/92/136/184
Autobloquant	40% (option)

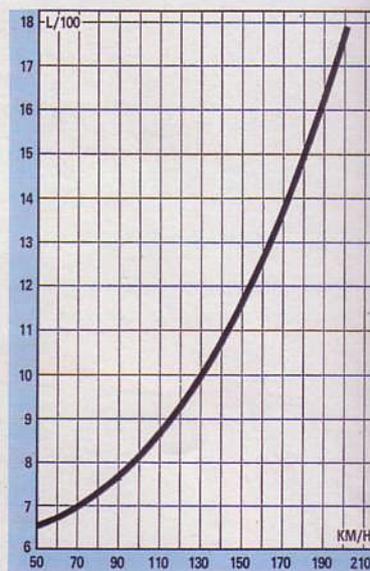
### DIMENSIONS-CAPACITÉS

Empattement (mm)	2 400
Voies avant-arrière (mm)	1 477 - 1 451
Longueur-largeur-hauteur (mm)	4 230 - 1 735 - 1 275
Porte-à-faux avant-arrière (mm)	860 - 970
Réservoir d'essence (litres)	80

## ACCÉLÉRATION VITESSE/TEMPS



## CONSOMMATION STABILISÉE



km/h	secondes
50	2,5
60	3,3
70	4
80	4,8
90	5,9
100	7,1
110	8,2
120	9,5
130	10,9
140	12,8
150	14,9
160	17,3
170	20,6
180	24,9
190	29,9
200	35,6
210	43,6
220	51,1

## LES PERFORMANCES

### VITESSE MAXI

(km/h)	241
--------	-----

### DÉPART ARRÊTÉ

400 m (s)	14,9
1 000 m (s)	27,6

### REPRISES

Depuis 50 km/h en 4°: 400 m (s)	15,4
1 000 m (s)	28,6
En 5°: 400 m (s)	17,6
1 000 m (s)	33,5
De 80 à 140 km/h en 5° (s-m)	18,1 - 561
De 80 à 120 km/h en 5° (s-m)	11,4 - 319
en 4° (s-m)	7,2 - 199
en 3° (s-m)	4,8 - 134

### CONSOMMATIONS

Sportive (litres aux 100 km)	17
Economique (litres aux 100 km)	8
Autonomie (km)	450

km/h (en 5°)	Litres aux 100 km
50	6,6
60	6,7
70	7,0
80	7,3
90	7,6
100	8,1
110	8,6
120	9,3
130	10,0
140	10,7
150	11,6
160	12,6
170	13,8
180	14,9
190	16,3
200	17,7

ESSAIS TECHNIQUES : Jorge CLAVELL et Didier FOUQUET

# PORSCHE 944 S2

Le sigle est discret  
mais l'évolution importante.



Le style classique  
de la carrosserie n'a pas vieilli.



Mais d'abord, il est bon de voir comment Porsche s'y est pris pour réorganiser sa gamme 944 (la 924 a totalement disparu du catalogue). Le modèle d'accroche est donc la 944 de base dont la cylindrée monte de 2.5 à 2.7 litres, sans que la puissance augmente d'ailleurs (165 ch seulement contre 163) mais au bénéfice du couple (22,9 mkg au lieu de 20,9, 1 200 tr/mn plus haut il est vrai). Ensuite, la 944 S2 de cet essai propose 211 ch, soit quasiment la puissance (220 ch) de la Turbo qui, du coup, grimpe à 250, grâce au moteur de la version coupe (déjà commercialisé, pour la route, dans une série limitée).

<b>LES PRIX</b>	(F)	315 000
	Puissance fiscale (CV)	17
	ABS	16 900
	Antivol de roues	570
	Climatiseur à régulation autom.	16 480
	Deuxième feu AR de brouillard	420
	Différentiel autobloquant	7 300
	Lave-phares	2 040
	Pare-brise teinté dégradé	520
	Peinture métallisée	6 540
	Rallonge de colonne de direction	540
	Réglage de hauteur des phares	1 450
	Intérieur cuir (sauf sièges)	14 685
	Sièges « partiel cuir » (AV)	5 070
	Sièges cuir (AV+ AR)	18 700
	Sièges « Sport »	4 860
	Sièges AR rabattables par moitié	3 690
Sièges à réglages électriques	10 060	
Sièges chauffants	1 940	
Toit ouvrant électrique	9 785	

En revanche, si l'on se réfère à l'édition 81 des 24 Heures du Mans et à la fameuse « 924 » GTP qui préfigurait à la fois la carrosserie et le bloc moteur de la 944 mais aussi sa culasse quatre soupapes (plus le turbo bien sûr), on n'a toujours pas vu la combinaison des quatre soupapes et du turbo, contrairement à la longue tradition établie avec la 911 entre la course et ses retombées sur la série. Pourtant, des marques de beaucoup plus grande diffusion telles Ford, Saab, Lancia ou nombre de japonaises proposent conjointement ces deux techniques complémentaires.

