

PORSCHE

La nouvelle Porsche 911 S/T

Dossier de presse

Consommation de carburant et émissions de CO₂

Porsche 911 S/T : consommation de carburant combinée de 13,8 l/100 km ; émissions de CO₂ combinées de 313 g/km

Toutes les données se réfèrent au modèle UE.

Les valeurs de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ fournies sont déterminées suivant la méthode de mesure légale obligatoire. Tous les véhicules neufs proposés par Porsche sont homologués selon la norme WLTP. Les valeurs officielles NEDC, dérivées des valeurs WLTP, ne sont plus disponibles pour les véhicules neufs depuis le 1er janvier 2023 et ne peuvent donc plus être indiquées.

Pour obtenir plus d'informations sur les valeurs officielles de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ des véhicules particuliers neufs, veuillez consulter le guide de la consommation de carburant, des émissions de CO₂ et de la consommation électrique des véhicules particuliers neufs (« Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen »), disponible gratuitement dans tous les points de vente et auprès de la société allemande DAT.

Contenu

Points forts	4
La nouvelle Porsche 911 S/T : Points forts.....	4
En résumé	5
Un plaisir de conduite garanti : la nouvelle Porsche 911 S/T	5
Une structure légère, des ailes jusqu'à l'embrayage.....	6
60 ans de Porsche 911	8
Six décennies de pure fascination et de plaisir de conduite.....	8
La première génération de Porsche 911 (1963-1973).....	8
Série G : la deuxième génération de Porsche 911 (1973-1989)	9
964 : la troisième génération de Porsche 911 (1989-1994)	9
993 : la quatrième génération de Porsche 911 (1994-1998).....	10
996 : la cinquième génération de Porsche 911 (1998-2005).....	10
997 : la sixième génération de Porsche 911 (2004-2012).....	11
991 : la septième génération de Porsche 911 (2011-2019).....	11
992 : la huitième génération de Porsche 911 (à partir de 2019)	12
Historique : 911 S (ST) (1969 à 1972)	13
Équipée pour la compétition	13
Structure légère et purisme	15
La Porsche 911 la plus légère de la génération 992	15
Entraînement et performances	17
Moteur atmosphérique, embrayage à structure légère, boîte de vitesses manuelle.....	17
Châssis et dynamisme	19
Châssis exclusif pour la 911 S/T	19
Design et équipement	20
Extérieur épuré et sportif	20
Intérieur : style intemporel, fonctionnalité sportive	21
Pack Heritage Design	23
En exclusivité : le pack Heritage Design pour la 911 S/T	23
En exclusivité : Le chronographe Porsche Design 1 - 911 S/T	25
Deux icônes du design réunies	25

Points forts

La nouvelle Porsche 911 S/T : Points forts

- **Modèle spécial présenté à l'occasion du 60ème anniversaire de la 911**
Six décennies de Porsche 911 : le 12 septembre 2023, l'icône du sport automobile fête le 60ème anniversaire de sa première apparition publique.
- **Limitée à 1 963 exemplaires**
Porsche limite le nombre d'exemplaires de la 911 S/T à 1 963, année de lancement de la 911, en 1963.
- **La 911 de type 992 la plus légère qui existe**
En adoptant le PRFC pour de larges surfaces et grâce aux nombreux composants exclusifs, la 911 S/T atteint un poids à vide de seulement 1 380 kilogrammes.
- **4 litres, 525 ch, 9 000 tr/min, boîte manuelle**
La Porsche 911 S/T combine pour la première fois le moteur Boxer à haut régime de la 911 GT3 RS avec une boîte manuelle à six rapports.
- **Embrayage à structure légère et volant d'inertie monomasse**
La réduction de poids importante des masses en rotation confère à la 911 S/T une spontanéité particulièrement appréciable.
- **Un châssis puriste**
La 911 S/T combine un essieu avant à double bras transversal et un essieu arrière multibras sans roues arrière directrices
- **Équipement optionnel : pack Heritage Design**
Le pack Heritage Design puise dans la tradition visuelle du modèle en matière de carrosserie et d'habitacle.

En résumé

Un plaisir de conduite garanti : la nouvelle Porsche 911 S/T

Stuttgart. Porsche célèbre le 60^e anniversaire de la 911 en lui dédiant une édition spéciale conçue pour un plaisir de conduite maximum. La Porsche 911 S/T limitée à 1 963 exemplaires mise systématiquement sur une structure légère et sur une expérience de conduite toute en purisme. Ce modèle anniversaire concilie les atouts des modèles 911 GT3 avec pack Touring et 911 GT3 RS, créant ainsi une alliance exceptionnelle entre agilité et dynamique de conduite. Il combine le moteur Boxer de 4 litres et de 386 kW (525 ch) à admission libre de la 911 GT3 RS avec une boîte manuelle à démultiplication courte. À cela s'ajoute une structure légère jusque dans les moindres détails et un châssis optimisé pour plus d'agilité et de maniabilité. La 911 S/T ne pèse que 1 380 kilogrammes (à vide DIN), devenant ainsi le modèle le plus léger de la génération 992. Le pack Heritage Design reprend la version de 911 S conçue pour la compétition, et qui a connu des succès dans le sport automobile à la fin des années 1960 et au début des années 1970.

Le modèle d'anniversaire a été conçu en faisant appel à tout ce savoir-faire acquis dans le sport automobile et le Grand tourisme par Porsche. Cela se traduit par une agilité, maniabilité et légèreté exceptionnelles, idéales pour un maximum de plaisir de conduite sur les routes de campagne sinueuses. L'inertie réduite des masses en rotation assure une spontanéité particulièrement appréciable à chaque manœuvre du conducteur. Chaque mouvement de volant, chaque pression sur la pédale des gaz ou sur les freins est transmis immédiatement. Contrairement à la 911 GT3 RS, le développement de la 911 S/T s'est concentré sur la conduite sur voie publique et non sur circuit.

