

En route vers l'avenir de la 911 : 25 ans de Porsche 911 génération 996

15/11/2022 Il y a exactement 25 ans, la Porsche 911, appelée en interne génération 996, sauvait l'indépendance de la marque, avec l'aide du Boxster.

Les fans sont pour le moins étonnés en la voyant pour la première fois en 1997, au salon international de l'automobile IAA de Francfort. Il faut dire que la 996 rompt avec les conventions. À l'exception du design emblématique de la 911, fortement modifié, et de la motorisation, tout est nouveau : refroidissement par eau au lieu de refroidissement par air, et concept révolutionnaire de partage de composants avec le Boxster de la génération 986. La 996 et le Boxster ont des intérieurs identiques, montant central compris. Reste l'architecture Boxer du moteur six cylindres, mais avec la volonté des développeurs et des concepteurs d'emprunter des voies totalement nouvelles.

Comme on dit en allemand, il était temps de «couper les vieilles tresses», juge aujourd'hui August Achleitner. De 1989 à 2000, il travaille comme responsable «Planification technique des produits,

concepts, packages et projets spéciaux» et donc comme responsable stratégique de la conception globale des véhicules 996. «Porsche avait besoin d'une voiture sur le segment de prix inférieur, et devait donc vendre en quantité. D'où l'idée du Boxster et de la 996 partageant leurs composants.» Il fallait évidemment que la nouvelle 911 ait l'aspect d'une 911, mais on ne savait pas encore quel moteur serait installé à l'arrière. «Nous avons fait plusieurs essais, car en termes d'émissions et de puissance, les moteurs deux soupapes refroidis par air étaient technologiquement en bout de course. Avec les Boxer à quatre soupapes refroidis par air, ça n'a pas marché, faute de réussir à éliminer les nids de chaleur. En 1989, un V8 compact a même été installé à l'arrière à titre d'essai, mais cette idée a été elle aussi abandonnée. Et c'est ainsi que nous avons pensé à des moteurs Boxer à quatre soupapes refroidis par eau.»

Dans les années 1990, c'est le concepteur en chef Harm Lagaaij qui est responsable de l'esthétique de la 996. Il se rappelle encore sa surprise devant la stratégie de la marque. Il faut dire que concevoir un roadster à moteur central et un coupé à moteur arrière parfaitement identiques, de l'avant du véhicule jusqu'au montant central, était unique à l'époque dans la construction automobile. «Cette mission était un véritable défi. Mais nous l'avons relevé en commençant par concevoir toute une série de couples Boxter-996 différents.» Pour gagner du temps, les modélisateurs doivent travailler directement sur des modèles grandeur nature. Pour réaliser le programme, Porsche fait appel à de nombreux spécialistes, et l'équipe de Lagaaij compte parfois jusqu'à 80 collaborateurs.

Si les deux projets sélectionnés reprennent à l'avant le look de l'étude de Boxster présentée en 1993 au salon de Detroit, c'est en raison de son succès. L'étude du Boxster a enthousiasmé le public et a été élue «Best of Show». «J'ai tout de suite compris que ce visage, dévoilé au salon, conviendrait aussi à la 996», explique Lagaaij. Ce qu'on a oublié, c'est que nous avons travaillé en même temps sur les trois versions 996, 986 et show car. Sinon, le public aurait attendu trop longtemps avant d'entendre parler de ces voitures.» Le concepteur en chef est conscient qu'il y avait un risque de confusion entre les générations 996 et 986, mais «la pression et l'obligation de sauver l'entreprise passaient avant tout.»

Le nouveau principe de partage de composants s'applique à toute la partie avant, du châssis au système électrique, de la carrosserie au package. «Le programme a été planifié de manière à ce que nous écoulions au moins 30000 unités de ces deux véhicules, avec un bon rendement», explique Achleitner en précisant que c'est aussi la raison pour laquelle le Boxster a été commercialisé en 1996, un an avant la 996 lancée en 1997. Et le plan fonctionne! Plus de 30000 exemplaires de la 911 génération 996 sont vendus chaque année, le nombre total d'unités oscillant entre 50000 et 60000.

En interne, aucune critique sur le concept ou le design, mais dans la presse, la forme et l'efficacité des phares aux clignotants intégrés tombent en disgrâce au bout de quelques mois. Les créateurs sont surpris, car peu de temps auparavant, cette même presse en avait fait l'éloge lors de la sortie de l'étude de Boxster. «Leur conception était absolument unique : cinq fonctions réunies dans un seul module peu onéreux et montable en quelques minutes sur la chaîne», souligne Lagaaij.

En avril 1998, le cabriolet vient rejoindre le coupé, avec une capote entièrement électrique qui se relève ou s'abaisse en 20 secondes. Lorsque le toit est ouvert, elle disparaît sous un couvercle en tôle, pas

besoin de couvre-capote. Environ six mois plus tard, Porsche adjoint au duo une 911 Carrera 4 à transmission intégrale en version coupé et cabriolet, avec la carrosserie correspondante de la 911 de base. Cette Carrera 4 et la 911 Turbo à quatre roues motrices, d'une vitesse maximale de 305 km/h, disponible à partir de janvier 2000 avec un moteur biturbo de 420 ch, fugurent depuis le début au calendrier de la planification de produits. «Lors de la conception de la 996, nous avons fait en sorte que le tunnel de cardan soit assez grand pour abriter une chaîne de transmission intégrale. Des compromis ont été nécessaires : partage des composants oblige, ce grand tunnel se retrouve sur le Boxster, qui n'a pourtant jamais été équipé d'une transmission intégrale», précise Achleitner.

En revanche, la 911 GT3, lancée en mai 1999, est plutôt le fruit du hasard : le règlement du sport automobile ayant changé, Porsche construit une version de la 911 de 360 ch homologuée pour la route pour succéder à la 911 Carrera RS. «Au début, le succès économique et le nombre d'exemplaires vendus n'étaient pas énormes», révèle Achleitner. «Et pourtant, la 911 GT3 a vraiment marqué les débuts d'une marque à l'identité propre, car avec cette voiture de génération 996, nous avons fait clairement la différence entre la 911 de tous les jours et le sport automobile sur route.» En janvier 2001, la 911 GT2 rejoint la famille 996. Basée sur la 911 Turbo, elle est équipée d'un Boxer de 3,6 litres, développe une puissance de 462 ch et ses freins sont pour la première fois des freins en céramique de série.

Pour l'année modèle 2002, la génération 996 est remaniée. La cylindrée passe à 3596 cm3 et la puissance augmente à 320 chevaux. La 911 Targa et la 911 Carrera 4 S Coupé, qui emprunte à la 911 Turbo sa large carrosserie, rejoignent à leur tour la famille. En 2003, suit la version 4S à toit ouvrant. À l'occasion de l'année modèle 2004, Porsche propose également la Turbo en version cabriolet ainsi que, comme l'un des divers modèles spéciaux, la 911 Carrera Coupé «40 ans de Porsche 911» d'une puissance de 345 ch, à châssis sport et toit coulissant et levant électrique. À partir de l'année modèle 2005, la Turbo S est disponible en version coupé et en version cabriolet avec une puissance de 450 ch. Il n'y a jamais eu autant de variantes de 911 que pour la génération 996. Au total, Porsche en vend environ 175000 exemplaires.»

MEDIA ENQUIRIES



Inga Konen

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 (0) 41 / 487 914 3
inga.konen@porsche.ch

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr_CH/2022/history/porsche-25-years-911-generation-996-30395.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/fbf2a5c6-6e8c-467b-ae90-a3a315314270.zip

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