



**PORSCHE**

Communiqué de Presse

7 février 2013

---

La voiture de sport fête son jubilé

## **50 ans de la Porsche 911**

**Stuttgart.** La 911 est depuis cinq décennies le fleuron de la marque Porsche. Rares sont les voitures qui peuvent, dans le monde, se targuer d'une telle longévité et d'une continuité si spectaculaire. Depuis sa révélation sous le nom « Type 901 » au Salon international de l'automobile de Francfort (IAA) en septembre 1963, elle enthousiasme les fans d'automobile de la planète et sert aujourd'hui d'étalon à toutes les voitures de sport, étant aussi LA référence pour les autres séries produites à Zuffenhausen – du Cayenne à la Panamera, toutes les Porsche sont des sportives sur leur segment respectif et embarquent un peu de la philosophie de la 911.

Avec plus de 820 000 unités construites, la Porsche 911 est la voiture sportive la plus vendue au monde. Au fil des sept générations, les ingénieurs Porsche de Zuffenhausen et de Weissach ont su chaque fois réinventer la 911 et ont prouvé la force d'innovation du constructeur. La 911 incarne mieux que tout autre véhicule des valeurs a priori contradictoires: sportivité et aptitudes au quotidien, tradition et innovation, exclusivité et acceptation sociale, design et fonctionnalité. Rien d'étonnant donc à ce que chaque édition ait écrit son propre chapitre de l'histoire à succès de la marque. Ferry Porsche a parfaitement décrit les propriétés de la 911: « La 911 est la seule voiture avec laquelle il est possible de disputer un safari en Afrique, de concourir aux 24 Heures du Mans, de se rendre au théâtre et de sillonner les rues de New York. »

Outre son design à la fois classique et incomparable, la 911 s'est toujours distinguée par les technologies avant-gardistes qu'elle embarque. De nombreuses idées qui ont été

mises en œuvre pour la première fois sur la Porsche 911 proviennent de la course automobile. Il est vrai que le bolide a toujours été, depuis la première heure, soumis à la performance et que le circuit représente son laboratoire le plus probant. La 911 s'est toujours sentie chez elle sur les pistes du monde entier, multipliant les victoires avec une fiabilité et une régularité étonnantes, quel que soit le type de course. En effet, les deux tiers des 30 000 podiums décrochés par Porsche reviennent à la 911.

### **Porsche fête le jubilé de sa 911**

Pour Porsche, le cinquantième anniversaire de la 911 constitue le temps fort de l'année 2013, sachant que le spectre des festivités est très vaste. Le coup d'envoi sera donné au Salon « Retro Classics », organisé à Stuttgart. Du 7 au 10 mars, le Musée Porsche exposera quatre pièces rares en l'honneur du jubilé: les visiteurs pourront admirer une présérie 911 Turbo 3.0 de 1973, une étude 911 Turbo Cabriolet datant de 1981 et une version de la 911 GT1 (1997) homologuée pour la route ainsi que le prototype 754 « T7 ». Cette ébauche de la carrosserie, dessinée par Ferdinand Alexander Porsche en 1959, représente un jalon décisif sur la voie qui a mené au design de la 911.

De plus, le constructeur de voitures de sport lance cette année une 911 d'origine et non restaurée, fabriquée en 1967, dans un tour du monde qui fera escale sur les cinq continents, passant notamment en Californie (Pebble Beach), à Shanghai, à Goodwood (Grande-Bretagne), à Paris et en Australie. Ambassadrice de la marque Porsche, cette 911 sera présente à diverses manifestations internationales, à des salons, à des rallyes historiques et à des courses automobiles tout au long de cette année anniversaire. Sur le site [porsche.com/follow-911](http://porsche.com/follow-911), les fans et les personnes intéressées pourront suivre le programme et les diverses haltes de la star.

Le musée Porsche rend hommage au jubilé « 50<sup>e</sup> anniversaire de la Porsche 911 » avec une grande exposition spéciale. Du 4 juin au 29 septembre 2013, Porsche présentera une rétrospective dédiée à l'histoire et au développement de l'icône 911. La maison d'édition du musée, « Edition Porsche-Museum », lancera en outre au printemps un ouvrage commémoratif intitulé « 911x911 ».

