



PORSCHE



50 Years of the Porsche 911 – Tradition: Future

Information presse

La Porsche 911 en sept générations

La Porsche 911 en sept générations

1963 : 911 originale

Naissance d'une légende

Appelée à succéder à la Porsche 356, la 911 conquiert d'emblée le cœur des amateurs de voitures de sport. La toute première 911 fait ses débuts au Salon de l'automobile de Francfort en 1963 sous l'appellation « Type 901 ». L'adoption du nom 911 intervient en 1964 à l'occasion de son lancement sur le marché. Son moteur 6 cylindres à plat refroidi par air développe 130 ch. De quoi atteindre les 210 km/h. Les clients de la marque moins férus de vitesse pourront opter pour la Porsche 912 et son moteur quatre cylindres en 1965. L'année suivante, Porsche lance la 911 S, qui affiche 160 ch sous le capot et dispose pour la première fois de jantes forgées Fuchs en alliage léger. La 911 Targa vient compléter la gamme fin 1966 et devient le premier cabriolet véritablement sûr avec un arceau de sécurité en acier inoxydable reconnaissable entre tous. La « Sportomatic », une boîte de vitesses semi-automatique à 4 rapports, équipe les 911 dès 1967. Porsche est le premier constructeur allemand à respecter les sévères normes antipollution américaines de l'EPA avec ses modèles 911 T, E et S. L'augmentation successive de la cylindrée à 2,2 litres (1969), puis 2,4 litres (1971) permet à la Porsche 911 de gagner toujours plus en puissance. La voiture de rêve par excellence reste aujourd'hui encore la 911 Carrera RS 2,7 de 1972 qui affiche 210 ch au compteur et 1 000 kg sur la balance. Sa « queue de canard » caractéristique est le tout premier aileron arrière à équiper un modèle de série.

1973 : Type G

La deuxième génération

Dix ans après le lancement de la 911 d'origine, les ingénieurs Porsche revoient le modèle en profondeur. Produit de 1973 à 1989, le « Type G » est la génération qui aura connu la plus grande longévité. Elle se distingue par ses pare-chocs à soufflets, une innovation destinée à satisfaire aux normes de crash test imposées à l'époque par les États-Unis. Des

ceintures de sécurité 3 points et des sièges à appuie-tête intégré sont fournis de série pour améliorer la protection des occupants. En 1974, Porsche présente la toute première 911 Turbo de série dotée d'un moteur 3 litres, de 260 ch de puissance et d'un aileron arrière imposant. Ce nouveau modèle devient l'emblème de la marque en conjuguant luxe et performance d'une manière inédite. L'étape suivante en termes de puissance est franchie en 1977. La 911 Turbo 3.3 est dotée d'un refroidisseur d'air de suralimentation et développe une puissance de 300 ch qui en fait la plus puissante sur son segment. Les moteurs atmosphériques ne sont pas en reste. En 1983, la 911 Carrera succède à la 911 SC avec une cylindrée de 3,2 litres et une puissance de 231 ch. Ses qualités en font un modèle prisé des collectionneurs. Les amateurs de grand air peuvent commander la 911 en version Cabriolet à partir de 1982. En 1989, Porsche renoue avec le mythe avec la 911 Carrera Speedster.

1988 : Type 964

Classique et moderne à la fois

Alors que les experts annoncent la fin d'une ère prochaine, Porsche présente la 911 Carrera 4 (type 964) en 1988. Fruit de quinze ans de développement, la 911 a été remaniée à 85 pour cent et fait figure de voiture moderne et pérenne. Son moteur à plat 3,6 litres refroidi par air développe maintenant 250 ch. De l'extérieur, la 964 se distingue de sa devancière principalement par ses pare-chocs aérodynamiques en polyuréthane et par son aileron arrière mobile à commande électrique. Mais sous le capot, le changement est radical. Le nouveau modèle doit en effet séduire non seulement par ses qualités sportives, mais aussi par le confort intérieur. Le conducteur dispose d'un ABS, d'une boîte Tiptronic, d'une direction assistée et d'airbags. La 911 mise également sur un châssis entièrement repensé, avec des bras de suspension en alliage léger et des ressorts hélicoïdaux en lieu et place de son ancienne suspension à barres de torsion. Pour la première fois, la nouvelle 911 arrive tout d'abord dans une version Carrera 4 à transmission intégrale. La Carrera 2 à roues arrière motrices arrivera six mois plus tard sur le marché. En plus des versions Coupé, Cabriolet et Targa, les clients de la marque se voient également proposer une 964 Turbo à partir de 1990. Dotée dans un premier temps d'un classique moteur 3,3 litres à plat, la Turbo reçoit à partir de 1992 un bloc 3,6 litres développant 360 ch. Les 911 Carrera RS, 911 Turbo S et 911 Carrera 2 Speedster sont des modèles particulièrement recherchés par les collectionneurs.

