

FLAT6

Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE



Hors-série

Évolutions
Faits marquants
Modèles phares
Chiffres importants





4 | Ever
Multistrada

Nouvelle Multistrada V4 S Grand Tour.

Après 20 ans de modèles légendaires, c'est reparti pour un Tour.

La gamme Multistrada fête ses 20 ans en sortant une version toute option pour partir en week-end sans se poser de question. Découvrez la Multistrada V4 la plus complète de tous les temps. Entièrement équipée, elle vous emmène sur de longues distances dans un confort et une sécurité sans limites. Ne cherchez pas, tout est de série : feux LED additionnels, contrôle automatique de la pression des pneus (TPMS), bouchon de réservoir mains libres, valises latérales rigides de 60 L, selles et poignées chauffantes, béquille centrale, double radar (adaptatif à l'avant et détection des angles morts à l'arrière)... Capable de rouler 60 000 km avant l'entretien du jeu aux soupapes et garantie 4 ans kilométrage illimité, la Multistrada V4 S Grand Tour repousse les limites du voyage. Ducati souhaite un Buon compleanno* à la Porsche 911 !



Garantie 4 ans, 4Ever Multistrada.
*Joyeux anniversaire.

Flashez ce QR Code pour plus d'informations.



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

INTERACTIF

1963 Présentation officielle de la 901	P6	1984 911 Carrera 3.2 caisse G	P54	2005 Le retour aux sources 997	P108
1964 La 901 devient la 911	P8	1985 Année calme	P56	2006 Le fleuron de la gamme 997 Turbo	P110
1965 Première année pleine pour la 911	P10	1986 D'autres projets accaparent le constructeur	P58	2007 En plein délire 997 GT3 RS	P114
1966 Entrée en scène de la Targa	P12	1987 Clubsport et G50 ça bouge	P60	2008 Les moteurs Turbo à l'honneur	P116
1967 Fascinante 911 R	P14	1988 911 Speedster première du nom	P62	2009 La boîte révolutionnaire de la 997 phase 2	P120
1968 Nouvelles versions 911 T et L	P18	1989 La 964 la modernité	P64	2010 De nouveaux horizons Sport Classics	P122
1969 Agrandissement de la 911	P20	1990 La carrera 2 fait son entrée	P68	2011 Une nouvelle venue 911 Carrera GTS	P124
1970 L'année du renouveau	P22	1991 Sortie un peu vite ? 911 Turbo	P70	2012 La 997 tire sa révérence au profit de la 991	P126
1971 Une année creuse	P24	1992 Le retour de la Carrera RS	P74	2012 La 11 restaurée par Singer le backdating	P130
1972 L'avènement du moteur 2.4 litres	P26	1993 Série spéciales le déluge	P76	2014 Le retour aux sources de la 911 Targa	P132
1973 Carrera RS 2.7 éternelle	P28	1994 Vraiment la 911 du renouveau ? 993	P80	2015 Éternelle GT3 RS	P136
1974 Nouveaux moteurs 2.7 et nouvelle ligne	P32	1995 Entre 993 Turbo et 993 Carrera RS 4 versions	P82	2016 Le passage au turbo nouvelle ère	P138
1975 911 Turbo la reine	P34	1996 Le concept se renouvelle 911 Targa	P86	2017 991 Turbo S Exclusive series orfèvrerie	P140
1976 La 911 dégonflée ? Carrera 3.0	P36	1997 Indomptable 911 GT1	P88	2018 991 Carrera T et GT2 RS grand écart	P142
1977 Millésime calme	P38	1998 La révolution 996	P90	2019 Le grand retour du Speedster	P146
1978 911 SC, Turbo 3.3 le grand écart	P40	1999 Nouvelle 996 GT3	P94	2020 L'âge de la raison 992	P148
1979 Le triomphe en piste	P44	2000 Le navire amiral 996 Turbo	P96	2021 Son grand retour 992 GT3	P152
1980 Peu de changement	P46	2001 La Turbo indomptable 911 GT2	P98	2022 GT3 RS et Dakar opposition	P154
1981 Sauveur de la 911 Peter Schutz	P48	2002-2003 Petit lifting 996 phase 2	P102	2023 Édition limitée 992 S/T	P158
1982 Un message d'avenir 911 Studie	P50	2004 La première de la dynastie GT3 RS	P106	60 ans d'évolution	P160
1983 Enfin un cabriolet	P52				



**APRÈS 60 ANS DE PASSION ET D'ÉVOLUTION,
MICHELIN CÉLÈBRE L'ANNIVERSAIRE DE LA 911
ET CONTINUE D'ÉQUIPER VOS PORSCHE CLASSIQUES !**



Homologué N0 par Porsche, le MICHELIN XAS N0
165 VR 15 est le pneu idéal pour vos 356, 911 et 912.



Découvrez notre gamme collection sur
www.michelin.fr



MICHELIN



QU'EST-CE QUI PEUT ENCORE ARRÊTER LA 911 ?

Dans l'histoire de l'automobile, combien d'autos peuvent se vanter d'avoir traversé six décennies sans discontinuer ? On en dénombre trois. D'abord, la Ford Mustang, qui a néanmoins connu de très mauvais jours entre 1974 et le début des années 2000. Ensuite, la Corvette, qui n'a cessé de changer de visage et de s'adapter aux airs du temps avec une capacité d'évolution remarquable. Et puis, il y a la 911. Elle aussi a connu de mauvais jours entre le milieu des années 70 et le début des années 80, pendant lesquels on a bien cru qu'elle allait tirer définitivement sa révérence. Elle aussi n'a cessé de s'adapter à un environnement réglementaire, aux modes du moment et aux demandes des clients pour rester dans le coup en permanence. On l'a vue changer de visage en adoptant des pare-chocs à soufflets, puis en adoptant des phares en forme d'œufs au plat avec la 996. Cette fois-ci, on a bien cru que les porschistes ne s'en remettraient jamais. Elle a également dû adapter sa motorisation : le traditionnel refroidissement par air laissera sa place au refroidissement par eau, puis la suralimentation viendra s'y greffer en 2009. Encore un coup de canif dans le sacro-saint cahier des charges de la « vraie » 911 ? C'est ce que l'on dit à chaque fois, et puis les clients s'y font, et ils finissent par vouloir s'offrir ce même modèle qu'ils avaient tant décrié il y a peu. C'est toute la force de la 911 : les changements esthétiques, réglementaires, techniques, ne sont jamais venus remettre en question son ADN, ni sa philosophie. La 911, c'est une sportive polyvalente à moteur 6 cylindres placé en porte-à-faux arrière. Capable d'avaloir 900 kilomètres d'autoroutes dans le confort ou d'encaisser une journée de circuit avec rien d'autre à remplacer que

les plaquettes de freins. Et on admettra qu'esthétiquement, les amateurs sont très attachés à ses phares ronds. Au reste, il faut croire que le constructeur a le champ libre pour faire évoluer en permanence cette philosophie pour l'adapter à de nouveaux usages : déclinaisons circuit avec les RS, modèles Turbo, versions à quatre roues motrices, découvrables, le champ des possibles paraît infini. A tel point que, 60 ans après sa création, la 911 parvient encore à surprendre avec une déclinaison Dakar conçue pour le tout-terrain. S'adapter ou mourir. Evoluer, surprendre, ou se laisser distancer par des concurrentes aux dents de plus en plus acérées. A l'heure où Porsche paraît au faite de son prestige, la 911 paraît insubmersible. Mais son aura actuelle est le résultat de soixante années de développements, de destins parfois contrariés, de victoires en compétition, et c'est également l'histoire de quelques rendez-vous manqués. C'est toute cette aventure que nous avons essayé de retracer dans ce hors-série, en nous concentrant sur les modèles emblématiques et les faits marquants qui ont ponctué les années.

Il y a soixante ans, si on avait dit aux gens de chez Porsche qu'ils en seraient ici aujourd'hui, ils auraient certainement bien rigolé. Mais le plus étonnant, c'est que nous avons bien du mal à voir ce qui pourrait encore arrêter la 911.

Profitez bien de ces soixante années d'évolutions et de faits marquants, mais gardez une chose essentielle en tête : nous sommes encore loin de la fin de l'histoire.

Bonne lecture.

Thomas Schenck

Flat 6 Magazine est publié par
Flat 6 Éditions SAS au capital
de 884 724 €

Rédaction / Administration / Petites
Annonces / Abonnements / Anciens
numéros / Fabrication
Flat 6 Éditions « Garopôle »
Place de la gare 80100 Abbeville
Tel: 03.22.60.03.63
contact@flat6editions.fr

Directeur de la publication
Marc Zighera

Directeur de la rédaction Hors série
Fabien Caron / fcaron@flat6editions.fr

Rédacteur en chef Hors série
Thomas Schenck
tschenck@flat6editions.fr

Rédaction
Marc Joly, Thomas Schenck

Rédacteurs graphistes
Laurent Plateau
lplateau@flat6editions.fr
Nelly Bouton / nbouton@flat6editions.fr

Conception graphique
Nathalie Jacquemin Murtin
natmurtin@gmail.com

Secrétaire de rédaction
Anne Malbrand
amalbrand@flat6editions.fr

Rédactrice web / Community Manager
Charlotte Bazaille
cbazaille@flat6editions.fr

Photos : Marc Joly / Porsche AG /
Christophe Gasco / Archives

Gestion des ventes au numéro et de la
promotion

(numéro réservé aux diffuseurs et
dépositaires)
A Juste Titres
Julien Tessier
jtessier@ajustetitres.fr
Réassort et quantités modifiables sur
Direct-Editeurs.fr (appli gratuite)

Impression
Léonce Deprez - Zac Artois Pole 2
Allée de Belgique - 62128 Wancourt



Origine du papier
intérieur - Allemagne
couverture - Belgique
Taux de fibres recyclées : 0%
Certification : PEFC

Ptot : intérieur 0,016 kg/tonne
Ptot : couverture 0,01 kg/tonne

Distribution
MLP (France)
Tondeur (Belgique)
Imprimé en France / ISSN : 1156-9425

Régie publicitaire
RST communication
55 Chemin du Liseron - Lieudit Surle
83230 Bormes les Mimosas
Tél. : 04 98 01 50 50
flat6regie@orange.fr

Directeur de la publicité
Christian Tahon : 06 08 28 72 10
Business Developer
Naziha Laroussi : 06 67 97 46 30

Flat 6 Magazine est membre du



www.flat6mag.com

f flat6magazine
@ flat6magazine
in flat6magazine
flat6magazine



Tous les textes et photos sont placés sous copyright Flat 6 Magazine et sont interdits de reproduction sous quelque forme que ce soit sans accord préalable. L'envoi de textes ou photos implique l'accord des auteurs et modèles pour une reproduction libre de tous droits et suppose que l'auteur se soit muni des autorisations nécessaires à la parution. Les textes et documents envoyés à la rédaction ne sont pas retournés à leurs auteurs, y compris les annonces photo. Les annonces publiées dans Flat 6 Magazine pourront être réutilisées à titre gracieux.



PRÉSENTATION OFFICIELLE DE LA 911

L'enjeu était de taille pour Porsche : remplacer la 356 après environ 13 ans de carrière et tant d'évolutions n'a rien d'une tâche facile. Sans le savoir, Porsche était sur le point de donner naissance à une icône. Dans la douleur.

Dès le milieu des années 50, Porsche a commencé à réfléchir à ce qui pourrait être amélioré sur la 356, et de nombreuses pistes de développement plaident en faveur de la construction d'un modèle totalement nouveau, en raison des limites techniques rencontrées sur la 356. C'est à la fin des années 50 que le petit constructeur passe à l'action et débute le développement du modèle qui remplacera la 356. De nombreux projets serviront alors d'itération à la gestation de celle qu'on ne connaît pas encore sous le nom de 911, pas même sous le nom de 901. En 1957, Albrecht Goertz propose une première étude, la Typ

695. Un projet assez inélégant qui sera retoqué, à la suite duquel Butzi Porsche propose une version affinée de la Typ 695, plus proche des codes stylistiques du jeune constructeur. Ce projet aurait séduit Ferry Porsche qui confiera le design du nouveau modèle à son fils Butzi. Il proposera de nombreuses itérations stylistiques qui mèneront au célèbre prototype T7, ou Typ 754. Ce projet datant de 1959 est un pas en avant vers la création de la 911 : de face, on reconnaît déjà la future sportive de la marque. De profil, la ligne est une véritable 2+2 places, ce qui correspondait au cahier des charges exigé par Ferry Porsche. Parmi les contraintes, imposées par Ferry



Rare photo d'archive où l'on voit Porsche vanter l'espace de chargement du compartiment avant.

La double sortie d'échappement de ce modèle indique que c'est encore un prototype.



Porsche, figuraient en effet un espace disponible plus important pour les occupants, la possibilité de charger un sac de golf dans le compartiment à bagages, et des performances au moins similaires à celles de la 356 Carrera de 130 ch. A cette époque, la Carrera était le modèle le plus sportif de la marque.

Le premier prototype, esthétiquement abouti, de la future 901 est livré par le carrossier Reutter en septembre 1962. A cette époque, la pression augmente fortement chez Porsche, car Ferry souhaite présenter son nouveau modèle au salon de Francfort en septembre 1963. Le temps presse et le nouveau modèle est loin d'être terminé. Les premiers tours de roue d'une auto ressemblant à la 911 définitive sont documentés le 9 novembre 1962. Elle est encore équipée d'un 4 cylindres de 356.

Côté motorisation, c'est également Ferry Porsche qui impose que la nouvelle sportive soit munie d'un moteur six cylindres. Son développement sera très laborieux en raison de soucis de fiabilité. Dès 1962, on retrouve au département des moteurs quelques noms qui contribueront pour beaucoup à la renommée du constructeur : Hans Mezger, génial ingénieur à qui l'on attribue la paternité du moteur de la 911, mais également Ferdinand Piëch, neveu de Ferry Porsche. Le 6 cylindres à plat type 901/01, doté d'une lubrification à carter sec, verra le jour en janvier 1963. Il produit 130 ch, soit le niveau similaire au 4 cylindres Carrera de la 356, mais il n'est encore qu'à l'état de prototype et les machines-outils nécessaires à sa production en série sont encore loin d'être livrées à l'usine. Autant dire que la gestation de la 901, jusqu'au dernier moment, sera laborieuse. ■

LE FAIT MARQUANT



La présentation de la 901 à l'IAA de 1963

Difficile de dater avec précision la naissance officielle d'un nouveau modèle, encore plus chez un constructeur très artisanal comme Porsche au début des années 60. La date qui est le plus généralement retenue est la présentation de la 901 à l'Internationale Autoausstellung (IAA) de Francfort, le 12 septembre 1963. Porsche s'est démené pour présenter un prototype définitif : ce n'est qu'au tout dernier moment que les ingénieurs ont tranché le dessin définitif de la grille de refroidissement à l'arrière, choisie entre quatre propositions. Mais tout n'est pas tout à fait fonctionnel : le moteur de la Typ 901 est une réplique en bois, la version définitive n'étant pas encore tout à fait mise au point. Les premières réactions sont mitigées, d'autant que le prix est en forte hausse par rapport à la 356 : 23 900 DM, soit 9000 Deutsche Marks de plus qu'une 356. Néanmoins, l'enthousiasme va peu à peu prendre le dessus.



LA 901 DEVIENT LA

911

1964 est une année de finalisation de la mise au point pour celle qui s'appelle encore 901. Du moins, plus pour très longtemps.

Entre septembre 1962 et août 1964, ce sont treize prototypes de 901 qui verront le jour. Ces véhicules serviront à la mise au point de la 901, toujours sujette à de nombreux problèmes techniques, ainsi qu'à sa présentation auprès du grand public ou de la presse. On verra par exemple la 901/5 faire office de véhicule d'assistance sur le Tour de France Automobile 1964, 901/6 sera présentée au grand public lors des salons de Londres, Berlin et Genève. Au début de l'année 1963, Ferry Porsche avait d'ailleurs été très lucide, en se disant qu'il serait miraculeux que les premières 901 des clients sortent des chaînes d'assemblage au cours du premier semestre 1964. L'avenir lui donnera raison puisque c'est le 14 septembre 1964 que la première 901 « client » sortira des chaînes d'assemblage, portant le numéro de châssis 300 007.

Le changement d'appellation : de la 901 à la 911

La Porsche 901 fait son apparition auprès du public français en octobre 1964, au Salon Automobile de Paris. C'est l'occasion choisie par les représentants de Peugeot pour rendre visite à Porsche et leur rappeler que, depuis 1929, la firme de Sochaux est titulaire d'un bre-

vet lui réservant les droits sur la numérotation des véhicules de route portant trois chiffres dont un zéro au milieu, brevet déposé lors du lancement de la 201.

Ce brevet concerne tous les véhicules de route, et non les véhicules de compétition. De fait, Porsche enfreint ce droit de propriété intellectuelle avec sa 901, et Peugeot fait comprendre au constructeur allemand que ce brevet pourrait leur valoir la fermeture du marché français. Huschke von Hanstein, responsable du département compétition et représentant de Porsche, persuadera Ferry Porsche que le marché français n'est pas négligeable et qu'il serait plus sage de renommer la 901 afin d'éviter ce qui pourrait devenir un coûteux procès, tant financièrement qu'en matière d'image.

