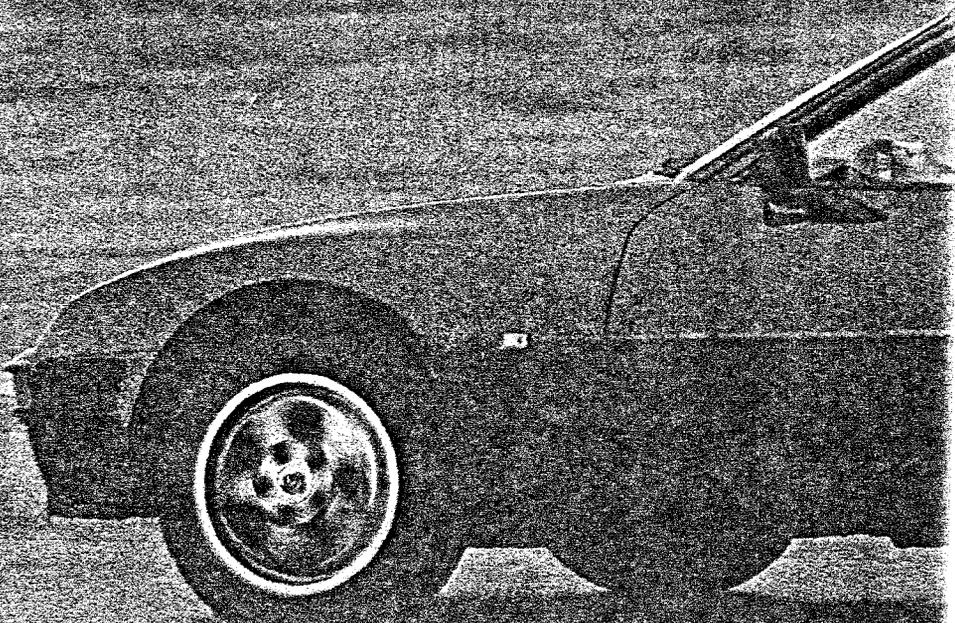


Une 944S. Bof, diront certains Porschistes purs et durs. Avec un moteur 16 soupapes de près de 200 chevaux sous le capot, est-il cependant possible de voir leur enthousiasme renaître ? Celle nouvelle 944 reçoit, en tout cas, le punch que beaucoup attendaient.

Jean-Luc Legrand

Rouler dans ce superbe coupé Porsche, même si la carrosserie a été galvaudée par la première 924, si mièvre, c'est un grand moment : la forme trapue et élargie, le nom Porsche, ne laissent personne indifférent, ni le conducteur, ni « les » passagers, ni les passants et certainement pas les autres automobilistes.

Après quelques kilomètres, déjà une confirmation : on ne passe vraiment pas inaperçu dans la masse des voitures de tous les jours. Signe extérieur de prestige, signe absolu de technologie avancée dont Porsche est parvenu à se faire le porte-drapeau à travers le monde, elle ne fait pas seulement office de « voiture » au sens où nous l'entendons dans nos essais détaillés, avec des performances pures (elle est annoncée à moins de 28 sec sur le km DA) et dynamiques qui sortent de l'ordinaire, mais elle sert aussi incontestablement de fonction sociale : elle concrétise la réussite sur le plan professionnel, elle symbolise un niveau de vie élevé, elle représente une « réalisation de soi ».



**PORSCHE
944S**

LES CHIFFRES

Consommation moyenne
pendant l'essai 14,5 l/100 km
Extrêmes de 8,7 à 17,5 l/100 km
Vitesse maximale en 5ème 231 km/h
1 km départ arrêté 27,6 sec.
Prix de base: en FB 1.509.550
en FF 244.000

LES QUALITES

- Performances/consommation.
- Finition irréprochable.
- Freins et ABS.
- Tenue de cap.
- Maniement du levier de vitesse.
- Confort.

