



Malgré un équipement très riche (clim automatique, ordinateur de bord, sièges électriques) et une réelle étude ergonomique, l'habitacle manque de chaleur. Des plastiques d'aspect médiocres en sont les seuls responsables. A noter, le levier de frein à main positionné à gauche du siège conducteur, le long du seuil de porte.

Au ralenti, le gros V8 a ce bon ronronnement de chat satisfait. Discret, mais pas étouffé. A froid, la boîte est un peu rugueuse, mais elle se civilise après une trentaine de kilomètres, ce qui permet de bien mémoriser sa grille décalée, avec 1<sup>re</sup> en bas à gauche. Bien que convenablement insonorisée, la 928 reste rude, tant pour le postérieur à faible allure, où les cahots sont à peine dissimulés, qu'en ce qui concerne les bruits de roulements.

Mais dès que la route se dégage, personne ne vient lui contester ses poussées de missile balistique. La troisième est un rapport ravageur, qui atomise tout ce qui bouge. Et quand on engage la 5<sup>e</sup>, sans avoir eu le sentiment de particulièrement forcer la mécanique, le compteur indique déjà plus de 200 km/h. On ne lui en aurait pas donné autant. D'ailleurs, au volant, on n'a jamais conscience de la vitesse réelle de la voiture. Dramatique pour

le permis, ça ! Benoît Lehel sauve le sien en le confiant au Tempomat, le régulateur de vitesse... même s'il admet qu'il fonctionne encore très bien en programmant 200 km/h comme vitesse de référence. Pour l'Allemagne, sans doute.

On peut laisser ronronner gentiment le V8, sans dépasser 3 500 tr/mn. Le couple phénoménal fait le reste, et on double tranquillement en 5<sup>e</sup> à 80 km/h, tout en souplesse. Mais si le pied droit se



Hormis cette balafre à mi-caisse qui la virilise, la 928 est un superbe galet lisse, sur lequel les années ne semblent pas avoir de prise. Page de gauche, sa stabilité, en ligne comme en courbe, à toutes les vitesses, n'empêche pas une réelle agilité en parcours sinueux. Elle sait tout faire !