Le 10 novembre 1964, la 901 devient donc officiellement la Porsche 911, un fait qu'il est possible de dater très précisément car les archives de production de l'usine ont bien documenté le changement d'appellation sur la ligne d'assemblage. Le châssis 300 049 devient donc officiellement la toute première « 911 » de l'histoire. Entretemps, ce sont 81 type 901 qui ont été assemblées par la firme, exemplaires qui sont aujourd'hui de véritables trésors convoités par les collectionneurs. ■



LIVRAISON
RAPIDE

Service client
de qualité

Catalogue
complet
de pièces

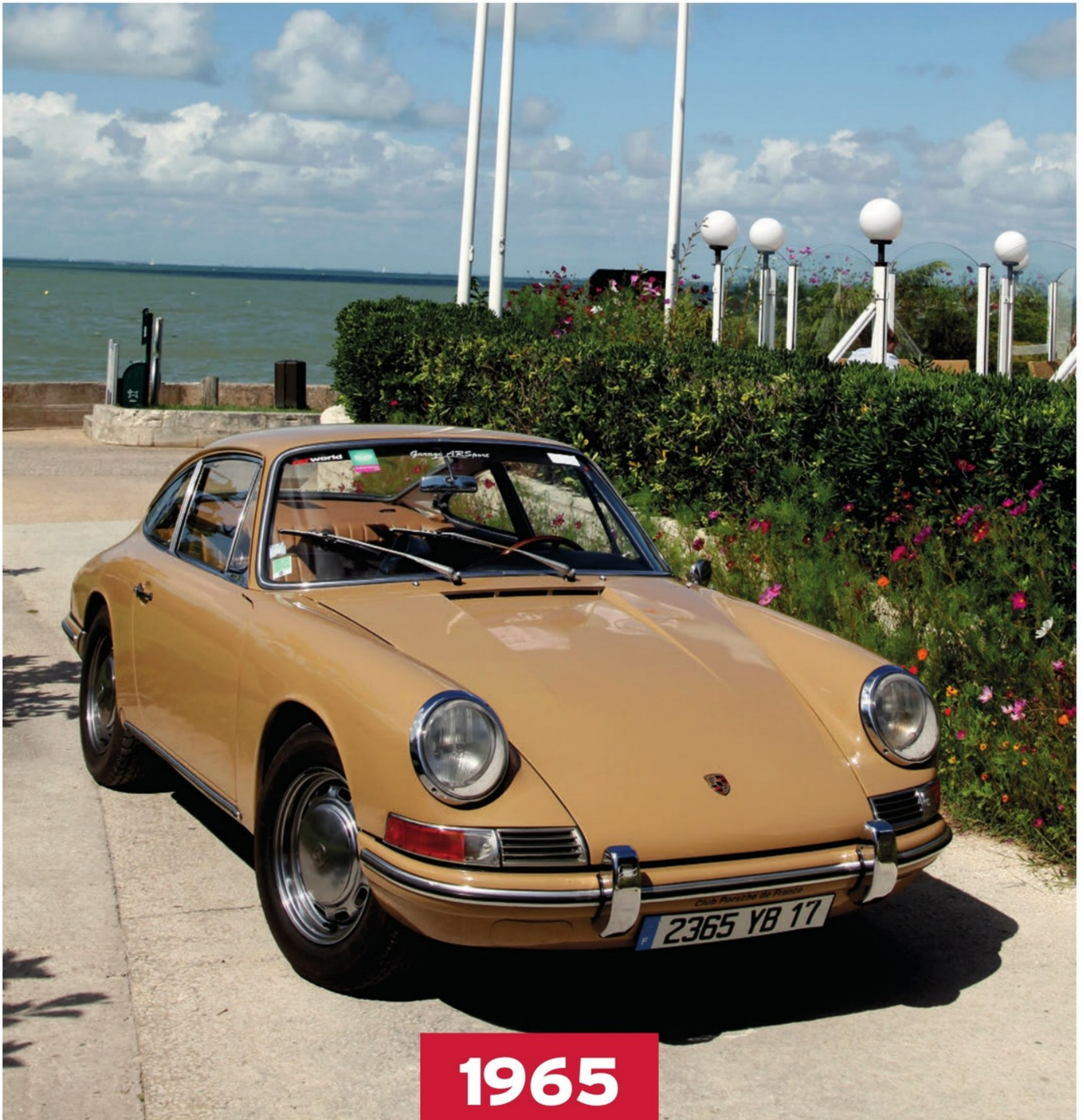
ROSEPASSION

Toutes les pièces
pour tous
les modèles 911



WWW.ROSEPASSION.COM

contact@rosepassion.fr | (+33) 3 82 468 911 • (+33) 3 82 468 930



PREMIÈRE ANNÉE PLEINE POUR LA

911

Cette fois, la carrière de la 911 est lancée. Et elle sera bientôt rejointe par une petite sœur d'entrée de gamme destinée à séduire une nouvelle clientèle : la 912.

La Porsche 356 C est dans sa dernière année pleine de production, mais tous les regards sont tournés vers la 911 : c'est désormais sur elle que repose l'avenir de Porsche. Profitons de cette première année pleine pour rappeler les caractéristiques principales de la première 911.

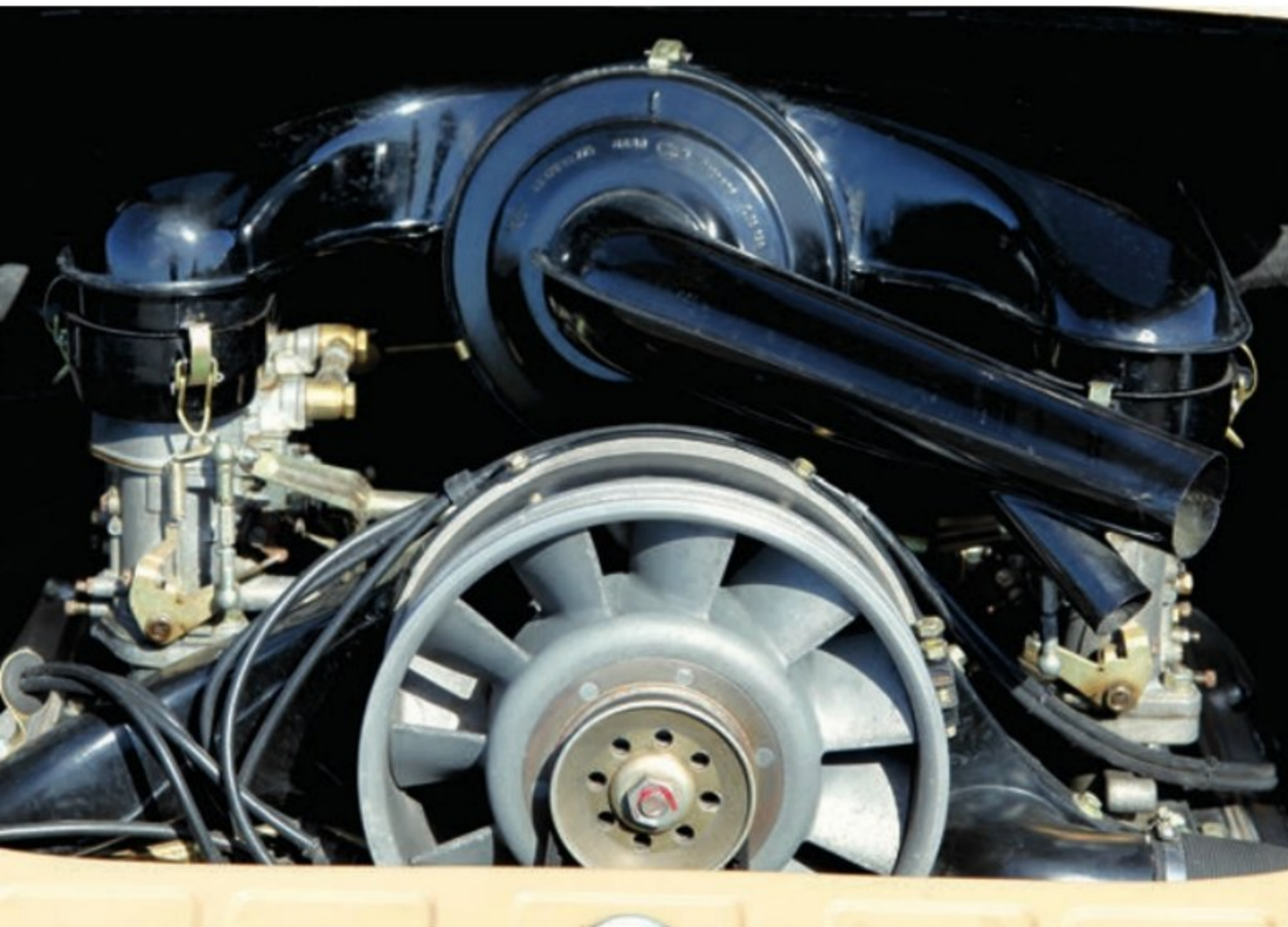
Comme nous l'avons dit, le moteur 6 cylindres à plat a fait l'objet d'une conception entièrement nouvelle sous la houlette de Hans Mezger. Avec un alésage de 80 mm et une course assez réduite à 66 mm, il est conçu pour accepter sans trop de mal les montées en régime. Sa cylindrée assez modeste de 1991 cm³ laisse la porte ouverte à de nombreux développements ultérieurs pour en accroître la cylindrée et la puissance. Il produit 130 ch à 6 100 tr/min et 174 Nm à 4 200 tr/min. L'alimentation en carburant se fait par six carburateurs Solex qui donnent encore des maux de tête aujourd'hui aux spécialistes lorsqu'il faut en assurer la maintenance et les réglages. Les performances sont honorables pour l'époque : un 0 à 100 en 9,2 secondes et 210 km/h en pointe.

La 911 est équipée de suspensions indépendantes et de freins à tambours montés derrière des jantes en tôle de 15 pouces. Surtout, la position en porte-à-faux arrière causera beaucoup de maux de tête à l'usine. La répartition des masses, très inégale entre l'avant et l'arrière, rend l'avant assez instable à haute vitesse. A la recherche de solutions



Porsche 912 : la petite sœur à 4 cylindres

Rappelez-vous des critiques entourant le prix de la 911 : la différence de 9000 DM par rapport à la 356 représente une hausse de prix de 60%. On peut comprendre que cela fasse tousser les clients. Pour y remédier, et proposer une alternative plus abordable à la 911, le constructeur de Zuffenhausen commercialise désormais la 912. Elle possède bien la carrosserie de la 911, mais le 6 cylindres est remplacé par un 4 cylindres à plat de 1.6 litres produisant 95 ch à 5 800 tr/min, au lieu des 130 ch à 6 100 tr/min de la 911. Il est combiné à une boîte à 4 rapports, là où la 911 a droit à 5 rapports. L'équipement est moins riche, ce qui se voit notamment à l'instrumentation réduite à seulement 3 compteurs, même si l'on peut revenir à 5 compteurs en option. Le prix de départ fut fixé à 16 000 DM, contre 23 900 DM pour la 911.



Le moteur développe toujours 130 ch. Une valeur qui fait rire aujourd'hui, mais pas ridicule pour l'époque.

palliatives, Porsche installera des lestes de 11 kg sur le bouclier avant à partir du numéro de châssis 301 340.

Sans dire qu'il est austère, l'habitacle ne fait pas dans l'exubérance. Pourtant, les codes qui marqueront l'histoire de la 911 sont déjà là : un tableau de bord longiligne, et un magnifique volant en bois derrière lequel trônent 5 compteurs. Au centre de l'instrumentation se trouve le compte-tours. Température et pression d'huile sont à gauche du compte-tours, le tachymètre est à droite. Des habillages en bois ornent la planche de bord, et les sièges (ou devrait-on dire « fauteuils » ?) sont recouverts de skaï, le cuir étant une option. Ce sont encore des sièges similaires à ceux de la 356. ■

Jantes en tôle, butoirs de pare-chocs et ligne fluette, vous êtes bel et bien en 1965 dans l'une des premières 911.




1966

ENTRÉE EN SCÈNE DE LA Targa

A l'automne 1965, Porsche dévoile une nouvelle déclinaison de la 911 : la Targa. Ce concept inédit lance la 911 dans l'univers des découvrables.

C'est un concept tout à fait inédit que Porsche dévoile à Francfort à l'automne 1965 (ce qui signifie que nous sommes déjà entrés dans l'année-millésime 1966). Ferry Porsche avait bien compris l'intérêt de proposer une 911 découvrable, principalement pour satisfaire la clientèle américaine. Le carrossier Karmann avait été mandaté pour étudier la possibilité de construire une carrosserie découvrable, et plusieurs prototypes auraient existé. Il n'en resterait qu'un ou deux en existence dans le monde. Cependant, des inquiétudes réglementaires en provenance des États-Unis ont poussé Porsche à changer son fusil d'épaule : des

rumeurs insistantes stipulaient que tout véhicule découvrable qui ne serait pas muni d'un arceau anti-retournement ne serait pas homologué aux États-Unis, et le service juridique du constructeur avait de bonnes raisons de penser que d'autres pays suivraient la même ligne de conduite. C'est la raison pour laquelle le constructeur a conçu cet arceau si particulier. Les premières 911 Targa possèdent une architecture très spécifique : un panneau amovible au-dessus des occupants est fixé au montant de pare-brise et à l'arceau central. La lunette arrière est en caoutchouc rabattable. On peut donc rouler avec le toit complètement rabattu si l'on retire le panneau de toit et



LE FAIT MARQUANT

Quelle est l'origine du nom « Targa » ?

S'agissant d'un nouveau concept inédit, il était exclu que cette nouvelle 911 soit simplement baptisée « cabriolet ». C'est la raison pour laquelle les équipes de vente se sont mises à la recherche d'un nouveau nom pour promouvoir ce modèle. Rapidement, l'idée de s'inspirer de la Targa Florio fait son chemin à l'usine, car Porsche a déjà remporté quelques succès dans cette course italienne en 1956, 1959, 1960, 1963 et 1964 (et il y en aura beaucoup d'autres). L'idée de la baptiser « 911 Florio » fait son chemin, jusqu'à ce qu'Harald Wagner, directeur des ventes du constructeur, suggère de la baptiser simplement « Targa ». Une idée d'autant plus intéressante qu'en italien, « Targa » signifie « plaque » ou « bouclier » et pourrait faire référence au toit démontable du modèle. La suggestion sera finalement acceptée et, en août 1965, Porsche dépose une demande de brevet pour le concept de toit de la 911 Targa. Il faut croire que Wagner a eu le nez creux puisque près de 60 ans plus tard, la 911 Targa est toujours au catalogue et demeure considérée comme l'une des 911 les plus élégantes de la gamme.



L'arceau a permis de proposer un cabriolet aux États-Unis tout en respectant les normes de sécurité.

On l'appelle généralement « Soft Window », ce qui se traduit par lunette souple.



que l'on rabat la lunette arrière. Ces Targa originelles seront appelées Targa « Soft Window » et elles sont désormais très recherchées par les collectionneurs. La 912 Targa arrive en 1966, complétant l'offre de modèles Targa de la gamme Porsche. Ce n'est qu'à partir du millésime 1968 que Porsche remplacera la lunette en caoutchouc par une lunette fixe en verre. Plus pratique et plus lumineuse, elle reste en option et deviendra un équipement de série pour le millésime 1969. ■

**1967****FASCINANTE**

911 R

Difficile de dater avec exactitude le moment où Porsche engage officiellement la 911 en compétition. Mais une chose est sûre, la 911 R marque le début d'une ère, celle où Porsche veut gagner, et se donne les moyens d'y arriver.

La 911 R, nouvelle gloire

Tout commence à la fin de l'année 1966, où le constat est fait qu'il manque une vraie version GT de la 911, que ce soit en circuit, en rallyes, ou en courses de côte, alors très populaires. Certes, des 911 sont présentes un peu partout, mais souvent engagées par des privés. A la demande de Ferdinand Piëch, une étude est entreprise pour réaliser le modèle manquant. Rolf Wütterich, connu pour avoir été le passager de James Dean lorsque celui-ci a trouvé la mort en 1955 dans son Spyder 550, est chargé de définir ce que serait la 911 de course parfaite, et son cahier de charge est clair : il faut le meilleur rapport poids-puissance possible, sous les 4 kg par cheval. Pour une 911, cela signifie un poids de 800 kg pour une puissance de plus de 200 ch. Dès le mois d'octobre, un premier prototype est construit, d'entrée de jeu appelé R, pour Racing. Il est testé sur le tout nouveau «skid pad» de Weissach et sur le circuit d'Hockenheim. Où les nouvelles sont bonnes, puisque la 911 R tourne à seulement 12 secondes de la 906 qui détient le record.

Le moteur type 901/22 qui l'équipe est quasiment le même que celui de la 906. Il en sort 210 ch à 8000 t/mn, pour un couple de 210 Nm perché à 6000 t/mn. Double allumage, carter magnésium, deux carburateurs triple corps Weber 46J, culasses en alu, bielles en titane, arbres à cames spécifiques, taux de compression plus élevé, soupapes plus grandes et conduits d'admission modifiés font partie de ses caractéristiques. Ajoutons que le réservoir d'huile a migré devant la roue arrière droite. Le réservoir d'essence, lui, a une capacité de 100 litres, on pouvait ou pas avoir le remplissage par le capot avant.

Elle est équipée de la boîte 901 à cinq rapports, avec différents couples coniques disponibles. L'embrayage est renforcé. Quant au châssis, il reçoit des barres de torsion plus grandes à l'arrière, des freins renforcés, les arbres de roues étant repris de la 906.

En 1967, quatre prototypes sont construits, plus aboutis en termes d'allègement. Le capot avant, les ailes avant, les portes et les pare-chocs sont réalisés en fibre de verre renforcée de polymère, réalisés et assemblés chez le carrossier Baur. Le pare-brise est affiné au maximum, alors que toutes les autres vitres sont en plexiglas. A l'intérieur, tout a été supprimé, jusqu'au pare-soleil passager, la montre ou le cendrier, entre autres. Les vitres latérales s'ouvrent avec une courroie, les portes sont vides. Par rapport à une 911 S, on a gagné 230 kg !



La R était totalement dépouillée, ces baquets étaient le nec plus ultra... pour l'époque.

