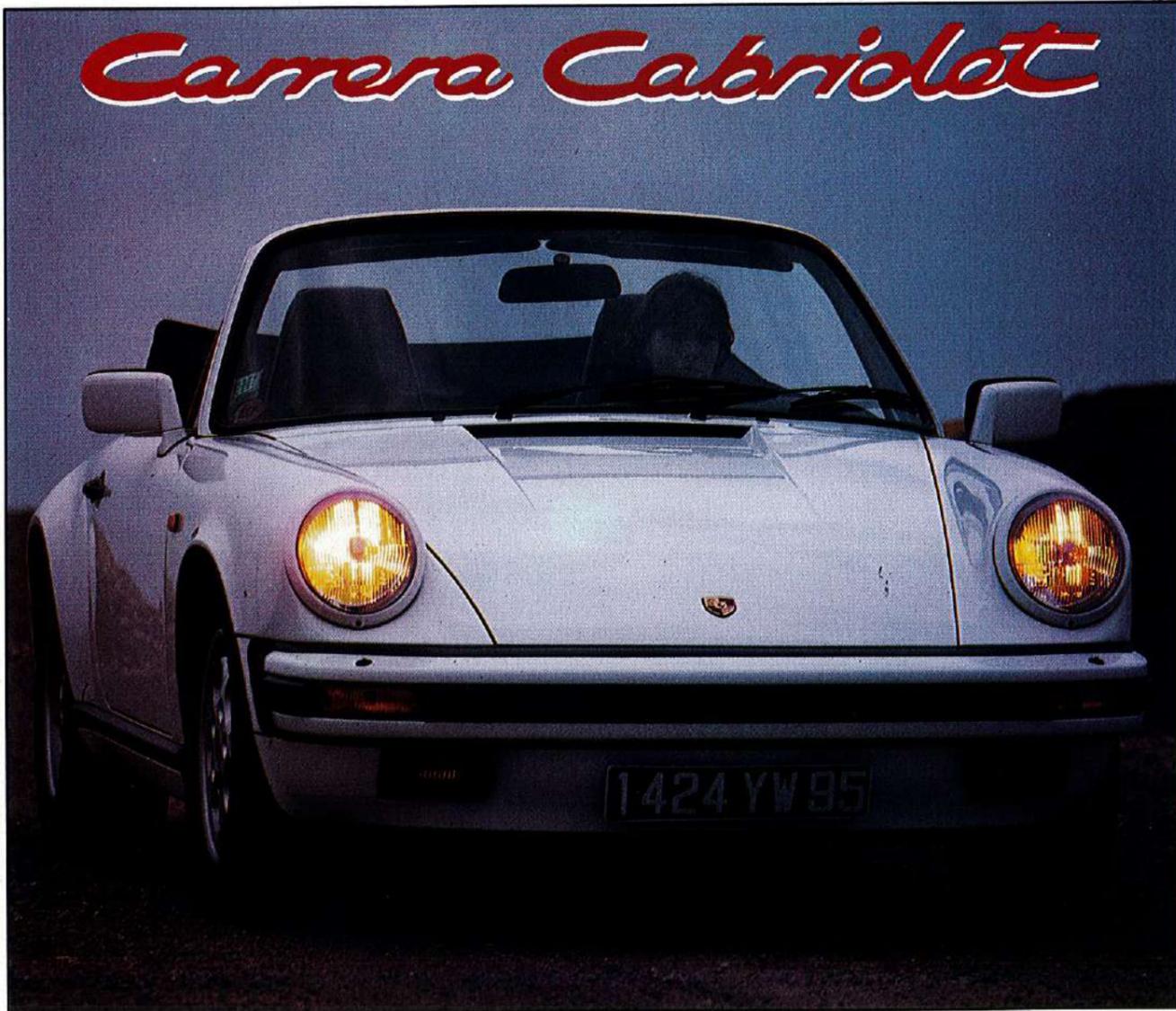


P O R S C H E 9 1 1

Carrera Cabriolet

Après avoir failli mourir en 1980 la 911 est devenue une légende roulante. Cette Porsche née en 1964 demeure, aux yeux des amateurs d'autos sportives, intemporelle. EN 1982, la marque germanique ajoute une version décapotable aux targa et coupé existants.