Bref, pour passer des 2.5 aux 3 litres de cylindrée de cette S2, il a fallu augmenter l'alésage de 100 à 104 mm (on arrive alors à la 2.7) mais aussi la course de 78,9 à 88 mm.

### La cylindrée unitaire atteint donc une valeur record : 748 cm<sup>3</sup>.

Ainsi, la puissance grimpe de 190 à 211 ch (à 5 800 tr/mn au lieu de 6 000) et le couple exécute un bond spectaculaire de 5 mkg, de 23,4 à 28,5, et à un régime même légèrement inférieur (4 100 contre 4 300).

Mais, si l'on rapporte ces chiffres au litre de cylindrée, le travail réalisé par Porsche est moins attrayant, en théorie et en théorie seulement, que celui effectué sur la première S. En effet,

### la puissance au litre descend curieusement de 77 à 71 ch,

alors que, dans le même temps, le couple stagne à 9,5 mkg/litre (pour être précis 9,4 précédemment), ce qui reste moins bien que la BMW M3 ou l'Opel Kadett GSi 16V par exemple.

Par bonheur, dans la réalité, ces améliorations absolues de puissance et de couple sont très bénéfiques.

Par rapport à la S, l'accroissement des performances est important : une quinzaine de km/h en pointe (241) et près de 2 secondes au 1 000 m départ arrêté (27,6). Pas de doute, le couple est bien là, et à tous les régimes. Cette S2 devance même l'ancienne Turbo en reprise à très bas régime. Mais au-delà des chiffres bruts, c'est le tempérament enfin musclé qui frappe. Nous l'avons dit,

### le couple est toujours présent dans votre dos pour vous pousser avec une énergie peu éloignée de celle d'un moteur suralimenté.

Et, à haut régime (6 400 seulement), on découvre même un brio auquel on ne s'attendait pas à la seule vue de la dimension des pistons (et de leur course). Oh, bien sûr, il ne s'agit pas de la rage du 6 cylindres

911, encore moins du déchaînement strident d'un V8 Ferrari de cylindrée équivalente à près de 8 000 tr/mn, mais le progrès par rapport à la première S est indéniable. La S2 devient même la première 944 atmosphérique offrant l'agrément d'une vraie sportive.

Sportif, le châssis l'est aussi. Et pour cause, c'est tout bonnement celui de l'ancienne Turbo, jusqu'à la dimension des roues qui passent ainsi de 15 à 16 pouces de diamètre (par répercussion, la nouvelle Turbo possède maintenant des pneus plus larges). On retrouve donc la grande efficacité avec un potentiel élevé d'adhérence et une motricité parfaite grâce au différentiel autobloquant (en option, à 7 300 F) au fort pourcentage de 40 %. Mais

### On retrouve surtout ce beau caractère sportif avec la tendance toujours aussi marquée au survirage

sous l'action de l'accélérateur. Ce survirage reste progressif et aisé à contrôler, et même à entretenir sans lever le pied et sans grands risques d'aller au tête-à-queue. Grâce au système « Transaxle » avec boîte de vitesses à l'arrière, il y a même 51 % du poids derrière.

Sur le mouillé, c'est une autre histoire. Certes, la 944 S2 conserve son bel équilibre et sa facilité de contrôle mais elle exige une tout autre attention, pour ne pas dire concentration, ainsi qu'une tout autre maîtrise. La vigilance et l'expérience d'un bon bagage de pilotage sont indispensables pour tenter d'utiliser la puissance, et surtout le couple. Sur ce point, la S2 ne peut renier sa filiation avec la Turbo... et la 928 S4. On se surprend alors à souhaiter des roues avant qui recevraient une partie, petite bien sûr, du couple, facilitant ainsi la tâche sur sol mouillé, sans amenuiser le tempérament sportif sur le sec.

