

## LA PORSCHE 968 COUPÉ 1992



4 cylindres en ligne, 3 litres, 16 soupapes, 240 ch

Porsche travaillait depuis longtemps déjà sur un nouveau modèle baptisé 944 S3, mais il y eut plus d'amélioration que prévu initialement. C'est pourquoi, fin 1991, l'ensemble de la gamme 944 fut remplacée par un modèle unique : **la 968**.

Elle a des feux avant ronds et un nouveau bouclier similaires à ceux de la 928, des rétros et des jantes Cup comme sur la 911 type 964, des nouveaux pare-chocs, des nouveaux feux arrière et un nouvel aileron plus fin.

Esthétiquement, la 968 est une réussite puisqu'elle mélange habilement l'ancien et le nouveau : sa forme évoque la 928 et la 911, tout en gardant clairement l'identité de la 944.

Très typée, la Porsche 968 est un authentique coupé de sport. Les places arrière sont symboliques. rangement réduit. Son habitacle bien fini s'inspire de la 911 et dispose d'un équipement assez fourni. Mais à l'époque, il fallait aussi souvent se tourner vers l'interminable liste des options...

En série on dispose de 2 airbags, de l'ABS, du réglage des sièges électriques, etc. On dispose même d'un couvre-bagages pour le hayon arrière.

### MOTEUR

Sous le capot se trouve le 4 cylindres 3 litres de la 944 S2, à course courte, avec un système de synchronisation variable des soupapes appelé Variocam. Le principe désormais bien connu du calage variable de l'arbre à cames est ici de retarder le mouvement des soupapes d'admission de 7,5 degrés. Le moteur 3 litres Porsche ainsi modernisé développe 240 chevaux, à 6200tr/mn. Il conserve le titre du plus gros et du plus coupleux, avec une valeur maxi de 31,1 Mkg dont 27 sont déjà disponibles à 2000 tr/mn. A l'usage, 3L à 16 soupapes Porsche n'a vraiment aucun mal à se ruer vers la zone rouge et le fait rageusement. Ce qui ne l'empêche pas, à l'inverse, de pousser très fort dès les plus bas régimes. Et avec cela, il est aussi l'un des plus sobres des 3L atmosphériques, se limitant à une consommation moyenne de 10 à 12 L/100 km, en baisse d'au moins 10% par rapport au 2,5 de la 944. La boîte 5 vitesses Getrag évolue pour adopter un 6ème rapports et la boîte 4 tiptronic de la 911 était proposée sans supplément de prix.

## SUR LA ROUTE

Par rapport à la 944, la 968 n'a pas subi d'amélioration notable en termes de comportement routier, probablement parce que la 944 S2 dont elle est issue était déjà bien assez efficace. Précise, vive, sécurisante et diablement efficace, voilà ce qui caractérise le mieux la Porsche 968. La répartition des masses idéale (50/50) obtenue par l'implantation de la boîte de vitesse sur l'essieu arrière - le Transaxle - apporte un équilibre qui a depuis largement fait ses preuves. Seul un léger sous-virage en entrée de courbe nous rappelle que le moteur est devant, mais comme ce sont les roues arrière qui propulsent le tout, pas de souci. Une petite dérive est facile à obtenir et la voiture réagit toujours sagement, à l'inverse de la 911... La 968 est une voiture qui se conduit avec une réelle aisance. Elle reste très saine dans les grandes courbes où elle glisse des 4 roues. De plus elle s'est alliée à un excellent freinage et possède une direction assistée exemplaire. Et surtout, la 968 est une voiture agréable à conduire tout autant qu'amusante à piloter ! Placé assez bas dans l'habitacle, on a un véritablement l'impression de conduire une voiture de sport taillée pour la piste, le confort en plus. La philosophie est en fait plutôt celle d'une GT à l'image d'une 928 à l'échelle inférieure. Le gros 3L atmosphérique est très souple et disponible dès les plus bas régimes, et la boîte 6 vitesses est d'un maniement impeccable.

## CARACTERISTIQUES

date de production	1992		
cylindrée	2990 cm <sup>3</sup>	Alésage	104 mm
course	88 mm		
puissance	240 cv (176 kW)	Régime maxi	6700 trm
couple	31.5 kpm (305 Nm)	Couple maxi à	4100 trm
Taux de compression	11.1 : 1	Distribution	2 arbres en tête (DOHC)
Injection	Gestion électronique	Boîte de vitesse	Man 6 vitesses
Pneus avant	205/55/ZR 16	Pneus arrière	225/50/ZR 16
Longueur	4320 mm	Largeur	1735 mm
Hauteur	1275 mm à vide	Poids	1370 kg
0 à 100 km/h	6.5 sec	1000 m départ arrêté	26.6 sec
Poids/Puissance	5.7 kg/cv	Vitesse maxi	252 km/h
Consommation moyenne	10.3 litres/100	Ville	14.8 litres/100
Route	7.2 litres à 90 km/h	Autoroute	8.8 litres à 120 km/h

## COTE

Etat collection	20000 Euros	Très bon état	17000 Euros
Bon état	12000 Euros	Etat moyen	9000 Euros
Prix neuf	364000 FFrs	Prix en Euros constants	55000 Euros
Production	5353 en 1992	Vendues USA	1440

## OPTIONS DU MODELE

Boîte Tiptronic	
Pont autobloquant	M 220
Peinture métal	PM
Toit ouvrant	M 650
Jantes 17"	M 403
Siège confort Gauche ou Droit	M 437/8
Siège partiel cuir avant	M 946
Sièges tout cuir avant/arrière	M983
Régulateur de vitesse	M 454
Climatisation	M 573

## PUBLICITÉ DE L'ÉPOQUE