Au bonheur d'un grand nombre d'amateurs, Porsche présente enfin en 1982 un véritable cabriolet. Très attendu par les fans de la marque, il est certainement le plus convoité parmi les plus beaux cabriolets du monde. Même nous, journalistes, en rêvions depuis longtemps et l'essai d'une Carrera « dernière version » nous laissant très enthousiastes, notre choix de vous la faire mieux connaître s'est imposé.

CURIEUSEMENT, SA LIGNE NE SE DEMODE PAS!

Lorsque nous avons été la chercher dans sa belle livrée blanche, cette réflexion s'est imposée immédiatement. Très semblable esthétiquement à la 356 SC des années 60, la 911 demeure superbe. Tout le monde connaît la carrosserie de la 911 et approuve son dessin très personnel. Galbée et trapue, elle semble toujours prête à bondir de manière puissante. La Carrera Cabriolet est dépourvue de tout appendice superflu tel un spoiler proéminent ou autre aileron exagérément gros. Malgré cette simplicité très bien reçue par les

puristes, elle attire beaucoup les regards, que sa capote soit ouverte ou fermée.

FLAT SIX, TU NOUS SEDUIS!

Comment parler d'une Porsche 911 sans évoquer son moteur? Sa conception date elle aussi des débuts de la 911. Au fil des ans, il a évolué et sa cylindrée a été augmentée progressivement pour offrir des puissances toujours plus respectables. Utilisant les matériaux les plus performants, le six cylindres à plat d'un entretien très simple a une réputation de grande robustesse.

SON BRUIT MAGIQUE FAIT PARTIE DU CHARME DE LA 911.

Rauque à bas régime, il prend une sonorité plus aigue et métallique lors des accélérations. Tous les passionnés d'automobiles dignes de cette appellation ont un jour vibré en entendant cette mécanique. Imaginez-vous un instant au volant sur une route de montagne favorisant la réverbération des sons, et en pleine accélération capote rabattue. C'est simplement fou! Ça fait partie de ses plaisirs exclusifs devenus rares.

Le moteur développe 231 chevaux et un couple maxi de 29 mkg à 4800 tr/mn. 22 mkg sont déjà disponibles dès 2000 tours, ce qui autorise des reprises intéressantes. Dans sa dernière version, la Porsche Carrera a reçu une nouvelle boîte de vitesses dont l'étagement des rapports ne souffre aucun reproche et autorise une sélection plus précise et rapide que par le passé. Les freins puissants et durables ne sont pas assistés par un ABS. N'en faisons pas une critique car le plaisir que l'on éprouve lors d'une conduite sportive en est d'autant plus intense. On parle souvent d'une façon élogieuse de voitures très efficaces grâce à leurs assistances les plus diverses, mais elles finissent par en devenir des objets "aseptisés".

Cette Carrera sans ABS ni direction assistée reste une sportive, une vraie! Pour la conduire et l'exploiter il faut des bras musclés, des jambes puissantes, et une tête froide. Assis à son volant, on se retrouve dans un univers caractéristique des 911. On retrouve l'antique mais toujours aussi plaisant tableau de bord. Les seules évolutions qu'il ait subit concerne la forme de quelques interrupteurs.

250 km/h, capote électrique : qui dit mieux?





Le décapotage ? Un vrai régal. Il suffit d'appuyer sur un simple interrupteur pour déverrouiller et plier ce toit de toile. Seule la housse demande pose et démontage manuels. La fermeture s'effectue avec le même interrupteur, verrouillage compris. Bravo !