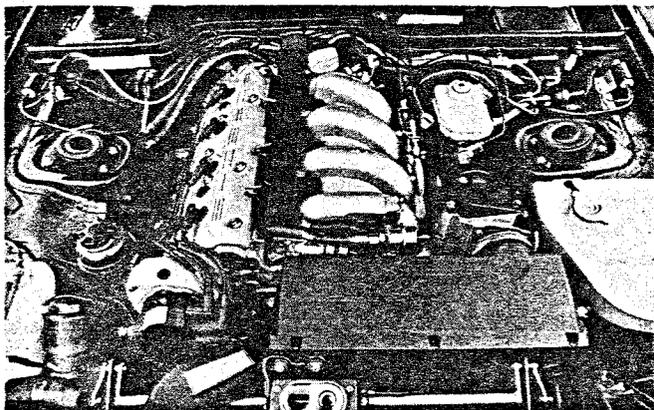
LES DEFAUTS

- Moteur pointu.
- Equipement chiche.
- Volant trop bas.
- Visibilité latérale.
- Direction perfectible.



**ESSAI
DETAILLE**

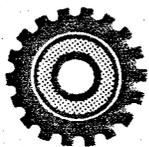
PORSCHE 944 S



Evolution logique dans la famille des moteurs Porsche, ce nouveau bloc 2,5 litres à 16 soupapes est pointu et ne fait apparaître sa cavalerie qu'à partir de 4000 tr/min.

L'occasion ce fut en fait la création d'une nouvelle 928 S pour le marché américain avec un moteur à quatre soupapes par cylindre, il y a un peu plus d'un an. Pourquoi, dès lors, ne pas profiter de cette nouvelle culasse pour créer un nouveau moteur pour la 944 et ainsi palier au manque de punch que tous les « Porschistes » lui reprochaient jusqu'à présent. La 944 S était née. A peine différente à l'extérieur ou à l'intérieur, elle offre malgré tout 190 ch avec son moteur à 16 soupapes et marque également l'introduction de certaines innovations dans la gamme 944 comme l'ABS ou l'Air Bag (tous deux en option). Question prix, c'est assez étonnant, mais cette S est à peine 10% plus chère que la 944 (encore une bonne raison pour la voir, un jour, disparaître).

Et la concurrence ? Elle existe bien entendu avec des modèles plus ou moins directement comparables — question de goût ou de moyens — comme le Coupé Audi Quattro (200 ch), la BMW 635 CSi (218 ch), la Jaguar XJS C 3.6 (225 ch), la Lotus Excel S.E (180 ch), la Maserati Biturbo (192 ch), la Nissan 300 ZX Turbo (228 ch), la Renault Alpine V6 Turbo (200 ch), la Toyota Supra 3.0 GT (204 ch) et la TVR 350i (193 ch) ainsi, qu'en Belgique uniquement, la Mitsubishi Starion (180 ch). Des voitures toutes empreintes d'une personnalité différente et parmi lesquelles l'Alpine V6 Turbo reste peut-être sa plus proche concurrente.



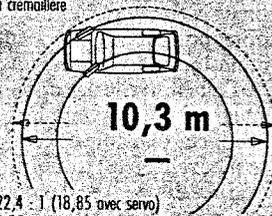
MOTEUR

En matière de moteur, Porsche possède une sérieuse réputation et une bonne longueur d'avance, surtout depuis un ou deux ans, en prouvant avec des modèles comme la 944 Turbo ou la 928 S4, qu'il est tout à fait possible d'allier très hautes performances et respect de l'environnement, tout en ménageant la consommation. En d'autres mots, que ses moteurs peuvent délivrer sensiblement la même puissance avec ou sans ces f..... catalyseurs. Cette technologie de pointe, que l'on retrouve sur tous ses modèles, lui permet de voir l'avenir sereinement et de toujours figurer en tête des constructeurs de voitures de sport, dans n'importe quel pays du monde. Ce nouveau moteur 16 soupapes est en fait une évolution logique de la famille des moteurs Porsche puisque le bloc 2,5 litres des 924/944 est en quelque sorte un demi V8 de 928 (avec les arbres d'équilibrage en plus). Et quand on sait qu'il existe depuis plus d'un an aux Etats-Unis une version 32 soupapes de ce V8 — et depuis quelques mois en Europe — on comprend qu'il était très tentant et pas trop difficile pour Porsche de greffer une de ces culasses sur le moteur de sa dernière 944 S. La plus grosse modification, par rapport à la version de 158/163ch, se situe évidemment au niveau de la culasse qui comporte maintenant deux arbres à cames en tête actionnant deux rangées parallèles

