

Porsche complète la gamme 911 d'un cabriolet

Le cabriolet figure au programme de Porsche depuis la 356. Celui-ci s'impose comme un chef-d'œuvre du genre.

A la rentrée, le 8 septembre exactement, la 911 Turbo Cabriolet à transmission intégrale (Porsche Traction Management ou PTM) perpétuera la tradition instaurée. Et plus particulièrement sa section la plus prestigieuse dont l'origine remonte aux 356 A 1500 GS (la Carrera de Luxe) ou GT (la Carrera sportive), une lignée lancée en 1955.

Toute l'expérience, la maîtrise de Porsche s'exprime dans ce cabriolet prestigieux. Il dégage une impression de perfection, d'ouvrage totalement fini. D'efficacité aussi.

Une part de cette perfection s'explique par le développement continu et minutieux du modèle depuis plus de 40 ans, mais aussi par le succès commercial: 100.000 exemplaires de la 911 de la dernière génération (le Type 997) ont été construits alors que le modèle n'a été lancé qu'en avril 2004. Au cours de l'année fiscale 2006/2007 clôturée au 31 juillet, Porsche a vendu environ 36.000 911!

Ces chiffres donnent l'exacte dimension de la position unique que la 911 occupe sur le marché. On la découvre, on l'évalue avec plus d'exigence encore. Elle répond effectivement à toutes les attentes, dans les limites de son architecture particulière (coffre avant de 105 l, le principal se range derrière les sièges avant) et compacte bien sûr.

Parmi toutes les premières impressions ressenties, c'est la rigidité de la coque qui domine. L'homogénéité, la qualité... Le cabriolet pèse 70 kg de plus que le coupé et l'on sait immédiatement pourquoi. Il présente un coefficient de pénétration dans l'air comparable (Cx de 0,31). Sa capote (à trois couches) s'ouvre ou se ferme automatiquement en plus ou moins 20 secondes, même en roulant (jusqu'à 50



Porsche 911 Turbo Cabriolet: prestige et performance.

km/h). Pas besoin de couvre-capote. La cinématique géniale du système détermine que l'ensemble s'escamote avec élégance, laissant affleurer juste une section de la toile. Le confort aérodynamique stupéfie. Rares sont les cabriolets au volant desquels il est possible de rouler confortablement – et partant

longtemps – à plus de 230 km/h. Grâce au volet arrière qui se déploie automatiquement (30 mm plus haut que celui du Coupé) dès 120 km/h, une portance négative est obtenue sur le train arrière qui participe à l'efficacité du comportement. Le moteur 3,6 l suralimenté par deux turbocompresseurs à géo-

Cette fusée se prête admirablement bien à une conduite respectueuse du code de la route. Il n'est alors pas difficile de consommer 10,0 l/100 km.

métrie variable développe 353 kW/480 ch et un couple maxi de 620 Nm à 1.950 t/m ou même, avec le nouveau «Sport Chrono Turbo Package» optionnel, 680 Nm en phase «overboost». Pied au plancher, c'est une véritable fusée qui s'allume! Comme dans un grand opéra, la musique, le chant

du moteur change totalement de registre.

L'accélération de 0 à 100 km/h s'effectue en 4 s ou 0,2 s de moins avec la boîte de vitesses Tiptronic S. Pas besoin de faire un dessin: l'engin est vélocité comme une fusée. Par contre, il convient de dire combien il se prête étonnamment bien à la conduite respectueuse du code de la route et affiche un appétit d'oiseau dans ces circonstances. Il n'est pas difficile de consommer moins de 10,0 l/100 km

Le train roulant comporte, de série, le système de suspension active Porsche Active Suspension Management (PASM) et le contrôle électronique de trajectoire Porsche Stability Management (PSM).

Le système de freinage d'origine est déjà d'une rare efficacité (étrier de frein avant à six pistons), mais l'option céramique (Porsche Ceramic Composite Break ou PCCB) est proposée. Un investissement, mais c'est léger et efficace «à vie» ou presque. Et ça permet de rouler sur le Nürburgring sans souci... C'est là qu'une telle voiture révélera son potentiel. Sur route ouverte, il est seulement permis de l'imaginer! La panoplie de systèmes de sécurité passive (six airbags, arceau de sécurité automatique derrière les sièges arrière, etc.) répond à toutes les normes internationales.

L'équipement de série comporte des phares au bi-xénon, les jantes forgées de 19 pouces finies en deux tons, la climatisation automatique, le déflecteur, le Porsche Communication Management (PCM) incluant le module de navigation, l'écran couleur de 5,8 pouces et le Bose Surround Sound System...

Rien d'essentiel ne manque. Pourtant, il y a encore moyen de dépenser quelques euros en consultant la liste des options et autres personnalisations. ◊

Philippe de Barsy