Le volant a lui aussi changé deux ou trois fois de dessin et de diamètre. Le dernier modèle offre une tenue en main très agréable mais il est à mon avis moins beau que le précédent à trois branches. La bonne position de conduite est facile à trouver quelle que soit la taille du conducteur, grâce aux multiples positions du siège à réglage électrique.

Celui-ci offre un bon maintien mais les plus exigeants opteront pour les sièges sport plus enveloppants. Le levier de sélection des rapports tombe bien sous la main mais le pédalier déroutera certains qui finiront par s'y habituer. Deux symboliques places arrière ne s'utilisent que par des passagers temporaires de petite taille. Il est possible de rabattre les dossiers de ces places de secours pour y charger des bagages supplémentaires.

PETITES ROUTES ET GRANDES ROUTES...

Elle est partout à l'aise, capable d'être paisible ou très vive à la demande de son pilote. Sur grande route à haute vitesse, sa stabilité ne sera perturbée que par un fort

vent latéral ou un revêtement vraiment médiocre. Sur petites routes sinueuses elle ravira les conducteurs impétueux.

SES REPRISES EXTRAORDINAIRES ET SON COMPORTEMENT EXIGEANT PROCURENT DE REELS PLAISIRS.

Puisque nous parlons plaisir, que pensez-vous d'un cabriolet dont ouverture et fermeture de capote se font électriquement ? C'est fabuleux... une simple pression sur un bouton et le toit se déverrouille et se plie jusqu'à l'arrière de l'auto. Cela ne dure que quelques secondes. Une seule contrainte consiste en l'installation ou démontage de la housse protectrice qui demande deux minutes de manipulation. La fermeture se fait de la même façon. Certes, il s'agit d'une option à 21 312 F, mais que c'est agréable ! Lors des fortes pluies durant l'essai, aucune voie d'eau ni courant d'air malvenu ne se sont manifestés. Seul manquait à l'appel un système de désembuage de la lunette AR en plastique. Dès qu'on roule décapoté, les turbulences apparaissent dès 100 km/h, ce qui contri-

