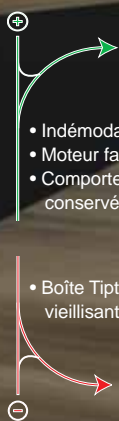




Avouez que pour la bronzette, c'est plus agréable qu'une séance de banc solaire.



- Indémontable
- Moteur fabuleux
- Comportement conservé

- Boîte Tiptronic vieillissante

### La Porsche 911 Turbo Cabrio en quelques chiffres

- **Moteur** : 6 cylindres à plat en opposition, 3.600cc, 480ch à 6.000 tr/min, 620 Nm de 1.950 à 5.000 tr/min.
- **Transmission** : intégrale permanente PTM, boîte manuelle à 6 rapports.
- **Boîte** : manuelle à 6 rapports
- **Gabarit (longueur/largeur/hauteur en mm)** : 4.450/1.852/1.300
- **Poids à vide (kg)** : 1.655
- **Volume du coffre (l)** : 105
- **Réservoir (l)** : 67
- **0 à 100 km/h (sec.)** : 4



Dans l'habitacle, les perturbations aérodynamiques sont bien gérées.

souffler comme Katrina, on est loin du turbo On/Off des débuts. La voiture est ultra réactive aux sollicitations, mais jamais de manière inadaptée. Ce petit tour en agglomération permet enfin de constater une chose importante : la 911 Turbo Cabrio, même fermée, jouit d'un charme inaltérable. Partout, passants et automobilistes, majoritairement masculins mais tous âges confondus, se retournent sur ce morceau d'histoire automobile.

Vient ensuite l'autoroute. On est en Allemagne donc c'est «No Limit» sans aucune mauvaise conscience. Bande de lancement, bande de droite et gaz à fond. On le sent bien, l'overboost de 680 Nm. Seigneur, que ça pousse ! Le son du Flat Six refroidi par air n'est peut-être plus là mais les vocalises de celui-ci ont largement de quoi donner des frissons de plaisir. Autre plaisir : la boîte manuelle 6. Bam, bam, bam, les rapports s'enchaînent en rafale, le guidage est parmi ce qui se fait de mieux et le levier à course courte est exactement ce qu'il faut pour aller avec celle de l'embrayage et sa prise très rapide. Rien que pour jouer, on ralentit, histoire de mieux passer de 6 en 4, voire en 3 et remettre la gomme. C'est presque de la pornographie automobile tellement c'est indécent. J'adore ! Pour info : on est largement au dessus de 200 km/h, capote fermée et on constate que l'isolation phonique est de très, très haut niveau. Je connais une Bentley

Continental GTC qui pourrait presque en rougir. Enfin, moi qui accusait la 911 d'un manque de communication, quelle exaltation de sentir ce train avant réagir, en ligne droite, au plus infime mouvement de volant. A mon avis, un petit bonus pour flatter l'ego du conducteur, pour lui donner l'impression qu'il maîtrise une bête féroce car en réalité, la stabilité de la voiture à ces très hautes vitesses est sans faille.

Puis finalement, l'instant de vérité : les routes secondaires. Les courbes, grandes et rapides, petites et serrées, les enchaînements, les freinages... Et toujours la pluie. Les 911 Turbo Cabrio reçoivent la transmission intégrale pilotée PTM et les suspensions PASM, pilotées également. Nous parlions plus haut du pack Sport Chrono Turbo. Cette option, en plus d'agir sur la gestion moteur, agit sur le tarage des suspensions, de la transmission et du PSM (l'ESP de Porsche) pour en retarder l'action, la rendre plus discrète et plus précise.

Mais même sans avoir pressé le bouton sport, la voiture permet des vitesses de passage ahurissantes et jamais je n'ai ressenti de perte de traction, de dérobade, je n'ai même pas vu la couleur du témoin d'ESP (non, de PSM). Les routes étaient pourtant détrempées et on n'a pas lésiné sur la remise des gaz en sortie de virage en épingle. Que du bonheur, et même pas peur ! Le volant typiquement vertical est

un prolongement dans les doigts des gommages avant et on sent que lorsqu'on a décidé de les placer là, c'est là et pas un cm à côté. Et on sent aussi que si perte de grip il y a, on le saura dans la seconde. Mais ça ne s'est pas produit. Ça pousse, ça tire, ça tourne, ça fait tout... et ça ne lâche pas l'asphalte.

Il ne me reste que quelques lignes pour vous dire que le ciel s'est dégagé le temps de découvrir que rouler décapoté en 911, ça le fait grave et que les perturbations aérodynamiques sont bien gérées. Et aussi pour vous dire que la boîte Tiptronic s'en sort avec les honneurs mais franchement, elle commence à souffrir de la concurrence. Vous avez dit DSG !?

Laurent Zilli

## CONCLUSION

*La 911 Turbo Cabrio est l'archétype de la Porsche, bien que, paraît-il, les intégristes orthodoxes méprisent cette version découvrable. Moi qui n'ai été convaincu par la 911 que sur le tard, je vous le dit : il y a peu de sportives si généreuses et abouties.*