



PORSCHE



50 Years of the Porsche 911 – Tradition: Future

Information presse

Le design

Le design

Le design intemporel de la gamme entre pour une part essentielle dans la légende 911. Une Porsche 911 s'identifie immédiatement sous toutes les perspectives, même dépourvue de son emblème et de son monogramme. Chez Porsche, la phase de développement initiale a été marquée par de grandes incertitudes quant à la morphologie de la future héritière de la 356. Ce n'est qu'après une série d'études effectuées en interne et en externe que Ferdinand Alexander Porsche, le fils de Ferry, jeta sur le papier les premiers traits de cette silhouette révolutionnaire. F. A. Porsche, comme ses collaborateurs avaient coutume de l'appeler, rejoignit le bureau d'études de l'ancienne Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG en 1958. Il ne tarda pas à apporter la preuve de son talent lorsqu'il réalisa en 1959 un modèle visionnaire en plastiline pour un possible successeur de la gamme 356. C'est sur cette base qu'il conçut en 1960 le prototype 754 « T7 », une étude de quatre-places très prometteuse, dont l'arrière n'était toutefois pas conforme aux attentes de Ferry Porsche. Il abandonna donc le développement du « T7 » au profit d'un coupé à l'arrière plongeant baptisé « T8 ». Ce concept 2+2 places fut poursuivi à partir de 1962 sous le nom de code « Type 901 ».

À 27 ans, F. A. Porsche signa un coup de maître. À la fois fonctionnelle et pourvoyeuse d'émotions, la ligne de la 911 reliait pour la première fois le monde du design automobile et celui du design de produit, deux univers encore hermétiques l'un à l'autre au début des années soixante. Sur la toute première 911, F. A. Porsche réussit à sublimer l'ADN esthétique de Porsche pour en tirer la quintessence. Il créa un design de marque inimitable, fondateur de l'identité et du succès de Porsche toutes gammes confondues, aujourd'hui encore. La forme archétypale de sa carrosserie agit comme une sculpture organique que l'on identifie sous tous les angles comme une 911, même sans le logo Porsche. Et tout au long des sept générations qui ont écrit l'histoire de la 911, les designers Porsche n'ont jamais cédé aux sirènes de la mode, préférant perfectionner le design au rythme d'évolutions progressives et respectueuses de l'identité originale. Toujours dans l'esprit du précepte « la forme découle de la fonction ». La Porsche 911 n'a jamais recherché les effets de manche et le spectaculaire. Cinq décennies durant, elle a su préserver ses qualités essentielles. Son design a traversé les époques en restant moderne, mais sans céder à la mode, comme il se doit pour un authentique classique. En cela, elle suit le credo de son créateur F. A. Porsche : « Un design de qualité doit être honnête. »

À chaque époque, le design de la 911 a également reflété le travail du designer en chef respectif. À la suite de F. A. Porsche, qui créa sa propre agence « Porsche Design Studio » en 1972, Anatole Carl Lapine fut nommé Chef du design du constructeur, poste auquel il restera jusqu'en 1989. Harm Lagaay prit alors sa succession, suivi par Michael Mauer en 2004. C'est à lui qu'est revenu l'honneur de signer avec maestria le design de l'actuelle gamme 991, dernière en date dans l'histoire de la 911.

L'évolution du design 911

À la suite de la création originale et fondatrice du design 911 par F. A. Porsche, tous les designers qui se sont succédé dans l'histoire de la marque ont dû relever le défi consistant à préserver l'iconographie de la 911 tout en lui appliquant un langage formel contemporain et porteur d'avenir. La réussite a été au rendez-vous de chaque génération et aujourd'hui encore, la 911 est une voiture de sport à nulle autre pareille. La 911 originale a inventé un code esthétique toujours en vigueur aujourd'hui : les lignes des flancs, l'arrière plongeant, le dessin des vitres latérales, les ailes avant saillantes encadrant le capot plat, telles sont les caractéristiques essentielles de son design.

