

60 ans de Porsche 911 – la success story de l'évolution

04/08/2023 Avec la 911, Porsche a cre✕e✕ une le✕gende. Mais la voiture de sport a du✕ me✕riter son statut. Un de✕veloppement continu sur huit ge✕ne✕rations a fait d'elle ce qu'elle est aujourd'hui.

Le chanteur Udo Lindenberg, l'e✕ditrice de l'hebdomadaire Die Zeit Marion Gra✕fin Do✕nhoff, l'acteur Keanu Reeves roulent tous trois en Porsche 911 et contribuent a✕ e✕crire une histoire extraordinaire. L'histoire d'une ide✕e devenue un succe✕s interge✕ne✕rationnel et la quintessence d'un style de vie. L'ide✕e d'un ve✕hicule qui re✕ussit a✕ marier de pre✕tendus contraires : des performances maximales en me✕me temps qu'une fonctionnalite✕ illimite✕e au quotidien, le tout conjugue✕ au luxe le plus moderne. L'expression de la re✕ussite, mais sans arrogance ni ostentation. Un te✕moignage de la technologie la plus a✕ la pointe, mais aussi une sculpture intemporelle. Ou comme le disait Ferry Porsche : « La 911 est la seule voiture permettant d'aller d'un safari africain jusqu'au Mans, puis au the✕a✕tre et, enfin, dans les rues de New York. »

La 911 originelle

Les débuts

Pour le public mondial, l'histoire de la Porsche 911 - encore appelée 901 à l'époque - commence au salon international de l'automobile de Francfort, en 1963. Mais les origines de la future icône remontent à encore plus loin. Depuis 1948, Porsche construit, à Gmünd (Autriche) et à partir de 1951 à Stuttgart-Zuffenhausen, la 356 en version Coupé et Cabriolet, jusque-là premier et unique modèle de la marque.

Au milieu des anne×es 1950, on commence a× re×fle×chir a× un mode×le susceptible de prendre la suite. On envisage d'abord une quatre places moderne. « Pour faire quatre sie×ges, d'autres sont mieux place×s que nous », aurait finalement de×clare× Ferry Porsche, en de×cidant que ce nouveau mode×le aurait les caracte×ristiques suivantes : une 2 + 2 places compacte avec un empattement de 2,2 me×tres, soit 20 centime×tres de moins que pre×vu initialement. C'est cette recette que suivra la construction du mode×le 901, tel que pre×sente× en 1963.

Mais Ferry de×sirant aussi que le ve×hicule soit plus puissant, son neveu, un jeune inge×nieur du nom de Ferdinand Pie×ch, conc×oit un moteur Boxer refroidi par air a× six cylindres, qui de×veloppe 130 ch pour deux litres de cylindre×e. Le design porte la signature de Ferdinand Alexander « Butzi » Porsche. La 901, son quatrie×me projet automobile, ne fait cependant pas l'unanimite×. « La forme sobre est audacieuse pour l'e×poque, beaucoup de gens sont encore attache×s a× la forme de la 356 », se souvient Wolfgang Porsche, fre×re de Ferdinand. « Quand quelque chose vous plai×t d'emble×e, c×a ne dure jamais longtemps », affirme Ferry, le pe×re, pour de×fendre le travail de son fils. L'histoire allait lui donner raison. Me×me si cela n'a pas e×te× imme×diatement.

Les de×buts cahotiques de la 911 originelle

Le 27 octobre 1964, plus d'un an apre×s sa pre×sentation a× Francfort, Porsche livre sa premie×re 901. Mi-novembre de la me×me anne×e et 81 livraisons plus tard, le nom du mode×le est modifie×. C'est qu'a× l'e×poque, le constructeur automobile franc×ais Peugeot avait de×ja× acquis les droits exclusifs d'utilisation des nume×ros a× trois chiffres contenant un ze×ro au milieu. Un « 1 » remplace donc le « 0 » initial. C'est la naissance de la Porsche 911.

Mais ce n'est pas le seul obstacle. Les ventes du nouveau mode×le sont plus faibles qu'espe×re×. De×s son lancement en se×rie, Porsche doit re×duire de 2000 marks le prix initialement annonce× de 23 900 marks allemands - environ 54 000 francs suisses. A× la fin de la premie×re anne×e civile, seuls 232 ve×hicules ont trouve× acque×reur.

