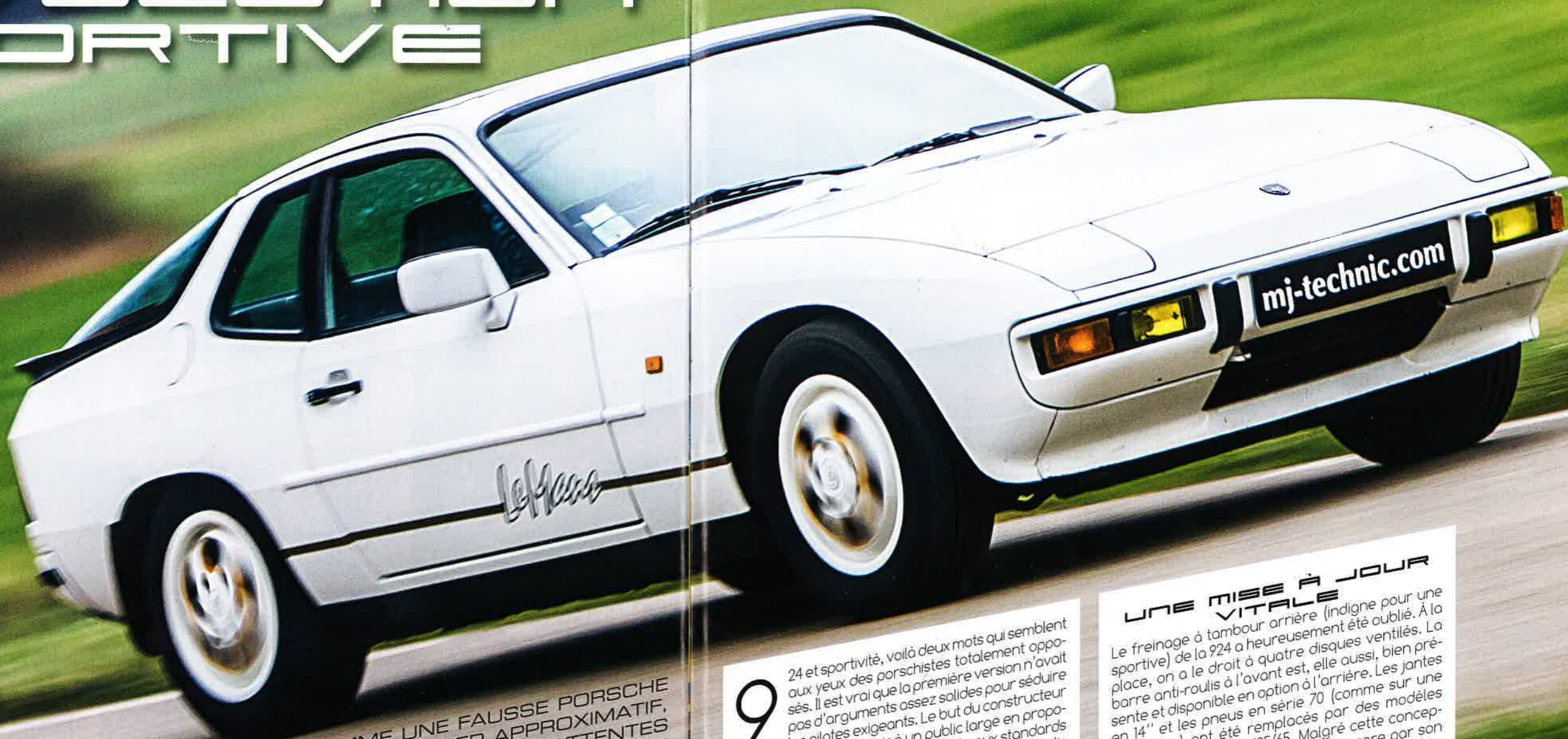


COLLECTOR

# ÉVOLUTION SPORTIVE



SI LA 924 ÉTAIT CONSIDÉRÉE COMME UNE FAUSSE PORSCHE AVEC SON MOTEUR VW ET SON COMPORTEMENT ROUTIER APPROXIMATIF, LA VERSION S SE RÉVÉLERA PLUS EN PHASE AVEC LES ATTENTES DES PILOTES. À CONDITION D'AVOIR CHOISI LES BONNES OPTIONS ! C'EST FINALEMENT À LA FIN DE SA CARRIÈRE, EN 1988, QUE CETTE PMA SE MONTRERA LA PLUS SPORTIVE EN SÉRIE SPÉCIALE LE MANS. NOUS AVONS RÉUSSI À DÉNICHER UN DES RARES EXEMPLAIRES ENCORE EN CIRCULATION. ESSAI EXCLUSIF.



924 et sportivité, voilà deux mots qui semblent aux yeux des porschistes totalement opposés. Il est vrai que la première version n'avait pas d'arguments assez solides pour séduire les pilotes exigeants. Le but du constructeur était d'abord de s'ouvrir à un public large en proposant des véhicules des années 80. Pas de barre anti-roulis arrière, pas d'autobloquants, des freins à tambour derrière et un moteur Audi/VW devant... La marque du Bade-Wurtemberg nous réservait le menu de la 914-4. Seule sa finesse aérodynamique avec un Cx inférieur à 0,60 et une répartition ingénieuse des masses étaient appréciables. Pour la liaison au sol et le comportement routier, en revanche, difficile de lui trouver des qualités. Du coup, quand ce modèle assez pâle a été secondé par la version S, tout le monde a retrouvé le sourire. Sous le capot, la 924 cette fois le droit à un vrai moteur Porsche issu de la 944. Il jouit toujours d'une cylindrée de 2.5 l mais la puissance est curieusement moindres. La raison ? Il s'agit tout simplement du modèle dépollué et comprimé américain... avec un rapport volumétrique qui tombe de 10,6 à 9,7. Une manœuvre assez surprenante. Gageons que, comme sa devancière, elle était censée se tourner vers un large public et donc consommer le moins possible. Mais, qu'on le veuille ou non, l'opération est une réelle désillusion quand on connaît les possibilités du bloc dérivé du V8 de la 928 S : tout alu, soupapes en ligne, chambres à très haute compression... « Un gâchis ! », diront certains.