Mais un problème de taille se pose rapidement chez Porsche : telle quelle, la 911 R coûte 45 000 DM, soit deux fois plus qu'une 911 S ! Le projet était d'en produire 500 pour une homologation en GT, mais le constat est vite fait : impossible d'en vendre autant à un tel prix, considérant que les acheteurs seront essentiellement des particuliers. Du coup, en mai 1967, décision est prise de n'en produire que 19. Dont 4 pour des engagements officiels de l'usine, et 15 pour des particuliers. Ne rendant ainsi l'auto éligible que dans une obscure catégorie GTP 2 litres (Grand Tourisme Prototype). La première course dans >>



Seulement 20 exemplaires et 4 prototypes ont été assemblés. C'est une véritable rareté convoitée par les collectionneurs. Chaque exemplaire vaut plusieurs millions.

laquelle une R officielle est engagée se déroule au Mugello, en juillet 1967. Une manche du championnat du monde d'endurance. Vic Elford et Gijs Van Lennep terminent 3^{ème} derrière deux 910, devant une GT 40 et la horde des Alfa ! Une superbe performance ! Mais la première très grande performance de la R se fera la même année au Marathon de la Route, une incroyable course de 84 heures sur le Nürburgring, que l'équipage Herrmann-Elford-Neerpasch va remporter, en précisant qu'à cette occasion, la R est équipée d'une boîte Sportomatic ! D'autres victoires viendront, comme celle obtenue par Elford dans la coupe des Alpes 1967. A la fin de cette même année, la R se distingue à nouveau dans une invraisemblable série de records décrochés à Monza (cinq records du monde et 14 victoires de classe) durant un interminable marathon de 96 heures : les pilotes Siffert, Spoerry, Steinemann et Vögele se sont relayés à son volant. Quatre pilotes suisses, soit dit en passant !

Mais c'est bien Gérard Larrousse qui offrira à la R ses plus belles heures de gloire : en 1969, gagnant cette année-là le Neige et Glace, le Tour de France et le Tour de Corse à son volant. On ne le savait pas encore, mais une légende était née.* ■

*Historique inspiré de l'essai de la 911 R par Marc Joly, paru dans le n°350.



L'instrumentation a été réduite à sa plus simple expression, il n'y a plus que trois cadrans.

De nombreux détails traduisent un allègement extrême : petits phares ronds, grille de moteur minimaliste, custodes en plastique. Porsche n'a reculé devant rien.



LE FAIT MARQUANT



Nouvelles motorisations sur la 911 de route

L'historique de l'année 1967 ne serait pas complet sans un mot sur les 911 de route. Pour la première fois, on voit arriver une nouvelle motorisation dans la gamme avec l'arrivée de la 911 S. S signifie « Sport » et ce modèle est équipé d'un moteur 2 litres produisant 160 ch à 6 600 tr/min et 179 Nm à 5 200 tr/min. Cela représente 30 ch et 5 Nm de plus que le modèle de base. Elle se distingue aussi par ses freins à disques à l'avant et à l'arrière, ses amortisseurs Koni spécifiques, des jantes Fuchs de série et une sellerie en cuir de série. Et surtout, des performances en nette hausse. La 911 S sera immédiatement disponible en coupé et Targa.



WACK
AUTOMOBILES

VOTRE SPÉCIALISTE PORSCHE EN ALSACE DU NORD

**ACHAT / DÉPOT-VENTE
RÉPARATION / ENTRETIEN**



3 ROUTE DE STRASBOURG 67500 HAGUENAU

03 88 93 85 14

WWW.WACK-AUTOMOBILES.COM



NOUVELLES VERSIONS

911 T et L

Après la 911 S en 1967, Porsche parachève l'élargissement de sa gamme en proposant deux nouvelles versions : la 911 T et la 911 L. Dans le même temps, la 911 marque l'histoire en compétition.

Au cours de ce millésime 1968, Porsche refond sa gamme de 911 afin d'offrir une gamme plus large, permettant de répondre à une plus vaste clientèle. La 911 « normale » est renommée 911 L, pour « Luxe ». Elle ne connaît pas de changement majeur par rapport à l'année précédente. Le constat est similaire pour la 911 S qui a tout juste un an, elle n'évolue pas. En revanche, pour rendre la 911 plus accessible et permettre aux amateurs d'accéder au six cylindres, une 911 T d'entrée de gamme est présentée, T signifiant

« Touring ». Elle se distingue de la 911 L par son moteur légèrement dégonflé. La T produit 110 ch à 5 800 tr/min, alors que la 911 L produit toujours 130 ch à 6 100 tr/min. La 911 T n'est pas vraiment un foudre de guerre, mais elle demeure une porte d'entrée appréciable aujourd'hui pour les amateurs de 911 anciennes qui ne sont pas à la recherche de performance ultime. Pour la rendre plus accessible financièrement, la 911 T a le même équipement que la 912, et elle possède une boîte 4 de série, alors que les 911 L et S sont munies d'une boîte 5.



LE FAIT MARQUANT



La mythique photo de Ferry Porsche sur le capot d'une 911

C'est peut-être la photo la plus célèbre de Ferry Porsche : assis sur le capot avant d'une 911 rouge, jambes croisées et les bras posés sur les rebords du capot. Les archives du Musée Porsche datent cette photo de l'année 1968. L'auto en question est une 911 S qui est aujourd'hui entre les mains de Régis Mathieu.

La victoire de Porsche au Monte-Carlo

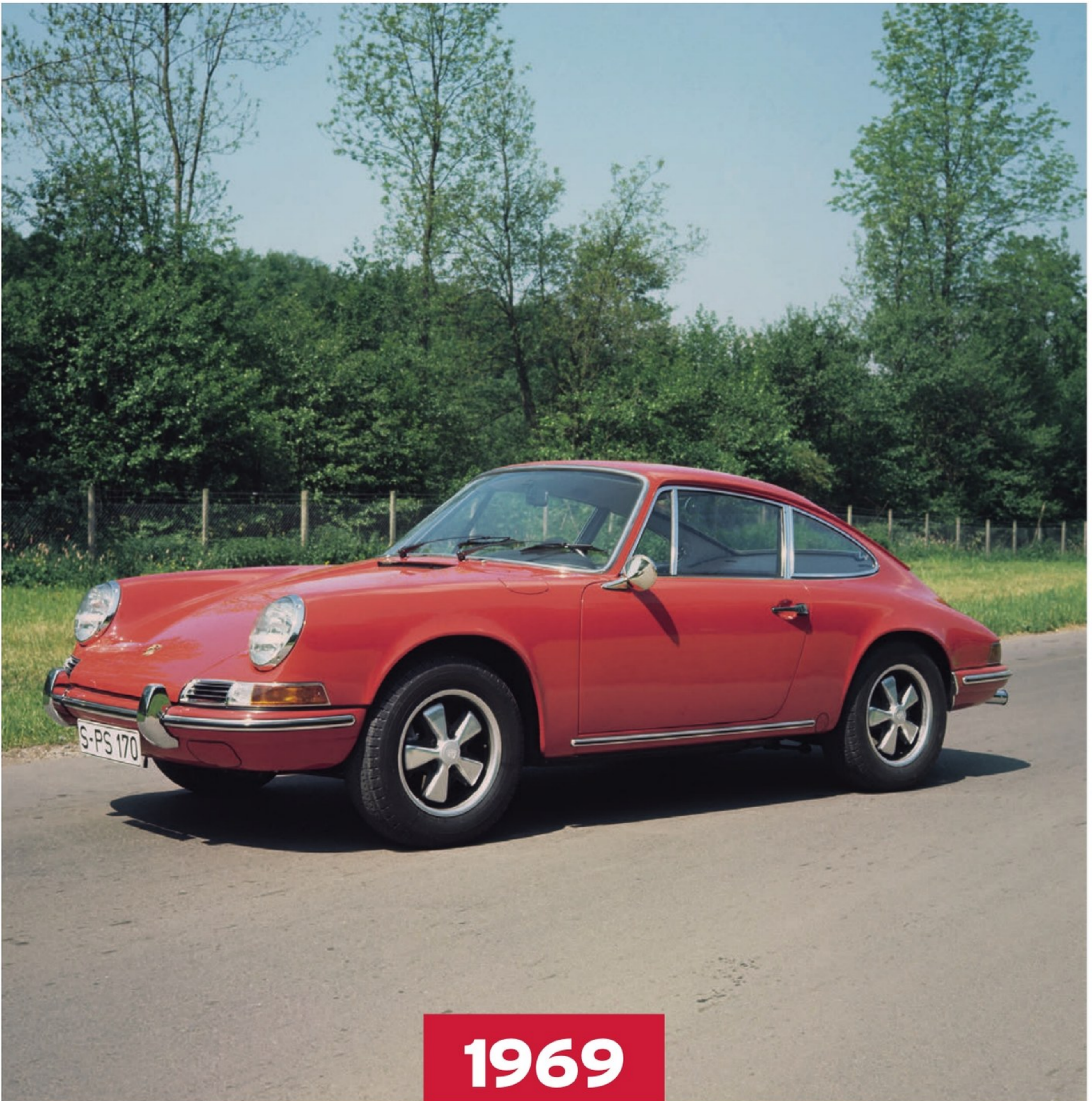
Cela fait quelques temps qu'à l'usine, on est conscient du potentiel de la 911 en rallyes, mais sans engagement significatif de la marque. Mais s'il fallait retenir une victoire qui a définitivement contribué à la renommée de la 911, en matière de qualités dynamiques et de pilotage, on la doit à Vic Elford au Monte-Carlo 1968. Il n'en est pas à son coup d'essai, puisqu'il court sur une 911 depuis 1967.

Mais cette édition 1968 du Monte-Carlo est mal embarquée pour Elford : au départ de l'épreuve finale, avec deux passages de nuit prévus dans le Turini, Elford est tendu. Il est 4^{ème}, avec plus de 7 minutes de retard sur Henri Toivonen, qui pilote lui aussi une Porsche 911. Vic Elford est perturbé par le comportement de sa Porsche. C'est son copilote David Stone qui le remet dans le droit chemin en lui disant de faire ce qu'il fait de mieux : conduire comme dans n'importe quelle autre épreuve de montagne, car la Porsche se comporte très bien. Au terme de la dernière spéciale, il l'a fait : il compte maintenant 40 secondes d'avance sur Toivonen au classement général. Elford remporte le Monte-Carlo !

Alors âgé de 33 ans, Vic Elford signe là un triomphe tardif dans la carrière d'un pilote, mais qui ouvre pour lui une période couronnée de nombreux succès. Pour la 911, c'est un succès retentissant dans ce qui est à l'époque l'une des courses les plus difficiles d'Europe. En termes d'image, l'impact sera énorme pour la 911. ■



Vic Elford et David Stone s'imposent au terme d'une dernière spéciale magnifique où le pilote britannique a survolé les débats. A 33 ans, Elford ouvrait enfin son compteur de grandes victoires.



AGRANDISSEMENT DE LA

911

L'enjeu était de taille pour Porsche : remplacer la 356 après environ 13 ans de carrière et tant d'évolutions n'a rien d'une tâche facile. Sans le savoir, Porsche était sur le point de donner naissance à une icône. Dans la douleur.

L'empattement long, un petit rien qui change tout

Jusqu'à présent, la 911 reposait sur un empattement de 2 211 mm. Et parmi les plaintes régulières remontées par les clients figurait le problème d'une instabilité chronique à grande vitesse ou dans les longues courbes. La 911 était redoutablement agile dans les enchaînements rapides, mais le reste était une autre limonade. Une solution palliative sera identifiée grâce à l'équipe d'ingénieurs de course de Ferdinand Piëch : un allongement de l'empattement de 57 mm, qui passe donc de 2 211 mm à 2 268 mm. Les ingénieurs ont été très malins, puisque cet allongement de l'empattement n'a pas entraîné d'allongement de la carrosserie. Ils se sont contentés de reculer les roues arrière en agrandissant les bras de suspension de 57 mm. Nous allons vous passer les détails techniques, mais on doit la validation de cette solution à de longs tests effectués lors du Marathon de la Route, où les ingénieurs ont pu démontrer que les nouvelles pièces d'usure utilisées à la suite de cet allongement d'empattement affichaient une fiabilité convenable.

Penchons-nous un instant sur les études réalisées par les ingénieurs pour analyser les différences de performances entre 911 à châssis court (SWB) et les 911 à châssis long (LWB). Dans des archives exhumées par Michel Thiriar, il a été démontré que les ingénieurs observaient un gain assez modeste de 4% de la vitesse de passage en courbe en faveur de la 911 à empattement long. En revanche, en élargissant les jantes d'un demi-pouce sur les 911 E et 911 S, et en utilisant les pneus les plus performants disponibles sur le marché, les ingénieurs ont observé un gain de l'ordre de 7,2% en performance en virage. Une performance plus significative. De l'extérieur, on différencie facilement une version châssis court d'une version châssis long. Il existe

Porsche réalise systématiquement une batterie de tests de sécurité, d'agilité et de stabilité pour ses nouveaux modèles. Cela valait aussi à l'époque pour la 911 à empattement long.



Le véritable gain apporté par l'empattement long concerne la stabilité dans les longues courbes. L'empattement court apportait beaucoup d'agilité, mais la 911 était assez instable et difficile à conduire. Désormais, elle offre une meilleure assiette et devient plus facile à emmener à vive allure.



devant les roues arrière des 911 une petite trappe ronde d'accès aux barres de torsion. Sur les SWB, cette trappe est juste devant les roues avant. Sur les LWB, la trappe est légèrement espacée de l'arche de roue. Le genre de petit détail dont raffolent les passionnés.

Un dernier point concernant ce millésime 1969 : la 911 L n'est plus ! Elle est remplacée par la 911 E. Dans les faits, c'est quasiment la même 911. La lettre « E » signifie « Einspritzung », version allemande de l'injection. Le 6 cylindres troque en effet ses carburateurs pour une injection, ce qui lui permet de passer de 130 ch à 140 ch. La 911 S reste la 911 S, mais elle gagne elle aussi une injection qui lui permet de voir sa puissance passer de 160 ch à 170 ch. ■

LE FAIT MARQUANT

La victoire de Gérard Larrousse dans les grands Tours

Nous en avons parlé très brièvement sur l'année 1967, attardons-nous un peu sur ce coup d'éclat en compétition. En 1969, Gérard Larrousse est encore un jeune pilote plein de promesse, mais qui n'a pas encore confirmé l'étendue de son talent. Et c'est cette même année que Porsche lui propose un contrat... pour 6 courses ! A l'époque, Larrousse court pour Alpine, mais il sentait que les portes ne s'ouvraient qu'en pointillés, et il décide de rouler pour Porsche. L'importateur français de la firme de Zuffenhausen fournit à Gérard Larrousse une 911 R prête à courir, charge à lui de compléter le budget de la saison grâce à des sponsors. Un choix risqué, mais gagnant pour Gérard Larrousse :

C'est au volant de cette 911 qu'il remporte le Neige et Glace, mais surtout des victoires absolues au Tour de Corse et au Tour de France Automobile, deux des plus grandes épreuves de l'époque. Un succès retentissant, tant pour Gérard Larrousse que pour Porsche.





L'ANNÉE DU

renouveau

En 1970, la 911 connaît une première évolution significative avec l'arrivée du moteur 2.2 litres. Mais plus que cela, c'est le triomphe de la marque en compétition qui permet à Porsche de changer d'échelle.

C'est une année très dense pour Porsche, à tous les niveaux et pour quasiment toutes les gammes. Premièrement, le constructeur signe le clap de fin de la carrière de la 912, qui aura connu un succès en demi-teinte. De l'autre, un nouveau petit roadster à moteur central est commercialisé en partenariat avec Volkswagen : il s'agit de la 914, équipée de moteurs 4 cylindres. Une version équipée d'un moteur 6 cylindres 2 litres d'origine Porsche est également prévue.

Elle sera bien plus coûteuse qu'anticipé, et son moteur fait tout de même un peu d'ombre à la 911 T. C'est donc dans ce contexte que Porsche redonne un peu de pepsi à la gamme de motorisations de la 911. L'alésage passe de 80 à 84 mm, ce qui porte la cylindrée à

2 195 cm³. Dans une quête d'allègement du moteur, Ferdinand Piëch décide de remplacer les carters par de nouveaux modèles en magnésium.