Le nom qui lui a été donné évoque l'ancêtre de la nouvelle 911 S/T, une version particulièrement sportive de la première génération de 911. À partir de 1969, Porsche proposait une version spéciale compétition de la 911 S. En interne, ces véhicules étaient appelés 911 ST. Les modifications apportées au châssis, aux roues, au moteur et à la carrosserie améliorèrent sensiblement sa performance longitudinale et transversale. Les grands ailerons ou autres améliorations aérodynamiques n'étaient pas encore utilisés sur ces modèles. La nouvelle 911 S/T incarne l'esprit de la première 911 S (ST) en tant que fier représentant de génération actuelle de Porsche 911. Le modèle d'anniversaire combine des

éléments de la 911 GT3 RS avec la carrosserie de la 911 GT3 et la complète avec des composants exclusifs. Il en résulte une expérience de conduite unique dans la branche GT de la gamme 911.

Une structure légère, des ailes jusqu'à l'embrayage

La 911 S/T doit son comportement routier particulièrement direct et agile notamment à son concept de structure légère. Le capot avant, le toit, l'aile avant ainsi que les portes à incurvations prononcées sont également en matériau plastique léger renforcé de fibres de carbone (PRFC), comme la cellule de sécurité, le stabilisateur d'essieu arrière et la plaque de renfort. De série, Porsche équipe également le modèle anniversaire de jantes en magnésium, d'un système de freins en céramique PCCB, d'une batterie de démarrage lithium-ion et d'un verre léger. Grâce à une isolation réduite, à l'absence de direction de l'essieu arrière ainsi qu'à des économies de poids réalisées au niveau de l'entraînement, la 911 S/T atteint un poids à vide de seulement 1 380 kg selon DIN. Cela fait 40 kilogrammes de moins qu'une 911 GT3 Touring avec boîte de vitesses manuelle.

Les ingénieurs Porsche ont développé un nouvel embrayage léger spécialement créé pour la 911 S/T. Combiné à un volant d'inertie monomasse, cet embrayage permet de réduire le poids des masses en rotation de 10,5 kg. Cela améliore nettement la réponse du moteur Boxer à admission libre : le régime du moteur augmente de façon très rapide et directe. Couplé à une boîte manuelle 6 vitesses à démultiplication plus courte que sur la 911 GT3, le moteur haut régime de la 911 S/T atteint une dynamique encore plus spontanée. La 911 S/T atteint la barre des 100 km/h en 3,7 secondes, pour une vitesse maximale de 300 km/h (limitée). La 911 S/T est la seule 911 de la génération actuelle à combiner un essieu avant à double bras transversal et un essieu arrière multibras sans direction d'essieu arrière. Le réglage des amortisseurs et des systèmes de régulation ont été adaptés en conséquence. Le système d'échappement Sport est une structure légère de série qui améliore l'expérience de conduite grâce à une sonorité des plus impressionnantes.

Les modifications dont la 911 S/T a fait l'objet en matière d'aérodynamique visent elles aussi la conduite sur route. La 911 S/T est équipée de série d'un bord de fuite (« Gurney ») sur un aileron arrière déployable. En combinaison avec les modifications apportées à l'avant et

au soubassement, la nouvelle Porsche 911 S/T est équilibrée de façon optimale. L'équipement de série englobe également des roues en magnésium à structure légère de 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière avec fermeture centrale. Sur l'essieu avant, des pneus ultra-hautes performances de dimension 255/35 ZR 20 assurent une remarquable adhérence. Sur l'essieu arrière, la 911 S/T roule sur des pneus de dimension 315/30 ZR 21. Des sièges baquets intégraux en PRFC sont installés de série. Le siège sport 4 voies est également disponible sans supplément. Porsche a doté le combiné d'instruments et le chronomètre du pack Sport Chrono d'une couleur verte historique.

En option, Porsche propose la 911 S/T avec un pack Heritage Design exclusif. Cette version particulièrement noble dispose en exclusivité de la nouvelle teinte extérieure Shorebluemetallic et de la couleur de jantes Ceramica. Au libre choix du client, les portes peuvent arborer un ensemble de films décoratifs ainsi qu'un numéro de course allant de 0 à 99. L'écusson Porsche classique de la 911 d'origine figure sur l'avant, sur les enjoliveurs, sur le volant, sur les appui-tête et sur la clé du véhicule, ce qui souligne les racines historiques de la 911 S/T. Le pack est complété par un équipement cuir semi-aniline bicolore de teintes Noire et Classic Cognac avec équipements cuir étendus, un pavillon en Dinamica perforé ainsi que d'autres éléments issus de la Porsche Exclusive Manufaktur. Le monogramme « Porsche » et le nom du modèle « 911 S/T » qui ornent l'arrière du véhicule sont de couleur dorée.

En extra, Porsche propose aux clients de la 911 S/T en exclusivité le chronographe 1 – 911 S/T limité à 1 963 exemplaires. Munie d'un boîtier en titane, sans revêtement et décapé pour des raisons de poids, cette montre exclusive intègre le concept de légèreté du modèle 911 spécial voué au purisme. Le « Porsche Design WERK 01.240 » certifié COSC et à fonction Flyback forme le cœur du chronographe. Il est entraîné par un rotor qui affiche le design de la roue en magnésium de la 911 S/T.

60 ans de Porsche 911

Six décennies de pure fascination et de plaisir de conduite

Nous sommes le 12 septembre 1963. Au salon IAA (Internationalen Automobil-Ausstellung) de Francfort-sur-le-main, est présentée une voiture qui va bientôt changer le monde du sport automobile : Porsche présente la 901, comme successeur de la 356, qui a connu une brillante carrière. Bien que le véhicule dynamique à 2+2 places ne porte pas encore le nom aujourd'hui iconique de 911, il va donner la direction qui sera suivie les 60 prochaines années. Il constitue la base technique, visuelle et émotionnelle du modèle le plus long de l'histoire de l'automobile.