## **Les générations 911**

### « Ur-911 » (1963) – La naissance d'un mythe

Successeur de la Porsche 356, le bolide 911 conquiert d'emblée le cœur des fans de voitures de sport. La « Ur-911 » est révélée en 1963 à l'IAA de Francfort, sous l'appellation « Type 901 », sachant que le changement de nom, devenant 911, suit un an plus tard pour le lancement commercial de la voiture. Son moteur Boxer six cylindres avec refroidissement à air développe alors 130 Ch – assez pour foncer à 210 km/h. Quiconque n'est pas grisé par la grande vitesse peut dès 1965 faire l'acquisition d'une Porsche 912 quatre cylindres. En 1966, Porsche présente sa 911 S de 160 Ch, dotée pour la première fois de jantes Fuchs en alliage forgé. La 911 Targa arrive sur le marché en fin d'année et devient le premier Cabriolet sûr du monde grâce à son arceau anti-tonneaux marquant, en acier spécial. En 1967, la 911 est proposée avec une « Sportomatic », une boîte quatre vitesses semi-automatique. Porsche est le premier constructeur allemand à répondre avec ses variantes 911 T, E et S aux très strictes normes environnementales américaines de l'EPA. Ensuite, la 911 gagne en puissance avec une augmentation de sa cylindrée à 2,2 litres (1969) puis à 2,4 litres (1971). Elle reste LA voiture de sport rêvée, aujourd'hui encore: la 911 Carrera RS 2,7 de 1972 développe 210 Ch et pèse 1 000 kilos. Son célèbre « bec de canard » est le premier spoiler arrière monté systématiquement sur un véhicule de série.

### Série G (1973) – La deuxième génération

Dix ans après la Première de la 911, les ingénieurs Porsche revisitent entièrement l'icône de la marque. Le modèle dit « G » étale sa carrière de 1973 à 1989 – la plus longue période de production d'une génération 911. Il se caractérise par ses boucliers américains à absorbeurs de chocs – une innovation indispensable pour répondre aux dernières exigences de l'époque en termes de crash-tests aux Etats-Unis. Ceinture de sécurité trois points embarquée de série ainsi que sièges avec appuie-tête intégrés améliorent la protection des occupants du véhicule. Vient ensuite une étape importante dans l'histoire de la 911: en 1974, Porsche révèle la première 911 Turbo de série. Dotée d'un moteur trois litres développant 260 Ch, elle arbore un imposant spoiler arrière. Alliant luxe et performance comme aucune autre, la « Turbo » devient synonyme de la marque Porsche. En 1977, un bolide encore plus puissant arrive sur le marché: la 911 Turbo 3.3 avec

refroidisseur d'air de suralimentation, qui règne sur sa catégorie du haut de ses 300 Ch. Parmi les moteurs atmosphériques, la 911 Carrera de 3,2 litres délivrant 231 Ch remplace en 1983 la SC et bénéficie de l'engouement des collectionneurs. A partir de 1982, les conducteurs qui aiment rouler cheveux au vent peuvent commander la 911 en version Cabriolet. Avec la 911 Carrera Speedster, Porsche renoue en 1989 avec un mythe.

### Type 964 (1988) – La classique des temps modernes

Alors que de nombreux spécialistes prédisent déjà la fin d'une ère, en 1988, Porsche introduit la 911 Carrera 4 (Type 964). Après 15 ans de production, la 911 est revue et corrigée à 85 pour cent, permettant au constructeur de proposer un véhicule résolument tourné vers l'avenir. Le moteur Boxer de 3,6 litres, à refroidissement par air, développe désormais 250 Ch. De l'extérieur, ce sont principalement les pare-chocs PU aérodynamiques et le spoiler arrière électriquement déployable qui distinguent la 964 de la génération précédente. Pourtant, sur le plan technique, les deux générations ne sont guère comparables. Le nouveau modèle affirme non seulement son désir d'enthousiasmer par ses valeurs sportives mais aussi de convaincre par son confort dynamique. Le conducteur bénéficie de moult équipements: ABS, Tiptronic, direction assistée et airbags. De plus, la 911 mise sur un châssis de conception entièrement neuve avec des bras de suspension en métal léger et des ressorts hélicoïdaux à la place des vénérables barres de torsion. Autre révolution – ou presque: la nouvelle 911 est déclinée pour la première fois en Carrera 4, avec traction intégrale, dès le lancement du modèle. Outre les variantes Carrera Coupé, Cabriolet et Targa, les clients peuvent aussi commander la 964 en version Turbo à partir de 1990. D'abord animée du Boxer 3,3 litres qui a déjà fait ses preuves, la Turbo est propulsée dès 1992 par un moteur 3,6 litres de 360 Ch. Parmi les pièces les plus convoitées de la série-modèles 964, on notera la 911 Carrera RS, la 911 Turbo S et la 911 Carrera 2 Speedster.

### Type 993 (1993) – La dernière génération à refroidissement par air

Cette 911, baptisée 993 en interne, est aujourd'hui encore la préférée de bien des Porschistes, qui apprécient à n'en pas douter la beauté de son design. Les pare-chocs intégrés soulignent l'impression générale d'harmonie qui se dégage du véhicule. La proue est plus plate que celle des générations précédentes, permettant de passer des phares

ronds aux poly-ellipsoïdes. De plus, la 993 est saluée dès son introduction comme particulièrement aboutie et fiable – sans parler de son agilité. En effet, cette quatrième édition est la première à bénéficier du nouveau châssis en aluminium. En grande Première, la variante Turbo est équipée d'une double suralimentation qui, en 1995, est le propulseur de série rejetant le moins d'émissions au monde. Autre innovation des Turbo à traction intégrale dans l'univers automobile: l'utilisation de jantes en aluminium à branches creuses. Porsche construit la 911 GT2 pour les amateurs de grande vitesse. La 911 Targa se distingue par son toit en verre escamotable électriquement, glissant sous la lunette arrière. Toutefois, les aficionados chez Porsche sont aujourd'hui encore séduits par la 993, construite entre 1993 et 1998, parce que c'est la dernière 911 animée d'un moteur Boxer à refroidissement par air.