Dans le tableau ci-après, vous pourrez observer l'évolution des puissances moteur entre les 911 2.0 et les 911 2.2. Il faut tout de même noter que la 911 ne bénéficiera que de changements très modestes, à l'exception du moteur cette année-là. De nouvelles poignées de portes, les butoirs, le capot arrière et les pare-chocs des 911 E et S sont désormais en aluminium, une isolation un peu plus poussée sur le toit Targa, sont tout ce que l'on observe (avec à la rigueur le fameux autocollant 2.2 sur la vitre arrière). Il faut dire que Porsche est débordé par le programme 917 en compétition. ■



LE FAIT MARQUANT



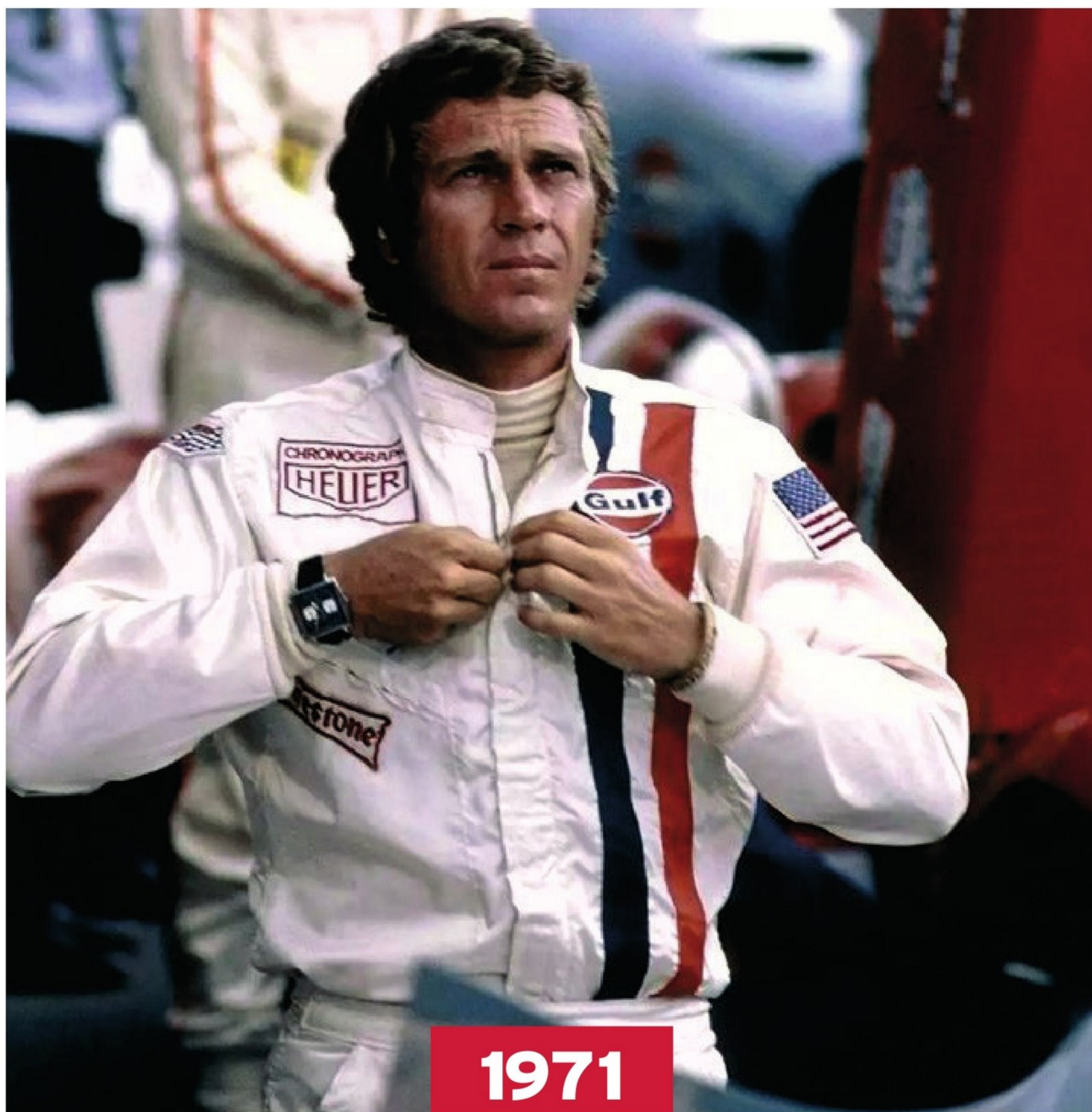
Un premier triomphe aux 24 Heures du Mans

Comment résumer en quelques lignes des années d'une quête qui semblait se refuser à Porsche ? Comment faire comprendre ce que peut représenter une victoire dans la plus grande course du monde quand vous n'êtes encore qu'un petit constructeur face à des monstres comme Ferrari ou Alfa Roméo ? Le développement du programme 917, emmené par Ferdinand Piëch, a poussé la firme à un niveau de pression maximale. Pour fabriquer les 25 exemplaires de 917 nécessaires à l'homologation en compétition, tous les employés ont dû mettre la main à la pâte, même les secrétaires. La Porsche 917, c'est d'abord un véhicule mal né, terrifiant, que même les pilotes les plus expérimentés refusent de conduire. En 1969, le moins que l'on puisse dire est qu'elle ne brille pas du tout : le gentleman driver John Woolfe perd la vie au Mans en 1969 à son volant, dans le premier tour de la course. Il faudra des mois et des mois de développement pour voir la 917 se bonifier, et c'est avec une carrosserie radicalement revue qu'on la retrouve aux 24 heures du Mans. Une armée de 917 K est engagée par John Wyer Automotive, toutes peintes dans la légendaire livrée bleue et orange de la Gulf Oil. Le « K » signifie « Kurz », en référence à la queue courte de ces 917 un peu plus agiles, contrairement aux 917 LH (Lang Heck, ou « longue queue »), moins agiles mais taillées pour la vitesse de pointe. L'usine engage deux 917 K aux couleurs de Porsche Salzburg, le distributeur de la marque en Autriche. En face, ce sont les redoutables Ferrari 512 S, équipées de V12 de 5 litres, qui font office d'épouvantail. Et n'oublions pas qu'à l'époque, aucune marque ne compte plus de victoires au Mans que Ferrari. La pole position revient à Vic Elford au volant de la 917 K de Porsche Salzburg. Il signera le meilleur tour en course. Et au terme d'une course magnifique, c'est la 917 K n°23 de Porsche Salzburg, pilotée par Hans Hermann et Richard Attwood, qui franchit la ligne d'arrivée en premier, suivie par la 917 LH du Martini Racing et une Porsche 908/2 du Martini Racing. La première Ferrari 512S du NART ne pointe qu'à la quatrième place. Quel triomphe pour Porsche, qui change cette fois-ci radicalement de dimension dans le monde entier.



La gamme 911 2.2 se composait de la T, la E et la S.

	911 T 2.0	911 T 2.2	911 E 2.0	911 E 2.2	911 S 2.0	911 S 2.2
puissance max	110 ch à 5800 tr/min	125 ch à 5800 tr/min	140 ch à 6500 tr/min	155 ch à 6200 tr/min	170 ch à 6800 tr/min	180 ch à 6800 tr/min
couple max	157 Nm à 4200 tr/min	176 Nm à 4200 tr/min	175 Nm à 4500 tr/min	191 Nm à 4500 tr/min	182 Nm à 5500 tr/min	199 Nm à 5200 tr/min



Une année creuse

L'année est très calme chez Porsche, du moins sur le front de l'actualité de la 911. En revanche, en coulisses, en compétition et sur le plan culturel, l'actualité est bouillonnante.

Il faut être un fin limier pour traquer les modifications sur la gamme 911 en 1971. Elles sont si infimes qu'il n'y a pas vraiment d'intérêt à en parler. D'ailleurs, les ventes sont tirées par les succès en compétition, département qui accapare toute l'attention du constructeur, donc la priorité n'est pas vraiment à améliorer la 911 qui a bénéficié d'un nouveau moteur l'année précédente. On peut croire que le nouveau succès aux 24 Heures du Mans, grâce à la Porsche 917 K de l'écurie Martini Racing pilotée par Gijs van Lennep et Helmut Marko, ne fait qu'entretenir le prestige de Porsche à cette époque où les 917 semblent de plus en plus intouchables.

Porsche, un phénomène culturel ?

La fascination pour la marque Porsche est déjà réelle à cette époque. On en veut pour preuve la passion dévorante pour l'automobile qui anime Steve McQueen, très attiré par les Porsche. Il a couru en amateur au volant d'une 356 Speedster, puis au volant d'une 908/2, avant qu'il ne se décide à produire un film aux allures de documentaire sur les 24 Heures du Mans. Ce film, baptisé très simplement « Le Mans » est pourtant né dans la douleur, Steve McQueen voulant se tenir à l'écart des standards hollywoodiens de l'époque. De fait, le tournage

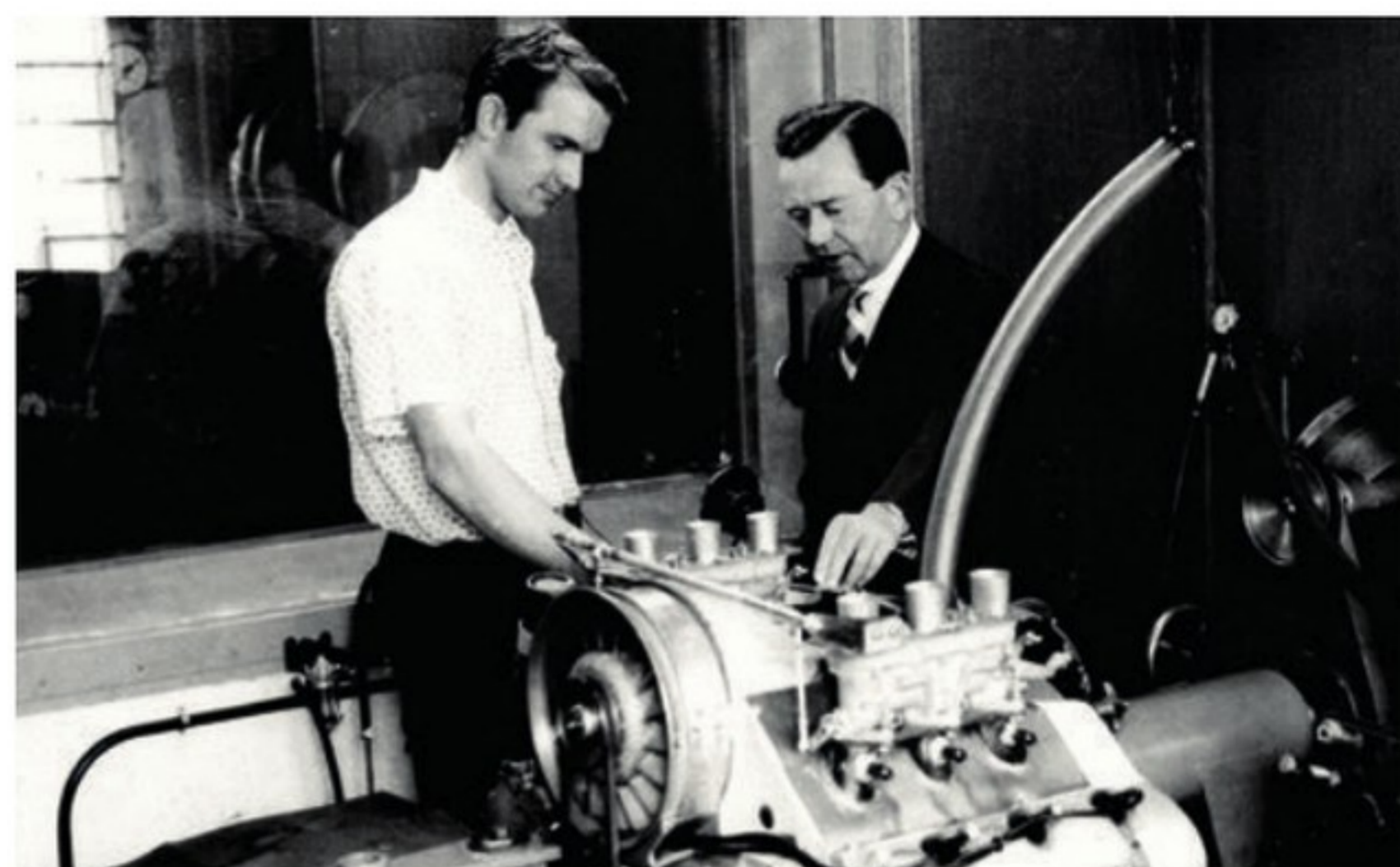


La 917 K aux couleurs de l'écurie Martini Racing offre une deuxième victoire d'affilée à Porsche aux 24 Heures du Mans.

Steve McQueen et Jacqueline Bisset dans une 356 pour le tournage de Bullitt. L'image date de 1968 mais rappelle que la passion de McQueen pour Porsche remonte à des années, bien avant « Le Mans ».



LE FAIT MARQUANT



Révolution de palais à l'usine

Si tout va bien sur la piste et dans le réseau de distribution, l'ambiance à l'usine est électrique. Renforcé par la victoire de « ses » 917 en compétition, le brillant ingénieur qu'est Ferdinand Piëch ne cache plus du tout ses ambitions de succéder à son oncle Ferry Porsche. Il faut dire que ses faits d'arme au sein du département compétition parlent pour lui : c'est sous l'égide de Ferdinand Piëch que naissent les prototypes qui ont façonné le mythe Porsche : la 906, première Porsche de course à châssis tubulaire, puis les 907, 908 à moteurs 8 cylindres à plat, jusqu'à la 917 qui sera la première Porsche à remporter les 24 Heures du Mans. Néanmoins, n'oublions pas que ces programmes ont fragilisé les finances de la firme, et Ferry Porsche goûte peu le manque de respect que Ferdinand Piëch lui témoigne. Ces dissensions créent un climat de tension exécration à l'usine, où les clans Porsche et Piëch se déchirent (les deux familles issues des deux enfants de Ferdinand Porsche : Ferry Porsche et Louise Porsche, épouse Piëch). Ces tensions trouveront leur point culminant dans le cadre d'une réunion familiale, au cours de laquelle Ferry Porsche prendra la décision que plus aucun membre de la famille ne sera autorisé à occuper un poste de direction opérationnelle au sein de la famille éponyme, souhaitant ainsi éviter que des membres de la famille puissent obtenir des postes à responsabilité uniquement grâce à leur patronyme, et non en raison de leurs compétences. Ce schéma sera entériné en 1972 par la modification de la structure juridique de la société, qui empêchera tout membre de la famille d'obtenir une majorité de droit de vote sur la société, quel que soit la quantité d'actions de la société qu'il détiendrait.

qui s'est en partie déroulé en conditions réelles pendant la course des 24 Heures du Mans, a été pour le moins laborieux et des désaccords artistiques ont ralenti sa production. En définitive, le film ne sera pas un grand succès en salles, et les dialogues tiennent probablement sur une feuille A4. Mais pour les amateurs d'automobile, Le Mans est un incontournable par son réalisme, et pour ce qu'il met en scène : une rivalité au sommet entre les deux moteurs douze cylindres les plus redoutables du début des années 70 : la Porsche 917 et la Ferrari 512 S. Et indirectement, on peut penser que ce film a contribué pour beaucoup à alimenter la passion et l'ancrage de Porsche dans la culture. Fait amusant : dans le film, ce sont les 917 aux couleurs Gulf qui remportent la course, ce qui n'est jamais arrivé au Mans. Et pourtant, les 917 aux couleurs Gulf sont les plus partagées, les plus réemployées dans la presse, sur les réseaux ou sur des œuvres. Cela n'a rien d'une coïncidence. ■



1972

L'AVÈNEMENT DU MOTEUR

2.4 litres

A l'époque, Porsche respecte des cycles de deux ans avant de proposer une évolution moteur. C'est donc en 1972 que la 911 s'offre un nouveau moteur 2.4 litres plus gros et plus puissant.

Le moteur 2.4 litres, le top de la 911 originelle ?

Le développement de ce nouveau moteur est dicté non seulement par la logique de cycles d'évolution qui prévaut à l'usine, mais également par l'apparition de normes anti-pollution un peu plus fermes, principalement aux États-Unis. Ces normes prévoient l'interdiction de l'usage de certains types de carburant. Pour ce nouveau moteur, c'est la course qui est en hausse : elle passe de 66 à 70.4 mm, et le taux de compression est réduit pour permettre l'utilisation ces nouveaux carburants à plus faible indice d'octane. La cylindrée atteint désormais 2 341 cm³, et un petit tour de passe-passe du marketing arron-

dira cette cylindrée à 2.4 litres. L'accroissement de la cylindrée de la 911 serait d'ailleurs la dernière décision prise par Ferdinand Piëch avant sa démission (son renvoi ?). Il souhaitait en effet développer un moteur plus compétitif capable d'être aligné dans les classes 2.5 litres. Les ingénieurs parviennent néanmoins à gagner en puissance (voir tableau ci-dessous). La gamme est toujours composée des 911 T, E et S. La 911 T reste équipée de carburateurs, l'injection étant réservée aux moteurs des 911 E et S. Esthétiquement, les nouvelles versions 2.4 se distinguent par le remplacement des grilles chromées par des grilles noires à l'avant et sur le capot arrière. La 911 2.4 S se



différencie par l'usage d'un bouclier avant spécifique, équipé d'une lèvre plus basse. Développé par Tilman Brodbeck, ce spoiler permet d'accroître la stabilité du train avant en réduisant le volume d'air qui s'engouffre sous la voiture. Toutes les 911 sont équipées d'une nouvelle boîte de vitesses : la boîte 915, que l'on reconnaît à sa grille « normale », alors que la boîte 901 avait une grille en H, avec la première en bas à gauche. Vous verrez que cette boîte 915 va accompagner la 911 pendant encore longtemps, nous en reparlerons.

De nos jours, la 911 2.4 litres incarne l'aboutissement de la première génération de 911 : celle avec les lignes les plus fines, celle que l'on désigne désormais sous le nom de 911 Classic. Les amateurs qui ont eu la chance d'en conduire en sont fous, et la mode du vintage en a fait des icônes. ■

LE FAIT MARQUANT



La trappe à huile !

Dans la série des « détails qui tuent » dont les porschistes raffolent, le millésime 1972 possède une caractéristique reconnaissable entre toutes. Juste à côté de la porte passager se trouve une trappe qui ressemble à s'y méprendre à une trappe d'ouverture du réservoir de carburant. En fait, cette trappe donne accès au réservoir d'huile que les ingénieurs ont déplacé en avant de la roue arrière droite, afin d'essayer de réduire les masses sur le porte-à-faux arrière. Cette position avait plutôt donné satisfaction en compétition sur la 911 R, mais la trappe à huile fera long feu sur les modèles de série pour deux raisons. D'abord, parce que de nombreux pompistes, principalement aux États-Unis, confondent cet orifice de remplissage avec celui du réservoir de carburant. Avouez que c'est plutôt fâcheux. Et d'autre part, l'huile chaude dégageait de la chaleur dans l'habitacle, ce qui chauffait artificiellement et inutilement l'intérieur. Finalement, on ne verra cette trappe à huile que sur le millésime 72, si bien que ces 911 sont souvent appelées « Öklappe », en signe distinctif. Cela n'a pas d'impact sur leur cote aujourd'hui, c'est juste un petit truc apprécié des connaisseurs. On ne reverra la trappe à huile à l'arrière que sur la 959, en 1989.



L'augmentation de la cylindrée amène des performances supplémentaires et un meilleur agrément de conduite pour la 911.