Fidèles à la devise de Porsche « la conduite dans la forme la plus pure », les ingénieurs de Porsche développent en continue la voiture de sport, mais toujours avec la plus grande minutie. Ils l'optimisent et l'améliorent ainsi en huit générations. Tout en conservant son caractère et sa silhouette. La Porsche 911 allie, comme aucune autre, sportivité et vie quotidienne, tradition et innovation, exclusivité et acceptation sociale, design et fonctionnalité.

La première génération de Porsche 911 (1963-1973)

La première 911 offre ce qu'il manquait à la 356 : elle dispose de deux sièges d'urgence à l'arrière. D'un grand coffre, d'un moteur Boxer six cylindres puissant et d'une carrosserie plate et moderne. Porsche conserve la disposition éprouvée du moteur arrière et continue de refroidir le groupe moteur à l'air. Ces deux solutions techniques deviennent des marques de fabrique de la gamme, aujourd'hui le moteur est toujours à l'arrière.

Le moteur six cylindres de la première 911 développe tout d'abord 130 ch, pour une cylindrée de 2 litres. Il permet d'atteindre une vitesse de pointe de 210 km/h. Plus tard, Porsche proposera d'autres niveaux de performances : 110 ch, 140 ch et 160 ch. À partir de 1970, les ingénieurs augmentent la cylindrée à 2,2 et 2,4 litres, et même à 2,7 litres comme l'indique le nom du modèle phare : la 911 Carrera RS 2.7. Sur sa version de série initialement la plus puissante, la Porsche 911 développe 210 ch. Les variantes de 911 la T, E et S sont les premiers véhicules allemands à remplir les normes antipollution strictes de

l'agence environnementale américaine EPA. À partir de 1967, la boîte à quatre vitesses semi-automatique Sportomatic est proposée en alternative à la boîte manuelle.

Porsche commercialise d'abord la 911 d'origine uniquement en coupé. En 1967 vient la 911 Targa, un cabriolet de sécurité avec un large arceau de sécurité. Au cours des dix années pendant lesquelles elle est construite, la première 911 se voit dotée d'une direction de sécurité en trois parties, de disques de frein à ventilation interne, d'une injection mécanique et d'une protection de cavité contre la rouille. De plus, c'est la première voiture de série à être équipée d'un aileron arrière visant à réduire la portance.

Série G : la deuxième génération de Porsche 911 (1973-1989)

En 1973, Porsche modifie la 911 tout en conservant sa silhouette et son design. La production du modèle, appelé en interne « série G », débute après les congés d'usine de 1973. La 911 devient un peu plus longue et plus confortable. Ses nouveaux pare-chocs en plastique préservent la carrosserie des dommages de circulation ; des ceintures de sécurité automatiques et des sièges intégraux protègent les passagers. En 1977, Porsche introduit une carrosserie avec un arrière plus large, et en 1983 une 911 Cabriolet sans ceinture de sécurité. La 911 Targa continue à être proposée. La 911 Speedster vient s'ajouter au portefeuille de carrosserie à partir de 1988.

Le modèle de base de la série G est équipé d'un moteur Boxer avec une cylindrée de 2,7 litres. L'entraînement développe 150 ch. La 911 Turbo, appelée 930 en interne, constitue le summum technique de la seconde génération de 911. La première Porsche avec turbocompresseur développe tout d'abord 260 ch, puis 300 ch à partir de 1977. La série connaît notamment des innovations comme une tôle galvanisée (à partir de 1975) et un système électronique de moteur digital (1984).

964 : la troisième génération de Porsche 911 (1989-1994)

En 1989 Porsche modifie fondamentalement la 911. Presque 85 % du modèle appelé en interne 964 est nouvellement développé : avec un avant large, des gouttières à l'aérodynamique optimisée et un arrière distinctif. L'équipement comprend maintenant

direction assistée, ABS, chauffage plus efficace, verrouillage centralisé et siège réglable en hauteur. Le moteur Boxer de six cylindres nouvellement développé avec une cylindrée de 3,6 litres fournit 250 ch. La modèle phare, la 911 Turbo S, développe 381 ch. Les formes de carrosserie proposées restent le Coupé, la Cabriolet, la Targa et le Speedster.

Pour la première fois, la 911 est proposée avec transmission intégrale. Pour la 911 Carrera 4, Porsche utilise la traction intégrale adaptée et modifiée du supercar 959. De plus, Porsche introduit un aileron arrière automatique déployable, un double allumage et une régulation du cliquetis. À partir de 1989, la 911 est proposée pour la première fois en Tiptronic entièrement automatique, à partir de 1991 de série avec des airbags conducteur et passager. Le type 964 est le premier véhicule de série équipé d'un catalyseur métallique.

993 : la quatrième génération de Porsche 911 (1994-1998)

Porsche investit environ 400 millions de marks allemands dans le développement de la nouvelle 911. Le prédécesseur ne prête que sa ligne de toit, les designers modifient avec minutie toutes les autres formes. Mais c'est au niveau de la conduite que le nouveau modèle dépasse son prédécesseur : un essieu arrière multibras améliore la dynamique de conduite et le confort. Les moteurs Boxer développent 272 ch en modèle de base et jusqu'à 450 ch dans la 911 Turbo avec l'option « augmentation de performances d'usine 2 ». La 911 GT2 légère et puriste est commercialisée pour la première fois en turbo.

Porsche équipe le type 993 du système de régulation des émissions OBD II, de jantes aluminium à rayons creux (sur la 911 Turbo) d'une suralimentation biturbo et du système d'admission Varioram avec longueurs de tubulure d'admission variables (à partir de 1996) de série. C'est la première fois que la 911 Targa est équipée d'un toit en verre rabattable. Et pour la dernière fois, les moteurs d'une Porsche 911 sont refroidis à l'air.