L'amorce du succe×s

La 911 ne se×duit pas d'emble×e. Mais ses talents commencent a× faire parler d'eux. « La ligne suivie par la nouvelle Porsche est celle d'une voiture de tourisme doue×e pour les performances de conduite extre×mement sportives, mais aussi confortable », e×crit par exemple l'Automobil Revue. Avec 130 ch, une acce×le×ration de ze×ro a× 100 km/h en seulement 9,1 secondes et une vitesse maximale de 210 km/h, la 911 est e×galement l'une des voitures les plus rapides du marche× au milieu des

anne×es 1960. Sur la boi×te a× cinq rapports, la premie×re vitesse est situe×e en bas a× gauche pour faciliter le passage de la deuxie×me a× la troisie×me, souvent ne×cessaire sur route. A× l'e×poque, c'est tout aussi high-tech que l'installation d'une ceinture de se×curite× ou le re×seau de bord de 12 volts avec essuie-glace e×lectrique a× trois vitesses.

Mais la 911 suscite aussi des critiques. Du fait de son empattement court et de son poids sollicitant surtout l'arrie×re, elle est sensible au vent late×ral et difficile a× mai×triser quand elle est pousse×e au maximum. Or de×s cette e×poque, Porsche mise sur un principe qui encore aujourd'hui fait de la 911 un mode×le a× succe×s : l'e×volution continue. La 911 est constamment remanie×e. On modifie le re×glage du cha×ssis, on leste le pare- chocs pour ame×liorer l'e×quilibre du ve×hicule. Suivent des variantes comme le mode×le d'entre×e de gamme 912, la 911 S de 160 ch ou le « cabriolet de se×curite× » 911 Targa avec son e×le×gant arceau de se×curite×, conc×u avant tout pour le marche× ame×ricain.

Les ventes de×collent, et a× la fin de 1967, 10 723 exemplaires de la 911 sont en circulation. L'e×volution se poursuit elle aussi. Le mode×le originel est suivi a× partir de 1968 par la « se×rie A », avec de nouvelles variantes, un syste×me de freinage a× double circuit et, en option, une « boi×te de vitesses Sportomatic » semi-automatique. Pour la « se×rie B » (anne×e mode×le 1969), l'empattement est allonge× de 57 millime×tres et les ailes sont e×largies pour stabiliser la tenue de route. Le de×veloppement culmine avec la « se×rie F » de l'anne×e mode×le 1973, couronne×e par le mode×le homologue× Carrera RS 2.7. La fondatrice de la mythique « dynastie RS », avec sa queue de canard caracte×ristique a× l'arrie×re, impressionne encore aujourd'hui par ses caracte×ristiques : 900 kg (variante Sport), 210 ch, le ze×ro a× 100 km/h franchi en 5,8 secondes - et une vitesse maximale de 245 km/h, qui en fait alors la voiture de se×rie la plus rapide d'Allemagne.

La deuxième génération de la 911

Premier changement de génération - et première Turbo
Une décennie a passé, l'heure est venue de procéder au premier grand remodelage de la 911 à l'occasion de l'année modèle 1974. De nouvelles lois américaines en sont le principal facteur. Ces « bumper rules » exigent que les voitures supportent sans dommage les petits accrochages jusqu'à une vitesse de cinq miles par heure. Porsche a un nouveau designer en chef, Anatole Lapine, à qui l'on devra plus tard les légendaires motifs Martini Racing. Il s'acquitte de la tâche qui lui est confiée de manière à la fois pragmatique et stylée en optant pour des pare-chocs peints en aluminium avec des garnitures en caoutchouc. Des coussins pneumatiques aux deux extrémités des pare-chocs amortissent les petits chocs et répondent ainsi aux exigences légales. C'est également à la réglementation américaine que l'on doit les « sièges de sécurité » avec appui-tête intégré. Ils apparaissent avec la « série G » et chaque 911 en dispose encore aujourd'hui.

Une nouvelle ère de modèles s'ouvre, et Porsche maintient la cadence de ses développements annuels : les séries G, H, I, K, L, M (année modèle 1980) et A à D (à partir de l'année modèle 1981) apportent plus de cylindrée, plus de puissance et de meilleures performances de conduite. La Carrera de l'année 1974

est équipée du fameux moteur 2.7 et développe 210 ch. Des versions de 150 ou 175 ch sont également disponibles. Pourtant, malgré d'importantes modifications, l'année 1974 ne sera pas un exercice réussi : Porsche subit la crise du pétrole. Les ventes baissent d'un peu plus de 15 000 unités à moins de 10 000.