CARACTERISTIQUES

CHASSIS

Type	monocoque autoporteur
Nombre de portes et de places	3/2+2
Suspension avant	roues indépendantes avec bras transversaux en alliage léger et jambes de suspension avec stabilisateur
Suspension arrière	roues indépendantes avec bras obliques en alliage léger, barres de torsion transversales avec stabilisateur
Freins avant	disques ventilés
Freins arrière	disques ventilés
Circuit de freinage (+type)	double circuit en X
Assistance de freinage (+type)	servo à dépression
Compensateur de freinage (+type)	non
Action du frein à main	sur les roues arrière, commande mécanique
Direction	à crémaillère
Diamètre de braquage	
— entre murs	
— entre trottoirs	



Démult. autour du zéro (volant/roue)	22.4 - 1 (18,85 avec servo)
Nombre de tours volant butée à l'autre	3,25
Diamètre extérieur du volant	380 mm (360 mm volant sport)

DIMENSIONS ET POIDS

Empattement	2400 mm
Voies avant/arrière	1477/1451 mm
Longueur hors tout	4230 mm
Largeur	1735 mm
Hauteur	1275 mm
Garde au sol	170 mm
Volume du coffre maxi	500 dm ³
mini	250 dm ³
Poids de la voiture à vide	1280 kg
Rapport poids avant/arrière à vide	640/640 kg (50% - 50%)
Charge admissible	320 kg
Max. remorque non freinée	500 kg
Max. remorque freinée	1200 kg
Charge autorisée sur le toit (galerie)	75 kg (avec système Porsche)
Pneus	Pirelli P6 195/65 VR 15
Jantes	7 Jx15 en alliage léger
Pneu et jante de la roue de secours	165-15 8 PR B9 P sur jante 5,5x15 (max 100 km/h)
Pression des pneus recommandée :	
avant	2,0 bars
arrière	2,5 bars
Capacité : liquide de refroidissement	8,5 litres
liquide de lave-glace	± 6 litres
carburant	80 litres (réserve : 8 litres)
huile moteur	6 litres

GARANTIES ET ENTRETIEN

Du constructeur ou de l'importateur	2 ans, sans limitation de kilométrage, sur pièces et main-d'œuvre ; 3 ans contre tout défaut de peinture ; 10 ans contre la corrosion
Premier entretien	à 1.000 km (gratuit sauf fournitures)
Entretiens suivants	vidange tous les 10.000 km ; contrôle tous les 20.000 km ; inspection tous les 2 ans
Prise diagnostic pour contrôle électron.	oui
Nombre de points de service	Belgique : 21 / France : 50

FRAIS D'EXPLOITATION

	Belgique	France
Assurance R.C.	25.482 FB	7.073 FF
Taxe	6.880 FB	2.476 FF
Frais	50 FB	
TOTAL assurance	32.412 FB	9.549 FF
Puissance fiscale	13 CV	14 CV
Taxe de circulation	13.292 FB	entre 1.078 et 2.300 FF

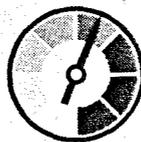
PRIX

Prix de base du véhicule	1.509.550 FB (Belgique) / 244.000 FF (France)		
Véhicule de l'essai avec ses options	1.538.544 FB / 249.500 FF (France)		
Options et accessoires (Belgique)	Options et accessoires (France)		
Peinture métallisée	28.994 FB	Peinture métallisée	5.500 FF
Différentiel autobloquant	34.713 FB	Différentiel autobloquant	6.600 FF
Jantes forgées 7/8x16 et pneus 205/55-225/50 VR16	100.548 FB	Jantes forgées 7/8x16 et pneus 205/55-225/50 VR16	19.100 FF
Barre antiroulis AV et AR	7.714 FB	Barre antiroulis	serie
Amortisseurs Sport	12.502 FB	Amortisseurs Sport	7.360 FF
ABS	100.282 FB	ABS	16.600 FF
Direction assistée	32.452 FB	Direction assistée	serie
Verrouillage central	15.561 FB	Verrouillage central	2.980 FF
Siège gauche Sport	11.571 FB	Siège gauche Sport à réglage élect.	2.200 FF
Essue-glace arrière	12.768 FB	Essue-glace arrière	serie
Retro électrique droit	8.778 FB	Retro électrique droit	serie

