Historique : 911 S (ST) (1969 à 1972)

09/10/2026 Équipée pour la compétition

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 connait 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 aérodynamique

sophistiquée, à d'autres améliorations du concept de structure légère et à plus de puissance du moteur.

MEDIA ENQUIRIES

Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr/produits/Dossiers-de-presse/911-s-t/Historique-911-S-(ST)-(1969-à-1972).html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/3449c8b9-8595-48be-ad20-d3e144fcb978.zip