Malgre tout, a l'automne 1974, Porsche pre sente une ve ritable sensation au Salon de l'automobile de Paris : la premie re 911 Turbo. Avec son turbocompresseur sur e chappement et son contro le de la pression de suralimentation, le nouveau mode le haut de gamme transpose sur la route la technologie du sport automobile. Les performances de cette athle te de 260 ch sont tout simplement e poustouflantes : 6 secondes pour grimper a 100 km/h et une vitesse atteignant les 250 km/h. Et a l'e poque, la 911 Turbo est de ja la fac on la plus luxueuse de conduire une 911. Elle offre non seulement une sellerie en cuir, mais aussi une radio a antenne e lectriquement re tractable et des le ve-vitres e lectriques !

Re surrection
Malgre des retouches constantes et des performances de sormais plus qu'impressionnantes (300 ch a partir de 1978 pour la Turbo), a la fin des anne es 1970, l'e re de la Porsche 911 semble pre s de s'achever. Les mode les Transaxle 924 et 928 doivent prendre la rele ve. « Il faudra sans doute attendre encore deux ou trois ans avant que la production de la 911 s'arre te », explique dans une interview Ernst Fuhrmann, a l'e poque patron de Porsche. Mais la cliente le reste fide le a la 911, qui non seulement survit a la fin qu'on lui pre disait, mais se montre plus polyvalente que jamais : en 1977, deux Carrera SC sure leve es de 28 centime tres sont engage es dans le Rallye Safari au Kenya, et en 1982, l'offre s'e largit en proposant pour la premie re fois un cabriolet. S'il en e tait besoin, la preuve est faite que la 911 a non seulement l'e toffe d'une le gende, mais qu'elle est de ja une classique intemporelle.

La série 964

Une nouveauté complète : la 911 de la série 964
La grande étape suivante de l'histoire de la 911 remonte à l'année 1989. Avec la série appelée en interne 964, Porsche présente pour la première fois une 911 entièrement renouvelée. Bien que la carrosserie dessinée par Ben Dimson reprenne en grande partie l'esthétique des modèles précédents, l'aérodynamique est nettement améliorée. De plus, une foison de nouvelles technologies font leur apparition : pour la première fois, la 911 dispose d'un aileron arrière à déploiement automatique, de l'ABS, de la direction assistée et d'un airbag (à partir de 1991). La transmission intégrale et une boîte automatique sont disponibles en option. Bien entendu, le moteur Boxer refroidi par air est toujours à l'arrière du véhicule. Mais il a été entièrement repensé, avec double allumage, commande moteur électronique et cylindrée de 3,6 litres. Le nouveau Boxer développe ainsi 250 ch, ce qui lui permet d'atteindre des performances proches de celles de la première 911 Turbo. La 964 est elle aussi proposée progressivement en version Coupé, Cabriolet et Targa.

Les variantes de la 964

Typiquement 911 : La se✕rie 964 manifeste la polyvalence de la 911 en de nombreuses variations. Au Salon de l'automobile de Gene✕ve du printemps 1991, Porsche pre✕sente la 911 Carrera RS. Version routie✕re de la voiture de course engage✕e dans la Carrera Cup depuis 1990, elle incarne l'he✕ritage de la Carrera RS 2.7. Pour cette version, le moteur gagne en puissance en passant a✕ 260 ch et la direction assiste✕e fait les frais du principe de construction le✕ge✕re. Gra✕ce au blocage de diffe✕rentiel, au refroidissement supple✕mentaire des freins et a✕ un re✕glage du cha✕ssis encore plus rigoureux, la RS est pare✕e pour les circuits de course. Pour les puristes, la RS est e✕galement disponible en version N/GT : de✕barrasse✕ d'une grande partie de l'isolation phonique et des tapis de l'habitacle, le ve✕hicule perd 70 kg et ne pe✕se plus que 1150 kg. En 1993, la RS 3.8 de 300 ch porte la dynastie RS a✕ un nouveau sommet.

Et l'histoire de la 911 Turbo se poursuit elle aussi : toujours en 1991, la 964 Turbo fait ses de✕buts, exclusivement en version Coupe✕, a✕ l'exception d'une toute petite se✕rie de six cabriolets. Elle est e✕quipe✕e du moteur 3,3 litres de sa devancie✕re, qui de✕veloppe de✕sormais 320 ch. Dans la Turbo S lance✕e en petite se✕rie en 1992, qui pe✕se environ 180 kg de moins que la Turbo de se✕rie gra✕ce a✕ une cure d'amaigrissement radicale, les inge✕nieurs re✕ussissent a✕ tirer 381 ch du moteur, avant son remplacement en 1993 par le Turbo 3.6 de 360 ch.