ESSAI DETAILLE

► les de huit soupapes ; toutefois, la commande de ces arbres à cammes est assez particulière puisque c'est l'arbre d'échappement, entraîné très classiquement par une courroie crantée à partir du bas-moteur, qui commande en son milieu l'arbre d'admission par l'intermédiaire d'une chaîne (exactement comme sur le V8 de la 928 S4). Les soupapes sont actionnées directement par les arbres à cammes et possèdent un rattrapage de jeu hydraulique. Compte tenu de la nouvelle configuration de cette culasse, les chambres de combustion diffèrent et adoptent un emplacement central pour la bougie, ce qui permet d'améliorer la combustion avec une meilleure propagation de la flamme. Du coup, cela a permis d'augmenter le taux de compression (de 10,6 à 10,9:1) pour un meilleur couple et des consommations plus basses ; un détail qui a son importance puisque grâce à la nouvelle injection Bosch Motronic DME avec allumage intégré et préprogrammé, qui comporte également un détecteur de cliquetis (capable de corriger la loi d'allumage, cylindre par cylindre si besoin en est), ce nouveau moteur peut fonctionner de façon optimale et ce avec des essences au degré d'octane allant de 98 (Super avec plomb) à 91 (Ordinaire avec plomb) en passant par 95 (le fameux Eurosuper sans plomb) — avec ou sans catalyseur. Une belle performance pour un moteur aussi sportif. Le reste ne change guère ; on retrouve, par exemple, un vilebrequin en acier forgé à 8 contrepoids, dont les forces alternatives parasites du second ordre (propres à tous les 4 cylindres en ligne) engendrées par l'équipage mobile (vilebrequin, bielles et pistons) sont annulées par deux arbres latéraux, tournant 2 fois plus vite que le vilebrequin par l'intermédiaire d'une courroie crantée. Une sophistication technique efficace et originale, déjà utilisée par Mitsubishi, permettant un fonctionnement du moteur plus doux et plus silencieux. Quant aux chiffres bruts, c'est mieux évidemment ; l'apport des quatre soupapes par cylindre lui permet d'afficher 190 ch (idem avec catalyseur) à 6000 tr/min au lieu de 158 (en Belgique) ou 163 ch (en France) au régime légèrement plus bas de 5800 tr/min, ainsi qu'un

couple de 230 Nm à 4300 tr/min au lieu de 205 à 3000 tr/min. Comme on le voit, l'amélioration est sensible, mais à des régimes plus élevés, surtout pour le couple. A ce sujet, il est intéressant de comparer la courbe de couple avec la 944 « classique » : on s'aperçoit ainsi que sa courbe est nettement plus plate, de 2000 tr/min avec déjà plus de 200 Nm, pour culminer à 3000 tr/min, jusqu'à 6000 tr/min avec encore plus de 200 Nm ; la 944 S fait moins bien puisque sa courbe n'atteint 200 Nm qu'à 3000 tr/min, culmine à 4300 et reste plate jusqu'à 6000 tr/min. Comme on le voit ce moteur 16 soupapes est plus pointu et ce n'est qu'à partir de 4000 tr/min qu'on risque de sentir la différence.



