

# Porsche 911 Turbo Cabrio

## 20 ans et topless... Belle formule !



Je sais, l'image est un peu grivoise. En même temps je n'invente rien: une jeune beauté qui enlève le haut, ça fait rêver les hommes. Or la jeune beauté en question se nomme Porsche 911 Turbo. Que celui qui n'a pas des images plein la tête me jette la première pierre !

Je vais être franc, je n'ai jamais fait partie de ceux qui rêvent depuis leur enfance de la 911. Mais au fil des années, à la lecture des magazines automobiles dont je me repaissais

étant ado, je m'étais fait de la 911 une image de pureté un peu brutale, de voiture qu'il faut être capable de maîtriser sous peine d'une sanction immédiate.

Aussi lorsque j'ai eu le bonheur d'essayer une 911, je suis resté un peu sur ma faim. C'était la première 911 à refroidissement à eau, celle peut-être d'une période de transition, lorsque les normes anti-pollution sont venues tout chambouler et où les constructeurs ont dû changer leurs repères. J'avais trouvé la 911 un peu bourgeoise, un peu édulcorée par rapport à tout ce que j'avais lu. Et je m'étais dit: "C'est ça une 911 !?".

Je préférerais de loin le Boxster, plus léger, plus communicatif. Plus épuré, à mon avis. Le truc, c'est que je n'avais jamais pris le volant d'une 911... Turbo. Jusqu'à aujourd'hui !

### Ca, oui, c'est une 911 !

Plus précisément, c'est par la Turbo Cabrio que je suis enfin entré dans le cercle des admirateurs de 911. Soyons plus précis encore : le nom 911 Turbo (Cabrio ou pas) est incomplet car ce n'est pas un turbo qui gave le Flat Six... mais deux. Voilà comment on tire 480 chevaux de ce 3,6 litres. Le couple est pharaonique : 620 Nm disponibles entre 1.950 et 5.000 tr/min. Vous trouvez que c'est assez ? Chez Porsche on ne trouve pas. C'est pourquoi avec le pack option "Sport Chrono Turbo" (nous reviendrons plus loin sur toutes ses fonctions) et lorsque la touche "Sport" est enfoncée, on dispose en pleine accélération de 60 Nm supplémentaires.

Mais fi des chiffres, le sujet qui nous occupe est de savoir si en perdant son toit, la 911 Turbo Cabrio conserve les qualités de la version coupé. Honnêtement toujours : je n'en sais rien puisque c'est ma première 911 Turbo. Sur papier, il semble que oui. La liste des renforcements structurels apportés est longue et se répartissent tout autour de la voiture. Surpoids ? A peine. 70 kilos de plus que la Turbo coupé, capote et mécanismes d'ouverture inclus. La nouvelle 911 Turbo Cabrio pèse même 5 kilos de moins que l'ancienne version, embarquant pourtant moins d'équipement et surtout... moins de chevaux.

Dès les premiers kilomètres dans un cabriolet, on a le réflexe de regarder le rétro central dès qu'on passe sur un mauvais revêtement. S'il tremble, c'est que le châssis souffre. Dans la 911, capote fermée puisqu'il tombe des halberdes, il présente des tremblements, mais de très faible amplitude, plutôt des vibrations. Bon signe, parce que justement il pleut à verse et je n'aimerais pas que la voiture commence à chercher ses appuis en pleine attaque de courbe. Mais pour le moment, nous sommes toujours en ville et enrrouler comme un (presque) bon père de famille suffit à sentir que la 911 Turbo n'est pas une 911 comme les autres. Ses réglages la connectent déjà beaucoup plus au conducteur. Je constate aussi qu'elle a beau avoir deux turbo prêts à

**Prix : 154.638 € TVAC**  
**Puissance : 480 ch**  
**V-max : 310 km/h**  
**Conso. mixte : 12,9/100km**