Comme pour la ge✕ne✕ration pre✕ce✕dente, un Speedster base✕ sur le Cabrio, avec cha✕ssis de vitre raccourci et proportions particulie✕rement sportives, est e✕galement lance✕ en petite se✕rie dans la 964.

Et Porsche ce✕le✕bre le 30e anniversaire de la 911 en lanc✕ant le mode✕le anniversaire « 30 ans de 911 », une Carrera 4 a✕ la carrosserie plus large de la 911 Turbo - strictement limite✕e a✕ 911 exemplaires.

La série 993

Nouveauté radicale : le look de la 993
Dès 1993, Porsche présente la quatrième génération de la 911. Appelée en interne 993, elle succède à la 964. Les valeurs fondamentales de cette 2+2 places équipée d'un moteur Boxer six cylindres logé à l'arrière restent encore une fois identiques. L'empattement de 2272 millimètres est lui aussi le même. Un nouvel essieu arrière multibras assure toutefois un comportement routier nettement plus posé. Alors que l'espace intérieur est en grande partie repris de la 964, l'extérieur de la 993, entièrement redessiné, est plus doux, plus arrondi et plus moderne. Sur la Targa (à partir de l'année modèle 1996), les designers ont même renoncé à l'emblématique arceau de sécurité. Désormais, un grand toit vitré s'ouvrant vers l'arrière permet à l'air et à la lumière de pénétrer dans l'habitacle. Une version Cabriolet est également disponible.

Le moteur, toujours de 3,6 litres de cylindrée, développe dans un premier temps 272 ch. Pour l'année modèle 1996, sa puissance est portée à 286 ch grâce à un système d'admission variable (VarioRam). Au départ usine, une augmentation à 300 ch de la puissance peut être commandée. La boîte de vitesses

manuelle à six rapports est de série, une boîte automatique à quatre rapports est disponible moyennant supplément.

Des variantes avant-gardistes

Avec la se✖rie 993, Porsche met en place une gamme de mode✖les qui sera largement avant-gardiste pour la se✖rie 911. Apre✖s les mode✖les standard Carrera (propulsion) et Carrera 4 (transmission inte✖grale), suivent les Carrera S et 4 S, qui offrent encore plus de sportivite✖ gra✖ce a✖ leur carrosserie plus large, mais aussi a✖ leur syste✖me de freinage et a✖ des composants de cha✖ssis issus de la 911 Turbo.

La 993 Turbo fait ses de✖buts en 1995 et montre la voie a✖ suivre pour toutes les variantes Turbo ulte✖rieures. Son Boxer de 3,6 litres est pour la premie✖re fois mis sous pression par deux turbocompresseurs et de✖livre 408 ch, qui - autre grande premie✖re pour la Turbo - sont transmis a✖ la chausse✖e par les quatre roues. La✖ aussi, une augmentation de puissance est disponible en option pour porter la voiture a✖ 430 ch.

Ce niveau de puissance se retrouve sur un autre mode✖le important pour l'avenir : la 911GT2, premier mode✖le routier portant a✖ l'arrie✖re le sigle «GT» aujourd'hui le✖gendaire. Homologue✖e pour la route, cette voiture de course radicale renonce a✖ la transmission inte✖grale pour miser re✖solument sur la construction le✖ge✖re et l'ae✖rodynamique - comme les mode✖les GT actuels.

Avec la 993 Turbo S, Porsche cre✖e le chef-d'œuvre de l'e✖re du refroidissement par air : cette version Turbo de 450 ch est la premie✖re 911 a✖ atteindre les 300 km/h.

La série 996

Quand l'eau remplace l'air : une nouvelle époque

Le 27 novembre 1997, Los Angeles est le théâtre du plus grand bouleversement de l'histoire de la 911 : la présentation de la série 996. À l'extérieur comme à l'intérieur, son design s'inspire de celui du Boxster, la sportive à moteur central lancée en 1996. À la fin des années 1990, Porsche doit s'assurer une rentabilité durable, d'où une optimisation des coûts de production. La mutualisation de certaines pièces entre plusieurs modèles ainsi que des solutions intelligentes permettent d'atteindre cet objectif : le bloc phares de la 996 regroupe tous les éléments d'éclairage en un seul composant, ce qui facilite considérablement le montage.