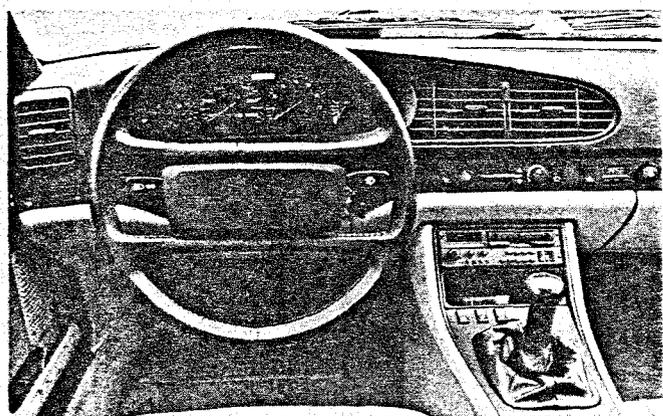
PERFORMANCES

Le tachymètre taquine la barre des 250 km/h, et la caisse garde intacte sa stabilité et son inébranlable tenue de cap : c'est bien une Porsche. Si les 230 km/h chrono peuvent paraître encore modestes, comparativement aux 260 km/h d'une Ferrari 328 GTS, ils permettent à la 944S de « survoler » en vitesse de pointe tout ce qui circule sur nos autoroutes, même une imposante Toyota Supra 3.0i ou une vieillissante BMW 635 CSi (222 km/h) ou encore une « faiblarde » Lotus Excel SE (215 km/h). Il faut cependant souligner que deux de ses concurrentes, la Porsche 944 Turbo et l'Alpine V6 Turbo, font un bond de plus de 20 km/h pour dépasser les 250 km/h chrono. Cependant, comme ce genre d'exercice de vitesse est sévèrement puni sur nos autoroutes, à l'exception du pays d'origine de la Porsche, et qu'il n'est pas du tout en harmonie avec les conditions courantes de circulation, il est plus intéressant de s'attarder sur les autres types de performances. En poussant tous les rapports à fond, jusqu'à la limite du rupteur, la 944S nous a gratifié d'accélération pour le moins stupéfiantes : c'est, dans la vie d'un automobiliste, assez rare

Pour une meilleure tenue en virage, il est vivement conseillé de garder les pneus et jantes d'origine ou de combiner les deux options (pneus et jantes larges associés aux stabilisateurs).



PORSCHE 944 S



La position du volant, placé trop bas et vertical, rend peu visibles certains témoins ou cadrans situés aux extrémités de la planche de bord.

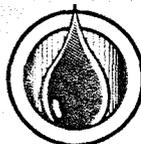
de ressentir une telle impression de puissance et une poussée aussi forte, aussi grisante... pour autant que le moteur reste « dans les tours ».

La 944S passe de 140 à 180 km/h en ± 10 secondes en 4e. Départ arrêté, elle franchit les 100 km/h en 7,3 secondes et les 400 mètres en 15,2 sec. Le kilomètre est atteint après 27,6 sec à plus de 190 km/h. Avouez que c'est peu banal. L'Alpine Turbo, avec ses 200 chevaux, son poids réduit et sa carrosserie très profilée, fait sans doute mieux (27,2 sec). Et, bien entendu, il existe toujours plus rapide: BMW M635, Porsche 944 Turbo et 911 SC, Ferrari, Corvette... La Nissan 300 ZX Turbo est légèrement distancée (28,0 sec). Les 635 CSi, Supra et Excel sont plus loin derrière.

Cette réelle et gratifiante vigueur à l'accélération, ressentie au volant et mesurée avec nos chronos, permet enfin à la 944S de figurer dans la catégorie des voitures hautes performances. Elle parvient surtout à se démarquer de la 944 normale en offrant plus de punch (1,2 secondes gagnée sur le km départ arrêté). En matière de performances, le rapport poids/puissance est d'ailleurs un indicateur précieux et révélateur : de 7,6 kg/ch pour la 944, on passe

