

revanche, une consommation d'huile assez élevée est courante sur les GTS : de l'ordre de 1,5 l/1 000 km. Cela peut aller jusqu'à 3 l/1 000 km, sans pour autant vous affoler outre mesure.

■ **Transmission :** l'usure de la transmission, embrayage et boîte, est directement liée à l'usage de la voiture. En utilisation routière normale, un embrayage tient environ 80 000 km, pour un coût de remplacement, pièce et main-d'œuvre chez Porsche, de l'ordre de 15 000 F. Côté boîte, l'espérance de vie avant grosse remise en état est d'environ 150 000 km. Donc, si vous achetez une voiture dans cette zone de kilométrage, soyez particulièrement vigilant sur les bruits de roulements, les sauts de vitesse à la retenue, et tous signes avant-coureurs de faiblesse. A froid, un engagement difficile est normal, tandis qu'un embrayage fatigué peut entraîner à lui seul des changements de rapport bruyants. Curieusement, la réparation sera moins onéreuse avec une boîte automatique, d'origine Mercedes, que l'on aura intérêt à se procurer dans le réseau à l'étoile, tandis qu'il faut compter 50 000 F pour une boîte mécanique en échange standard chez Porsche, et tout de même 30 000 F environ pour le simple remplacement des synchros et des roulements.



C'est beau le progrès : grâce à un zingage sérieux en usine, la carrosserie de la 928 ne craint pas la corrosion.

■ **Trains roulants :** les trains sont complexes et peuvent faire peur. Mais la qualité des composants dispense de refaire les silentbloks avant des kilométrages astronomiques. Au moins un bon point ! Et les amortisseurs se trouvent à des tarifs parfaitement démocratiques, de l'ordre de 1 000 F pièce. Les freins aussi résistent très bien, à moins d'utilisation intensive sur circuit : un jeu de plaquettes peut tenir 100 000 km, et les disques supportent plus de 150 000 km. C'est moins brillant côté pneus : guère plus de 20 000 km à l'arrière, avec des pneus à 2 000 F pièce...

L'une des seules réelles faiblesses de la 928 provient de sa direction assistée, qui a tendance à fuir, y compris à des kilométrages ridicules. L'échange

standard chez Porsche vaut aux alentours de 15 000 F, mais des spécialistes indépendants peuvent régler la question pour environ 3 000 F, pose et dépose non comprise.

■ **Sellerie-Accessoires :** «Par comparaison avec une mécanique sans concession, on a le sentiment que l'intérieur n'a pas été conçu ni fabriqué par Porsche» lance Serge Stoll. De fait, et c'est encore plus flagrant sur les premières séries, la finition est assez négligée et vieillit mal : les cuirs se fendent ou se décollent sur les tableaux de bord qui en sont équipés, la console se fissure, les boutons de commande cassent ou se déboîtent, les moquettes résistent mal. Evidemment, remplacer toutes ces pièces coûte une fortune. Donc, prudence à l'achat.

biles hors norme, anciennes ou modernes, aucune ne m'a procuré autant d'étonnement que la Porsche 928. J'ai roulé pendant cinq ans avec cette voiture, pour vérifier qu'il s'agissait d'un véhicule paradoxal ; fluide, racée, elle développe sa force avec une fascination à la fois discrète et rassurante. Si son opulence est magistrale, elle reste d'une unité absolue. Elle immerge son conducteur dans l'excellence, une fois que les portières sont refermées. Elle démarre comme un avion, puis on ne l'entend plus. C'est l'ange après la tempête : la 928 a réussi, de plus, à

vieillir prodigieusement bien et à reculer toutes les limites, même celles de certains bolides rouges... »

Et pourtant, certaines ont été délaissées, comme le prouve l'histoire de la 928 GTS de Jacques de Saint Gilles, fabriquée en 1993 et immatriculée par le concessionnaire seulement en 1997 : «Je l'ai achetée en mai 1998, avec 10 000 km, quatre pneus neufs, et toutes les garanties usine. Il s'agissait donc d'un véhicule pratiquement neuf, au prix de l'occasion. C'était une opportunité d'autant plus intéressante, que je cher-

chais une 928 GTS pour un usage collection. Pour moi, le cahier des charges était le suivant : voiture de marque pour le suivi et l'entretien ; existence d'un club actif pour les sorties, éventuellement sur circuit ; voiture suffisamment confortable et logeable pour voyager sur longues distances, avec mon épouse ; voiture sûre, avec airbags, ABS, tenue de route moderne. Après deux ans et demi et 20 000 km, le bilan est très positif. Cette voiture ne m'a rien coûté, en dehors d'une révision annuelle.