996 : la cinquième génération de Porsche 911 (1998-2005)

Porsche réinvente la 911. Le type 996 devient plus long, plus large et plus léger et pour la première fois, ses phares ne sont plus ronds. Mais la nouveauté la plus marquante est le refroidissement à eau du moteur : des standards d'émission étendus en conjonction avec

l'introduction de nouvelles culasses à 4 soupapes nécessitent de réguler la température des moteurs Boxer de la 911 avec de l'eau. Grâce à cette modification, la performance du modèle de base monte à 300 ch. La plage des performances atteint même 462 ch sur le modèle phare, la 911 GT2.

Un système de freinage particulier est équipé sur la 911 la plus rapide du type 996 : le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), disques de frein en céramique renforcés en fibres de carbone, est un équipement de série de la 911 GT2. Il est extrêmement résistant à la chaleur, beaucoup plus léger que des freins en acier et très résistant, avec une durée de vie pouvant atteindre jusqu'à 300 000 km.

997 : la sixième génération de Porsche 911 (2004-2012)

avec le type 997, Porsche revient aux phares ronds classiques. La 911 revient ainsi à ses racines et se distingue fortement de la Porsche Boxster. Tous les moteurs voient leurs performances augmentées. Cela va de 325 ch sur la 911 Carrera jusqu'à 620 ch sur la première 911 GT2 RS disponible. La nouvelle 911 GTS fait le lien entre la 911 Carrera S et la 911 GT3. C'est la première fois qu'une Porsche 911 est équipée d'une boîte à double embrayage à sélection rapide.

Porsche introduit le Porsche Active Suspension Management (PASM) sur le type 997, développe une direction à crémaillère avec rapport de transmission variable et installe un turbocompresseur à géométrie variable (VTG) sur le moteur de la 911 Turbo. C'est la première essence de série à être équipée de cette technologie. De plus, la 997 voit l'introduction d'un système d'échappement avec régulation des clapets et un mode sport activable par une pression de touche.

991 : la septième génération de Porsche 911 (2011-2019)

un empattement beaucoup plus important, une voie plus large et une technologie sophistiquée : le type 991 représente une grande évolution. Sa carrosserie plus longue et plus large pèse 80 kilogrammes de moins que ses prédécesseurs grâce à la construction en aluminium-acier. Et bien que la 911 ait une conduite plus sportive, elle offre plus de

confort et de place qu'auparavant. La mise en production débute avec un moteur Boxer de 3,4 litres sur la 911 Carrera 350 ch. Le modèle phare, la 911 GT2 RS, double sa puissance à partir de 2017.

En 2015, Porsche remplace le moteur atmosphérique de la Carrera et de la GTS par un moteur turbo. Les nouveaux groupes moteur fournissent plus de puissance pour des valeurs d'émission plus basses. Sur le type 991, Porsche introduit dans la série notamment la stabilisation du roulis PDCC, les roues arrière directrices, une aérodynamique active et une injection d'eau pour le refroidisseur d'air de suralimentation. En 2013, Porsche célèbre avec son modèle spécial un anniversaire important : 50 ans de 911.

992 : la huitième génération de Porsche 911 (à partir de 2019)

Avec le changement de modèle opéré sur le type 992, Porsche prépare la 911 pour un futur partiellement électrique : une nouvelle boîte à double embrayage huit vitesses revue laisse de la place pour un moteur électrique dans la cloche d'embrayage de la boîte de vitesses. De plus, les améliorations apportées au moteur même réduisent les émissions polluantes des moteurs Boxer. À l'été 2023, ceux-ci développent 385 ch sur la 911 Carrera et jusqu'à 650 ch sur la 911 Turbo S.

Détection de pluie, assistance de vision nocturne et système de réduction de la traînée ne sont que quelques innovations arborées par la nouvelle 911. Tandis que les différentes versions de 911 deviennent toujours plus modernes et meilleures, Porsche n'oublie pas de regarder dans son rétroviseur : pour la première fois depuis 1984, une Porsche 911 est commercialisée en tout-terrain avec la 911 Dakar. La 911 Sport Classic rend hommage à l'aileron arrière iconique de la 911 Carrera RS 2.7 de 1972. Avec la 911 S/T Porsche fête le 60ème anniversaire de la 911.

Historique : 911 S (ST) (1969 à 1972)

Équipée pour la compétition

Au cours de la deuxième moitié des années 1960, Porsche développe une version de course de la 911. La 911 R atteint un poids à vide de seulement 800 kilogrammes grâce à des réductions significatives de poids. Il est cependant encore trop tôt pour la production en série d'une 911 aussi légère. Mais l'expérience acquise est utilisée dans un nouveau projet : à partir de 1969, Porsche propose un équipement de course pour la 911 S. Pour éviter l'homologation fastidieuse d'un nouveau modèle, la voiture porte officiellement sa marque de vente usuelle. En interne, Porsche l'appelle la 911 ST.

La voiture est conçue autour d'une structure légère. Porsche homologue une combinaison de 911 S avec un moteur de 2,2 litres et l'équipement intérieur réduit de la 911 T pour le groupe 3 de la FIA. Pour réduire le poids, on l'équipe notamment de vitres en plexiglas et de pièces de carrosserie en aluminium et polymère renforcé de fibres de verre. La voiture connaît ses premiers succès en janvier 1970 : au rallye de Monte Carlo c'est carrément trois Porsche 911 S 2.2 (ST) qui arrivent en première, seconde et quatrième position. Pendant la période de production, des 911 S (ST) en différentes versions participent notamment au Akropolis Rallye (1969), à des courses sur le Nürburgring (1970), au East African Safari (1971) et aux courses d'endurance du Mans (1972) et de Daytona (1973).

À partir d'octobre 1970, Porsche commercialise la 911 S (ST) en « version sport standard » avec homologation pour la route sous le numéro d'équipement M471. Ce numéro permet de commander le pack ST auprès de chaque concessionnaire, car faisant partie intégrante de la gamme de la 911. La version sport automobile reçoit le numéro M491 et la version rallye le numéro M494.