	911 T 2.2	911 T 2.4	911 E 2.2	911 E 2.4	911 S 2.2	911 S 2.4
puissance max	125 ch à 5800 tr/min	130 ch à 5600 tr/min	155 ch à 6200 tr/min	165 ch à 6200 tr/min	180 ch à 6800 tr/min	190 ch à 6500 tr/min
couple max	176 Nm à 4200 tr/min	196 Nm à 4000 tr/min	191 Nm à 4500 tr/min	206 Nm à 4500 tr/min	199 Nm à 5200 tr/min	216 Nm à 5200 tr/min

**1973****CARRERA RS 2.7**

Éternelle

Tous les passionnés de Porsche savent que cette année 1973 est un peu spéciale : c'est celle de la Carrera RS 2.7. Première RS du nom, et peut-être la voiture la plus iconique de l'histoire de la 911.

Si l'on veut être tout à fait exact, on fera remonter la naissance de la 911 Carrera RS 2.7 au Mondial de l'Auto de Paris, en 1972. Jamais on n'avait vu une Porsche 911 si provocante, elle qui est d'ordinaire si élégante. Avec sa livrée Blanc Grand Prix, ses bandes de couleur bleue, ses jantes Fuchs peintes en couleur carrosserie et cette étrange queue de canard sur le capot arrière, elle dérouta les amateurs de la marque. Mais à quoi sert donc cette étrange 911 ? Il faut se replonger un instant dans les projets de compétition de Porsche à l'époque. En 1972, la réglementation sportive met fin prématurément à la carrière de la 917 en endurance. Porsche doit se rabattre sur les championnats de voitures de tourisme. La 911 répond aux normes du Groupe 2, mais elle souffre face aux BMW et autres Ford Capri. Chez Porsche, on décide donc d'engager une 911 très salée en Groupe 4, mais pour cela, il faut écouler 500 exemplaires de la 911 de série qui servira de base au modèle de compétition.

Le département des ventes n'est pas du tout enthousiaste à l'idée de devoir vendre 500 modèles dénuées d'équipement de confort, avec ce look tapageur. Mais ils se résignent – à contrecœur – à commercialiser un nouveau modèle, baptisé Carrera RS (pour Rennsport), qui sera limité à 500 exemplaires.

La RS 2.7 se distingue avant tout grâce à son spoiler avant intégrant un radiateur d'huile central (sauf sur les versions françaises qui ont un spoiler identique à celui de la 911 2.4 S). A l'arrière, un aileron en forme de queue de canard fait son apparition pour la première fois, ainsi que des ailes légèrement élargies. Des bandes décoratives portant la mention « Carrera » parcourent les flancs, et les jantes Fuchs sont peintes de la même couleur que les bandes. Le Blanc Grand Prix était une option spéciale, et Jürgen Barth avait eu pour mission d'évangéliser les clients afin de les inciter à choisir le Blanc. Ce fut une réussite car environ 25 % des clients ont opté pour le Blanc. On distingue deux finitions : Touring (M472) et Lightweight (M471). La Touring possède des habillages en caoutchouc le long des pare-chocs, tandis que la Lightweight en est dépourvue afin de gagner du poids. Son pare-chocs arrière est d'ailleurs en plastique, contre de

La version Touring avait un habitacle sensiblement similaire à celui d'une 911 2.4 S.



La jaune est une version Touring, facilement reconnaissable à ses joncs en caoutchouc sur les bas de caisse. La blanche est une Light, peinte en Blanc Grand Prix.



l'acier pour la Touring. La Touring reprend globalement le même intérieur qu'une 911 2.4 S, avec des sièges sport Recaro et deux places arrière. Dans la Lightweight, ce sont deux petits baquets assez inconfortables qui remplacent les sièges sport, les intérieurs de porte sont dépouillés et ne gardent qu'une lanière d'ouverture et une manivelle pour abaisser la fenêtre. Les sièges arrière et les garnitures sont retirés. Les ingénieurs sont allés jusqu'à retirer l'horloge et le couvercle de boîte à gants.

Le moteur six cylindres atteint 2 687cm³, il produit 210 ch à 6300 tr/min. Pour la première fois, la 911 emploie des pneus plus larges à l'avant qu'à l'arrière, et les ailes arrière sont élargies. Le pare-brise et les vitres de custode sont en verre allégé. La Carrera RS Touring émerge à 1075 kg sur la balance, contre environ 960 kg pour une Lightweight. Ironie de l'histoire, la Carrera RS sera un énorme succès commercial : alors que les commerciaux s'attendaient à écouler 500 exemplaires à grand-peine, ce sont finalement 1572 exemplaires qui seront vendus. ■



La Carrera RS 2.7 est la première 911 de série à franchir la barre des 200 ch.

Sans que l'on ne s'y attende à l'époque, la RS 2.7 est devenue une icône pour des décennies. Elle a ouvert la voie aux GT3 RS modernes.



LE FAIT MARQUANT



La Carrera RSR 2.8 : une machine à gagner

Parmi ces 1572 exemplaires possédant un numéro de châssis de RS 2.7, on trouve quelques licornes dont le nombre exact demeure inconnu : les Carrera RSR 2.8. La RSR 2.8 est en fait la conversion course, celle pour laquelle il fallait construire la RS 2.7. On estime qu'il existe entre 48 et 53 exemplaires de cette bête de course. On la reconnaît sans mal : ailes avant et arrière élargies et double sortie d'échappement lui confèrent un look sculptural qui ferait passer la RS 2.7 pour une gamine timorée. Son moteur, dont la cylindrée est portée à 2808 cm³, produit 300 ch et une cure d'allègement sans pitié réduit son poids à vide à seulement 840 kg. Emmenée par les pilotes les plus habiles de l'époque, à l'image de Herbert Müller ou Hurley Haywood, la Carrera RSR 2.8 ira moissonner les succès de prestige en compétition. En 1973, elle s'offrira les 12 Heures de Sebring, les 24 Heures de Daytona (avec la désormais légendaire livrée de l'écurie Brumos) ou l'ultime édition de la Targa Florio. Et toujours dans le top 10 d'épreuves comme les 24 heures du Mans, les 1000 km du Nürburgring ou les 1000 km de Spa. Un palmarès qui contribue certainement pour beaucoup à la renommée de sa cousine routière, la RS 2.7.

Almeras-Frères

PASSION
Depuis 1968
PORSCHE



Spécialiste Porsche De la classique à la moderne

- **SERVICE APRÈS-VENTE**

Entretien selon préconisations constructeur, réparation, diagnostic (testeur PIWI), géométrie, réglage circuit

- **SERVICE CLASSIC & VHC**

Restauration et préparation / Réfection moteur et boîte de vitesses

- **SERVICE COMMERCIAL**

Dépôt / Vente de véhicules & recherche personnalisée



PORSCHE ALMERAS



Zi de la lauze / 3 Rue St Exupéry / 34430 St Jean de Vedas / 04.67.42.57.35 / porsche@almeras.com



www.almeras.com





NOUVEAUX MOTEURS 2.7 ET

nouvelle ligne

C'est le premier changement majeur dans l'histoire de la 911. De nouvelles réglementations obligent Porsche à faire évoluer fortement la 911. Nouveaux moteurs, nouvelle ligne, bienvenue dans l'ère des caisses G.

Une nouvelle gamme dans un contexte incertain

Les temps sont rudes pour la 911, qui doit faire face à trois vents contraires. D'abord, la crise pétrolière de 1973 qui a entraîné une forte hausse des prix du pétrole, ce qui pénalise les ventes de voitures sportives. Ensuite, la nomination d'Ernst Fuhrmann à la tête de Porsche en 1972 est défavorable à la 911. Il ne voit aucun avenir à la 911 au regard de l'évolution des normes de bruit et de pollution, et souhaite développer les Porsche à moteurs avant à architecture Transaxle. Enfin, une nouvelle réglementation aux Etats-Unis impose désormais à tous les véhicules d'être munis de pare-chocs capables d'encaisser des

déformations jusqu'à une allure de 8 km/h sans dommage apparent. Tout cela fait qu'à l'usine, la 911 n'est pas la priorité de la direction, quand bien même les clients aiment toujours la 911.

Mais pour l'instant, la 911 reste un produit phare de la marque et il faut en continuer la commercialisation. Ainsi, c'est au salon de Francfort de 1973 que les nouvelles 911 font leur apparition auprès du grand public. C'est un choc. La ligne fine des premières 911 souffre un peu : les nouveaux pare-chocs à soufflets viennent un tantinet dénaturer le trait de crayon si simple de la 911. Aujourd'hui, on apprécie à sa juste valeur le dessin des caisses G, mais à l'époque, cela n'a



LE FAIT MARQUANT



La Carrera Turbo RSR crée la surprise au Mans

Un rappel s'impose : après la fin de carrière forcée des 917 en Europe, Porsche s'invite Outre Atlantique dans le championnat Can-Am avec des 917 Can-Am à moteur turbocompressé. Des machines à gagner, qui vont tout rafler sur leur passage et qui permettront à Porsche d'acquérir une précieuse expérience en matière de moteur turbo. Une expérience suffisante pour décider Porsche à construire une 911 turbocompressée, pour la route et pour la compétition. La version compétition verra le jour en premier. Equipée d'un moteur de 2 143 cm³ et d'un turbo KKK, elle produit entre 470 et 500 ch. Reconnaisable entre toutes, sa largeur de près de deux mètres la rend particulièrement intimidante, et elle demeure aujourd'hui l'une des 911 les plus agressives. Quelle présence ! Baptisée sobrement « Carrera Turbo RSR », Ernst Fuhrmann ne souhaitait pas qu'elle arbore le nom de 911, puisqu'il ne voulait plus promouvoir ce modèle. Elle passera très près d'un immense exploit en se classant 2^{ème} au classement général des 24 heures du Mans.



Le volant à trois branches est emprunté à la Turbo.

peut-être pas été si facile. A l'exception de ces pare-chocs à soufflets, il y a finalement assez peu de modifications : la 911 a grandi, passant de 4 227 cm à 4 291 cm. Le capot avant est plus court, pour s'adapter à son nouveau pare-chocs, et l'arrière se distingue par l'arrivée d'un bandeau siglé du nom du constructeur. Il fera date et fait toujours partie des codes esthétiques de la marque. Les jantes de série sont en tôle et fabriquées par ATS, et les Fuchs sont des options. L'intérieur fait l'objet de profondes modifications, surtout avec l'apparition de sièges à appuie-têtes intégrés, qui feront date eux aussi. Les nouveaux volants ne sont pas très élégants, à l'exception du volant sport optionnel à trois branches.

Toute la gamme de moteurs est revisitée : c'est la fin des 911 T, L et S, remplacées respectivement par la 911 2.7, la 911 2.7 S et la Carrera 2.7. La 911 2.7 produit 150 ch à 5700 tr/min, la S pointe à 165 ch à 5800 tr/min. Mais c'est surtout la Carrera 2.7 qui attire l'attention dans la gamme : son moteur est identique à celui de la Carrera RS 2.7, avec ses 210 ch et ses montées en régime rageuses. Porsche ne le savait pas encore, mais la Carrera 2.7 finira par devenir un grand classique recherché par les connaisseurs. ■

	911 T 2.4 1972	911 2.7 1974	911 E 2.4 1972	911 S 2.7 1974	911 S 2.4 1972	911 CARRERA 2.7 1974
puissance max	130 ch à 5600 tr/min	150 ch à 5700 tr/min	165 ch à 6200 tr/min	165 ch à 5800 tr/min	190 ch à 6500 tr/min	210 ch à 6300 tr/min
couple max	196 Nm à 4 000 tr/min	235 Nm à 3 800 tr/min	206 Nm à 4 500 tr/min	235 Nm à 4 000 tr/min	216 Nm à 5 200 tr/min	255 Nm à 5 100 tr/min

**1975****911 TURBO**

la reine

C'est l'une des « posters cars » de l'époque. La 911 Turbo était la reine de la route, qui a fait rêver la planète automobile dès le jour de sa sortie.

Du jamais vu pour l'époque.

En 1975, les gamins affichaient trois voitures sur les murs de leur chambre : la Ferrari Testarossa, la Lamborghini Countach, et la 911 Turbo. Aujourd'hui, la GT3 RS domine la gamme en termes d'image mais à l'époque, la 911 Turbo dominait quasiment tout ce qui roule. Lorsqu'elle est présentée au grand public au printemps 1975, la 911 Turbo est un vrai coup de tonnerre : en plein choc pétrolier, Porsche présente une 911 aux ailes élargies, munie d'un interminable aileron arrière et équipée d'un moteur turbo capable de catapulter la 911 à des vitesses inavouables, le tout en engloutissant des litres d'essence dès que le turbo se met en action. Remettons-nous dans le contexte de l'époque : ses ailes interminables évoquent les Carrera RSR, et son moteur fait forcément penser à la Carrera Turbo RSR qui a fait sensation au Mans. La 911 Turbo de 1975, c'est une Carrera RSR en tenue de ville.

Attardons-nous sur ses caractéristiques. La première et la plus incontournable, c'est ce moteur type 930/50 qui lui vaudra son nom de 930 Turbo. Le six cylindres de 2994 cm³ est alimenté par un turbo KKK 3 LDZ (KKK signifie Kühnle, Kopp & Kausch) qui permet à la 930 Turbo d'afficher 260 ch à 5500 tr/min et 343 Nm à 4 000 tr/min. En comparaison la Carrera 2.7, qui était le sommet de la gamme 911,



Avec ses ailes larges et son aileron, la Turbo ressemblait à s'y méprendre aux Carrera 3.0 RSR. Pas étonnant qu'elle ait remporté tous les suffrages de l'époque.

Seule la boîte 4 était capable d'encaisser le couple du moteur 3 litres.



produisait 210 ch à 6 300 tr/min et 255 Nm à 5100 tr/min. Autant dire que la Turbo boxe dans une autre catégorie et, surtout, ses performances sont effrayantes. Le 0 à 100 est plié en 5,5 s (c'est 4,8 s pour une Testarossa de 428 ch) et la vitesse maximale culmine à 250 km/h. Mais c'est surtout la façon dont sont délivrées les performances qui laisse sans voix : hors de la plage de fonctionnement du Turbo, c'est un moteur plutôt creux, presque inerte. Et lorsque vous entrez dans la plage d'utilisation, le moteur se réveille « d'un coup » en vous délivrant le célèbre coup de pied aux fesses dont tous les essayeurs vous parleront. Il faut l'avoir vécu pour le comprendre. Ajoutons à cela des suspensions spécifiques au modèle, d'énormes pneus de 185 à l'avant et 215 à l'arrière montés sur des jantes de 15 pouces et un système de freinage emprunté à la 917. En 1975, on ne fait pas mieux. Tout au plus pourra-t-on critiquer le fait que la Turbo se contente d'une boîte à 4 rapports, mais il était difficile de trouver une boîte capable d'encaisser le couple de cette 911 pas comme les autres.

Il faut signaler un autre coup de génie en ce qui concerne la 911 Turbo. Alors que la direction commerciale était favorable à l'idée d'en faire une version allégée et sportive, un peu à l'image de la recette qui avait connu un succès inattendu sur la Carrera RS 2.7, c'est Ernst Fuhrmann qui pèsera de tout son poids pour faire de la 911 Turbo un navire amiral de la marque, à la fois très performant et très luxueux : système audio à quatre haut-parleurs, climatisation, sellerie tout cuir, essuie-glace arrière, verrouillage centralisé, chauffage automatique, volant sport à trois branches, autant de raffinements qui constituaient le summum du luxe de l'époque. Il faut croire que la formule était la bonne, puisque la 911 Turbo est toujours le navire amiral de la gamme 911, la plus luxueuse et la plus performante. ■

LE FAIT MARQUANT



La 911 Turbo d'Herbert von Karajan

Le célèbre chef d'orchestre, Herbert von Karajan, n'était pas qu'un grand connaisseur de musique classique. Grand amateur d'autos, il était un important client de Porsche et n'hésitait pas à passer des commandes très spéciales. En la matière, sa 911 Turbo est aujourd'hui une pièce unique, une véritable licorne pour collectionneurs. Au moment de passer sa commande, Herbert von Karajan a pris le contrepied du positionnement choisi par Porsche en décidant de se faire construire une 911 Turbo aux allures de voiture de course. Rampe de phares supplémentaires, peinture inspirée de la livrée Martini Racing de la Carrera Turbo RSR et intérieur allégé en font une pièce remarquable, à mi-chemin entre la 930 Turbo et la 911 Carrera RS 3.0. Elle vient d'atterrir dans une collection privée aux Etats-Unis.



LA 911 DÉGONFLÉE ?

Carrera 3.0

Nous l'avons dit, la direction de Porsche n'avait plus envie de voir la 911 perdurer. A l'arrivée de la 911 Carrera 3.0, on en constate les premiers effets, avec une 911 moins puissante que la précédente.

Pour le millésime 1976, on observe des changements dans la gamme 911 qui est sensiblement réduite : la 911 2.7 voit sa motorisation passer de 150 à 165 ch mais dans le même temps, la 911 S 2.7 est retirée du catalogue. Quant à la Carrera 2.7, elle cède sa place à celle qui nous intéresse ici : la Carrera 3.0. La base moteur est plutôt noble, puisqu'il s'agit d'un moteur type 930. Autrement dit, la même base que dans la 911 Turbo, mais sans turbo. Avec ses 200 ch à 6000 tr/min, la Carrera 3.0 rend quelques chevaux vapeur à la Carrera 2.7, qui culminait à 210 ch à 6300 tr/min. Signe distinctif de ces moteurs : ils ont une turbine à

5 pales, au lieu des 11 pales qui sont l'usage sur les 911. C'est la première fois dans l'histoire de la 911 que l'on voit le sommet de la gamme être moins puissant que le précédent modèle. La réduction de la gamme et de la puissance est un signal très clair : la 911 est devenue secondaire, ce qui est la ligne directrice d'Ernst Fuhrmann depuis son arrivée aux commandes de la firme. Il faut aussi noter que pour des raisons d'homologation, Porsche a dû renoncer à l'injection mécanique pour installer une injection électronique, baptisée K-Jetronic, et un peu de puissance aurait été sacrifiée dans la bataille.