Pour la deuxième fois dans l'histoire de la 911, l'empattement est allongé, cette fois de 80 millimètres. Au total, la 911 s'allonge de 18,5 centimètres et s'élargit de trois centimètres, ce qui permet d'augmenter sensiblement l'espace intérieur. Mais la nouveauté majeure se trouve à l'arrière de la 996 : pour respecter la réglementation plus stricte en matière de gaz d'échappement et - comme pour chaque nouveau développement de la 911 - augmenter la puissance du véhicule tout en réduisant la

consommation, les ingénieurs doivent passer de deux à quatre soupapes par cylindre. Or cette modification entraîne une augmentation de la chaleur dans la culasse, dont le système de refroidissement à air utilisé jusque-là ne s'accommode guère. Pour la première fois sur une 911, un indicateur de température de l'eau de refroidissement est donc intégré aux nouveaux affichages du cockpit.

Le nouveau moteur atmosphérique de 3,4 litres, refroidi par eau, développe 300 ch. Dans la 996, la transmission intégrale peut aussi être commandée moyennant supplément, de même qu'une Tiptronic à 5 vitesses à la place de la boîte manuelle.

Outre le Coupé et le Cabriolet, la Targa est à son tour reproposée à partir de l'année modèle 2002. Comme sa devancière, elle présente un grand toit vitré, mais aussi, pour la première fois, une lunette arrière s'ouvrant vers le haut, ce qui permet d'utiliser encore mieux les sièges arrière comme porte-bagages. De fait, la 911 a toujours été une voiture de sport extrêmement pratique.

Avec le lifting de l'anne×e mode×le 2002, la cylindre×e passe a× 3,6 litres et la puissance a× 320 ch. L'augmentation optionnelle de la puissance d'usine, de se×rie pour le mode×le « 40 ans de 911 » (anne×e mode×le 2004), porte le Boxer a× eau a× 345 ch.

La performance sans condition
Avec son habitacle nettement plus spacieux et son nouveau moteur, la 911 s'adresse de×sormais a× un public encore plus large, tout en devant faire ses preuves aupre×s de ses fans inconditionnels. Preuve que la 911 GT1 apporte en 1998 en ne laissant aucune question en suspens : pile pour le 50e anniversaire, la GT1 remporte un double× aux 24 Heures du Mans.

Sur route aussi, la 996 ne laisse planer aucun doute. En mai 1999, la premie×re 911GT3 sort des chai×nes de production: un pur bolide dote× d'un moteur atmosphe×rique de 360 ch - avec, sur demande et sans supple×ment de prix, des sie×ges baquets et un arceau de se×curite×. La GT3 fait ainsi le lien entre la route et le circuit. Et c'est bien ce que son nom e×voque encore aujourd'hui. Le sigle « GT3 RS » est apparu lui aussi avec la 996 – avec une puissance de 381 ch a× partir de 2004.

A× partir de janvier 2000, la gamme est comple×te×e par la 911 Turbo, avec une transmission inte×grale et un moteur Boxer de 420 ch. Pour l'anne×e mode×le 2004, la Turbo est disponible pour la premie×re fois en version Cabriolet dans la production se×rie officielle. La Carrera 4 S, dont l'aspect s'inspire de la Turbo, est e×galement propose×e en version Coupe× et Cabriolet : bref, avec la se×rie 996, la 911 n'a encore jamais manifeste× une telle diversite×, ce qui explique le record de popularite× qu'elle bat alors avec plus de 175 000 exemplaires vendus. La se×rie est couronne×e par la GT2, lance×e pour l'anne×e mode×le 2001. Elle de×veloppe 462 ch (483 ch a× partir de 2003) et dispose pour la premie×re fois d'un syste×me de freinage carbone-ce×ramique de se×rie.

La série 997

Un nouveau visage bien connu

La sixième génération marque le retour du visage classique de la 911, avec ses phares ronds. Dans cette nouvelle édition, l'arrière retrouve aussi des contours plus marqués et ses larges fesses tant appréciées. La technologie de la 997 s'inspire de celle de la génération précédente. Les moteurs étant le fruit de nouveaux développements, la Carrera S voit sa cylindrée passer à 3,8 litres et délivre à présent 355 ch. La Targa (à partir de 2006) est pour la première fois et exclusivement proposée avec une transmission intégrale, et en deux niveaux de puissance (Targa 4 et Targa 4S). Elle possède toujours un toit en verre. La gamme de modèles est progressivement complétée par les GT3, GT3 RS et GT2. Avec cette série 997, la 911 Turbo est également disponible pour la première fois (à partir de 2006) avec une boîte automatique Tiptronic S. Le Boxer biturbo de 3,6 litres est doté en outre de turbocompresseurs à géométrie variable, une première mondiale pour un moteur à essence.