Porsche continue de développer le concept. Le règlement de la FIA permet une augmentation de cylindrée de 0,1 litre par rapport au moteur de série. Les versions de course reçoivent des moteurs avec une cylindrée de 2,3 litres (janvier 1971), de 2,4 litres (mars 1971) et enfin de 2,5 litres (septembre 1971). À partir de janvier 1970, les extensions d'aile en plastique sont accompagnées de roues plus larges sur des jantes en 7 et en 9 pouces. Comme la FIA interdit le remplacement de pièces de carrosserie par un équivalent

en plastique pour la saison 1972, Porsche fabrique les extensions en acier à partir de septembre 1971.

Pendant la production, l'apparence de la 911 S (ST) change. Mais elle dispose toujours de caractéristiques marquantes : dans la « version sport standard », les cornes de pare-chocs, les fixations des phares auxiliaires, les baguettes décoratives et de protection aux portes ainsi que les baguettes en caoutchouc et décoratives sur les pare-chocs disparaissent. Des bandes en caoutchouc remplacent les serrures de porte à l'avant et à l'arrière. À l'intérieur, des équipements diffèrent : touches de chrome, pare-soleil passager, points d'attache pour les fixations de ceinture, cartons d'insonorisation, tapis en caoutchouc, cendrier, chauffage et boîte à gants. Porsche installe un compte-tours jusqu'à 10 000 1/min, un volant plus petit, des sièges baquets « Scheel » ou « Recaro » avec harnais, des garnitures de porte réduites, un fin tapis en feutre aiguilleté et un repose-pieds pour le conducteur. Sur demande, l'équipement comprend notamment une combinaison de chronomètre-montre, un calculateur Twin-Master avec lampe de lecture, un bouton de klaxon pour le passager et un interphone pour les deux passagers.

En plus de la puissante cylindrée, Porsche apporte également d'autres modifications aux moteurs de la 911 S (ST) : un carburateur avec tubulures d'aspiration spécifiques, des arbres à cames améliorés et un système de double allumage augmentent la performance globale. Pour les variantes de course, les ingénieurs ont développé un système d'échappement optimisé à contre-pression et des culasses modifiées avec les cylindres correspondants. La dernière évolution du moteur Boxer de 2,5 litres développe 270 ch. Un refroidisseur supplémentaire régule la température du circuit moteur. Des pare-chocs Koni ou Bilstein et des renforts de carrosserie améliorent la tenue de route.

La production de la 911 S (ST) s'arrête après environ trois ans. S'ensuit un autre modèle qui vise le sport automobile et qui porte le numéro d'équipement M471 : depuis ce jour la 911 Carrera RS 2.7 constitue le summum en matière de sport de la gamme Porsche grâce à son aérodynamisme sophistiqué, à d'autres améliorations du concept de structure légère et à plus de puissance du moteur.

Structure légère et purisme

La Porsche 911 la plus légère de la génération 992

La nouvelle 911 S/T est née pour la route, mais tient ses origines du sport automobile. Comme pour tous les autres GT de Porsche, on a appliqué le concept de structure légère. Le poids du véhicule influe très fortement sur les sensations de conduite : chaque gramme économisé ne doit pas accélérer, freiner ou braquer. C'est pourquoi les ingénieurs de Porsche se concentrent sur une structure légère pour la construction de la 911 S/T. Ils arrivent à atteindre un poids total sensationnel de seulement 1 380 kilogrammes (DIN vide).

« Une réduction importante du poids nous permet d'obtenir un énorme gain aérodynamique, que l'on ressent dans chaque virage. La 911 S/T est le modèle le plus léger de la gamme actuelle de 911, et cela se ressent », déclare Andreas Preuninger, responsable de la division GT de Porsche.

Pour la 911 S/T, une attention particulière a été portée à la réduction des masses en rotation des pièces du mécanisme à manivelle du moteur Boxer. Les ingénieurs améliorent de cette façon la réactivité. Ils ont développé, spécialement pour la 911 S/T, un embrayage à structure légère selon le principe du double disque. En combinaison avec un volant d'inertie monomasse de série, le poids des pièces positionnées directement sur le vilebrequin a été réduit de 10,5 kilogrammes. C'est une modification qui améliore la spontanéité de l'entraînement. Avec la boîte manuelle 6 vitesses, on a des sensations exaltantes sans précédent.

Pour une voiture de course, le poids des masses non suspendues possède notamment une autre signification. Sa réduction impacte directement et immédiatement le comportement routier. Porsche équipe donc la 911 S/T de série de roues en magnésium et de freins en céramique-carbone (PCCB). De plus, la barre stabilisatrice arrière n'est pas en acier à ressort mais en PRFC léger. Il n'y a pas de roues arrière directrices sur la 911 S/T. Au final, le poids des composants impactant le comportement routier a été grandement réduit. Cela donne une maniabilité particulièrement agile et précise.

Comme c'est courant dans le sport automobile, la carrosserie de la 911 S/T permet de réduire le poids du véhicule grâce à l'emploi de pièces en PRFC. Les ailes avant sont fabriquées dans le matériau léger, comme le capot avant, qui a également été repris de la 911 GT3 Touring. Les portes en PRFC, les mêmes que celles de la 911 GT3 RS, sont encore plus légères que les portes aluminium à structure légère de sa sœur. De plus, l'emploi de PRFC dans les composants structurels permet également de réduire le poids total. Le matériau est utilisé pour la cellule de sécurité du toit, pour la barre stabilisatrice déjà évoquée et l'arrière, pour rigidifier les plaques de renfort utilisées entre les points d'articulation de l'essieu et le bloc plancher.