La Carrera 3.0 sera la première 911 à avoir une caisse galvanisée : la



carrosserie en acier bénéficie d'un procédé de galvanisation appelé trempage à chaud, qui permet la protection contre la rouille. Les 911 disposaient donc d'une garantie anti-corrosion d'une durée de six ans, ce qui est une première. Sauf les ailes avant et le toit n'étaient pas couverts par cette garantie. Par ailleurs, seuls de petits détails permettent de différencier une 911 de 1976 : rétroviseurs chauffants en couleur carrosserie, tachymètre électronique, habillage en tissu des espaces de rangement dans les portières. Bref, pas grand-chose. Il faudra beaucoup de temps avant que la Carrera 3.0 ne retrouve ses lettres de noblesse. De nos jours, elle est une 911 très appréciée des amateurs éclairés qui achètent rarement ce modèle par hasard. La sonorité spécifique du moteur 3 litres (en raison de sa turbine différente), la rareté d'un modèle produit à environ 3600 exemplaires, l'excellente homogénéité du couple moteur-boîte en font une excellente voiture de collection, fiable et singulière. ■

LE FAIT MARQUANT



La 924, première banderille dans le dos de la 911 ?

La vraie nouveauté de l'année 1976 est ailleurs, et son moteur est à l'avant. Il s'agit de la 924. Avec un dessin radicalement nouveau, qui tranche avec les productions de la marque, ce coupé 2+2 à moteur avant, équipé d'un 4 cylindres de 125 ch, vise clairement la concurrence japonaise. La 924 inaugure une architecture dont on parlera longtemps chez Porsche : le Transaxle. Ce concept définit les modèles équipés d'un moteur à l'avant et d'une boîte de vitesses logée à l'arrière, ce qui permet une répartition des masses idéale. Derrière le volant, vous sentez que les 924, tout comme les modèles qui suivront, sont des autos très équilibrées, faciles à vivre et pas avares de plaisir de conduite. Côté sonorité, caractère et comportement routier, ce n'est pas la 911, et cela leur fera toujours défaut. Néanmoins le succès commercial des 924 est incontestable : entre 1976 et juillet 1977, près de 8 000 exemplaires seront vendus, ce qui représente des chiffres jamais vus chez Porsche avec la 911.



On retrouve encore une fois le volant à trois branches de la 911 Turbo. Il paraît peu esthétique, mais est plus élégant en vrai.

**1977****MILLÉSIME**

calme

Pendant le millésime 1977, on n'enregistra aucune modification notable de la gamme : la Carrera 3.0 adopte des jantes ATS en aluminium de série, tandis que la 911 Turbo passe aux jantes de 16 pouces. Quelques détails d'équipements sont également au programme, : essuie-glace arrière de série sur la Carrera 3.0, deux nouveaux aérateurs au centre de l'habitacle. Et pour la Turbo, une jauge de pression du turbo dans l'instrumentation de bord. Parlez d'un millésime calme...



le nouveau nom de



Nous assurons ce qui compte le + pour vous



*Ma première
moto !*

*Toujours plus
de liberté !*

*Maison
de famille !*

Plus belle la vie !

*Tarif Collection
à partir de 9 ans !*

*Sans hésitation
on y va !*

Désormais regroupés sous la marque **Rétro+**, nous optimisons le coût de vos assurances avec des contrats personnalisés tant pour les véhicules de loisirs que pour les véhicules de tous les jours, votre habitation et votre santé. Grâce à nos innovations et les nouvelles technologies, bénéficiez d'un des meilleurs rapports service/prix du marché.



Près de 100.000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

www.retro.fr



911 SC, TURBO 3.3

le grand écart

La 911 entre dans une période très agitée. L'année 1978 est certainement l'une des plus difficiles pour le modèle emblématique : entre rationalisation et concurrence d'autres modèles, elle souffre.

La 911 SC : une curieuse rationalisation de la gamme

Après seulement deux ans d'existence, la 911 Carrera 3.0 disparaît. La 911 2.7 est également abandonnée, et ces deux modèles sont remplacés par un seul et même modèle : la 911 SC 3.0. Le choix de n'avoir qu'un seul modèle résulterait d'un souhait de la direction de standardiser l'ensemble de ses gammes : un seul modèle de 911, un seul modèle de 924, et un seul modèle de 928, modèle dont nous parlerons ci-dessous.

Mais pour les clients fidèles de la 911, c'est un peu la douche froide. Son moteur ne produit plus que 180 ch à 5500 tr/min, contre 200 ch pour une Carrera 3.0 et 210 ch pour la Carrera 2.7 de 1974. Autant dire que la 911 régresse. Comble de l'ironie, l'appellation « SC » signifierait Super Carrera. La SC 3.0 tire son épingle du jeu, sur son couple maximal qui culmine à 265 Nm, ce qui est supérieur au couple de sa devancière (255 Nm dans la Carrera 3.0), et la boîte manuelle à 5 rapports est livrée de série. Mais pour les amateurs, il y a quand même de quoi rester sur sa faim.

Seule la 911 Turbo sauve l'honneur. Elle a bénéficié de nouveaux développements. La cylindrée du type 930 passe à 3299 cm³ et la puissance fait un énorme bond en avant : on passe de 260 à 300 ch, et le couple culmine à 412 Nm (343 Nm dans la Turbo 3.0). On la reconnaît aisément à son aileron arrière plus massif qui abrite un nouvel échangeur d'air, indispensable au refroidissement du moteur et du turbo. Elle reste équipée d'une boîte à 4 rapports de série, la boîte 5 n'est pas disponible.

La 928 élue voiture de l'année

Pour la première et dernière fois, c'est une voiture de sport très haut de gamme qui remporte le prix de voiture de l'année, décerné par un jury d'environ 60 journalistes automobile du monde entier. Pour Ernst Fuhmann, le dirigeant de Porsche, c'est un triomphe : on peut y voir la validation de ses choix stratégiques, qui consistent à promouvoir une gamme complète de Porsche à moteurs avant, au détriment d'une 911 qu'il juge désuète. Mais Ferry Porsche ne partage pas la vision de son directeur général et désapprouve le choix de délaisser la 911. Lors de la remise du prix de la Voiture de l'Année à Monaco,

D'un côté, la 911 produit 180 ch et témoigne d'un certain laxisme chez Porsche lorsqu'il s'agit de faire vivre la 911...



l'absence de Ferry Porsche sera très remarquée et Ernst Fuhmann s'y rendra seul. Il faut tout de même saluer la performance inédite de la 928, qui réussit l'exploit de remporter ce prestigieux trophée. Aucun autre modèle aussi luxueux n'y est parvenu depuis. A l'époque, ce prix est tout de même une ombre de plus qui laisse augurer une fin assez proche pour la 911.3 >>



... De l'autre, la 911 Turbo pointe désormais à 300 ch et intimide tout ce qui roule, même en Italie.

Le Monte Carlo sauve la 911 ?

Parfois, le destin vous offre de petits coups de pouce bienvenus. Alors que les caciques de Zuffenhausen annoncent la fin prochaine de la 911, le Monte-Carlo 1978 offre à cette dernière une occasion rêvée de montrer toute l'étendue de son potentiel. Sur une 911 SC Groupe 4, préparée par les frères Alméras, Jean-Pierre Nicolas et Vincent Laverne remportent une éclatante victoire au prestigieux Rallye Monte-Carlo. Une victoire d'autant plus remarquable que Jean-Pierre Nicolas a pris possession de l'auto un jour seulement avant le départ de l'épreuve et qu'il a dû composer avec une concurrence féroce : Renault 5 Alpine, Lancia Stratos HF (3 titres mondiaux), Fiat 131 Abarth (2 titres mondiaux), Opel Kadett GTE (un titre européen). Légende urbaine ou vraie histoire, on dit souvent que cette victoire a probablement sauvé la 911 d'une mort certaine. Si l'on s'en tient aux faits, cela reste difficile à prouver, mais on peut imaginer que cela n'a pas fait de mal à une 911 que le directeur général de Porsche ne voulait plus développer. ■



On dit souvent que la victoire Au Monte-Carlo de la 911 pilotée par Jean-Pierre Nicolas et Vincent Laverne a sauvé la 911. Cela n'a jamais été prouvé, mais on peut imaginer que cette victoire a fait du bien à une 911 destinée à arrêter sa carrière.

LE FAIT MARQUANT



Porsche 935 Moby Dick

Nous n'avons pas encore parlé de la 935. Présentée en 1976, il s'agit d'une déclinaison de la 911 Turbo conçue exclusivement pour être engagée en compétition. Avec ses ailes plates, ses phares implantés dans le bouclier, un gigantesque aileron arrière et un moteur turbocompressé à la puissance de dragster, la 935 a marqué les esprits. Et en 1978, Porsche présente ce qui restera comme la version la plus aboutie sortant des ateliers de la marque : surnommée Moby Dick, elle se distingue par une carrosserie rallongée. Un profil idéal pour tirer le maximum des longues lignes droites du circuit du Mans. Son six cylindres bi-turbo de 3 litres culmine à la puissance démentielle de 850 ch, et elle s'habille de la livrée Martini, l'un des sponsors historiques du constructeur. Aux 6 heures de Silverstone, Jacky Ickx et Jochen Mass survolent la concurrence, mais les 24 heures du Mans s'avéreront bien plus compliquées. Après une course chaotique, Moby Dick termine à la 8ème place d'une course remportée par une Alpine A442B. En dépit d'une carrière très courte (deux courses), Moby Dick demeure la 935 la plus pointue jamais produite, et celle dont l'image est la plus forte.

Sous l'énorme aileron de la 911 Turbo se cache un échangeur d'air qui permet refroidir l'air compressé envoyé vers le Turbo. A l'époque, la Turbo avait une image bien plus forte que les RS.





TYPE F - TYPE G - 964 - 993 - 996 - 997 - 991

ENTRETENONS LA PASSION

Depuis 2006, année de la première pièce de 911 ajoutée sur notre site jusqu'à aujourd'hui, **la 911 est au cœur de notre offre**

Nous proposons désormais **plus de 3 500 références** du célèbre modèle à moteur arrière

De la 911 type F à la 911 type 991, vous trouverez **toutes les pièces** pour entretenir votre **Porsche**

PIÈCES MOTEUR | CARBURATION | ÉCHAPPEMENT | FREINAGE | SUSPENSION | CARROSSERIE | HABITACLE

03 20 26 26 33

6, Allée Saint-Eloi - 59118 Wambrechies France

mecatechnic.com 



1979

LE TRIOMPHE EN piste

Du côté des 911 de série, il ne se passe strictement rien. En revanche, la 911 est sur le point de remporter la plus grande victoire de sa carrière en compétition.

Le fiasco des Porsche 936

Après le retrait d'Alpine, les constructeurs indépendants comme Mirage ou Rondeau se frottent les mains et entrevoient une chance de gagner la course en Groupe 6, la catégorie de référence. Mais au dernier moment, Porsche décide de dépoussiérer deux 936 et de les engager au Mans, avec le soutien financier de la compagnie pétrolière Essex Petroleum. A priori, rien ne peut résister aux 936, malgré une préparation tronquée. Les 936 sont en pole position et prennent rapidement la tête de la course, bien aidées par leurs performances : elles sont 10 secondes plus rapides au tour que les Mirage-Ford. Mais Porsche va payer une grave impréparation. Des soucis de crevaison

liés à un défaut de jante vont coûter très cher à la 936 n°12 de Jacky Ickx et Brian Redman : un tour sur la jante, suffisant pour arracher le flanc gauche et le radiateur. Après de longues réparations et une belle remontée, la 936 n°12 sera contrainte à l'abandon, à 2h52 du matin, en raison d'une rupture de courroie d'alternateur.

La 936 n°14 pilotée par Bob Wollek et Hurley Haywood connaîtra aussi son lot de soucis mécaniques : pompe à injection, filtre à essence, distributeur, puis chute de la compression, puis défaillance électrique généralisée et perte d'un cylindre à 8h15 du matin. C'est l'abandon pour la deuxième voiture d'usine, et une retraite par la petite porte pour la 936.



L'écurie officielle engageait des 935 et des 936. Mais les 936 n'ont pas tenu bon.

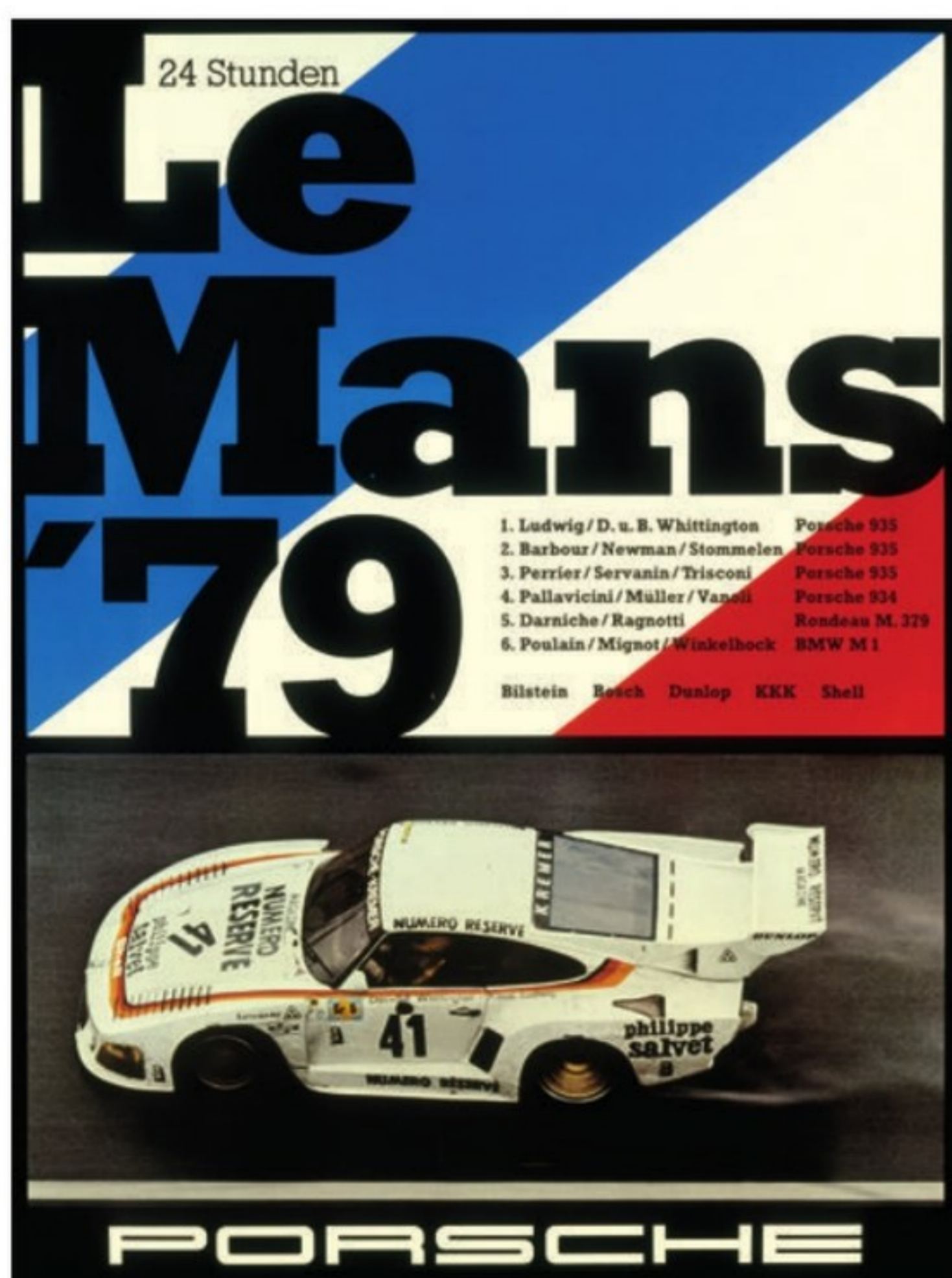
La 935 assure aux mains des écuries privées

Il faut maintenant compter sur les 935 des Groupe 5, engagées pas des teams privés. Parmi eux, Erwin et Manfred Kremer avec la 935 K3. Ce ne sont pas des inconnus à l'usine puisqu'ils sont distributeurs de la marque à Cologne et par ailleurs spécialisés dans la préparation et l'engagement de Porsche en compétition. La 935 K3 est la 3^{ème} itération des frères Kremer sur la base d'une 935. Préparée selon leurs propres idées, ils bénéficient du soutien de l'usine, particulièrement sur les questions liées à la préparation moteur. Par rapport à une 935 standard, les frères Kremer ont apporté plus de 100 modifications. Un rien cabotin, Erwin Kremer déclarera que « cela permet à la 935 d'être 1% plus efficace, ce qui est tout ce dont vous avez besoin pour battre tous les concurrents. »

Parmi ces modifications, trois constituent une avancée notable : une aéro optimisée, une caisse rigidifiée et un échangeur air/air spécifique installé sur le 6 cylindres 3 litres. Avec une puissance max estimée à 800 ch à 8000 tr/min, la 935 K3 était bien armée, mais elle allait affronter d'autres 935 engagées par des pointures comme le Gelo Racing Team ou le Dock Barbour Racing, dont nous reparlerons. Les frères Kremer décident de fixer la pression de turbo à 1,5 bar pour les qualifications, et 1,25 bar pendant la course afin de préserver la mécanique. Une décision salutaire, car la 935 du Gelo Racing Team sera contrainte à l'abandon après que Georg Loos, le patron de l'écurie, ait ordonné de rehausser la pression du turbo afin d'essayer de se défaire de la 935 des frères Kremer.