Un facelift riche en nouvelles technologies

En 2008, le lifting des mode□les comporte de nombreuses innovations techniques. Porsche lance ainsi des amortisseurs a□ re□glage e□lectronique, une toute nouvelle ge□ne□ration de moteurs a□ injection directe d'essence ainsi que la boi□te a□ double embrayage PDK. La technologie de transmission a une longue histoire chez Porsche puisqu'elle figure pour la premie□re fois dans les dossiers de de□veloppement en 1969. Tradition Porsche oblige, elle est d'abord utilise□e en compe□tition. Les bolides du groupe C 956 et 962 sont ainsi e□quipe□s d'un double embrayage de□s les anne□es 1980. Sur les mode□les de se□rie de la ge□ne□ration 997.2, il assure une meilleure acce□le□ration et une consommation moindre - et offre aux conductrices et aux conducteurs sportifs une alternative a□ la boi□te manuelle classique : avec 530 ch, 700 Nm et une boi□te PDK de se□rie, la 911 Turbo S (a□ partir de 2010) avale le ze□ro a□ 100 km/h en seulement 3,3 secondes !

En matie□re de mode□les spe□ciaux spectaculaires, la se□rie 997 re□serve aussi bien des surprises : la Speedster et la Sport Classic, toutes deux affichant une superbe ligne dynamique et e□quipe□es d'un moteur atmosphe□rique de 3,8 litres de□veloppant 408 ch. Les GT3 RS 4.0 oriente□es circuit et la premie□re 911 de se□rie dote□e d'un moteur de 4 litres. Et bien su□r la 911 a□ boi□te manuelle la plus puissante a□ ce jour, la GT2 RS de 620 ch. Toutes sont aujourd'hui des pie□ces de collection tre□s recherche□es.

La série 991

Plus grande, mais plus légère

L'édition 2011 du Salon international de l'automobile de Francfort est l'occasion de dévoiler une nouvelle génération de la Porsche 911, la septième de cette voiture de sport emblématique. Une fois de plus, la 911 a un peu gagné en taille. L'empattement a augmenté d'un centimètre pour atteindre 24,5 centimètres, et la longueur est désormais de 4,49 mètres, soit cinq centimètres de plus. Ces nouvelles dimensions bénéficient une fois de plus à l'espace intérieur disponible. Pourtant, la balance est formelle,

la 991 a minci : avec un poids à vide de 1455 kg, la 911 Carrera pèse environ 35 kg de moins que le modèle précédent. En effet, pour la première fois, le plancher, les portes et le toit sont en aluminium et non en acier. La Carrera, équipée d'un moteur de 3,4 litres délivrant 350 ch, et la Carrera S, avec un moteur de 3,8 litres d'une puissance de 400 ch, sont prêtes pour le lancement. Dans cette génération, toutes deux disposent pour la première fois d'un système Start-Stop automatique. Suivent, comme c'est désormais l'usage, les variantes à transmission intégrale, ainsi que la 911 Cabrio, nouvellement équipée d'arceaux de sécurité à déploiement actif. En 2014, la Targa rejoint à son tour cette génération de modèles, avec sa caractéristique habituelle, le classique « arceau de sécurité ». Il va de soi que le toit ne doit plus s'ouvrir manuellement. Il se replie électriquement derrière les sièges en suivant une gracieuse chorégraphie.

Nouvelle re×volution

La 911 GT3 inaugure un moteur a× haut re×gime, caracte×ristique aujourd'hui encore des mode×les GT et supportant des re×gimes atteignant 9 000 tours. Mais ce n'est pas tout. Elle e×trenne aussi la direction arrie×re, une nouveaute× pour la 911. Selon la situation de conduite, cette technologie rend la voiture plus agile ou plus stable. Dans un premier temps, seuls la GT3 et les mode×les Turbo en sont e×quipe×s.

La direction arrie×re n'est disponible pour la plupart des autres versions qu'a× partir du lifting du mode×le, pre×sente× au salon IAA 2015. Ce remaniement s'accompagne d'un autre changement important dans l'histoire de la 911 : pour augmenter la puissance tout en re×duisant la consommation, le moteur atmosphe×rique classique des mode×les Carrera fait place a× un moteur plus petit de 3 litres, a× double turbocompression. Le moteur atmosphe×rique sera de×sormais re×serve× aux mode×les GT3, GT3 RS ainsi qu'aux e×ditions limite×es 911 R et 911 Speedster.