De nombreux moyens de réduction de poids utilisés dans le modèle spécial 911 S/T le sont traditionnellement depuis longtemps. Comme il est habituel pour les GT et RS, les ingénieurs ont réduit proportionnellement l'isolation de la 911 S/T pour réduire le poids et augmenter le lien avec la route. Ses fenêtres sont en verre fin, comme le pare-brise avant de la 911 R de 1967. Les ouvertures de porte dans l'habitacle sont réduites aux sangles caractéristiques, une modification apportée en 1972 à la 911 Carrera RS 2.7. Et comme sur la 911 Carrera RS de série 993, une batterie légère vient assurer le démarrage. Sur la 911 S/T, la batterie lithium-ion « Track » dispose d'une capacité de 40 Ah et pèse seulement 9,5 kilogrammes. Elle est ainsi plus légère de 3 kilogrammes que la batterie lithium-ion de la 911 GT3 Touring.

Entraînement et performances

Moteur atmosphérique, embrayage à structure légère, boîte de vitesses manuelle

Le point fort émotionnel et technique de la 911 S/T est son entraînement. Le moteur Boxer à admission libre de 4 litres, avec sa puissance nominale de 386 kW (525 ch) se base sur un développement pour le sport automobile qui nécessite peu de modifications pour être utilisé sur la route. Le six cylindres qu'on connaît de la 911 GT3 RS dispose de six clapets d'étranglement individuels, d'une lubrification à carter sec, d'un régime de coupure de 9 000 tr/min et d'un caractère intense incomparable. Pour la première fois et en exclusivité sur la 911 S/T, les ingénieurs accouplent le moteur avec une boîte manuelle à six vitesses. Ils favorisent ainsi le lien entre le conducteur et le véhicule et livrent des sensations intenses de conduite directe. De plus, ils l'ont équipé d'un embrayage à structure légère et d'un volant d'inertie monomasse.

Porsche a développé l'embrayage et le volant d'inertie en exclusivité pour la 911 S/T. Cela a permis d'économiser 10,5 kilogrammes par rapport aux pièces de série correspondantes. Les ingénieurs ont ainsi pu augmenter la reprise de l'entraînement : la réduction de poids dans la cloche d'embrayage de la boîte de vitesses

réduit l'inertie dans la chaîne cinématique. Elle permet au moteur Boxer de tourner plus librement et avec plus de légèreté. La 911 S/T reçoit également la boîte manuelle à six vitesses de la 911 GT3 Touring. Pour la nouvelle voiture de sport GT pensée pour la route, Porsche réduit le rapport de pont de 8 %. Avec la modification du rapport de transmission et la réduction des masses en rotation, tous les rapports bénéficient de plus d'agilité. La voiture accélère plus nerveusement et avec sensiblement plus de dynamisme.

« La 911 S/T avance avec une puissance et une spontanéité incroyables. Elle semble être encore plus rapide qu'elle ne l'est déjà », déclare Walter Röhrl, légende du sport automobile. La 911 S/T atteint la barre des 100 en seulement 3,7 secondes. La vitesse maximale est limitée électroniquement à 300 km/h.

Le moteur atmosphérique caractéristique atteint son couple maximal de 465 Nm à 6 300 tr/min et sa puissance maximale de 386 kW (525 ch) à 8 500 tr/min. Des régimes

élevés allant jusqu'à 9 000 tr/min signifient plus d'exigences pour la commande des soupapes du moteur. Contrairement à la plupart des groupes de série, le moteur de course de la 911 S/T fait ainsi l'impasse sur une compensation hydraulique du jeu des soupapes. Porsche introduit des culbuteurs rigides et règle une fois pour toute le jeu de soupape lors de la production du groupe moteur avec des plaquettes remplaçables. Aucune correction ultérieure n'est nécessaire. De cette façon, les culasses des 4 soupapes maintiennent les régimes de façon constante. De plus, les pistons forgés, la bielle en titane et une lubrification à carter sec avec une pompe de pression entièrement variable, sept niveaux d'aspiration et une alimentation en huile supplémentaire via le vilebrequin garantissent la stabilité à hauts régimes de pistons et à vitesses élevées dans les virages. Un revêtement plasma des parois des cylindres réduit le frottement à l'intérieur du moteur. Le système d'échappement à structure légère en acier inoxydable livre une sonorité puissante caractéristique. La 911 S/T ne dispose pas de la fonction Stop-Start automatique.

Châssis et dynamisme

Châssis exclusif pour la 911 S/T

Pour une performance optimale dans les virages et une précision de freinage idéale, Porsche équipe la 911 S/T d'un essieu avant à double triangulation. Cette construction issue des modèles 911 GT3 Touring et 911 GT3 RS vient du sport automobile et se distingue par une stabilité de chute élevée lors de la compression. De plus, elle réduit les mouvements de tangage de la carrosserie lors de freinages serrés et améliore ainsi les propriétés de conduite notamment dans les situations hautement dynamiques. Porsche la combine pour la première fois dans la 911 S/T avec un essieu arrière multibras sans roues arrière directrices.

« L'objectif de la 911 S/T est d'assurer un lien direct avec la route et d'offrir une expérience de conduite unique. C'est pourquoi la voiture reçoit beaucoup d'éléments du sport automobile avec parallèlement moins d'éléments technologiques », déclare Frank Moser, responsable des séries 718 et 911. En plus d'une réduction de poids, les ingénieurs ont pu atteindre une conduite traditionnelle et puriste grâce au retrait des roues arrière directrices. Avec l'utilisation de paliers Uniball sur l'essieu avant (complet) et l'essieu arrière à cinq bras LSA (côté intérieur et extérieur au niveau du bras de suspension inférieur) ils atteignent notamment une meilleure précision de conduite. Sur cette base, la 911 S/T reçoit un réglage amortisseur et direction spécifique, qui prend en compte tous les paramètres individuels et confère à la 911 S/T son caractère unique.

