

ACHETER UNE OCCASION

R1357
444
246

Textes & photos
Thomas Riaud

Porsche 928 GTS

De 1991 à 1995 A partir de 30 000 €

Le temps où la 928 végétait à de vils prix en occasion semble révolu ! Enfin reconnue à sa juste valeur, la cote de la 928 monte en flèche ces dernières années, et cela vaut bien sûr pour l'ultime version produite : la GTS. Elle reste, à bien des égards, fabuleuse, mais au prix de coûts d'entretien élevés.

A l'heure où la chasse au moindre gramme de CO₂ prend des airs d'inquisition, il est amusant de voir qu'en 1977, année de son lancement, l'incroyable 928 a été élue... voiture de l'année ! Récompenser une sportive de ce calibre avec ce prestigieux titre reste à ce jour unique. Cette distinction était tout à fait méritée. Car Porsche a jeté dans la bataille toutes ses forces pour proposer une GT pouvant surclasser tout ce qui roulait à l'époque. Ainsi, la 928 est diamétralement opposée à la vieillissante 911. Au bon vieux flat-6 refroidi par air, placé en porte-à-faux à l'arrière, la 928 préfère un moderne V8 refroidi par eau installé longitudinalement à l'avant, un inédit 4,5 litres développant initialement 240 ch. Et cette fois, la répartition homogène des masses est au programme ! La 928 adopte donc une avant-gardiste architecture Transaxle, mais aussi un efficace pont arrière à cinématique active Weissach. Voilà pour le fond. Sur la forme, la 928 subjugue avec son design d'une incroyable pureté. Mieux, elle innove, en recevant des boucliers en composite peints couleur carrosserie,

un procédé qui est juste devenu la norme en automobile ! La 928 paraît bien plus moderne à partir de son restylage intervenu en 1986, à l'occasion du lancement de la S4 (V8 5.0). Pour lui donner un coup de jeune, quelques détails font la différence, avec des rétroviseurs profilés assortis à la teinte de la carrosserie, ou la pose de jantes Cup en alliage. Sans cesse remise sur le métier, la 928 va toujours se bonifier. L'apothéose arrivera en 1991, avec la sortie de la GTS, ultime variante de la 928 produite jusqu'en 1995. Ailes arrière subtilement galbées et gros aileron surplombant la poupe donnent quelques indices sur ses prétentions. Ce n'est pas pour faire joli : le V8, réalésé à 5,4 litres, développe cette fois 350 ch. Conçue en priorité pour séduire les Etats-Unis, la 928 GTS sera majoritairement livrée avec une boîte automatique à 4 rapports et avec une plus convaincante boîte manuelle à 5 rapports. Une configuration qui légitime un surcoût en occasion, le critère essentiel restant l'état général : une belle GTS peut désormais prétendre à 50 000 €, voire plus pour un exemplaire exceptionnel...

Les 7 points à surveiller

01

CARROSSERIE & STRUCTURE

La 928 hérite d'une coque en acier sur laquelle sont fixés les ailes avant, un capot moteur et de longues portes en aluminium. Vous devrez donc vous assurer de leur parfait état. Quant aux boucliers en polyuréthane, ils nécessitent souvent un petit voile de peinture tant ils sont exposés aux petits chocs et au gravier. Une 928 bien entretenue et remise au sec dans un garage ne rouille pas, a des ajustages impeccables et des éléments parfaitement peints. De petits « jours » entre les pièces de tôlerie, ou irrégularités, mais aussi des différences de teinte, doivent vous alerter, mais pas forcément vous inquiéter : vu son âge, il n'est pas illogique qu'un ancien propriétaire ait effectué des travaux de carrosserie. Scrutez la présence d'un choc en auscultant le fond du coffre et le compartiment moteur, qui ne doivent présenter aucune déformation ou trace suspecte de soudure.

02

TRANSMISSION

Cette grosse propulsion reçoit majoritairement une boîte automatique à 4 rapports, qui séduit plus par sa douceur que par sa réactivité. Il faudra la vidanger tous les 40 000 km et remplacer l'huile du différentiel tous les 80 000 km. Il est recommandé de respecter cette même échéance pour la boîte manuelle à 5 rapports, moins courante. Celle-ci, bien guidée et agréable à manipuler, peut toutefois présenter des problèmes de synchro à partir de 100 000 km si elle a été maltraitée. Dans ce cas, mieux vaut passer son chemin ou acheter en connaissance de cause en négociant une belle remise ! Car là encore, la maintenance minimale atteint vite plusieurs milliers d'euros. Ainsi, juste pour remplacer l'embrayage, prévoyez près de 3 000 €, en comptant en plus de la pièce le mécanisme, la butée, le joint spi de vilebrequin côté volant moteur et la main-d'œuvre. Bonne nouvelle : bien conduite, une 928 GTS ne maltraite pas l'embrayage. Celui-ci peut durer plus de 170 000 km.

03

IDENTIFICATION

Le numéro de châssis (qui doit être identique à celui de la carte grise) est frappé dans le compartiment moteur (vers le bol d'amortisseur), côté avant droit. La plaque constructeur est fixée sur la traverse avant, au niveau du verrou du capot-moteur.

04

ENTRETIEN

Excepté les supercars 959 ou Carrera GT, jamais entretenir une Porsche ne s'est avéré aussi cher ! D'où la nécessité de sélectionner d'emblée un exemplaire impeccable. Pour parcourir 15 000 km, prévoyez 2 800 € environ...

05

INTÉRIEUR

Le temps qui passe a été cruel dans ce domaine, la finition semblant légère par certains aspects, avec le recours massif à des plastiques rigides, naturellement émetteurs de « rossignols ». Sinon, cette vitrine technologique étonne par sa dotation de série (siège conducteur électrique en cuir à mémoires, double airbag, ABS, clim automatique avec boîte à gants réfrigérée, ordinateur de bord, contrôle de la pression des pneus RDK...). L'électronique embarquée peut générer des dysfonctionnements. A noter que Porsche proposait certaines options apportant une vraie plus-value aux exemplaires dotés, cela justifiant un léger surcoût en occasion (toit ouvrant, intérieur tout cuir, pont autobloquant à 40 %...). Sinon, sachez que jusqu'en 1992, les GTS sont équipées d'une climatisation fonctionnant avec un gaz « R12 », remplacé l'année suivante par un gaz « R134 », devenu obligatoire. En cas d'intervention sur la clim, il faudra la convertir aux normes actuelles, ce qui coûte 1 000 € chez Porsche. Enfin, pour finir sur ce sujet, le roulement de la clim peut devenir bruyant, entraînant alors son remplacement complet (1 900 €).

NOS
ESSAIS

N° 363 (04/92)

N° 396 (01/95)

N° 663 (04/17)

Essai

Comparatif Porsche 928 GTS/Aston Martin DB7
BMW 850 CSi/Jaguar XJS V12/Mercedes 500 SL

Essai Rétro