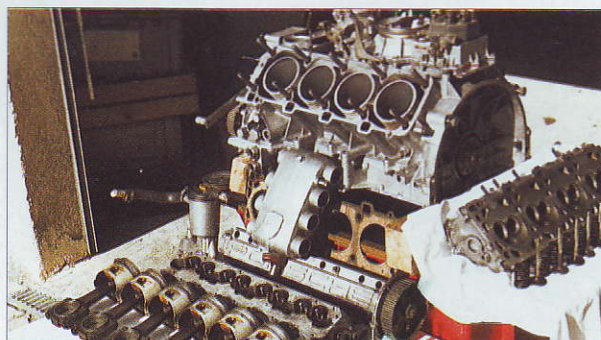


Ciel, mon banquier !

Vous vous en doutiez : les performances, la qualité de construction, l'extrême sophistication de la 928, au prix d'un Scénic diesel, cela cache quelque chose. Eh bien nous y sommes : les coûts d'entretien sont exorbitants, même si la vignette fait désormais partie des mauvais souvenirs.



Voici, mis à nu, le moteur de la 928 de 1978 appartenant à José Quesada. Il a plus de... 700 000 km, et ne montre pas de signe d'usure particulière.

Serge Stoll, président de l'Amicale 928, est catégorique : *«Pas question d'acheter une voiture qui n'ait pas son carnet d'entretien à jour. En outre, il faut s'assurer que les opérations de maintenance ont été réalisées à temps, mais également par des mécaniciens qui ont la compétence pour le faire. Ce n'est pas aussi évident qu'on le croit...»* Quelles sanctions vous guettent si vous ne respectez pas cette règle simple ? Une banqueroute, à brève échéance. Pour deux raisons : les pièces

sont absolument hors de prix et la 928 est une machine complexe, sur laquelle les opérations sont longues et difficiles, donc coûteuses. Rien à voir, par exemple, avec la relative simplicité d'une 911. C'est pour cette raison que le réseau Porsche n'accueille pas les propriétaires de 928 avec un enthousiasme démesuré : même un très bon ouvrier aura du mal à travailler plus vite que le barème constructeur. Or, c'est comme cela qu'une concession gagne sa vie...

Pourtant, la 928 est tout sauf un piège. Car, bonne nouvelle, cette voiture est d'une fiabilité toute germanique, en parfaite harmonie avec les standards de la maison Porsche. On évitera les comparaisons avec certaines concurrentes anglaises ou italiennes... Si une 928 coûte cher à l'usage, c'est uniquement en frais d'entretien. Hors carburant (aux alentours de 15 l/100 km), prévoyez donc un budget d'entretien annuel de l'ordre de 15 000 F si votre 928 a toujours ... suite p. 68

Ils roulent en Porsche 928

Ils l'adorent, et ils assument : pas de tiédeur parmi les utilisateurs de 928, et une grande lucidité quant aux coûts d'entretien.

Samuel Fourni, désormais délégué de l'Amicale 928 pour l'Ouest et spécialiste des miniatures aurait peut-être quelques raisons d'en vouloir aux journalistes : *«La plupart des journalistes de la presse automobiles ne mesurent pas la portée de leurs écrits. Ainsi, par la faute d'un article élogieux*

dans un magazine 1989, suis-je devenu accro à la 928. J'ai commencé à collectionner les articles, publicités et miniatures relatifs à cette voiture. Cela restait relativement économique en tant qu'étudiant. En revanche, une fois rentré dans le monde du travail, la tentation fut grande de passer à l'échelle 1...

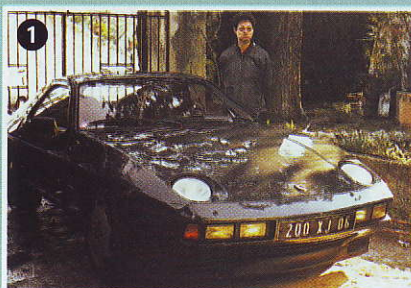
La belle GT qui trônait dans les halls d'exposition de la marque une dizaine d'années auparavant était devenue une belle occasion. Mais il faut bien calculer avant d'investir dans une voiture dont les frais annuels atteignent voire dépassent le quart de la cote.