Porsche équipe la 911 S/T de série avec le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), léger et résistant. Il contient des disques de frein avec un diamètre de 410 millimètres à l'essieu avant et 390 millimètres à l'arrière. Comme sur la 911 GT3 Touring, l'offre de systèmes d'assistance à la conduite est adaptée au caractère puriste de la 911 S/T. Le Porsche Stability Management (PSM) réglé de façon agile permet ainsi de désactiver complètement ou ponctuellement la commande de traction (TC).

Design et équipement

Extérieur épuré et sportif

La Porsche 911 S/T arbore de nombreuses références à l'histoire de la 911 et au sport automobile. Son design extérieur se concentre sur son dynamisme et sa fonctionnalité aérodynamique, que Porsche atteint ici tout en épurant le style. Cela renforce le caractère du véhicule, en tant que voiture de course conçue pour une conduite exigeante sur route. Le renoncement aux caractéristiques particulières qui ont trait à la course, comme sur d'autres modèles GT de 911, ainsi qu'un moteur sport à haut régime, est le signe distinctif de la 911 S/T. De plus, Porsche propose une sélection de coloris exclusifs : les couleurs Noir et Blanc sont disponibles de série. Les clients peuvent choisir en option entre cinq tons : Rubis Étoilé Neo, Bleu Gentiane métallisé, Vert Ombre métallisé, Argent GT métallisé et Gris Glacé métallisé. De plus, il est possible d'opter pour une « couleur personnalisée » et dans le pack Heritage Design pour la teinte Shorebluemetallic.

Porsche propose les jantes forgées en magnésium à structure légère avec fermeture centrale et enjoliveur arborant le monogramme « S/T ». Leurs dimensions à l'avant est de 20 pouces et à l'arrière de 21 pouces. Les jantes sont disponibles en Noir mat, Argent brillant ou Noir argenté.

Sur le bouclier avant, la 911 S/T présente une grille peinte en gris foncé, sur le côté le monogramme « Porsche » en Argent pour un accent sportif sur les flancs du véhicule. À l'arrière, Porsche complète l'aileron arrière déployable de la 911 S/T avec une grille d'entrée d'air dans la couleur de la grille du bouclier avant ainsi que d'une plaquette « 60 ans de 911 ».

En comparaison avec d'autres voitures de sport de sa classe, la décision a été prise pour la 911 S/T, d'apporter des modifications discrètes assurant au mieux une aérodynamique équilibrée. Porsche exécute l'aile, contrairement à la 911 GT3 RS, sans ventilation des passages de roues supérieure et avec une lame latérale de ventilation des passages de roues à la place.

De plus, un bord de fuite (« Gurney ») vient compléter l'aileron arrière déployable. Porsche utilise régulièrement des gurneys pour améliorer l'aérodynamique des voitures de sport GT. Cette technique aérodynamique vient de l'Indycar américain et désigne un bord de fuite fixé angulairement à l'extrémité de l'aile d'aileron. Sur les avions, les gurneys fixés sous l'aileron augmentent la portance, tandis que dans le sport automobile et sur les voitures de sport homologuées pour la route elles remplissent la fonction inverse : montées sur le haut de l'aileron, elles augmentent la déportance et ainsi la traction du véhicule, en augmentant la pression sur le côté haute pression du bord, tout en l'abaissant sur le côté basse pression. Sur la 911 S/T, le bord de fuite est tellement efficace que l'aileron ne se déploie qu'à partir de 120 km/h et ne se met pas de façon si abrupte que sur ses sœurs. L'aileron rentre dès que les 105 km/h sont atteints.

Intérieur : style intemporel, fonctionnalité sportive

L'intérieur de la 911 S/T met en scène l'expérience de conduite directe et émotionnelle en combinant avec style un équipement puriste avec une élégance sportive. La poignée de porte de série en PRFC (carbone apparent) est d'ordinaire uniquement disponible sur la 911 GT3 RS avec le pack Weissach. Avec les sangles d'ouverture de porte en textile, elle illustre de façon exemplaire le design du modèle spécial : les deux équipements sont également un moyen stylistique traditionnel et font partie du concept de structure légère du véhicule. Les baguettes de seuil de porte et les baguettes décoratives sont également en PRFC ; ces dernières présentent également une plaquette dorée avec le numéro d'édition limitée de la 911 S/T. La cellule de sécurité disponible en option est également fabriquée en PRFC par Porsche.

Porsche équipe la 911 S/T en Cuir Partiel de série. Les coutures décoratives piquées forment un contraste avec la couleur Argent GT. Les chiffres en vert sur le combiné d'instruments et la montre-chronomètre ainsi que les aiguilles en blanc avec caches argentés correspondent au design de la première 911 de 1963. Le revêtement cuir noir de la couronne du volant dispose d'un repère à 12 heures ainsi que de perforations particulièrement marquées à 3 et 9 heures. Un levier de vitesses raccourci d'environ un centimètre et des sièges PRFC revêtus de Cuir Partiel garantissent une conduite sportive

en toute sécurité. Quatre sièges sport réglables sont disponibles sans supplément en alternative aux sièges baquets intégraux. Sur les appuie-tête des deux variantes de siège se trouve un écusson Porsche en cuir imprimé. Dans le cadre de la réduction de poids, il n'y a pas de banquette arrière. À la place se trouve un recouvrement comme pour l'équipement intérieur de la 911 GT3 RS.

Pack Heritage Design

En exclusivité : le pack Heritage Design pour la 911 S/T

Comme c'est déjà le cas pour les éditions limitées précédentes de 911, c'est la Porsche Exclusive Manufaktur qui est en charge de proposer le pack Heritage Design de la 911 S/T. Il associe des détails classiques et particulièrement luxueux avec des équipements pour créer une image d'ensemble cohérente et pleine de style. Design classique, matériaux nobles et artisanat luxueux sont au cœur du travail de la Porsche Exclusive Manufaktur.