1993 : Type 993La dernière 911 refroidie par air

Connue sous le nom de 993 en interne, cette 911 occupe une place à part dans le cœur des amateurs de Porsche. Cela tient d'abord à sa ligne superbe. Les pare-chocs intégrés soulignent l'harmonie de l'ensemble. La silhouette est plus effilée que sur les modèles précédents grâce à l'abandon de la forme ronde des phares au profit d'une forme poly-ellipsoïdale. La 993 jouit d'une réputation de maturité et de fiabilité. Mais aussi d'agilité, car cette 911 est la première à bénéficier d'un châssis en aluminium de conception entièrement nouvelle. En 1995, la version Turbo est équipée pour la première fois d'un moteur biturbo, reconnu comme le moteur de série le plus faible en émissions. La version Turbo à transmission intégrale arbore des jantes en aluminium à rayons creux utilisées pour la toute première fois sur une automobile. Les amateurs de vitesse accueillent avec enthousiasme la 911 GT2 annoncée par Porsche. Quant à la 911 Targa, elle est dotée pour la première fois d'un toit en verre à commande électrique qui se range derrière la vitre arrière. Mais la véritable raison pour laquelle les amateurs invétérés apprécient aujourd'hui encore la 993 est qu'elle est la dernière 911 à être équipée d'un moteur refroidi par air.

1997 : Type 996L'avènement du refroidissement par eau

Construit de 1997 à 2005, le type 996 marque un tournant majeur dans l'histoire de la 911. À vrai dire, c'est une toute nouvelle 911 qui ne renie en rien le caractère de la 911 classique. Entièrement repensée, cette nouvelle génération est dotée pour la première fois d'un moteur six cylindres à plat refroidi par eau. Sa technologie quatre soupapes lui permet de développer 300 ch et de faire œuvre de pionnier en matière d'émissions, de niveau sonore et de consommation. Son design réinterprète les lignes classiques de la 911, avec un coefficient de traînée réduit à 0,30. La morphologie de la 996 résulte également d'une stratégie de plateforme commune avec le Boxster. Sa principale caractéristique visuelle réside dans les phares avant à clignotant intégré, d'abord décriés puis copiés par de nombreux constructeurs. À bord, le conducteur trouve un tout nouvel intérieur. Hormis les

caractéristiques typiquement sportives, l'accent est mis sur le confort de conduite. Avec cette 996 déclinée en une multitude de versions, Porsche lance une offensive produit sans équivalent. À partir de 1999, la 911 GT3 s'impose comme l'un des fleurons de la gamme et s'inscrit dans la lignée de la Carrera RS. À l'automne 2000, la 911 GT2 est une sportive de l'extrême équipée de freins en céramique de série.

2004 : Type 997

Entre classicisme et modernité

En juillet 2004, la 911 Carrera et la 911 Carrera S incarnent une nouvelle génération de 911, connue en interne sous le nom de type 997. Ses phares ovales en verre clair avec les feux supplémentaires intégrés au bouclier renouent avec le design traditionnel de la 911. Au-delà du design, les performances de la 997 ne sont pas en reste. Le moteur 3,6 litres à plat de la Carrera développe 325 ch et le moteur 3,8 litres de la Carrera S, entièrement repensé, atteint les 355 ch. Revu en profondeur, le châssis embarque de série le système PASM (Porsche Active Suspension Management) sur la Carrera S. En 2006, la 911 Turbo présentée par Porsche est le premier modèle de série à essence à bénéficier d'un turbo-compresseur à géométrie variable. Après le rajeunissement de la gamme effectué à l'automne 2008, la 997 bénéficie d'une injection directe d'essence et d'une boîte de vitesses à double embrayage. Jamais une 911 n'avait revêtu des visages aussi différents. Entre Carrera, Targa, Cabriolet, propulsion et transmission intégrale, Turbo, GTS, modèles exclusifs et versions routières de modèles de course GT, la famille des 911 se décline en 24 variantes.

2011 : Type 991

L'ère de la maturité

Baptisée 991 en interne, cette sportive incarne l'avancée technique la plus importante de l'histoire de la 911. Référence absolue sur son segment depuis des générations, la nouvelle 911 met la barre encore plus haut en matière de performance et d'efficacité. Doté d'un tout nouveau châssis avec empattement modifié, voie élargie et jantes surdimensionnées,

ainsi que d'un habitacle plus ergonomique, le nouveau modèle offre une conduite à la fois plus sportive et plus confortable. Techniquement, la 911 est placée entièrement sous le signe de la « Porsche Intelligent Performance » : encore moins de consommation, encore plus de performances. Notamment grâce à la réduction de la cylindrée à 3,4 litres sur la Carrera de base (qui affiche pourtant 5 ch de plus que la 997/II) et à la construction hybride (acier/aluminium) qui participe grandement à la diminution de poids. Le Porsche Dynamic Chassis Control et la boîte manuelle sept vitesses équipent également le nouveau modèle. Le design de la 991 est unanimement salué. Sa silhouette étirée, ses surfaces tendues et ses détails précis font de cette Porsche Carrera une authentique 911 et une référence en matière de design automobile.