Par contre, j'avoue avoir été surpris par le tempérament de l'auto. Oubliant que la 928 avait été conçue pour succéder à la 911, je l'avais imaginée plus onctueuse, voire luxueuse et confortable, façon Jaguar. En fait, c'est une voiture d'homme, assez physique, plutôt bruyante (les gros pneus sur le bitume) et assez sèche de suspension. Là où elle m'a étonné, c'est sur circuit, où elle est très équilibrée, remarquablement efficace malgré son poids». La voiture de Benoît Lehel, vous la connaissez déjà... puisque c'est elle qui orne la couverture de ce numéro. Mais quand c'est lui qui en parle, c'est



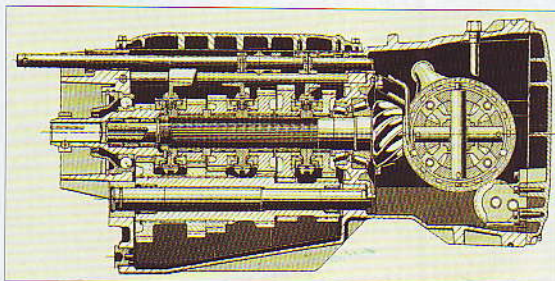
Les 928 des premières générations connaissent également des problèmes de connectique, notamment sur la boîte à fusibles. Il y a aussi quelques mauvais contacts avec les compteurs, qui nécessitent parfois des heures de démontage, pour de simples nettoyages. Autre souci, les — multiples — lave-glaces. Le plus agaçant est le lave-glace "général", dont la pompe est proprement inaccessible, à moins de démonter la moitié de l'avant de la voiture.

Enfin, pour en terminer avec l'électricité, banissez le démarrage par pontage de batterie ou, pire, par "booster" : les boîtiers électroniques n'aiment pas du tout. Ils valent rarement moins de 10 000 F pièce...

■ **Pièces** : même si Porsche n'y met pas toujours une extrême bonne volonté, presque tout

est encore disponible dans le réseau. Malgré tout, quelques éléments décoratifs des premières 928 peuvent être déclarés indisponibles. Il faut alors lancer des recherches, y compris via l'Allemagne ou les importateurs d'autres pays. Reste la question du prix. Chez Porsche, vous l'avez compris, la qualité est assurée... mais le coup de masse aussi. Des distributeurs indépendants peuvent cependant vous fournir des pièces adaptables, provenant souvent des mêmes fournisseurs, pour une fraction du coût. Quelques exemples, communiqués par l'Amicale 928 : une pochette de joints moteur vaut environ 5 500 F chez Porsche, et moins de 3 000 F chez des indépendants. Un jeu de segments pour moteur 4,5 litres vous délesterait de 3 700 F chez Porsche, pour environ 2 000 F hors réseau.

Avec le couple qu'elle encaisse, la boîte a généralement besoin d'une grosse révision aux environs de 150 000 km. Coût de l'opération : entre 35 et 50 000 F...



encore autre chose : «Voilà plus d'un an que je possède de cette merveilleuse auto et, comme au premier jour, j'écoute son ralenti avec attention, je la scrute avec fascination. Je m'installe dans le fauteuil... Contact : musique ! Et là, je reste comme un ahuri à écouter le ralenti. C'est un rêve de gosse que j'ai réalisé, et c'est avec ces yeux-là que je m'en régale. Le prix de la perfection ? Cette voiture ne supporte pas l'à peu près. Et un mécanicien qui ne l'aime pas ne sait pas. Et comme il ne sait pas, le travail est désastreux. Nos voitures, à l'Amicale 928, sont entretenues par un réseau de mécaniciens passionnés, de gens qui savent et qui aiment... le tout au tarif normal, celui du monde réel, bien loin de Stuttgart !». Michel Kohner, résident luxembourgeois, est secrétaire de l'Amicale 928 : «Suite à une expérience très positive pendant douze ans et 237 000 km avec une Porsche 944 extrêmement fiable, je me suis décidé en 1995 à acheter, à la concession Porsche de Luxembourg, une 928 GTS neuve en guise "d'investissement" à long terme (je ne change pas souvent de voiture). J'utilise ma