Le pack Heritage Design apporte de nombreuses caractéristiques exclusives et sportives et des éléments de style dans la 911 S/T, qui ne sont disponibles qu'avec ce pack. Cela se voit déjà à l'extérieur : Porsche propose la peinture Shorebluemetallic uniquement pour la 911 S/T avec pack Heritage Design. La même chose s'applique pour l'habillage décoratif, on retrouve sur les flancs du véhicule les célèbres cercles typiques du sport automobile. Dans le sport automobile, le cercle contient les numéros de départ. Dans le cercle de la 911 S/T, Porsche Exclusive Manufaktur peut également ajouter le numéro de votre choix (de 0 à 99). Il est également possible de faire sans le transparent complet ou de ne laisser qu'en partie.

Le pack comprend d'autres beaux détails ajoutant à l'esthétique de la Porsche 911 S/T : sur le capot avant et sur les enjoliveurs figure l'écusson Porsche historique de 1963. Les éléments de grille au centre du bouclier avant et dans le capot avant ainsi que la grille arrière sont dans une couleur argentée discrète. De plus, à l'arrière Porsche réalise la désignation modèle « 911 S/T » et le monogramme « PORSCHE » en or dans le bandeau réflecteur. La couleur de jantes Ceramica est réservée spécialement pour la 911 S/T avec pack Heritage Design notamment et la couleur Argent brillant reste disponible en option.

À l'intérieur, le pack Heritage Design offre une ambiance particulièrement classique et de qualité. L'équipement intérieur élégant avec équipement en cuir étendu bicolore combine le cuir noir avec le cuir semi-aniline en teinte Classic Cognac. Les coutures décoratives sont ton sur ton. De même, les bandes centrales des sièges en tissu couleur Classic Cognac rayé de Noir évoquent elles aussi le caractère historique du véhicule. Le pack design comprend de nombreux autres équipements en cuir. Ainsi, la Porsche Exclusive Manufaktur propose les baguettes décoratives, les sangles d'ouverture des porte, les poignée de porte,

les buses d'aération, les revêtements de marchepied et les caches des porte-gobelets en cuir. Le revêtement cuir des colonnes de direction compte également dans le pack ainsi que celui du tableau de bord et des garnitures de porte. Le design bicolore se remarque d'abord au volant cuir GT avec repère à 12 heures en Classic Cognac. Sur le recouvrement de la console centrale également revêtu de cuir, on peut lire « Porsche Exclusive Manufaktur ».

D'autres détails issus de la tradition habillent l'intérieur. Sur les baguettes de seuil éclairées en aluminium anodisé brossé noir trône le monogramme « 911 S/T ». Sur le revêtement cuir des appuie-tête, la Manufaktur a gravé l'écusson Porsche historique de 1963, présent également sur le recouvrement des airbags. Les projecteurs de porte à LED projettent le logo « Icons of Cool » sur le bitume, à côté des portes. C'est avec ce logo que Porsche ravive l'esprit des années 1950, 1960, 1970 et 1980 dans le cadre du Heritage Design Strate.

L'expérience globale du pack Heritage Design de Porsche pour la 911 S/T comprend en plus de la conception du véhicule également des équipements de grande valeur pour les accessoires du véhicule. Ainsi, la clé laquée dans la couleur de la voiture porte également l'écusson Porsche historique et vous est remise dans un étui à clés exclusif en cuir. Cela comprend également une housse en cuir pour le porte-documents. Les clients reçoivent également un Indoor Car Cover spécialement fabriqué pour la Porsche 911 S/T.

En exclusivité : Le chronographe Porsche Design 1 - 911 S/T

Deux icônes du design réunies

Porsche Design crée pour le 60ème anniversaire de l'iconique Porsche 911 une édition d'anniversaire du Chronographe 1 : le chronographe 1 – 911 S/T. Comme la nouvelle Porsche 911 S/T, le chronographe d'anniversaire est limité à exactement 1 963 exemplaires et réservé exclusivement aux propriétaires de la voiture. La Porsche 911 et le chronographe Porsche Design 1 sont deux icônes aux mêmes origines : tous les deux ont été conçus par Ferdinand Alexander Porsche. En 1972, le fondateur de l'entreprise Porsche Design énonça le postulat suivant : « J'ai essayé de créer une montre qui corresponde à la voiture. » Cela s'applique aussi aujourd'hui, car le chronographe 1 – 911 S/T reprend le design du modèle spécial avec qui elle partage le nom, dans de nombreux détails.

Le boîtier du chronographe 1 – 911 S/T se compose de titane sans revêtement et décapé, rappelant le concept de structure légère de la Porsche 911 S/T. Le cadran et le rehaut de la montre évoquent le style des instruments d'affichage historiques de la Porsche 911 S/T, le chiffre « 60 » qui a été conservé en rouge renvoie à l'anniversaire de la 911. Les chiffres et l'affichage du jour et de la date sont restés en vert phosphorescent luminescent, l'aiguille des secondes renvoie quant à elle à la couleur du compte-tours. Une autre référence à la boîte manuelle de la 911 S/T est le graphique de passage des vitesses imprimé. Sur le chronographe 1 – 911 S/T, il est représenté en Argent, sur le chronographe 1 – 911 S/T Heritage, en Or.

Un fond en verre saphir traité antireflet à sept reprises protège le mouvement avec certification COSC et fonction « flyback ». Ici, le rotor renvoie au design des jantes en magnésium de la 911 S/T, en Argent brillant, Argent foncé ou Noir selon la variante de véhicule choisie. Pour les voitures avec le pack Heritage Design, les teintes coordonnées Ceramica ou Argent brillant sont disponibles. Le couvercle de rotor version Heritage montre l'écusson Porsche historique, dans d'autres finitions c'est le graphique « S/T » qui est imprimé. Sur l'arrière du boîtier se trouve le numéro d'édition limitée du véhicule gravé au laser. Le chronographe 1 – 911 S/T est fabriqué comme toutes les montres de Porsche Design, à la main dans la manufacture horlogère de Porsche située à Soleure, en Suisse.