Après la 911 première génération, le modèle G marqua un tournant majeur en 1973. Les pare-chocs attiraient immédiatement l'attention. Peints dans la couleur de la carrosserie, ils étaient entourés de caoutchouc profil et intégraient les clignotants à l'avant. De plus, ils étaient encadrés par des soufflets en plastique résultant d'une nouvelle législation américaine, selon laquelle les impacts survenant à une vitesse inférieure à 5 km/h ne devaient plus occasionner de coûts de réparation. Par conséquent, Porsche adopta un métal léger très stable pour la fabrication des pare-chocs et, pour le marché américain, les fixa au cadre par des tubes antichocs et une construction à ressort dissimulée. La Carrera était également dotée de rétroviseurs extérieurs dans la couleur de la carrosserie et de phares encore cerclés de chrome. À l'arrière, les deux feux étaient reliés par un bandeau pourpre intégrant le monogramme Porsche en lettres noires. Au sein de la gamme G, la 911 Turbo a poussé le design encore plus loin. Le grand aileron arrière et sa bordure souple en polyuréthane attiraient l'œil immédiatement. Ajouté au galbe des ailes élargies, ainsi qu'aux rétroviseurs extérieurs et aux entourages de phares dans la couleur de la carrosserie, l'aile-

ron arrière donnait au modèle Turbo un caractère absolument unique. Ce look Turbo sera accessible à d'autres modèles 911 par la suite, certaines années sans le massif aileron arrière en option. À partir de 1982, la Turbo fut également disponible dans une version « plate », comme Porsche l'avait déjà pratiqué en compétition, autrement dit avec des phares escamotables affleurant avec le capot lisse et plat. La novatrice 911 SC Cabriolet fut dévoilée en 1982. La capote inédite était conçue à base d'arceaux et composée à 50 pour cent de profils en tôle d'acier nervuré. L'avantage réside dans une stabilité formelle accrue, y compris à vitesse élevée, mais aussi dans une meilleure protection en cas d'accident.

La gamme 964 a été présentée pour l'année-modèle 1989. Très similaire à celui de la génération précédente, le design de la carrosserie a pourtant été entièrement redessiné, avec deux nouvelles caractéristiques : le bouclier avant et les éléments arrière étaient désormais coulés dans la carrosserie et l'aileron arrière se déployait automatiquement sur les modèles Carrera 2 et Carrera 4. Quant au dessous de caisse lisse, s'il n'était pas immédiatement visible, il revêtait une grande importance fonctionnelle. La version Turbo hérita de cette nouvelle carrosserie deux ans plus tard.

La génération 993 fut présentée en 1993. Ses parties avant et arrière étaient remaniées par rapport à la 911 précédente. Les phares, notamment, étaient plus inclinés et la poupe était plus large et plus plongeante. Les vitres latérales arrière affleuraient désormais avec la carrosserie. La capote de la version Cabriolet, plus plate dans la zone arrière, avait été entièrement retravaillée. De la sorte, le cabriolet avait une allure plus sportive en position de capote fermée. La version Targa fut dévoilée au salon de Francfort en 1995. Par ailleurs, la 911 Turbo voyait sa carrosserie retouchée, notamment à l'avant et à l'arrière, mais aussi sur les flancs avec une transition plus harmonieuse entre les bas de porte et les ailes saillantes. L'aileron arrière fixe bénéficiait lui aussi d'une nouvelle ligne.

1997 : Une carrosserie au design remanié et au Cx amélioré

En 1997, la version 996 inaugura non seulement les tout premiers moteurs refroidis par eau, mais aussi un design de carrosserie inédit. De côté, la ligne de toit dessinait une silhouette beaucoup plus fluide, avec un pare-brise plus incliné de cinq degrés. De manière générale, les volumes apparaissent mieux lissés, grâce à des jointures plus fines et à des

vitrages entièrement affleurants avec la carrosserie. Au total, toutes les mesures visant à améliorer l'aérodynamisme permirent d'obtenir un coefficient de pénétration dans l'air de 0,30, contre 0,34 sur la génération précédente. Les deux rétroviseurs extérieurs n'étaient plus fixés sur la portière, mais à la base du montant de pare-brise, sur le triangle de la glace latérale. La version Cabriolet embarquait un hard-top en métal léger dans la couleur de la carrosserie. Ce toit rigide pesait seulement 33 kg et pouvait être facilement posé et déposé par deux personnes.