A× propos de limitation : a× l'e×re de la 991, Porsche a deux raisons de faire la fe×te. En 2013, la marque ce×le×bre le 50e anniversaire de la 911 en lanc×ant un mode×le anniversaire limite× a× 1963 exemplaires. Il est base× sur la Carrera S de 400 ch, mais sa carrosserie est celle du mode×le a× transmission inte×grale, plus large a× l'arrie×re, et fait de nombreux emprunts a× la 911 originelle, par exemple des jantes particulie×res ou des grilles de ventilation sur le capot arrie×re.

En 2017, la millionie×me 911 sort des chai×nes de production. Une pie×ce unique couleur Vert Irlande a× boi×te manuelle, baguettes de×coratives inte×rieures et couronne de volant en acajou pre×cieux ainsi que des reve×tements de sie×ges au le×gendaire motif Pepita. Cette re×interpre×tation exceptionnelle de la premie×re 911 de service de Ferry Porsche, qui remonte a× 1964, appartient a× la collection du muse×e.

La ge×ne×ration 991 a encore un autre superlatif a× offrir : la 911 GT2 RS de 2017 reste a× ce jour la 911 de se×rie la plus puissante de tous les temps.

La série 992

Toujours plus de raffinement
Au salon de l'automobile de Los Angeles, en novembre 2018, Porsche ouvre le chapitre le plus récent de l'histoire de la 911 en lançant la huitième édition de l'icône des voitures de sport, sous l'appellation interne 992. La 911 conserve le même empattement, mais gagne deux centimètres en longueur et cinq millimètres en largeur. L'écartement des roues s'élargit de quatre centimètres afin d'améliorer encore la tenue de route. Les modèles Carrera et Targa restent entraînés par un Boxer biturbo de 3 litres développant entre 385 et 450 ch. Les modèles Turbo (580 ou 650 ch) utilisent un moteur biturbo de 3,7 litres, GT3 et GT3 RS restant quant à elles équipées d'un moteur atmosphérique de 4 litres. La boîte de vitesses à double embrayage des modèles Carrera et Turbo offre désormais huit rapports, mais une boîte manuelle est toujours disponible pour certaines versions.

Avec la génération 992, de nouveaux équipements électroniques tels qu'un assistant actif au maintien de voie ou une caméra à 360 degrés viennent enrichir la 911. Hormis le compte-tours analogique, les instruments sont désormais entièrement numériques.

Une voiture à remonter le temps
Dans sa huitième génération, la Porsche 911 vit toujours de sa diversité : 26 variantes de modèles sont désormais proposées. Et plus que jamais, Porsche met un point d'honneur à faire le lien avec le passé. La 911 Carrera T, avec ses 385 ch et son entraînement arrière, fait référence à la 911 T puriste des années 1960. La 911 GT3 RS, dotée en option de roues rouges et de bandes décoratives, ne rappelle pas seulement la Carrera RS 2.7 de 1973, elle est aussi sa sœur spirituelle légitime : ici, priorité absolue à la performance et à l'aérodynamique.

L'e□dition limite□e 911 Sport Classic rappelle elle aussi la RS 2.7. Elle fait revivre le le□gendaire aileron arrie□re en forme de queue de canard, en sollicitant pleinement son conducteur gra□ce a□ ses roues arrie□re motrices et a□ sa boi□te me□canique. La 911 Dakar est un hommage aux succe□s de la 911 hors des sentiers battus. Elle rappelle le Rallye du Kenya 1977, durant lequel la 911 SC Safari avait termine□ deuxie□me. Ou encore le ce□le□bre Rallye Paris-Dakar, ou□ Porsche a remporte□ la victoire en 1984 et 1986.

Rapide sur l'asphalte, la 911 est aussi d'une parfaite polyvalence, comme l'a constate□ tre□s to□t Ferdinand Porsche. Dans la gamme d'aujourd'hui, cette diversite□ est encore la meilleure preuve que la 911 est reste□e fide□le a□ elle-me□me au cours de ses 60 ans d'histoire. C'est qu'elle est toujours la seule voiture permettant d'aller d'un safari africain jusqu'au Mans, puis au the□a□tre et, enfin, dans les rues de New York.