Il n'est pas si facile de dénicher une belle GT, car elles commencent désormais à accumuler les kilomètres et les

propriétaires. Ces derniers sont parfois peu consciencieux, car je ne compte plus le nombre de voitures sans carnet d'entretien ni factures. Dans ce cas et même si la voiture est très belle, une seule solution : passer son chemin. Finalement, j'ai craqué pour une rare version Club Sport.

La CS semble être la version la plus "sauvage", même si elle reste confortable suivant mes critères. C'est toujours un plaisir de partir en week-end avec toute la (petite) famille et les bagages.

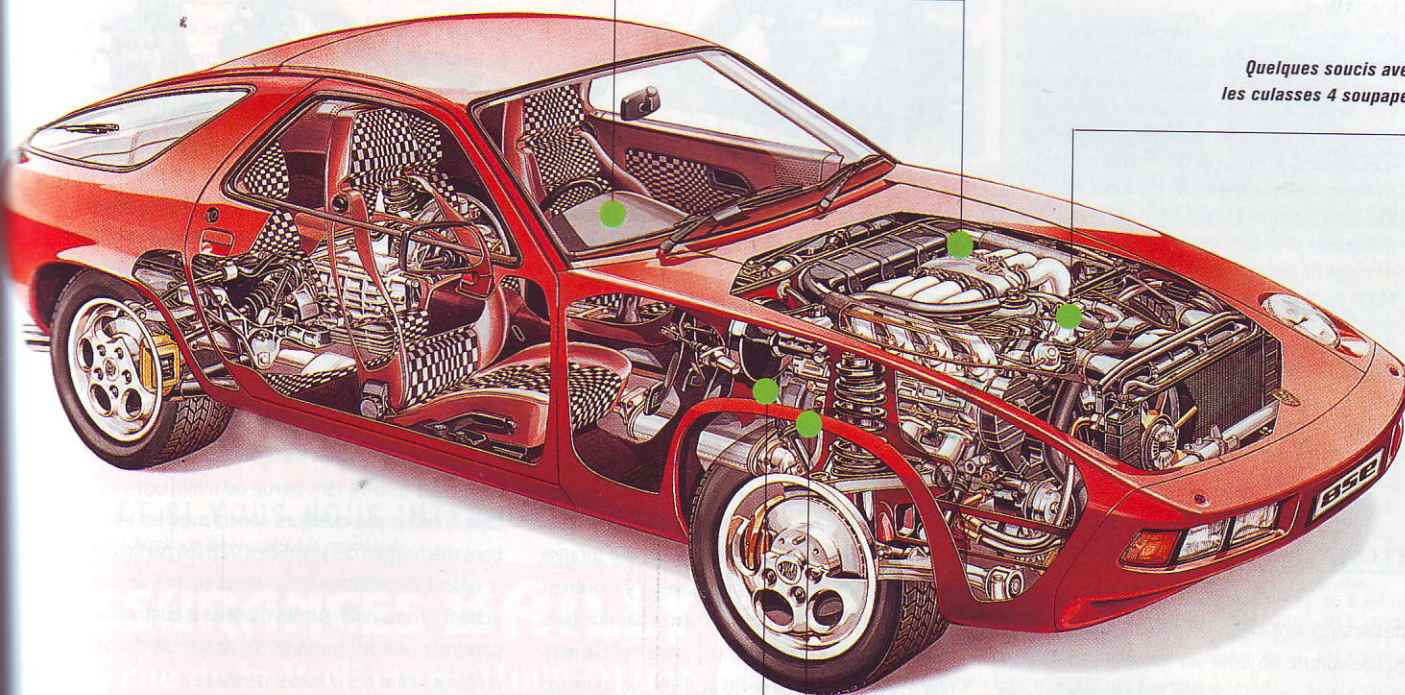
La puissance est toujours "suffisante" et je n'ai pas encore tout à fait assimilé la violence des reprises. Lors de mes premiers voyages, il m'arrivait de commencer à dou-



Accessoires électriques
de piètre qualité

Vieillessement
des injections mécaniques

Quelques soucis avec
les culasses 4 soupapes



Fuites sur direction
assistée

Embrayage à refaire
tous les 80 000 km

bler avec l'intention de dépasser la voiture de devant et je finissais en ayant laissé sur place deux voitures et un camion.