## UNE MISE À JOUR VITALE

Le freinage à tambour arrière (indigne pour une sportive) de la 924 a heureusement été oublié. À la place, on a le droit à quatre disques ventilés. La barre anti-roulis à l'avant est, elle aussi, bien présente et disponible en option à l'arrière. Les jantes en 14" et les pneus en série 70 (comme sur une Super 5...) ont été remplacés par des modèles en 15" chaussées de 195/65. Malgré cette conception plus sérieuse, la 924 S pêche encore par son comportement routier. Mal amortie, elle ballote ses occupants sur les petites routes. Pire encore, impossible de lui faire prendre une trajectoire au cordeau. Il faut se battre avec elle et le sous-virage n'est jamais très loin. Malgré ses défauts de jeunesse, cette dernière aura quand même réussi à relever le défi fixé par le constructeur : faire venir à la marque de nouveaux automobilistes... Ceux qui ont profité d'une auto abordable pour accomplir le rêve d'une vie : rouler en Porsche. L'histoire de la 924 aurait pu s'arrêter à un simple souhait économique, mais tout va changer en 1987. Le constructeur bavarois vient de remporter sa douzième victoire aux 24 Heures du Mans et en profite pour lancer une édition commémorative. C'est la 924 S, alors en fin de carrière, qui est choisie pour cette série spéciale. Si la S Le Mans a exactement la même motorisation que la S classique (passée à 160 ch en 1988), de nombreuses attentions vont la rendre plus sportive. Plus qu'une édition spéciale, cette ultime version est donc la mise à jour que tout le monde attendait depuis toujours. Au total, 980 modèles seront produits entre juillet et septembre 1987 : 200 noirs et 50 blanches en Allemagne, 500 noirs aux USA, 37 noirs et 37 blanches