L'année-modèle 2001 a été l'occasion d'un restylage en profondeur pour la 911 Turbo. Parmi les principales caractéristiques la distinguant des versions Carrera figuraient notamment de nouvelles jupes avant et arrière, un aileron arrière à aile mobile et des entrées d'air vers les refroidisseurs d'air de suralimentation. Les ailes avant avaient également été élargies et des phares bi-xénon étaient pour la première fois disponibles en option. L'aileron rétractable du Turbo était de conception entièrement nouvelle. À vitesse élevée, il exerçait une influence déterminante sur l'aérodynamisme et, surtout, sur la stabilité de la voiture. L'aileron se composait de deux éléments superposés. Jusqu'à une vitesse de 120 km/h, les deux éléments restaient accolés. Au-delà, un système hydraulique soulevait l'élément supérieur de 65 mm. Lorsque la vitesse redescendait en deçà de 60 km/h, l'aileron supérieur revenait sur sa base. Pour l'année-modèle 2002, la génération 996 reçut de nouveaux phares, accompagnés de quelques retouches sur la partie avant y compris les ailes.

En 2004, la 996 laissa place à une toute nouvelle génération de 911 : la 997. L'une de ses caractéristiques visuelles marquantes était les phares de forme ovale. Vue de face à une grande distance, ils semblaient presque ronds, rappelant ainsi la toute première 911. Au-dessous des feux de route, une vitre en plastique transparent abritait les autres feux de position, antibrouillards et clignotants, ce qui donnait au visage de la 911 un aspect très bien structuré et harmonieux. Les essais en soufflerie furent un élément déterminant dans la conception de la génération 997. Les mesures d'optimisation aérodynamique lui ont d'ailleurs valu le coefficient de pénétration dans l'air le plus faible jamais obtenu pour une Porsche de série avec une valeur de 0,28.

2011: Une nouvelle ère pour le design de la 911

Présentée en 2011, la génération 991 est l'incarnation actuelle de la 911, la voiture de sport par excellence. Aucune courbe de la carrosserie n'est restée inchangée. Offrant une silhouette plus allongée, des surfaces tendues, des arêtes acérées et une grande précision jusque dans les détails, cette 911 n'en reste pas moins une authentique 911, identifiable en tant que telle au premier coup d'œil. Le point de départ du nouveau design a résidé dans les nouvelles proportions adoptées par la sportive. L'empattement allongé de 100 mm, la voie élargie à l'avant et l'abaissement de la ligne de toit, ajoutés aux jantes largement dimensionnées (jusqu'à 20 pouces), ont fourni les ingrédients d'un nouveau coupé à l'allure encore plus athlétique. C'est sur la base de ce cahier des charges technique que les designers ont dessiné les contours de la nouvelle 911, avec des proportions affinées entre la hauteur et la largeur. Sans que la largeur totale soit modifiée, la sportive semble avoir une assise encore plus large sur la route. Les phares bi-xénon de série adoptent une nouvelle forme, reprenant le graphisme traditionnellement arrondi des phares de la 911. Conformément à la tradition, la nouvelle 911 n'a pas de calandre, mais des prises d'air latérales, une caractéristique des sportives Porsche à moteur arrière. Les autres optiques à l'avant (clignotants, feux de jour et feux de position à LED) sont rejetées vers l'extérieur du bouclier et mordent sur les flancs, renforçant ainsi l'effet de largeur de la proue. Les rétroviseurs extérieurs sont désormais ancrés sur le haut des portières. Vue de côté, la 911 arbore des lignes précises, tendues et dynamiques. Le pare-brise, plus incliné et plus courbé, contribue à rendre la ligne de toit allongée et fluide. Les vitres latérales conservent leur dessin typiquement 911 et se terminent en pointe à l'arrière. La « Flyline » 911 reste ainsi préservée, cette ligne de toit plongeant vers l'arrière par-dessus les roues arrière, comme pour mettre en évidence le point de transmission de la puissance à la route.

La poupe est divisée pour la première fois par une arête coiffant les nouveaux feux arrière, remarquablement effilés, et courant d'un flanc à l'autre pour produire un effet de largeur. Cette impression est renforcée par les épaules massives des ailes arrière très saillantes. L'aileron arrière, disposé sous les ouïes d'aération du capot moteur, a été redessiné et a gagné en largeur. Les feux arrière sont entièrement en technologie LED.

La version Cabriolet de la série 991 représente elle aussi une prouesse du design actuel. Esthétiquement, le Cabriolet n'a en effet rien à envier à la carrosserie du Coupé, puisque la capote en tissu reprend exactement la forme du toit dans la version coupé. Le mérite en revient avant tout aux concepteurs du toit souple qui ont mis au point une technique de pliage et de mise sous tension propre à reproduire cette forme avec précision.