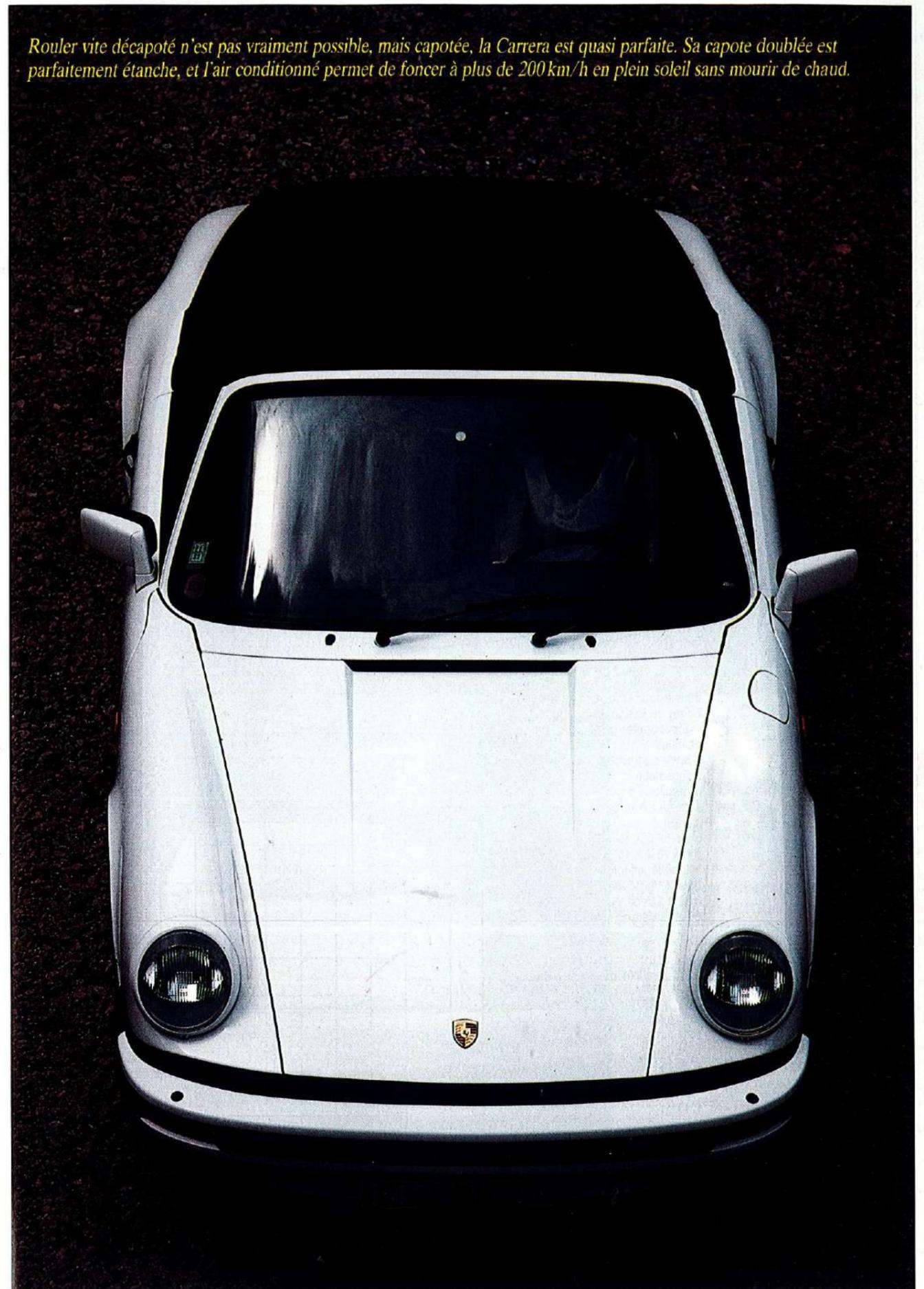
bue largement à augmenter les sensations « plein air ».

Côté équipement, la Porsche 911 Carrera Cabriolet répond parfaitement aux exigences de notre époque, tant sur le plan sécurité que confort. Chaque acheteur de 911 peut choisir sur une longue liste les options qui conviennent le mieux à ses besoins et à ses goûts.

UNE PASSION FOLLE, MAIS UNE FOLIE RAISONNABLE.

La 911 Carrera Cabriolet est capable de vous propulser de 0 à 100 km/h en 6,1 secondes et de rouler à 245 km/h. Sa rigidité est pratiquement égale à celle du coupé ce qui permet de l'exploiter au maximum de ses capacités. La qualité de fabrication légendaire de la marque se trouve dans le cabriolet comme sa fiabilité connue qui contribue à en faire une auto fantastique et unique. Elle est certainement l'un des rares modèles à pouvoir offrir ce compromis charme, agrément, performances et fiabilité de tout le parc des cabriolets actuels.

Rouler vite décapoté n'est pas vraiment possible, mais capotée, la Carrera est quasi parfaite. Sa capote doublée est parfaitement étanche, et l'air conditionné permet de foncer à plus de 200 km/h en plein soleil sans mourir de chaud.



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

911 Carrera cabriolet

MOTEUR

| | |
|---------------------------------------|---|
| | 6 cylindres à plats (Boxer) refroidi par air. |
| Alésage (mm): | 95 |
| Course (mm): | 74,4 |
| Cylindrée (cm ³): | 3164 |
| Taux de compression: | 10,3 : 1 |
| Puissance maxi kW (ch DIN): | 170 (231) à 5900 T/min |
| Couple moteur maxi Nm (mkp selon DIN) | 284 (29,0) à 4800 T/min |
| Commande des soupapes: | un arbre à cames en tête par rangée de 3 cylindres, soupapes par cylindre |
| Graissage: | carter sec séparé, refroidissement d'huile régulé par thermostat |
| Alimentation: | système électronique digital du moteur (DME), régulation de ralenti, coupage de l'injection de poussée. |