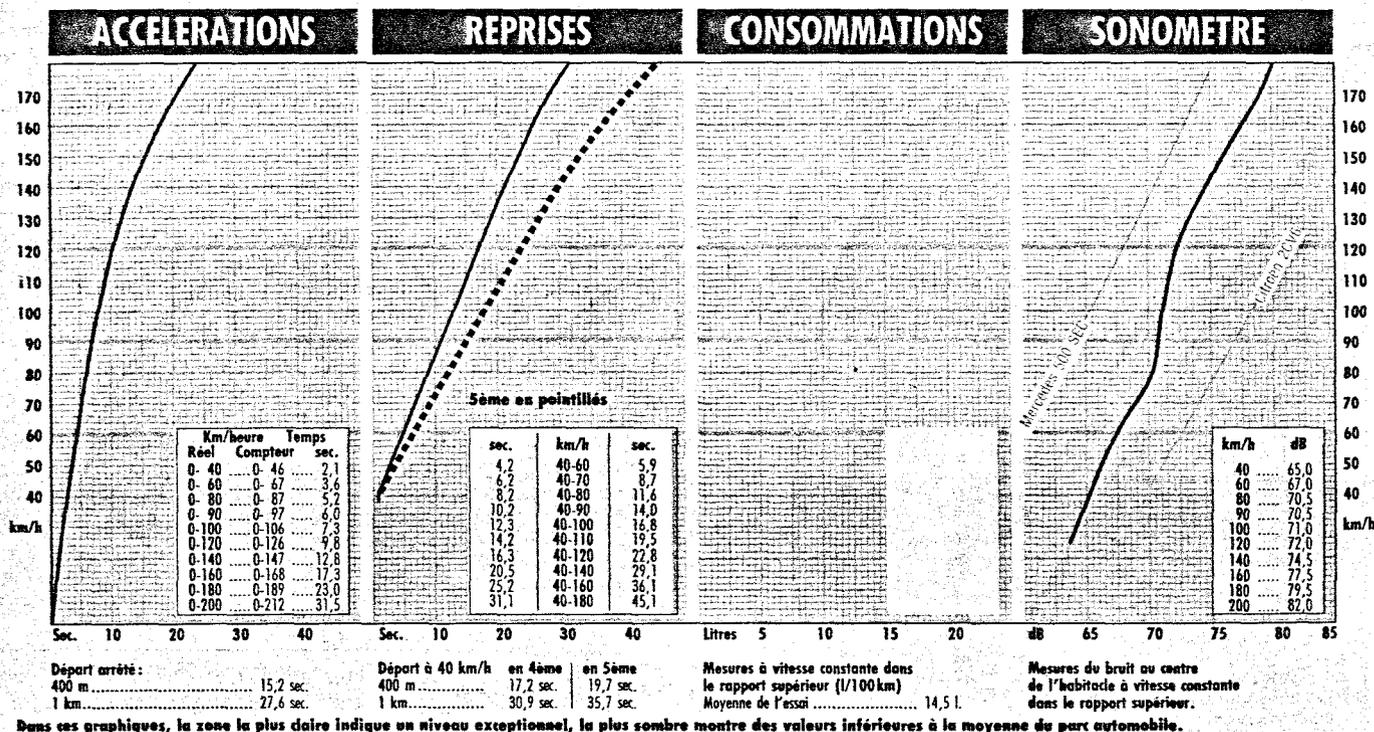
à 6,7 kg/ch pour la 944S. Ses rivales les plus brillantes, profitant de la suralimentation, se situent à de flatteurs 6,0 kg/ch (Alpine V6 Turbo) et 6,1 (944 Turbo).

Pour bénéficier pleinement de la puissance du moteur 2,5 litres 16 soupapes, il faut cependant prendre la précaution d'être à haut régime. Ainsi, les temps en reprises (départ lancé à 40 km/h) en 4e et surtout en 5e pour atteindre 1 kilomètre (30,9 sec et 35,7 sec) sont assez médiocres par rapport à l'Alpine V6 Turbo (30,5 sec et 34,8 sec) ou à la 944 Turbo (31,4 en 5e). Par rapport à la 944 normale, la différence ne se fait réellement sentir qu'au-dessus de 4000 tr/min : il s'agit donc de conduire en conséquence et d'être convenablement « dans les tours » pour faire entendre raison aux dynamiques GTI ou aux berlines les plus puissantes. Ceci dit, il n'est certainement pas interdit de rouler de façon relax et très coulée au volant de la 944S. Le moteur 16 soupapes est d'une souplesse à toute épreuve et, comme tout multisoupape qui se respecte, il accepte sans broncher de tourner aussi bien à 1000 qu'à 6900 tr/min. Un petit agrément, pour terminer, et un petit inconvénient : le pot d'échappement émet un bruit un peu sourd et rauque vers 2000 tours, tellement délectable qu'on démarrerait uniquement pour le plaisir auditif ; la pédale d'accélérateur réagit très rapidement à la moindre pression, ce qui rend la conduite un peu hachée dans les encombrements de la circulation, lorsqu'on avance au pas.