928 au quotidien, environ 14 000 km/an (elle va en avoir près de 80 000), par tous les temps, y compris quand il neige. Après une série d'environ 15 défauts dont 3 pannes immobilisantes pendant les deux premières années (tous couverts par la garantie), ma 928 a atteint un niveau de fiabilité aussi remarquable que la 944. La consommation est raisonnable, soit environ 13,5 l/100 km à 140 km/h. Les frais d'entretien sont relativement élevés, vu le prix des pièces. La révision de 60 000 km m'a coûté 20 000 FF à la concession, après pas mal de travaux du côté des freins, corrodés par le sel en hiver. Sur le plan pratique, son hayon arrière et sa capacité de chargement m'ont permis d'embarquer trois sapins de Noël emballés... Peu commun pour une voiture de sport, même une Grand Tourisme ! Pour moi, Porsche est la seule marque produisant des voitures à la fois véritablement de sport mais aussi "tout temps", utilisables au quotidien, et donc qui combinent le plaisir de conduire, une ligne attrayante, et les côtés pratiques qui différencient une voiture d'un jouet».

LES PRIX

Les 928, on l'a déjà dit, se trouvent sur le marché à des prix dérisoires compte tenu de leurs prestations de très haut niveau. Même si la suppression de la vignette risque de raffermir un peu les cours. Cela doit inciter à choisir soigneusement son exemplaire, en fonction de son état, de son histoire et de son entretien passé, plus que de son kilométrage, afin de limiter le risque de mauvaise surprise. Les conseils de spécialistes, ou de membres de l'Amicale 928 vous seront alors très précieux.

La cote "+" correspond à une voiture en parfait état, convenablement entretenue avec un carnet à jour et un kilométrage normal pour l'âge, la cote "-" à une voiture négligée nécessitant de gros travaux de remise en état.

MODÈLE	ANNÉE	COTE +	COTE -
928	1977-1982	50 000 F	17 000 F
928 S	1980-1982	60 000 F	22 000 F
928 S "2"	1982-1986	70 000 F	24 000 F
928 S4	1987-1991	85 000 F	33 000 F
928 GT	1989-1991	125 000 F	45 000 F
928 GTS	1992-1995	190 000 F	65 000 F



11 Jacques de Saint-Gilles a acheté en 1998, à 10 000 km, cette 928 GTS fabriquée en 1993, stockée jusqu'en 1995 chez Porsche et immatriculée pour la première fois en juillet 1997 ! Un signe de la difficulté de Porsche à écouler ses derniers exemplaires...

12 Pierre Vilalta a été attiré par cette 928 GT «parce qu'elle présente un ensemble de qualités rarement réunies sur une GT : grand nom, ligne intemporelle, puissance importante mais exploitable, habitabilité convenable».

13 14 La 928 d'Olivier de Raedt, qui sorti tout juste d'une grande révision, est l'une des plus anciennes, puisqu'elle date de 1978 : admirez son intérieur "à damiers".

15 Pour Bruno Facon, la 928 est une histoire de famille : son père lui a inoculé la passion pour ce modèle avec une 928 S il y a vingt ans, et il profite depuis quelques mois, au volant de sa propre 928 S4, d'un plaisir aussi intense.

16 Samuel Fournis est le propriétaire de cette rare S4 Club Sport. Spécialiste miniatures au sein de l'Amicale 928, il en est aussi délégué régional pour la région Ouest... ce qui ne l'empêche pas de profiter en famille de l'habitabilité de sa voiture.

17 La 928 GT 1990 de Serge Stoll, qui dirige avec enthousiasme l'Amicale 928.