SYSTEME ELECTRIQUE

| | |
|-----------|-----------------------|
| Batterie: | 12 V 66 Ah |
| Allumage: | transistorisé digital |

TRANSMISSION

| | |
|--------------------------------|--|
| Boîte: | 5 vitesses AV, 1 vitesse AR, entièrement synchronisée, propulsion arrière. |
| Rapp. de transmission au pont: | 3,444 : 1 |

CARROSSERIE

Cabriolet 2 portes, tôle d'acier galvanisée à chaud des deux côtés

CHASSIS, SUSPENSION

| | |
|-------------------------------|---|
| Suspension AV: | indépendantes guidées par bras transversaux et jambes de force. |
| Amortissement AV: | barres de torsion, stabilisateur |
| Suspension AR: | indépendantes guidées par bras obliques |
| Amortissement AR: | 1 barre de torsion transversale par roue, stabilisateur |
| Amortisseurs AV et AR, types: | hydraulique à gaz, à double effet |
| Freins: | 4 disques à ventilation intérieure, servo-frein |
| Jantes: | à l'AV: 7 J x 15 à l'AR: 8 J x 15 alliage léger, forgées |
| Pneus: | à l'AV: 195/65 VR 15 à l'AR: 215/60 VR 15 à crémallière |
| Direction: | |

CAPACITES

| | |
|-------------------------------------|----------------------------|
| Huile moteur (avec filtre d'huile): | encv. 13,0l |
| Réservoir de carburant: | 85,0l dont 8,0l de réserve |

DIMENSIONS

| | |
|-----------------------|---------|
| Longueur: | 4291 mm |
| Largeur: | 1652 mm |
| Hauteur (à vide): | 1320 mm |
| Diamètre de braquage: | 10,95 m |

POIDS

| | |
|-------------------|---------|
| à vide selon DIN: | 1210 kg |
|-------------------|---------|