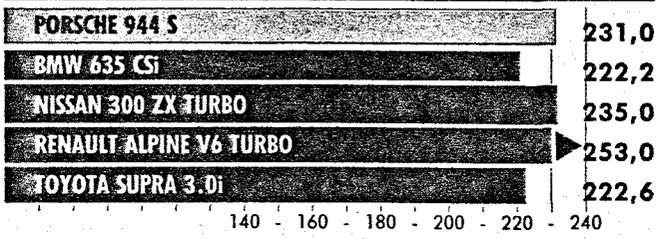
CONSOMMATION

404,5 litres d'essence ont été consommés pour 2.780 km. Etant donné le rythme de cet essai, un rythme « digne » d'une Porsche, les 14,5 l/100 de moyenne, comparés à la consommation des voitures de la même catégorie, ne sont vraiment pas exagérés. Le « petit » 2,5 litres de la 944S possède dans ce domaine deux atouts de taille : sa flatteuse puissance spécifique (76,6 ch/l) et son rendement élevé (16 soupapes, injection électronique, haut taux de compression, etc). Qu'il suffise de savoir, pour être tout à fait persuadé de sa sobriété, que notre dernier parcouru mené à vive allure, séance de chronos comprise, s'est soldé par un 14,8 litres aux cent. Ou encore qu'en roulant décon-

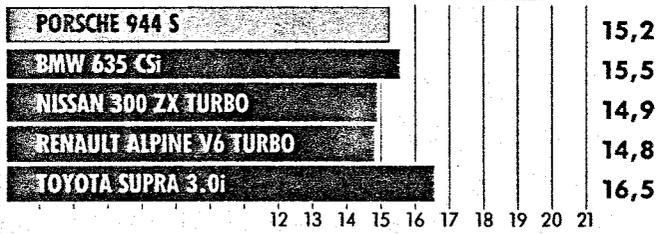


LES CONCURRENTES

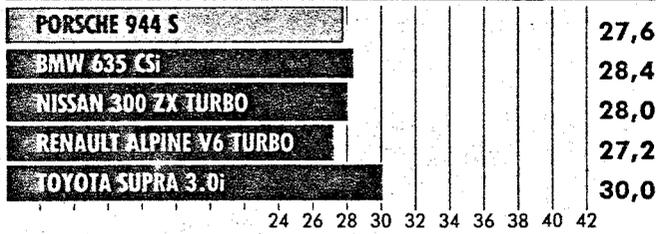
Vitesse maxi (mesurée) en km/h



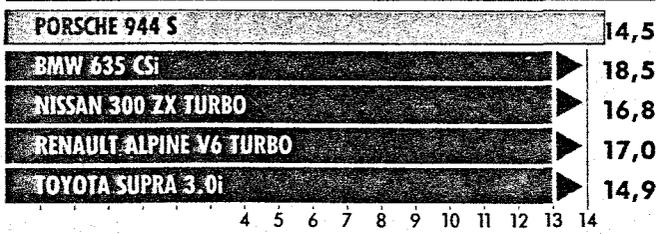
400 m départ arrêté (mesuré) en secondes



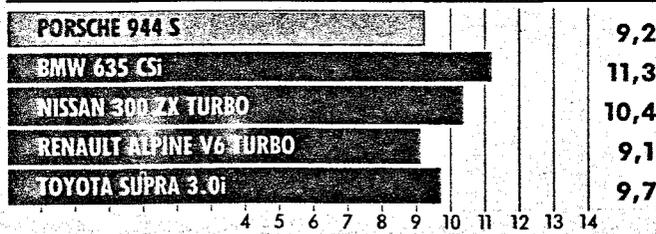
1000 m départ arrêté (mesuré) en secondes



Consommation moyenne de l'essai en l/100 km



Moyenne des consommations normalisées en l/100 km



NOS PRECEDENTS ESSAIS DETAILLES

sont encore disponibles. Vous en trouverez la liste en page 84 et 85 du présent numéro. Nous vous y indiquons comment et à quelles conditions spéciales vous pouvez les obtenir.