Pour l'entretien, ma voiture a toujours été suivie par des agents de la marque et je fais confiance au mien. Par contre, je trouve que la marque Porsche se désintéresse complètement de la 928.

De plus, certains "Centres Porsche" ont été créés récemment et je doute que les mécaniciens soient véritablement formés sur ce modèle.

Antoine Bonnemort ne tarit pas d'éloges sur sa 928 S4 : «Moteur souple et puissant, tenue de route exceptionnelle, confort "toutes options", coffre assez vaste, freinage "Porsche", look, ma voiture a tellement de qualités que je ne sais par où commencer ! Des défauts ? Elle peut parfois s'ennuyer en ville, où d'ailleurs elle consomme un peu ; sa vitesse de croisière (200 km/h sans forcer) peut occasionner quelques désagréments...

Enfin, elle est surtout méconnue, ce qui est bien dommage. N'oublions pas qu'elle fut la préférée de Ferry Porsche».

Yves-Claude Champaud a parcouru 50 000 km avec sa 928 GT de 1990 achetée en 1997, qui totalise aujourd'hui 150 000 km : «Je l'ai achetée dans une concession Porsche à Lorient, révisée et garantie : il n'était pas question pour moi de prendre un risque avec un

1 Jean-Pierre Guyet, propriétaire de cette 928 S de 1980, a eu quelques problèmes avec son doseur-distributeur d'injection, ainsi qu'un grippage de la pompe à air.

2 Antoine Bonnemort, propriétaire de cette 928 S4, voulait depuis longtemps un engin disposant d'un gros V8 : «Eh bien là, je suis servi !».

3 La 928 S de Gilles Turquand a été "modernisée" par des éléments de S4. «Son allonge est étonnante» s'extasie son propriétaire.

4 Pascal Madier admire le train avant, la stabilité de sa 928, et aussi son habitabilité.

5 Benjamin Huguet possède sa 928 depuis peu de temps, mais il est déjà sous le charme...

6 Pour Yves-Claude Champaud et sa 928 GT de 1990, c'est «le bonheur total», malgré quelques petits soucis, pris sous garantie.



LE CLUB

Amicale 928 : Serge Stoll, tél. 06 81 75 84 98.

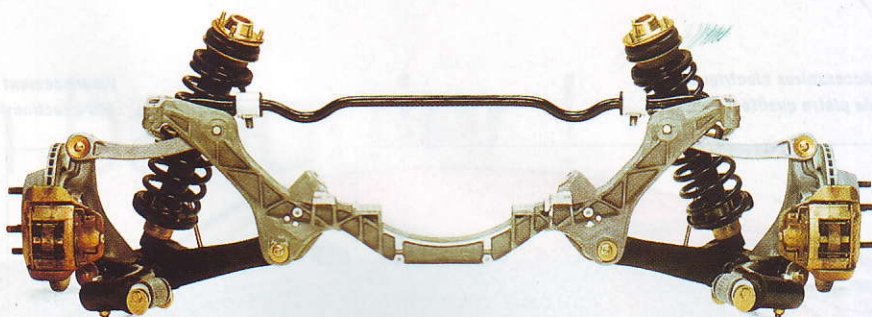
E-mail : Serge.Stoll@cabe.unige.ch

Site Internet :

www.unige.ch/cabe/928/amicale928.htm

Prétentieux et sectaires, les propriétaires de Porsche ? En pratiquant les membres de l'Amicale 928, on jurerait de l'exact contraire. Leur collaboration à la réalisation de ce dossier a été spontanée et exemplaire, à l'image de la solidarité qui semble régner au sein de cette Amicale. Pour eux, rouler en 928 est d'abord un plaisir, qu'ils se préoccupent d'entretenir et de partager en participant à divers meetings (le prochain aura lieu dans la région du Mans, du 24 au 27 mai). Ils ont également conscience des problèmes de coût d'entretien de la voiture, et n'hésiteront pas à vous conseiller lors de l'achat d'un exemplaire, ou à vous guider vers quelques bonnes adresses de spécialistes à prix supportables. En bref, des gens sympathiques à fréquenter absolument si vous souhaitez rouler en 928... Par ailleurs, l'Amicale essaime un peu partout en France (et même en Suisse ou au Luxembourg) : il y a forcément un représentant régional pas trop loin de chez vous.

