

# Porsche d'entrée

**E**nfin un match à notre image. Rondouillarde et ceinturée d'une étrange gaine de plastique noire, la Fuego sied comme un gant à Pierre-Louis, trentenaire bedonnant assorti d'un collier de barbe. Quant à la 924, elle est sportive, équilibrée, racée... Bref, elle est faite pour moi (dis, Pierre-Louis, pourquoi tu tousses?). À vrai dire, je n'ai jamais vraiment été "client" de la Fuego. La comparer à la 924 me paraît même tenir du blasphème. Rien ne les rapproche, si ce n'est leur excommunication par les fans de leur constructeur respectif. Mais la Porsche n'est pas une fille de Stuttgart pour rien.

## L'art de l'équilibre

Au premier coup d'œil, son étroite silhouette et ses roues fines la font paraître chétive. Surtout comparée à sa grande sœur, la 944. Quant à son moteur, ses lointaines origines Audi mortifient les inconditionnels de la marque. À y regarder de plus près, la belle n'a pas à rougir. Il suffit d'ailleurs d'en prendre le volant pour porter un tout autre jugement à son égard. Porsche est un constructeur de génie qui fait toujours bien les choses. Avec la boîte de vitesses déportée sur l'essieu arrière, la configuration **Transaxle** procure à la 924 un équilibre parfait. Avec une répartition des masses avant/arrière de 48/52 %, la kyrielle de virages des boucles de la Seine n'est qu'une formalité. Le train avant s'inscrit avec précision, sans roulis exagéré: merci aux

quatre amortisseurs Bilstein montés après-coup! L'essieu arrière avale la puissance sans aucun problème. Malgré sa culasse spécifique, le petit quatre-cylindres n'est pas un foudre de guerre. Heureusement, linéaire, il procure quand même de belles accélérations grâce à un couple généreux. Certes, une Turbo de 170 ch ou une S 2.5 de 150, 160 puis 163 ch auraient été plus appropriées pour laisser le châssis s'exprimer pleinement, mais Pierre-Louis, peu confiant dans les capacités de sa cavalière, me les a interdites.

## Relation binaire

À son bord, tous les ingrédients sont réunis pour se prendre pour un pilote. Les sièges sont bien dessinés, la commande de boîte est ferme et l'aiguille du compte-tours part de la droite pour une zone rouge en haut, face au regard. Seul défaut, son volant à trois branches

est quasiment posé sur les genoux. Et inutile d'essayer de le régler, la colonne est fixe. Pas la peine non plus de tenter un week-end à quatre. Seuls de petits bambins, sans sièges-autos, peuvent tenir dans les baquets arrière. Mais, n'en déplaie à Pierre-Louis, une voiture de sport ne se déguste qu'en tête-à-tête. Sans rentrer dans des considérations esthétiques ni dans l'éternel débat sur les Porsche à moteur avant, la 924 procure un vrai plaisir de conduite à son conducteur pour le prix d'une Renault. Et ça, c'est ce qui s'appelle une affaire!



Jérôme Fombelle

Retrouvez l'explication de ce terme dans l'Abécédaire p. 86

Porsche 924 2.0  
1984



à partir de 3 000 €



Matériaux de qualité et finition à l'allemande, le poids des ans n'a pas pris sur la planche de bord.

## POUR EN SAVOIR PLUS

### A lire

#### Livres

• Original Porsche 924, Peter Morgan, Bay View Books [en anglais]

#### Revue technique

• Porsche 924, Haynes

### Les sites Internet

#### Clubs et généralistes

• 924-944-968-porscheclub.fr  
• Club944.net  
• Porsche-924.com

#### Pièces détachées

• Cupspirit.com  
• Jeanbuser.com  
• Passionauto.com  
• Rosepassion.com