A la 19^{ème} heure de course, la 935 K3 des frères Kremer affichait une heure d'avance sur son poursuivant le plus proche. Cela ne sera pas de trop, car c'est à ce moment que le « K3 » subira une rupture de la courroie de la pompe d'injection qui lui fera perdre quasiment toute son avance. Au bout d'une course riche en rebondissements et en difficultés pour les Porsche, c'est bien la 935 K3 des frères Kremer, pilotée par Klaus Ludwig, Don Whittington et Bill Whittington qui sera la première à voir le drapeau à damiers. Elle compte 8 tours d'avance sur la 935 du Dick Barbour Racing pilotée par Rolf Stommelen, Dick Barbour et l'acteur Paul Newman. En troisième position ? Une autre 935 du Kremer Racing.

Le triomphe est peut-être plus immense pour les frères Kremer que pour Porsche, tant l'engagement des 936 par l'usine a viré à la catastrophe. Mais la victoire des 935 permettait néanmoins à Porsche de remporter sa cinquième couronne dans la course mancelle, et c'est bien une auto dérivée de la 911 qui venait de remporter une victoire absolue dans la course d'endurance la plus difficile du monde. Il faut croire que la 911 n'avait vraiment pas envie de mourir... ■



Affiche d'époque de la victoire de Porsche au Mans. Personne n'attendait une victoire d'une 911...

**1980****PEU DE**

changement

La 935 fait briller la 911 en 1979, mais sur le plan des voitures de série, le calme plat se poursuit en 1980. Les efforts de Porsche sont clairement orientés vers les 924 et 944 qui sont très à la mode, alors que la 911 est considérée comme une voiture archaïque et démodée, réservée à une clientèle de puristes. La seule modification que l'on peut noter sur la 911 SC est la hausse de puissance : elle gagne 8 ch pour passer à 188 ch, et la boîte Sportomatic tirait sa révérence. Le volant à trois branches est désormais de série sur la 911 SC. Il faut dire que les temps sont durs à l'usine : 1980 sera le tout premier exercice déficitaire pour l'entreprise.

**Pour célébrer les 60 ans de la Porsche 911,
l'équipe de Jean Lain Heritage vous partage
sa plus belle livraison de 911**

JEAN LAIN HERITAGE

BENJAMIN SCALZO
responsable commercial



Pour BENJAMIN SCALZO responsable commercial : cette élégante 992 Carrera GTS Rouge Carmin équipée d'un très rare et recherché AEROKIT livrée avec seulement 3000kms et dans un état neuf. Aussi sportive que polyvalente, elle conviendra à tout amateur de belle GT.

Thomas MAGRO
Responsable APV



Pour Thomas MAGRO Responsable APV : cette superbe 3.2 matching colors & numbers avec ses Jantes fuchs noires et sa peinture Blanc Grand Prix d'origine parfaite pour enchaîner les sorties avec les Porschistes du coin.

Romain DESCHENAUX
responsable Detailing



Pour Romain DESCHENAUX responsable Detailing : cette impressionnante 911 type 991 GT3 dans sa belle robe PORSCHE MANUFAKTUR OAK GREEN et son moteur 6 cylindres atmosphérique de 4.0L. Un missile aussi performant sur circuit que sur nos belles routes savoyardes.



ANTOINE BILLAULT
Conseiller commercial
abillault@jeanlainheritage.com
+33 (0)6 69 35 50 16



CLÉMENT REINWALT
Acheteur
Conseiller commercial
creinwalt@jeanlainheritage.com
+33 (0)6 24 28 29 65



RÉMY ROMANO
Conseiller commercial
romano@jeanlainheritage.com
+33 (0)6 64 02 16 31





1981

SAUVEUR DE LA 911

Peter Schutz

L'heure est grave chez Porsche : les pertes financières de 1980 ont raison d'Ernst Fuhmann qui est remercié. A sa place, Ferry Porsche nomme Peter Schutz, un américain né en Allemagne. Ce sera le big bang.

C'est en janvier 1981 que Peter Schutz prend ses fonctions de Président et Directeur Général de Porsche AG. Sa personnalité tranche avec celle d'Ernst Fuhmann : Schutz est un leader, résolument optimiste et il arrive avec une vision plutôt rafraîchissante pour le constructeur. Alors qu'Ernst Fuhmann estimait que la 911 était une voiture trop difficile à adapter aux nouvelles contraintes environnementales, Peter Schutz estime que les évolutions technologiques devraient permettre d'adapter la 911 à un environnement législatif en constante évolution. Trois semaines seulement après son arrivée aux commandes, Schutz effectue un vi-

rage à 180° et prend la décision de relancer la carrière de la 911, alors qu'elle était condamnée. Son objectif est de faire de Porsche un fabricant de produits de luxe très haut de gamme et à la pointe de la technique. Il voit l'usage d'une Porsche comme un loisir faisant partie intégrante d'un mode de vie, mais qui ne doit pas empêcher d'utiliser la 911 au quotidien.

Gérer les urgences

Mais pour l'instant, il y a péril en la demeure, et il faut bien assurer la marche des affaires. Un coup de pouce du destin arrive : la remon-



LE FAIT MARQUANT

Le succès de Peter Schutz

L'influence de Peter Schutz est notable dans l'histoire de Porsche, et on lui doit clairement d'avoir pris la décision de redévelopper la 911. Pendant les cinq années qui suivront l'arrivée de Schutz à la tête du constructeur, l'entreprise enregistrera des records de ventes et de profits, avant qu'un environnement macro-économique moins favorable ne vienne lui compliquer la tâche. Nous en parlerons.



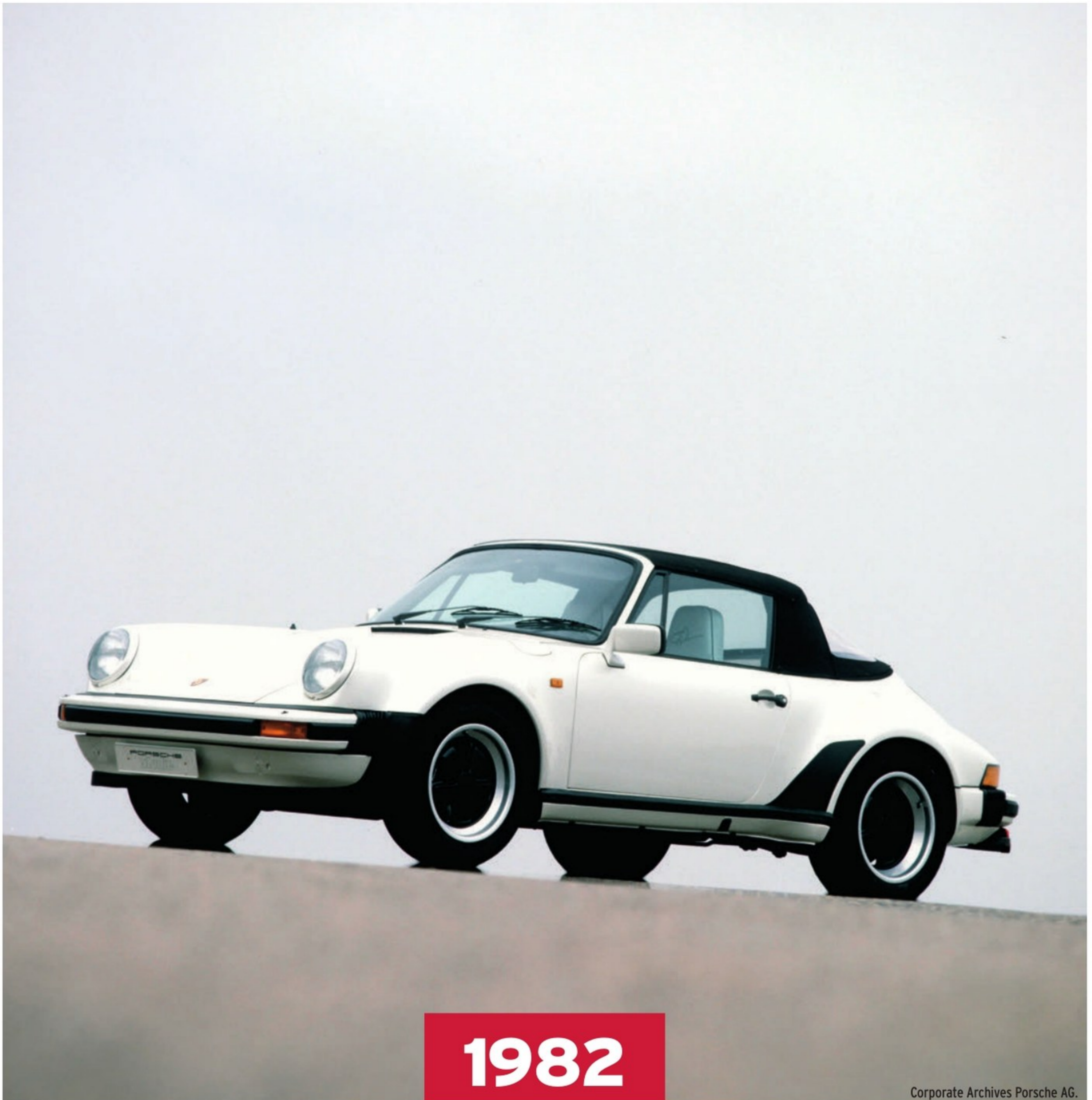
tée du Dollar par rapport au Deutsche Mark permet au constructeur de faire entrer davantage de liquidités, ce qui redonne à la firme les moyens d'investir. En 1980, la 911 SC était restée quasiment inchangée techniquement, les seules modifications engagées ayant pour but d'adapter la sportive de Zuffenhausen aux nouvelles contraintes environnementales américaines. L'installation d'une sonde lambda, servant à mesurer la quantité de dioxygène présente dans les gaz d'échappements, fait partie des modifications engagées.

En 1981, les ingénieurs augmentent le taux de compression (qui passe de 8.6 :1 à 9.8 :1) pour permettre à la 911 de fonctionner au Sans Plomb 98. La bonne nouvelle est que cela permet à la SC d'afficher une puissance maximale de 204 ch (à l'exception des modèles américains et japonais). La garantie anti-corrosion est prolongée jusqu'à 7 ans et couvre enfin la totalité de la carrosserie.

Pour l'heure, il n'est pas encore temps de lancer un tout nouveau modèle, mais la firme est bien consciente d'avoir pris un retard technologique considérable. La 911 n'a toujours pas d'ABS, ce qui est un sujet de frustration chez les clients et le constructeur perd des ventes à cause de cela. Le temps de la diversification viendra un peu plus tard. ■

Il faudra du temps avant que Peter Schutz ne parvienne à enrayer la mauvaise dynamique dans laquelle la 911 est empêtrée. Faire remonter la 911 SC à 204 ch est un premier pas...





Corporate Archives Porsche AG.

UN MESSAGE D'AVENIR

911 Studie

Il n'aura pas fallu attendre longtemps avant que Peter Schutz envoie un signal fort concernant l'avenir de la 911. La 911 Studie annonce de nouvelles déclinaisons, et plus de technologies.

Ce qui est complexe avec Porsche, c'est de différencier années calendaires et années-millésime. L'année millésime commence au mois d'août, à la suite de la coupure estivale qui est généralement utilisée pour effectuer des remises à niveau sur les lignes d'assemblage. Par exemple, le mois de septembre 1981 compte pour l'année-millésime 1982. En l'occurrence, on insiste sur ce détail car la 911 Studie a bien été présentée en 1981, mais dans le périmètre de l'année-millésime 1982.

A l'automne 1981, le Salon de Francfort est en effet l'occasion pour Porsche d'envoyer, pour la première fois depuis longtemps, un signal très fort concernant le futur de la 911. La 911 Studie trône sur le stand du constructeur. Elle est installée sur un miroir, afin que les visiteurs puissent constater qu'elle est munie d'une transmission intégrale. Habillée d'un blanc nacré inédit et d'un intérieur blanc à passepoils noir et des appuie-têtes portant la signature de Ferry Porsche, elle est toujours régulièrement exposée au Musée Porsche de Stuttgart, preuve de son importance historique. Passons en revue certaines des innovations qu'elle laisse entrevoir.



La 911 Studie est très entourée au salon de Francfort.

Porsche envoie enfin un signal très fort pour l'avenir de la 911, et les clients apprécient.



Corporate Archives Porsche AG.

LE FAIT MARQUANT



Le Mans, encore

Ce n'est pas la 935, et ça commencerait presque à devenir une habitude, mais il faut en parler : l'année 1982 marque le premier succès aux 24 heures du Mans d'un prototype révolutionnaire : la 956. Conçue sous la houlette de Norbert Singer, la 956 révolutionne la course grâce à une aérodynamique inédite. Elle sera la première voiture de course à effet de sol de l'histoire et elle réalisera un superbe triplé. En quatrième et cinquième positions, on trouve une 935/78 et une 935 K3. Jamais très loin, la 911.

Une déclinaison cabriolet

Vous vous souvenez certainement que nous avons mentionné le fait que des études de 911 cabriolet ont été effectuées dans les années 60, mais qu'elles ont été abandonnées en 1964 pour deux raisons : premièrement, le manque de rigidité de la caisse. Deuxièmement, les inquiétudes concernant une législation plus dure pour les cabriolets qui ont entraîné la création de la Targa avec arceau. Mais désormais, ces craintes n'ont plus lieu d'être et la clientèle continue d'appeler de ses vœux la commercialisation d'une version découvrable de la 911. La réalisation n'est pas si compliquée, puisque les plans existent à l'usine et que la carrosserie de la 911 n'a pas fondamentalement changé. Notons bien que la 911 Studie possède une carrosserie large de 911 Turbo, mais sans l'aile arrière.

Transmission intégrale

Ferry Porsche avait régulièrement émis l'idée auprès d'Ernst Fuhrmann : pourquoi ne pas essayer d'équiper la 911 d'une transmission intégrale ? Demande qui était toujours demeurée lettre morte. Au contraire, Peter Schutz s'exécute et la 911 Studie sera la première étude à suggérer que la 911 puisse devenir un jour une transmission intégrale. A l'époque, elle est bricolée dans l'urgence : les roues avant sont reliées à la boîte de vitesses de la 911 grâce à un arbre de transmission de 924. On ne peut pas dire que cela soit très académique, mais il est au moins possible de l'exposer au salon de Francfort. La 911 Studie sera un succès d'estime et sa présentation sera rapidement suivie d'effets, puisque la 911 SC cabriolet sera présentée au printemps 1983. ■



ENFIN UN cabriolet

La 911 SC inaugure enfin une déclinaison cabriolet, pour porter la gamme à trois types de carrosserie : coupé, Targa et cabriolet. Il était temps !

Il aura fallu attendre 18 ans pour voir arriver une version cabriolet de la 911. Comme nous l'avons dit, l'une des ambitions de Peter Schutz est de redynamiser les ventes de 911, et cela passe par l'apparition de déclinaisons de carrosserie que les clients réclament depuis longtemps. La capote en toile se déploie manuellement. Son verrouillage s'effectue aux extrémités du pare-brise grâce à une clé amovible. Lors du développement, les ingénieurs ont réalisé que la conception d'une capote électrique serait plus longue et difficile qu'anticipé, raison pour laquelle la 911 se contente d'une capote manuelle. Techniquement, il ne faut pas s'attendre à des nouveautés, la

911 SC cabriolet est une SC identique au coupé, avec un six cylindres 3 litres produisant 204 ch. Il faut s'intéresser au châssis pour voir les différences : le cabrio est conçu sur la base d'une caisse renforcée de Targa. Le plancher bénéficie de renforts qui feront dire à Porsche que la 911 est le cabriolet à la rigidité en torsion la plus élevée du marché. Les chiffres de ventes permettent de mesurer l'importance du cabriolet. Entre 1981 et 1983, Porsche a écoulé approximativement 16 100 coupés et 9840 Targa. Sur le seul millésime 1983, la version cabriolet s'est vendue à environ 4100 exemplaires, ce qui représente à peu près 13,6% des ventes totales de 911 SC. ■



La 911 SC est la première découvrable de série de l'histoire de la 911.