Le freinage est l'un des points forts de la 944. Notre voiture d'essai était équipée de l'ABS, malheureusement en option (pour la modique somme de 17 000 F). Nous venons de dire « malheureusement » : cette remarque vaut bien au-delà du prix élevé. En effet, élément incontestable de sécurité, l'antiblocage de roues au freinage convient beaucoup mieux aux berlines conduites gentiment qu'aux pures sportives menées à la cravache. S'il est infaillible lors d'un coup de frein surprise, il peut réserver d'autres surprises, désagréables celles-ci, lorsqu'il est intensément sollicité. Combien d'anecdotes entend-on de la bouche des journalistes-essayeurs sur les « chaleurs » qu'ils se font sans cesse avec l'ABS des voitures très performantes. Toutefois, ce n'est pas le cas avec la 944. On le sait, elle est équipée d'un système Bosch ayant conservé une bonne longueur d'avance sur ses jeunes rivaux et l'adaptation est si réussie qu'elle a pu résister aux (mauvais) traitements des pilotes de la Turbo Cup (pour 89, ils pourront cependant débrancher l'ABS, certes désagréable lorsqu'il s'agit de passer de la conduite au pilotage). En clair, cet antiblocage est tout de même l'un des rares aptes à supporter une cadence (très) sportive.

Voici donc une 944 atmosphérique de tempérament : sa mécanique lui donne enfin la personnalité qui lui faisait défaut. Et, comme c'était déjà le cas de longue date pour la Turbo, cette 44 s'épanouit. Elle apparaît dorénavant comme une belle machine de sport. Sa ligne, classique, avec le long capot et l'habitacle reculé concourant à l'excellente répartition de masses, n'a pas vieilli. Au contraire, elle s'est bonifiée. A l'intérieur, il en est de même. Depuis que la position de conduite est devenue irréprochable avec un espace suffisant entre les jambes et le volant, le conducteur savoure toute la sobriété de ce style sport dépouillé mais à la finition exemplaire, sans fastes clinquants mais sans fautes de goût. Nous n'en voyons, une fois de plus, pour preuve que le

### graphisme tout simple de l'instrumentation de bord : inscriptions blanches sur fond noir et aiguilles rouges,

encadrées d'un joli coup de crayon, original mais sans ostentation. Et pas trace d'équipements pompeux et inutiles. Vraiment, on se sent bien au volant de cette 944 et on a envie de se faire plaisir, le tout dans un excellent confort malgré les hautes qualités routières.

## QUALITÉS

- MOTEUR EN GROS PROGRÈS
- PERFORMANCES ENFIN COMPÉTITIVES
- Comportement routier sportif
- Ligne classique et élégante
- Présentation sobre de l'habitacle
- Freinage

## DÉFAUTS

- AUTOBLOQUANT EN OPTION
- Première non décalée à gauche

Bien sûr, on souhaiterait que le moteur chante plus rageusement à plein régime, bien sûr aussi on regrette que Porsche n'offre toujours pas la combinaison des quatre soupapes et du turbo. Pourtant, la 944 S2 a accompli un grand pas en direction de la sportive respectée dont les connaisseurs seront obligés d'admettre les qualités. Alors, c'est certain, il reste la nouvelle Turbo qui, avec ses 250 ch, a pris à nouveau les devants. Seulement voilà, si le prix de 315 000 F (+ l'autobloquant) de la S2 est déjà élevé, il faudra débourser beaucoup plus (404 000) pour la Turbo. C'est peut-être aussi l'une des raisons pour lesquelles Sonauto, l'importateur, ne devrait pas rencontrer de grosses difficultés pour trouver les 250 clients de l'objectif qu'il s'est fixé pour la S2 en 89.

Gilles DUPRI

	PORSCHE 944				
	S	S2	Turbo 220 ch	Turbo 250 ch	
<b>COMPARATIF EXPRESS</b>	Soupapes par cylindre	4	4	2	2
	Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	2 479	2 990	2 479	2 479
	Alésage (mm)	100	104	100	100
	Course (mm)	78,9	88	78,9	78,9
	Puissance (ch à tr/mn)	190 à 6 000	211 à 5 800	220 à 5 800	250 à 6 000
	Couple maxi (mkg à tr/mn)	23,4 à 4 300	28,5 à 4 100	33,6 à 3 500	35,7 à 4 000
	Puissance au litre (ch)	77	71	89	101
	Couple au litre (mkg)	9,4	9,5	13,6	14,4
	Rapport poids/puissance (kg/ch)	7	6,3	6,2	5,4
	Pneus avant	215/60 VR 15	205/55 ZR 16	205/55 VR 16	225/50 ZR 16
Pneus arrière	215/60 VR 15	225/50 ZR 16	225/50 VR 16	245/45 ZR 16	
Vitesse maxi (km/h)	224	241	249	260	
1 000 m départ arrêté (s)	29,5	27,6	26,7	-	
Depuis 50 km/h en 4 <sup>e</sup> : 1 000 m (s)	31,6	28,6	29,8	-	
Prix (F)	plus vendue	315 000	plus vendue	404 000	
Puissance fiscale (CV)	14	17	11	11	