### Type 996 (1997) – L'ère du refroidissement à l'eau

Grande césure dans l'histoire de la 911: le Type 996, produit de 1997 à 2005, est radicalement différent, sans avoir pour autant perdu son caractère classique. Cette cinquième génération embarque une innovation avec son moteur Boxer à refroidissement par eau. Sa technique quatre soupapes délivre 300 Ch et la classe comme avant-gardiste en termes d'émissions, de bruit et de consommation. Son design réinterprète la ligne traditionnelle de la 911 et lui permet de briller par son faible coefficient de traînée (cx) de 0,30. La ligne de la 996 résulte aussi du concept de pièces identiques au très apprécié Boxster. Cette génération se caractérise par un bloc de feux avant imposant, intégrant les clignotants – controversée dans un premier temps, cette solution est ensuite copiée par de nombreux constructeurs. L'habitacle plonge le conducteur dans un univers inconnu. Outre ses caractéristiques athlétiques typiques, le bolide fait la part belle au confort de conduite. Avec un feu d'artifice de nouvelles variantes 996, Porsche lance la plus grande offensive commerciale de son histoire. A partir de 1999, la 911 GT3 – qui s'inscrit dans la tradition de la Carrera RS – domine cette série. A l'automne 2000, la 911 GT2 est introduite sur le marché avec des freins en céramique de série: une Première.

### Type 997 (2004) – A la fois classique et moderne

En juillet 2004, Porsche place une nouvelle génération 911 dans les starting-blocks avec les Types 911 Carrera et 911 Carrera S (désignées par les spécialistes sous le code 997).

Ses phares ovales en verre transparent et les diodes supplémentaires à l'avant renouent avec le design traditionnel de la 911. Toutefois, si son apparence est séduisante, la 997 convainc aussi par ses performances: le moteur Boxer 3,6 litres de la Carrera développe tout d'abord 325 Ch, voire 355 Ch avec le propulseur 3,8 litres nouvellement développé pour la Carrera S. Le train de roulement a lui aussi été revu et corrigé. Il est associé de série sur la Carrera S au PASM (Porsche Active Suspension Management). En 2006, Porsche présente une nouvelle 911 Turbo, la première voiture de série à essence dotée d'un turbocompresseur à géométrie d'admission variable. Le facelift de l'automne 2008 rend la 997 encore plus efficiente grâce à l'injection directe d'essence et à la boîte à double embrayage PDK. Jamais une 911 n'a aussi bien affirmé son individualité: Carrera, Targa, Cabriolet, traction arrière ou intégrale, Turbo, GTS, modèles spéciaux et bolides GT homologués pour la route – la famille 911 finit par compter 24 variantes.

### Type 991 (2011) – La meilleure de tous les temps

Appelée 991 à Zuffenhausen, cette voiture de sport illustre un bond en avant technique dans l'histoire de la 911. Etalon dans sa catégorie au fil des éditions, cette septième génération place la barre encore plus haut en termes de performance et d'efficience. Châssis revisité et empattement modifié, voie élargie et pneus imposants, sans oublier un habitacle ultra-ergonomique, cette 911 porte la conduite sportive et confortable à son paroxysme. Techniquement parlant, la 991 se place sous le signe de la Porsche Intelligent Performance: consommation à la baisse, puissance à la hausse. La cylindrée réduite à 3,4 litres pour le modèle de base Carrera (et pourtant cinq chevaux de plus que la 997/II) ou la construction hybride (acier/aluminium), entraînant un allègement notoire, font partie de cette stratégie. Autres nouveautés: le PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control) et la première boîte manuelle sept vitesses au monde. Le design de la 991 mérite lui aussi des éloges. Silhouette plus plate et plus étirée, surfaces tendues et détails d'agencement ultra-précis, la 911 Carrera reste néanmoins une 911, reconnaissable au premier coup d'œil. Elle fixe de nouvelles références dans l'univers du design automobile. C'est aussi pour cela qu'elle est la meilleure de tous les temps – jusqu'à ce que la prochaine génération se lance sur les routes!

Précision: les journalistes accrédités peuvent télécharger des photos numériques relatives au jubilé de la 911 depuis la banque de données presse de Porsche, à l'adresse Internet <https://presse.porsche.de>.