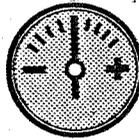
de lecture de cartes, des vitres arrière à ouverture à compas, ainsi qu'une temporisation d'extinction du plafonnier.



ENTRETIEN ET APRES-VENTE

Entre les 21 concessionnaires en Belgique ou les 50 en France, il faut évidemment en trouver un qui ne soit pas trop loin de chez soi : une Porsche, comme n'importe quelle voiture, doit s'entretenir et peut aussi tomber en panne ! Que les propriétaires de 944 se rassurent, toutefois : l'indice record de 10% de pannes a été enregistré dans un récent référendum des propriétaires. La culasse à 4 soupapes par cylindre de cette mécanique très performante doit cependant faire encore ses preuves, mais on peut avoir toutes les raisons de croire que les motoristes expérimentés de Porsche ont pris un maximum de précautions pour assurer sa fiabilité.

Pour autant que les entretiens (tous les 10.000 km ou tous les 2 ans minimum) soient réalisés par le réseau, les garanties assurées par Porsche sont très alléchantes : 1 an contre les réparations défectueuses ; 2 ans contre les défaillances mécaniques ; trois ans contre les défauts de peinture ; 10 ans contre la corrosion. Le prix de revient d'un tel véhicule n'est naturellement pas à la portée de n'importe qui (rien qu'en assurances et en pneumatiques !), mais il convient de saluer les efforts réalisés sur la mécanique pour la rendre plus sobre et moins onéreuse en frais d'entretien grâce aux poussoirs hydrauliques des soupapes, à l'injection et à l'allumage électronique nécessitant peu de réglages.



CONCLUSIONS

Malgré le passage à 190 chevaux, la 944S reste une voiture homogène et très domestiquée. On n'éprouve pas de véritable difficulté à contenir la réserve de puissance : celle-ci arrive en effet très progressivement, trop peut-être, au point que, pour tenir la dragée haute aux bouillantes GTI ou aux « simples » 924/944, il convient de faire tourner ce moteur à haut régime, bien au-dessus de 4000 tr/min. Ceux pour qui Porsche rime avec piment et enthousiasme trouveront incontestablement mieux leur compte dans une 944 Turbo, sans parler de la terrible 911. La 944S n'est pas, à proprement parlé, destinée à une conduite sportive : il est alors au moins conseillé d'opter pour les jantes 16 pouces, les pneus plus larges et (impérativement) les stabilisateurs avant et arrière (d'origine en France). Elle reste, comme la 944, un coupé confortable, bourgeois, sobre en carburant. Les 16 soupapes lui offrent ce supplément de technologie et de performances bien utiles pour affronter la concurrence. Elle se situe aussi un cran au-dessus de la 944 « normale » au niveau prix : fiabilité, robustesse, finition et valeur de revente sont des arguments qui permettront à ses futurs acheteurs d'espérer rentabiliser ce qu'il est convenu d'appeler un « investissement ». Restent toutes les options à rajouter sur la facture pour rendre la 944S plus agréable, plus efficace ou plus luxueuse. Parmi celles-ci, l'ABS ne manque vraiment pas d'intérêt. Le prestige, lui, est heureusement compris d'origine. Vite une direction plus perfectionnée, un moteur avec plus de couple à bas régime et, pourquoi pas, une nouvelle carrosserie pour refaire un essai de 944S.

NOS PROCHAINS ESSAIS DETAILLES

N° 867 sortant de presses le 19 février 1987 : BMW 524 d, Renault 25 TX en Citroën CX 25 Turbo D.