PERFORMANCES

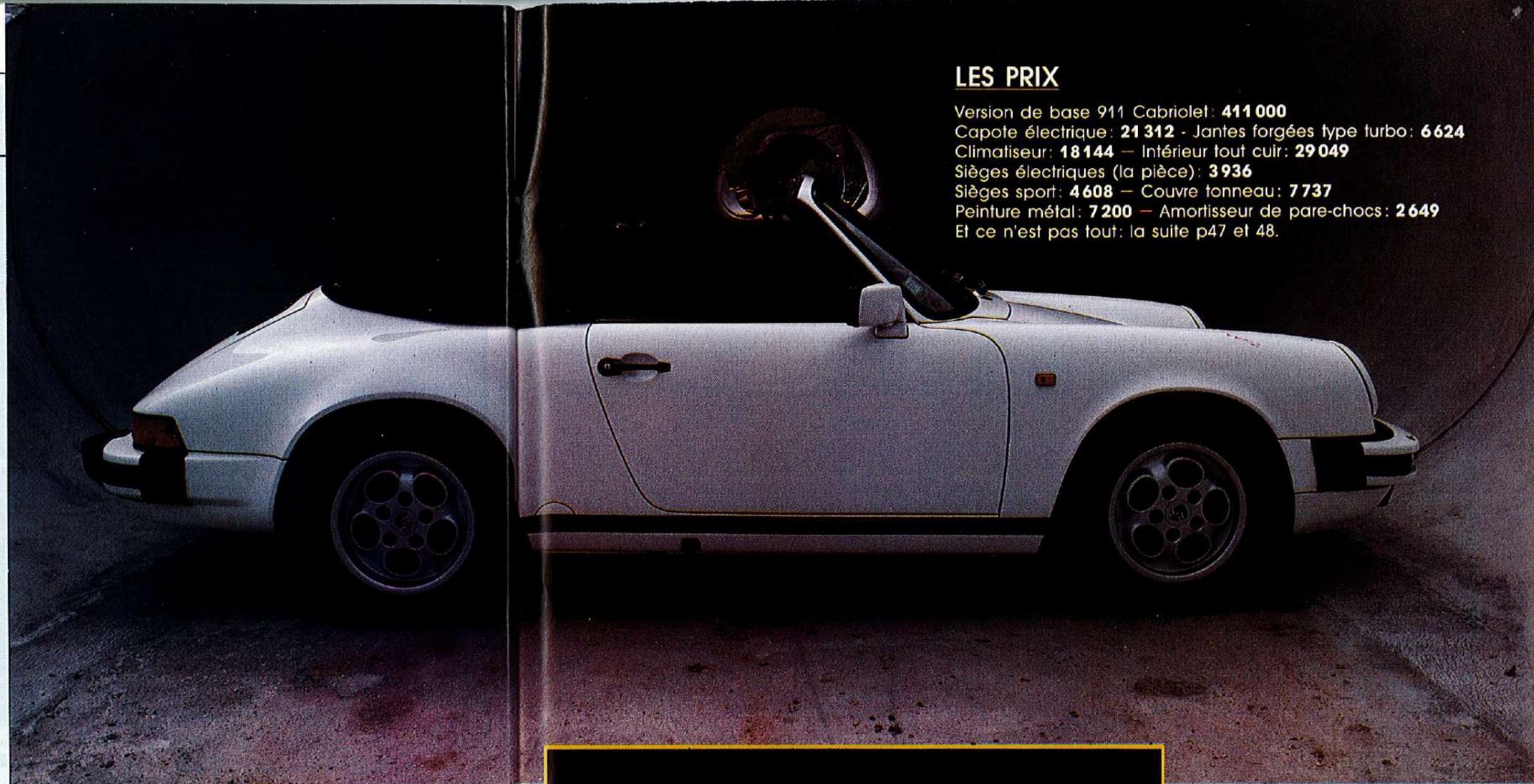
| | |
|----------------------------|-------|
| Vitesse de pointe km/h: | 245 |
| Accélération 0 - 100 km/h: | 6,1 s |

CONSOMMATION

| | |
|---------------------------------|------------|
| à 90 km/h, vitesse stabilisée: | 7,8 l/100 |
| à 120 km/h, vitesse stabilisée: | 10,1 l/100 |
| en cycle urbain: | 13,6 l/100 |