été parfaitement suivie. Dans le cas inverse, pensez qu'une voiture négligée sur laquelle vous devrez, après achat, faire faire une grosse révision avec courroies de distribution, plaquettes de frein, silencieux arrière et embrayage vous poussera déjà aux alentours de 50 000 F de dépenses !



L'essieu arrière "Weissach" est complexe, et assure une bonne part de l'excellente tenue de route de la 928. Mais fort heureusement, il vieillit très bien : seuls les amortisseurs sont à remplacer régulièrement.

■ **Carrosserie** : bonne nouvelle : avec ses tôles sérieusement zinguées, des ailes avant et des ouvrants en alu, la 928 ne craint pas la corrosion. Il suffit de surveiller qu'elle n'ait pas été accidentée et mal réparée.

■ **Moteur** : on l'a dit, c'est solide. Le traitement Nikasil garantit une usure minimale, même après des kilométrages records : un des adhérents de l'Amicale 928 vient d'ouvrir son V8 qui totalise plus de 700 000 km. Les cylindres n'y montrent aucun signe d'usure ! Cela n'interdit pas quelques précautions. Les plus évidentes concernent le remplacement à échéance de 80 000 km des courroies de distribution. Coût : environ 10 000 F. Mais en cas de rupture, c'est le moteur complet qu'il faut remplacer (sauf sur les premières 928, où les sou-

papes ne viennent pas "taper" dans les pistons). Et là, c'est 150 000 F qu'il faudrait déboursier... Evidemment, vidange tous les 10 000 km avec de l'huile de première qualité (3 000 F) et révision plus approfondie à 20 000 km pour changement de bougies, mise au point moteur et courroies auxiliaires (10 000 F) font partie du minimum vital. Cela n'exclut pas quelques soucis avec les injections mécaniques des premières 928 (en particulier le doseur distributeur qui s'use et souffre de l'inaction) et on a noté, sur les modèles à quatre soupapes par cylindre, quelques cas de rupture d'arbre à cames, voire des culasses poreuses.

A priori, ces voitures ne chauffent pas, sauf en cas de défaillance de la pompe à eau ou du capteur de température. En

... suite p. 70

particulier. Car s'il y a de gros problèmes avec cette voiture, c'est un cauchemar. Sinon, hormis de petits soucis, c'est le bonheur absolu. L'entretien courant doit être fait une fois par an chez Porsche, ce n'est pas une catastrophe. Mes petits soucis ont été un problème d'embrayage et une pompe de recyclage d'air, pris sous garantie. Ces 50 000 km, je les ai vécus propulsé par un moteur généreux, qui permet des dépassements éclairs, des sensa-

tions permanentes, ceci dans un confort exceptionnel, bien que ma voiture soit surbaissée et durcie. Quelle tenue de route ! Mais attention, à 120, 150, 180, 200, 230 km/h, elle pousse toujours, on est bien, il n'y a aucun rappel à l'ordre. Quel piège délicieux... Vous l'avez compris, je n'ai aucun regret, et plus je roule avec, plus je l'aime.

Alain Vermont, pour sa part, se plaint de quelques problèmes de refroidissement : «Son gros moteur est probablement trop "enfermé". Mais c'est là son seul défaut. Cette 928 S, que j'ai conservée de 1990 à 1997, était une merveille de précision quant à la finesse de sa direction, à la fois ferme et obéissante. Même à grande vitesse sur autoroute, la tenue de cap, surtout au freinage, restait irréprochable».

M^e Pierre-François Croze, l'avocat fétiche des lecteurs de *Rétroviser*, a lui aussi tâté de la 928, pour son plus grand bonheur, apparemment : «Depuis plus de trente ans que je circule avec des automo-

7 **Alain Vermont a possédé cette 928 S de 1990 à 1997, parcourant à son bord un peu plus de 70 000 km.**

8 «Je ne lui trouve pas de défauts» avance Eric Dulondel à propos de sa 928 S de 1983.

9 **Frederico Caumont, qui habite Gênes, en Italie, a acheté cette 928 S pour 65 000 F il y a quatre ans, en très bon état d'origine avec 117 000 km au compteur.**

10 **M^e Pierre-François Croze ne tarit pas d'éloges sur la 928 avec laquelle il a roulé pendant cinq ans.**