Citations sur la Porsche 911

Ferdinand Alexander « F.A. » Porsche

« Une Porsche 911, ça se touche, ça a un corps. C'est une dame. »

Wolfgang Porsche, Président du conseil de surveillance de Porsche AG
« Les meilleures qualités de la 911 sont des spécificités humaines. C'est un être social. Une être qui ne prétend pas être parfait, mais tire ses qualités d'une vision réelle. »

Hans-Peter Porsche, ingénieur et entrepreneur
« La Coccinelle Volkswagen et la Type 356 sont parmi les toutes premières automobiles de l'humanité. C'est dans cet esprit que la 911 a vu le jour, et elle aussi, dans le langage de la technique, dit à son conducteur : tu n'es pas seul. »

Wolfgang Porsche, Président du conseil de surveillance de Porsche AG
« La 911 a toujours exercé la fascination de l'imperfection. C'est l'un des fondements de son succès. Car on admire ce qui est parfait, mais on aime ce qui est imparfait. »

Walter Röhrl, pilote de course et légende du rallye
« Ce qui me fascine, c'est que chaque nouvelle génération de la 911 soit supérieure à la précédente. On ne sait jamais où et quand des limites seront atteintes. »

Jeff Zwart, réalisateur et pilote de course
« Quand je conduis une 911, c'est comme si j'étais chez moi. »

Jerry Seinfeld, comédien américain
« La 911 est la quintessence de la voiture de sport - et mon obsession. »

Michael Mauer, designer en chef de Porsche
« Le succès de la 911 réside entre autres dans la combinaison de la sportivité et de la fonctionnalité qu'elle offre ; dans le fait que je puisse aussi bien la prendre pour aller chercher mon pain et pour la piloter sur circuit. Une 911 doit exprimer la sportivité, mais jamais l'agressivité. Cela influence son design. »

Hartmut Esslinger, designer Apple
« La 911 a un visage, des fesses, un profil. Elle a de bonnes proportions. »

Ross Lovegrove, designer industriel
« La Porsche 911 est la plus humaine de toutes les voitures. Avec elle, l'Homme et la machine ne font plus qu'un. »

Alfredo Häberli, designer industriel suisse
« La seule voiture au monde qui est devenue de plus en plus belle ; ou qui l'est restée. Pour moi, c'est un must absolu ! »

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Consumption data

911 Carrera T (Modèle précédent)

911 GT3 RS (WLTP)*: Consommation combinée (gamme): 13.2 l/100 km; Emissions de CO_2 combinée (gamme): 299 g/km; Statut [StandHeute]

911 GT3 (Modèle précédent)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Image Sublines

Path: 60 ans de Porsche 911 – la success story de l'évolution/Images/img_1.jpg
Title: Porsche 911 (1963), 2023, Porsche Schweiz AG
Subline: 911 originelle

Path: 60 ans de Porsche 911 – la success story de l'évolution/Images/img_2.jpg
Title: 911 Carrera Coupé G-Serie, 1974, Porsche Schweiz AG
Subline: Les se□ries G (1974 -1989)

Path: 60 ans de Porsche 911 – la success story de l'évolution/Images/img_3.jpg
Title: 911 Carrera 4, Typ 964, 1988, Porsche Schweiz AG
Subline: La se□rie 964 (1988-1994)

Path: 60 ans de Porsche 911 – la success story de l'évolution/Images/img_4.jpg
Title: 911 Carrera Coupé, Typ 993, 1994, Porsche Schweiz AG
Subline: La série 993 (1993-1998)

Path: 60 ans de Porsche 911 – la success story de l'évolution/Images/img_5.jpg
Title: 911 Carrera Coupé, Typ 996, 1998, Porsche Schweiz AG
Subline: La série 996 (1997-2005)

Path: 60 ans de Porsche 911 – la success story de l'évolution/Images/img_6.jpg
Title: 911 Carrera 4, Typ 997, 2006, Porsche Schweiz AG
Subline: La série 997 (2004-2012)

Path: 60 ans de Porsche 911 – la success story de l'évolution/Images/img_7.jpg
Title: 911 Carrera Coupé, Typ 991, 2012, Porsche Schweiz AG
Subline: La série 991 (2012-2018)

Path: 60 ans de Porsche 911 – la success story de l'évolution/Images/img_8.jpg
Title: P18_0842_a3_rgb.jpg
Subline: La série 992 (2018)

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr_CH/2023/history/porsche-60-ans-porsche-911-32920.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/75d3fdba-baa8-473c-a0c8-c09a2e8397aa.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart