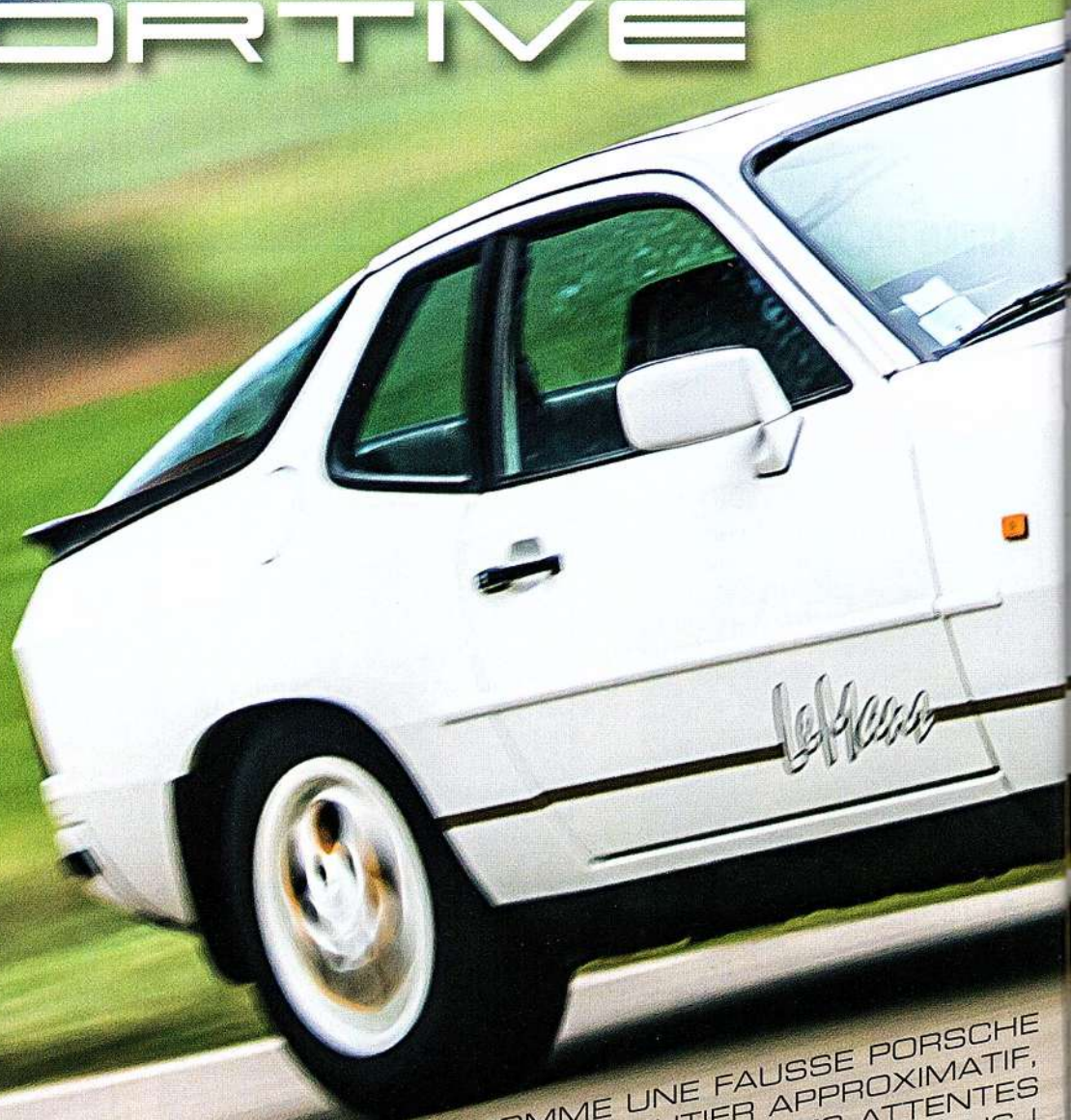


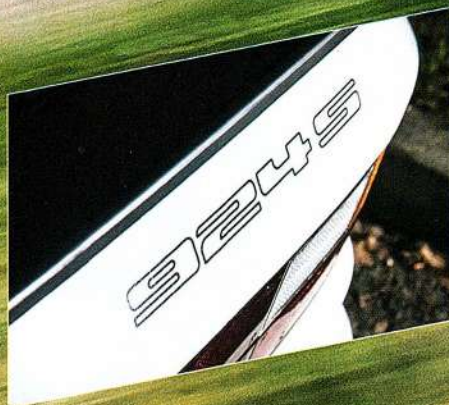
COLLECTOR

924 S Le Mans

ÉVOLUTION SPORTIVE



SI LA 924 ÉTAIT CONSIDÉRÉE COMME UNE FAUSSE PORSCHE AVEC SON MOTEUR VW ET SON COMPORTEMENT ROUTIER APPROXIMATIF, LA VERSION S SE RÉVÉLERAIT 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.





9 24 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 une Porsche accessible qui colle aux standards des véhicules des années 80. Pas de barre anti-roulis arrière, pas d'autobloquants, des freins à tambour du Bade-Wurtemberg nous réservait le menu de la 914-4. Seule sa finesse aérodynamique avec un C_x inférieur à 0,60 et une répartition au sol et 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 a 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 moindre. La raison ? Il s'agit tout simplement du modèle dépollué et décomprimé 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

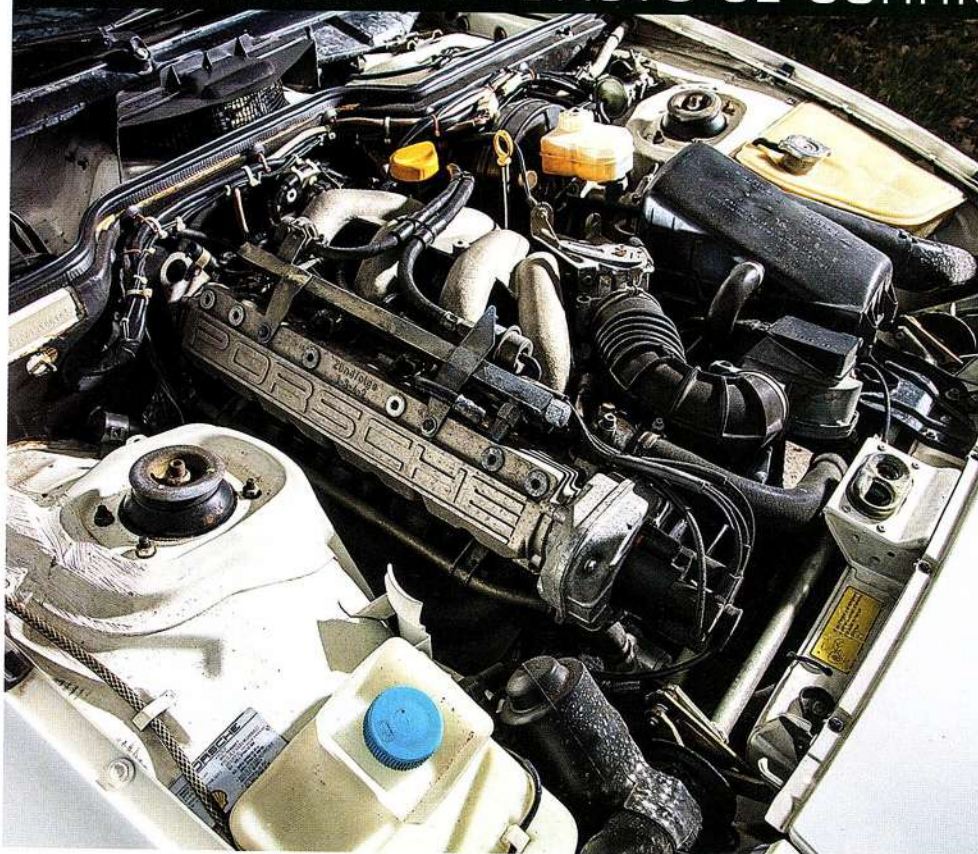
Le freinage à tambour arrière (indigne pour une sportive) de la 924 a heureusement été oublié. À la place, on a le droit à quatre disques ventilés. La barre anti-roulis à l'avant est, elle aussi, bien présente et disponible en option à l'arrière. Les jantes en 14" et les pneus en série 70 (comme sur 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. Plus encore, pire encore, ses occupants sur les petites routes. Plus 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



Le design des phares escamotables sera souvent copié par les concurrents. C'est notamment le cas de Toyota avec sa première RX 7.

mj-technic.com

LES CAPRICES DE L'AUTO SE CORRIGENT FACILEMENT



FICHE TECHNIQUE

924 S LE MANS DE 1988

MOTEUR

4 cylindres en ligne disposé longitudinalement à l'avant, 8 soupapes, injection Bosch L-Jetronic, alésage x course (mm) 100x79,9, taux de compression 10,2:1, 160 ch à 5900 tr/min

TRANSMISSION

Aux roues arrière, boîte manuelle 5 vitesses

DIRECTION

A crémaillère assistée

SUSPENSIONS

AV Type Mac Pherson, triangles alu, barre anti-roulis de 21,5 mm.

AR Triangles obliques, ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis de 20 mm

FREINS

DISQUES AV & AR Ventilés

JANTES

15" type « Téléphone »

PNEUS

195/65 VR 15

DIMENSIONS

LONGUEUR 4210 mm

LARGEUR 1680 mm

EMPATTEMENT 2400 mm

VOIES AV 1420 mm

VOIES AR 1392 mm

POIDS

1190 kg

PERFORMANCES

VITESSE MAXI 215 km/h, 0 à 100 km/h en 8,5s,

400 m D.A en 15,6 s, KM DA en 29,1s

Dégonflé au départ, le moteur issu de la 944 finira par atteindre 160 ch en 1988. Si la 924 héritait d'une mécanique VW, la S a le droit à un vrai moteur maison.

au Royaume-Uni, 76 noires et 80 blanches pour les autres marchés. Notre modèle d'essai est français, il est donc issu des 80 versions blanches précitées. C'est dire sa rareté. Entièrement entretenu par la société MJ-Technic, il a conservé tout son potentiel d'époque. Outre les stickers spécifiques, la 924 S Le Mans se distingue par un habitacle bi-ton gris et ocre, des jantes type « téléphone » (pouvant être peintes en option en Blanc Alpine avec intérieur ocre) en 6x15 et 7x15 et des sièges sport. Passé ces détails cosmétiques, c'est surtout la liaison au sol qu'il est important de décortiquer.

UNE VOITURE VIVANTE... AVEC SES DÉFAUTS

Si la S avait un comportement imprécis, cette série spéciale corrige ses erreurs avec un surbaissement de 10 mm à l'avant et 15 mm à l'arrière, des ressorts tarés plus fermes ainsi que des amortisseurs à gaz. Les barres anti-roulis sont posées d'office et ont gagné en diamètre : 21,5 mm à l'avant au lieu de 20 mm, 20 mm à l'arrière au lieu de 14 mm. Des attentions qui changent la donne. Cette fois, la tenue de cap frise la perfection et les mouvements de la caisse



01



01 Les manomètres additionnels placés en haut de la console sont parfaitement visibles.

02 L'habitacle est austère, mais la finition Le Mans apporte plus de noblesse et plus de couleur.

03 Sur la boîte à gants, le blason de la firme.

04 A défaut d'être excitante, l'instrumentation est complète.



04



RÂCE À UN ÉQUILIBRE QUI TUTOIE LA PERFECTION.



L'aileton qui entoure la lunette arrière se veut particulièrement aérodynamique. A l'arrière, les feux ont assez mal vieilli...

Le Mans

CE QUI CARACTÉRISE CETTE SÉRIE SPÉCIALE

Extérieur

- ▶ Peinture blanc Alpine ou noir profond
- ▶ Stickers avec inscription Le Mans sur le bas des portes
- ▶ Jantes en 6X15 à l'avant et 7X15 à l'arrière «Téléphone» (blanc Alpine/ocre ou noir profond/turquoise)

Habitacle

- ▶ Sellerie bi-ton : gris/ocre ou noir/turquoise
- ▶ Volant de 363 mm
- ▶ Toit ouvrant électrique

Liaison au sol

- ▶ Surbaissement de 10 mm à l'avant et 15 mm à l'arrière
- ▶ Barres anti-roulis de 21,5 mm à l'avant et de 20 mm à l'arrière

924 LE MANS. La cousine



Une série Le Mans avait déjà auréolé la 924 en 1980. Mais contrairement à la S du même nom, elle n'a été produite qu'à 1 030 exemplaires et uniquement pour l'Europe. Elle commémorait les 6^e, 12^e et 13^e places des Porsche 924 Carrera GT dans l'épreuve mancelle de 1980.

Les caractéristiques de cette version étaient les suivantes :

- ▶ Filet adhésif aux couleurs de l'Allemagne.
- ▶ Peinture blanc Alpine
- ▶ Portes siglées
- ▶ Spoiler arrière de la version Turbo
- ▶ Jantes en toile d'araignée
- ▶ Toit ouvrant Targa
- ▶ Essuie-glace arrière
- ▶ Sièges cuir avec tissu noir et blanc
- ▶ Volant et soufflet de levier en cuir
- ▶ Amortisseurs Koni
- ▶ Barres anti-roulis avant et arrière.

BIEN ACHETER UNE 924 S LE MANS

Contrairement à la 924 Turbo, la 924 S Le Mans possède une mécanique fiable. L'entretien régulier n'est pas excessif et la consommation est modérée. Si vous trouvez un bon modèle, il y a peu de chances qu'il vous endette tous les mois. Le plus dur, justement, est de trouver une version d'origine, en bel état et avec un historique clair. Et pour ne rien arranger, très peu d'autos issues de cette série spéciale sont en vente. Logique quand on sait qu'elle a été produite seulement quelques mois à moins de mille exemplaires pour le monde entier. Comme toutes les autos rares, il faut s'armer de patience et remonter les filières pour vraisemblablement terminer hors de nos frontières. Si vous avez enfin déniché la belle tant convoitée, prenez soin de bien la regarder sous toutes les coutures. L'auto ayant 25 ans, il y a de grandes chances que la rouille ait déjà fait son apparition. La corrosion tout autour de la baie de pare-brise doit vous alerter. Mais pour vraiment juger des dégâts, inspectez les dessous de l'auto. Autre point important, vérifiez que vous êtes bien en présence d'une vraie série limitée Le Mans. Certains propriétaires sont tentés de la déguiser pour gonfler la note. Afin d'en avoir le cœur net, prenez le temps de lire l'étiquette du coffre où figurent les codes options. L'inscription M755 qui fait référence à la série Le Mans (ou M756 pour les US) doit absolument être inscrite. Au niveau de la cote, les transactions sont tellement rares qu'il est difficile de déterminer une moyenne des prix du marché. À titre indicatif, une 924 S en excellent état avec historique limpide et carnet d'entretien à jour est estimé à 12 000 euros. Beaucoup plus, bien évidemment pour la série spéciale en question.



- Joueuse
- Réel effort sur la liaison au sol
- Excellente répartition des masses



- Manque de puissance
- Look vieillissant

SEULEMENT 980 MODÈLES
AU MONDE SERONT
PRODUITS EN 1987...





01 Le poste de commande est complet et tout reste à portée de main.

02 La face avant est clairement à contre-courant des autres modèles de la marque.

...ant parfaitement contrôlés. Seule la direction est en-
...re lourde. Dans les courbes, on a toujours un peu
... mal à inscrire le train avant et le manque de
...rgne de la mécanique nous empêche de contre-
...ancer cet effet en lâchant les gaz. Certes, l'auto
...ent la route, mais il faut faire appel à ses muscles et
... ne pas avoir peur de braquer abondamment. Néan-
...ans, si l'on oublie de lire minutieusement le mode
...emploi, l'Allemande peut réserver des surprises
...aux pilotes novices. Durant notre essai, nous avons
...s remarqué de brusques détentes de l'arrière,
...urtout si on lève le pied vers le point de corde pour
...accrocher la trajectoire. C'est à cet endroit précis
...es virages que le risque de dérobade est le plus
...levé. Mais rassurez-vous, les caprices de l'auto se
...arngent facilement grâce à un équilibre qui tutoie
...perfection. Sur chaussée grasse ou humide, en re-
...anche, elle se révèle plus sécurisante. Il est cette

fois difficile de sortir d'une épingle, car la roue inté-
rieure transforme le couple en fumée. Bien que le
différentiel autobloquant accentue le sous-virage
en entrée de virage, sans vitesse, il permet d'en-
rouler les courbes en jouant avec l'accélérateur et
le braquage. Les plus audacieux auront d'ailleurs
plaisir à jouer du contre-braquage dans les virages
les plus techniques. Un caractère joueur qui man-
quait cruellement à la 924. Malgré cette mise à jour
importante (prise seulement en compte dans cette
édition limitée), les ventes de 924 S s'essouffleront à
l'aube des années 90. La petite Porsche n'offre plus
un rapport prix/prestations idyllique. Seule la 944 res-
tera encore au programme.

Nos sincères remerciements à MJ-Technic (spécialiste
Porsche dans le Doubs) pour la mise à disposition
de ce superbe exemplaire. Infos : www.mj-technic.com



Les jantes «Téléphone» en bi-ton
témoignent de cette série spéciale.