

laisse aller, l'appétit du V8 pour les régimes élevés semble sans limites. Passé 4 000 tr/mn, il faut constamment conserver un œil sur le compte-tours. Question son, c'est chaleureux et "plein", avec des harmoniques aiguës lorsque l'aiguille du compte-tours commence à s'affoler. Du fait de l'insonorisation, certains pervers roulent même vitres ouvertes pour mieux en profiter.

Sécurité absolue

Chez Porsche, qui dit accélérations violentes, dit freinage du même tonneau. Malgré sa nature plantureuse, la 928 ne fait pas exception à la tradition maison : le toucher est précis, le mordant immédiat, avec une puissance de décélération propre à surprendre passagers... et voiture suiveuse.

On retrouve un même sentiment de sécurité absolue dans la tenue de cap. Et là, ce n'est pas du tout une tradition Porsche ! Même à très haute vitesse, le volant conserve une fermeté rassurante, le nez ne s'allège pas et se maintient solidement dans la direction que vous lui indiquez. Les grandes courbes passent avec la même maîtrise, le conducteur sentant toujours précisément, dans les mains comme dans les fesses, où en est sa machine. Pour autant, malgré sa franchise de caractère, l'engin n'est jamais fatigant. Au contraire. Facile à contrôler, ergonomiquement correcte, assez silencieuse et convenablement suspendue à allure rapide, elle rapproche les frontières ! Mieux, avaler du kilomètre en 928 est un plaisir, une méthode de relaxation, même s'il n'y a rien de commun avec l'effet "tapis volant" d'une Jaguar XJS, par exemple. En fait, la 928 réalise un équilibre parfait entre confort et réelle maîtrise sportive, caractéristique rare qui témoigne du savoir-faire exceptionnel des gens de Stuttgart.

Pour autant, est-il possible de s'aventurer hors des longues autoroutes infestées de radars ? Certainement, avec cette version à boîte mécanique en tout cas. Extrêmement franche dans ses réactions, d'une stabilité imperturbable, sa réelle vivacité dans les enchaînements contredit les craintes que l'on aurait pu avoir face à un tel gabarit. Car, malgré des dimensions plantureuses, la 928 ne se laisse pas trop aller côté balance, surtout si on la compare aux sportives actuelles : ses 1 530 kg la mettent à 160 kg de moins qu'une Ferrari 550 Maranello, par exemple. Vraie GT, elle penche plus vers les authentiques sportives que du côté des berlines déguisées. S'amuser sur route sinueuse est donc réellement à sa portée. Même si quelques règles physiques finissent par vous rattraper : sa taille limite parfois l'agrément sur route étroite ou bombée, tandis que la dimension des pneus, couplée à un poids tout de même conséquent, incite à beaucoup de prudence sur chaussée humide. Mais c'est vraiment tout : les freins supportent, au moins pendant un certain temps,

le traitement vigoureux d'une départementale française, le volant ne laisse rien ignorer de la position des roues avant, l'accélérateur a toujours largement plus de ressources que vous ne pouvez en exploiter, tandis que la commande de boîte reste tout à fait fréquentable.

Quels défauts alors ? L'image, peut-être ? La légère condescendance de certains porschistes bornés n'est, après tout, que la marque de leur propre inculture. Quant à l'hostilité perçue par Benoît Lehel lorsque, dans une station-service ou sur un parking, certains lisent le sigle Porsche à l'arrière,

il faut apprendre à vivre avec. En fait, le vrai problème avec la 928, c'est le budget entretien, du fait de la complexité de la machine et du prix exorbitant des pièces. Mais franchement, avec une mise de l'ordre de 70 000 F, que ne vient même plus perturber la vignette, cela reste diablement tentant. Pour ce prix, vous ne trouverez rien d'autre à ce niveau de plaisir et d'efficacité.

Un grand merci à Benoît Lehel pour sa patience et sa confiance, à Samuel Fournis et son épouse pour leurs encouragements, au parking Monts-d'Est pour son accueil, ainsi qu'à Leïla et Alain.



Le petit becquet noir aide à gagner quelques points de Cx sur la 928 S, tandis que la longue vitre de hayon rend obligatoire la climatisation à bord. Mais au moins, l'espace réservé aux bagages est-il digne des longues étapes dont se déflecte cette authentique GT.