NORMES UTAC

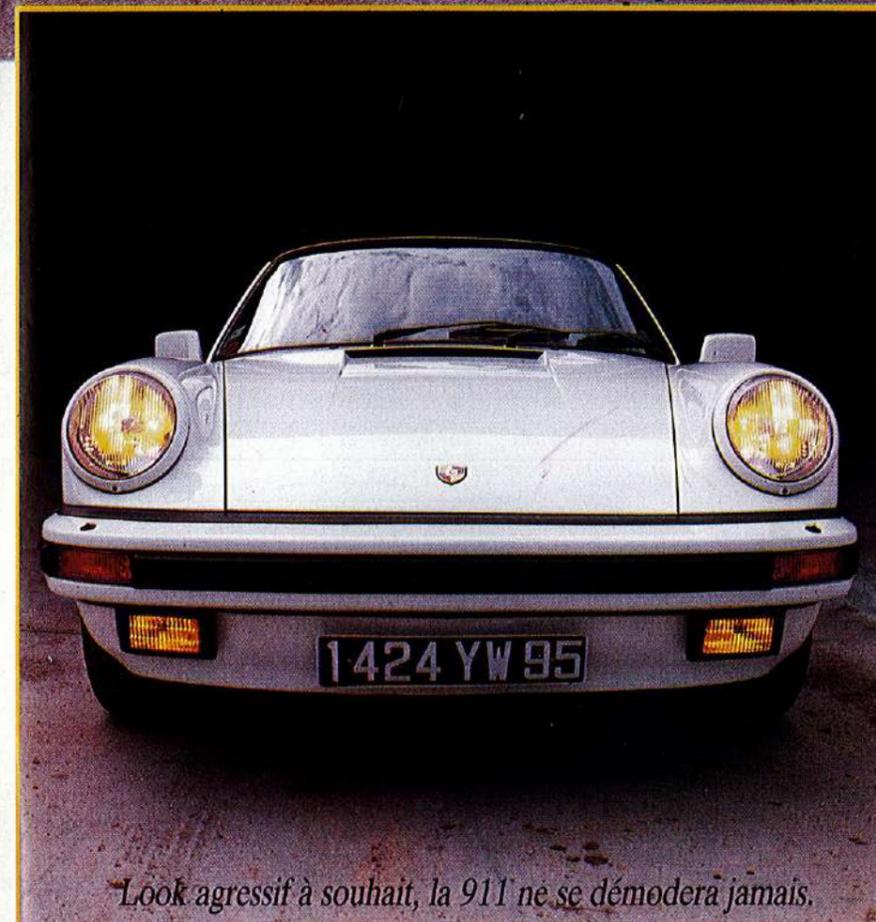
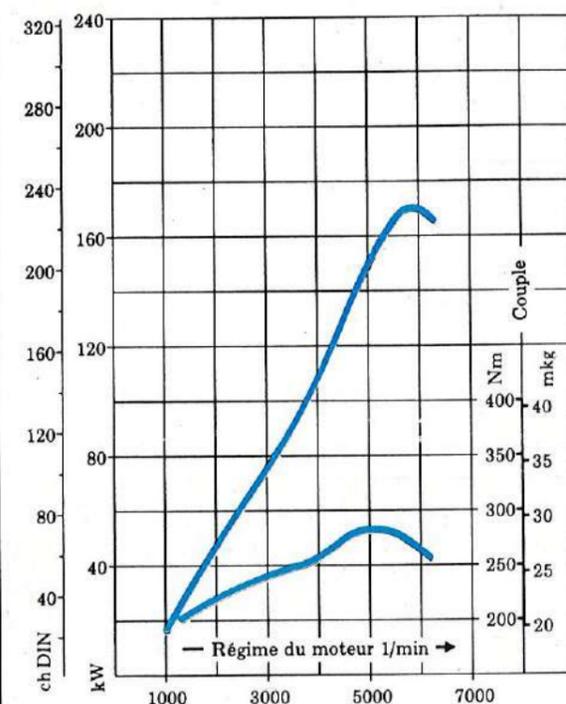
| | |
|---------------------------------|------------|
| à 90 km/h, vitesse stabilisée: | 7,8 l/100 |
| à 120 km/h, vitesse stabilisée: | 10,1 l/100 |
| en cycle urbain: | 13,6 l/100 |



LES PRIX

Version de base 911 Cabriolet: **411 000**
 Capote électrique: **21 312** - Jantes forgées type turbo: **6 624**
 Climatiseur: **18 144** - Intérieur tout cuir: **29 049**
 Sièges électriques (la pièce): **3 936**
 Sièges sport: **4 608** - Couvre tonneau: **7 737**
 Peinture métal: **7 200** - Amortisseur de pare-chocs: **2 649**
 Et ce n'est pas tout: la suite p47 et 48.

COURBE DE PUISSANCE



Look agressif à souhait, la 911 ne se démodera jamais.

LES +

- Moteur fabuleux avec du couple à tous les régimes.
- Sonorité démente.
- Qualité de construction (caisse galvanisée)
- Fiabilité légendaire.
- Capote électrique à verrouillage automatique.
- Vitres électriques de série.

LES -

- Liste d'options trop longue.
- Intérieur trop sobre.
- Flottement désagréable dans la direction.