LE FAIT MARQUANT

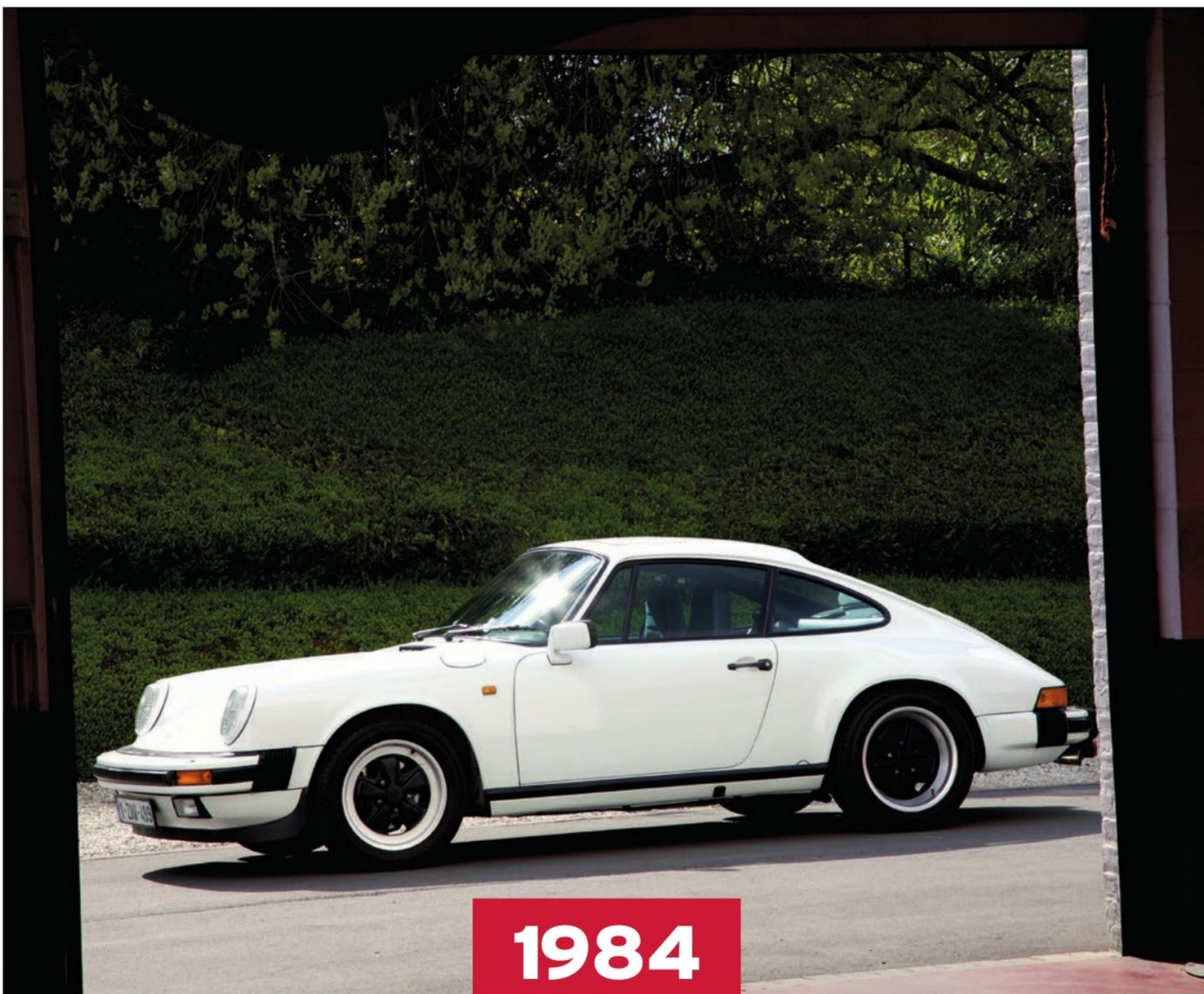


La 935 Street de Mansour Ojeh

Dans le courant des années 80, Porsche est motoriste de l'écurie McLaren en Formule 1 aux côtés de la société TAG (pour Techniques d'Avant-Garde). Cette société est dirigée par Mansour Ojeh, qui est de fait à l'époque un partenaire de premier plan de Porsche, également grand amateur d'autos. Son influence au sein de la maison Porsche lui permet de passer une commande tout à fait spéciale : une Porsche 935 homologuée pour la route. La base technique est une 930 Turbo standard, mais tout a été modifié ou préparé. Pour preuve, le moteur voit sa puissance portée à 380 ch et 490 Nm. Les suspensions sont abaissées, les freins proviennent de la 935. Au niveau de la carrosserie, toute la face avant est modifiée, mais la 935 Street emploie des phares escamotables, alors que la 935 de course a des phares intégrés au bouclier avant. A l'arrière, c'est un véritable aileron de 935 qui est installé. L'habitacle est lui aussi fortement retravaillé avec l'utilisation de sièges Recaro à réglages électriques, des habillages en bois sur le tableau de bord et une sellerie bi-ton beige et marron.

L'importance de cette voiture est notable, puisqu'elle est souvent considérée comme le point de départ du département des commandes spéciales à l'usine, qui deviendra Porsche Exclusive, puis la Porsche Exclusive Manufaktur de nos jours. En fait, un département des commandes spéciales existait depuis la naissance de la 356, même s'il répondait à des demandes bien plus simples : par exemple, l'installation d'un essuie-glace arrière sur la 356. Mais avec la 935 Street, ce département a pris une vraie ampleur et Porsche a réalisé tout le potentiel commercial derrière ces demandes spéciales des clients.





1984

911 CARRERA 3.2

caisse G

Cette fois-ci, la 911 est bel et bien relancée. Après la 911 Studie et la 911 SC Cabriolet, la 911 est remplacée par une nouvelle version plus puissante, la 911 Carrera 3.2.

Au salon de Francfort 1983, Porsche présente une nouvelle version de 911, baptisée sobrement 911 Carrera. Cela marque le retour au premier plan de l'appellation Carrera, qui est aujourd'hui indissociablement liée à la marque Porsche. Vous vous rappelez certainement des baisses de puissance successives dont a souffert la 911. Cette fois-ci, le mal est réparé. Le nouveau moteur voit sa cylindrée évoluer à 3164 cm³ et sa puissance atteint 231 ch à 5900 tr/min, contre 204 ch sur la 911 SC. L'augmenta-

tion de la cylindrée résulte d'un accroissement de la course qui passe de 70.4 à 74.4 mm. Surtout, la 911 dépasse enfin les 210 ch de la Carrera 2.7 de 1974, il était temps. Il faut noter qu'une version différente est développée spécifiquement pour les marchés américain et japonais, avec une puissance plus limitée, à 207 ch. La boîte de vitesses est une type 915 qui bénéficie d'une pompe à huile spécifique dont le débit varie en fonction de la vitesse. Vous verrez que nous serons amenés à reparler de cette boîte qui commence à toucher ses limites.

L'habitacle fait l'objet de modifications cosmétiques : vitres et rétroviseurs électriques, nouveau volant en cuir à double branche avec lettrage « Porsche » au centre, dessin des sièges légèrement modernisé, lave-phares. Les sièges en cuir sont de série dans le cabriolet.

Les trois variantes de carrosserie sont immédiatement disponibles : coupé, Targa et cabriolet. Esthétiquement, la 911 évolue très peu : on passerait distraitemment devant une 911 Carrera 3.2 sans la distinguer d'une 911 SC. Les jantes ATS en tôle de série sont remplacées par des jantes ATS « téléphone » de 15 pouces, et les jantes Fuchs de 16 pouces restent en option. En cela, même si la 911 Carrera 3.2 représente une évolution plus que bienvenue, elle reste techniquement en retard par rapport à ses concurrentes. Par exemple, on déplore toujours l'absence d'ABS, que Porsche ne peut pas installer car la forme des jantes Fuchs ne le permet pas. ■



L'habitacle évolue assez modestement par rapport à la 911 SC. Rétrospectivement, on peut dire que la Carrera 3.2 ne révolutionne pas vraiment la 911...



Les 231 ch de la Carrera sont les bienvenus ! Enfin une 911 plus puissante que la Carrera RS 2.7 !

	911 SC 1983	911 CARRERA 3.2 1984
puissance max	204 ch à 5900 tr/min	267 Nm à 4300 tr/min
couple max	231 ch à 5900 tr/min	284 Nm à 4800 tr/min

LE FAIT MARQUANT



Exceptionnelle victoire au Rallye Paris-Dakar

C'est grâce à Jacky Ickx que Porsche s'engage sur le Rallye Paris-Dakar en 1984. Persuadé du potentiel de la 911 et soutenu financièrement par un grand cigarettier, il monte une petite équipe et convainc Porsche de préparer des 911 pour le Dakar, sous la supervision de l'ingénieur Roland Kussmaul. C'est la nouvelle 911 Carrera 3.2 qui servira de base au projet. La transmission intégrale d'une 911 safari est greffée sur la Carrera. En parallèle, la garde au sol est rehaussée de 27 cm, le moteur est légèrement dégonflé, l'habitacle accueille deux roues de secours et un réservoir de 320 litres. Le moteur est préparé pour fonctionner avec des carburants d'une qualité aléatoire, mais l'auto est bien née : 225 ch, 1250 kg, un couple disponible dès 1500 tr/min et 205 km/h en pointe. En l'espace de 20 jours, les Porsche rebaptisées 953 avalent 10 000 km de tests sur pistes. Ce Rallye Dakar 1984, concocté par Thierry Sabine, s'annonce infernal : 20 jours de course, aucune journée de repos, 12 000 km de pistes, répartis sur 21 spéciales dans 8 pays. En surtout, une concurrence redoutable composée de Range Rover, Mercedes, Lada, Mitsubishi, Toyota. Chez Porsche, trois équipages sont au départ : Jacky Ickx/Claude Brasseur, René Metge/Dominique Lemoyne, et la troisième voiture pilotée par Roland Kussmaul/Wolf-Hendrik Unger qui servira de Saint-Bernard. Et pourtant, René Metge va donner la leçon à tout le monde. Il pointe à la 4^{ème} place au terme de la première étape, et grimpe à la deuxième place après la 2^{ème} spéciale. Il chipe temporairement la première place après la 3^{ème} spéciale, avant de reprendre les commandes lors de la 5^{ème}. Cette-fois-ci, l'affaire est entendue, il ne lâchera plus la tête de la course et y restera jusqu'à la 21^{ème} et dernière spéciale. C'était la première compétition officielle d'une 911 Carrera 3.2, et elle signe une victoire pour son premier essai. C'est une excellente publicité pour Porsche et pour la 911.



ANNÉE

calme

Année de vaches maigres chez Porsche. En compétition comme dans la gamme de route, il n'y aura pas grand-chose à se mettre sous la dent.

Option Turbo-Look

Face au succès immense de la gamme Turbo et des commandes spéciales de l'option Flatnose, Porsche réalise bien qu'il existe une forte demande pour le look bodybuildé de la Turbo. Pour les clients qui n'ont pas nécessairement les moyens de s'offrir la 911 Turbo, la marque propose désormais l'option « Turbo Look. » Comme son nom l'indique, elle permet de bénéficier des ailes avant et arrière élargies de la Turbo, mais également son spoiler à l'avant et son aileron arrière. L'option Turbo Look inclut également la suspension de la Turbo, les étriers de freins à quatre pistons, les disques percés et les jantes Fuchs de 16 pouces. Déjà disponible en 1984 sur le coupé, l'option est désormais disponible pour le cabriolet et la Targa.

Un flop au Dakar

En 1985, Porsche accepte d'aller défendre son titre sur les pistes africaines, mais le constructeur souhaite mettre en avant la 959, une voiture de sport qui doit faire office de vitrine technologique, et montrer l'avance technique de Porsche dans tous les domaines. Sauf qu'en janvier 1985, la 959 n'est pas du tout prête techniquement, donc les ingénieurs reprennent la 953 en lui greffant une carrosserie de 959. Officiellement, c'est une 959. Officieusement, c'est une 911. Les équipages Ickx/Brasseur et Metge/Lemoine ont rempilé, et c'est désormais Jochen Mass qui pilote la 959 de « secours ». Mais lors de cette édition 1985 particulièrement difficile, les Porsche vont accumuler les faux pas. Jochen Mass pulvérise sa Porsche juste avant la

Castellet Car Motorsport

Atelier - Vente - Dépôt vente

Lucas et Patrick Caridi se feront un plaisir de vous accueillir

📍 Parc d'Activités de Signes - 166 Avenue de Paris - 83870 Signes

☎ 04.94.100.022 / 06.12.54.82.99 / 06.20.85.23.68

✉ contact@castelletcarmotorsport.com

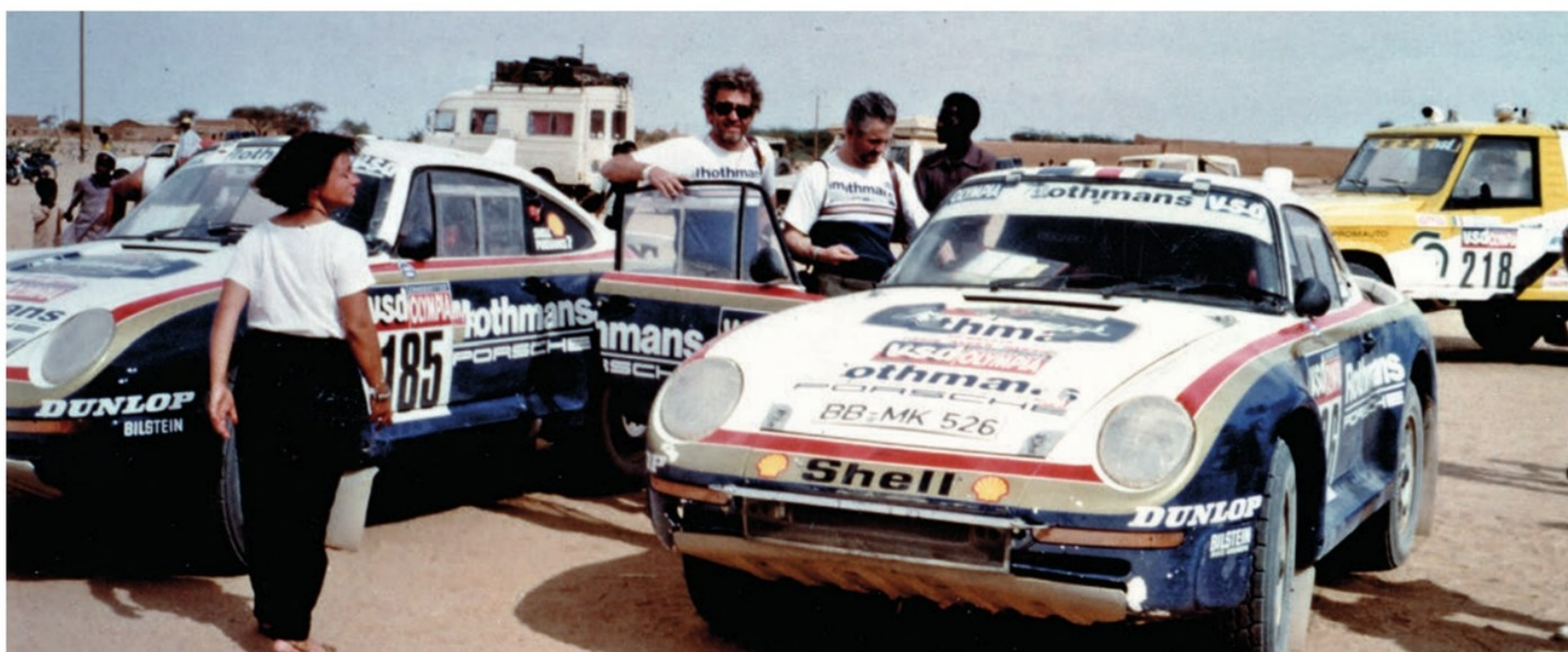


www.castelletcarmotorsport.com



frontière entre l'Algérie et le Niger. Puis Jacky Ickx, qui pointait tout de même à la 2^{ème} place après 7 spéciales, percute un rocher dans le désert du Ténéré au Niger. L'avant de la Porsche est en miettes, le réservoir est éventré, il n'a pas d'autre choix que d'abandonner. Quant à René Metge, c'est un souci de fiabilité qui aura raison de lui : la rupture d'une durite d'huile dans la 9^{ème} spéciale entraîne une inévitable casse moteur. Les Porsche tirent leur révérence prématurément, laissant Patrick Zaniroli l'emporter au volant d'un Mitsubishi Pajero engagé par Sonauto, importateur de Porsche en France... ■

Sous la carrosserie de 959, ce sont bien les organes d'une 911 préparée à la va-vite par les ingénieurs. Cette édition du Dakar sera très compliquée pour Porsche, qui prendra néanmoins sa revanche l'année suivante.





D'AUTRES PROJETS ACCAPARENT LE

constructeur

Parmi les projets qui accaparent Porsche, le délicat développement de la 959 mobilise d'abondantes ressources. La 911 passe au second plan.

Il faut le dire, à cette époque la Carrera 3.2 commence déjà à faire son temps, et ce sont surtout les 924, les 944 et les 928 qui soutiennent les ventes des concessionnaires (et encore, même les ventes de ces modèles sont poussives). Mais à l'usine, Porsche consacre son attention à d'autres projets et ne peut pas mobiliser ses ressources partout. Il y a d'abord la 959 dont la commercialisation vient de commencer, après une longue et très coûteuse mise au point. A l'époque, la 959 était la voiture aux technologies les plus avancées de la production automobile : jantes en magnésium, transmission intégrale, moteur flat 6 bi-turbo de 450 ch et un dessin novateur qui laissait préfigurer l'avenir stylistique de la marque. Une merveille technologique sur laquelle Porsche perdra beaucoup d'argent. En

parallèle, il faut parler d'un autre projet : celui de la Typ 989. C'est une berline propulsion à quatre portes, équipée d'un moteur V8. Bien que le dessin de la 989 soit unanimement réussi (il évoque déjà la future 993 et son arrière plongeant n'est pas sans rappeler la 911 type 996 qui sortira dix ans plus tard), le projet est abandonné en raison de coûts de développement, jugés insoutenables. Ces investissements colossaux auraient eu un impact sur le prix de vente, qui aurait été si élevé qu'il n'aurait pas permis d'assurer des volumes de ventes suffisants. Mais au bout du compte, ce sont de précieuses ressources qui aurait pu être consacrées au développement de la 911. La seule éclaircie dans ce tableau ? La victoire de la 959 au Paris-Dakar. Une vraie 959, cette fois-ci. ■



BRACELET VOLANT EXCLUSIF !

À l'occasion des 60 ans de la 911
SPID DREAMS vous propose

LE BRACELET VOLANT 911 ST

en **SÉRIE LIMITÉE***



RÊVÉ ET FABRIQUÉ
DANS NOTRE ATELIER

Nouveauté : bracelet volant GT3 RS

***60 EXEMPLAIRES**

numérotés
argent ou or

argent rhodié : 360€ - or : 1360€

Pour commander :
04 77 72 93 37
commercial@loupidou.com

loupidou.com

Retrouvez nos **Reliures** sur notre boutique en ligne

Plus pratiques, plus faciles à utiliser, plus esthétiques.
Elles vous permettront de conserver et de classer tous vos Flat 6.



35 €
L'UNITÉ*

59,50 €
LES DEUX*

*Livraison offerte en France métropolitaine. Disponibles également pour d'autres pays, plus d'infos sur www.flat6mag.com.

WWW.FLAT6MAG.COM



CLUBSPORT ET G50

ça bouge

Il était temps que la 911 bénéficie de quelques nouveautés. Il n'est pas encore question d'une nouvelle 911, mais la gamme s'élargit et se modernise. Un peu...

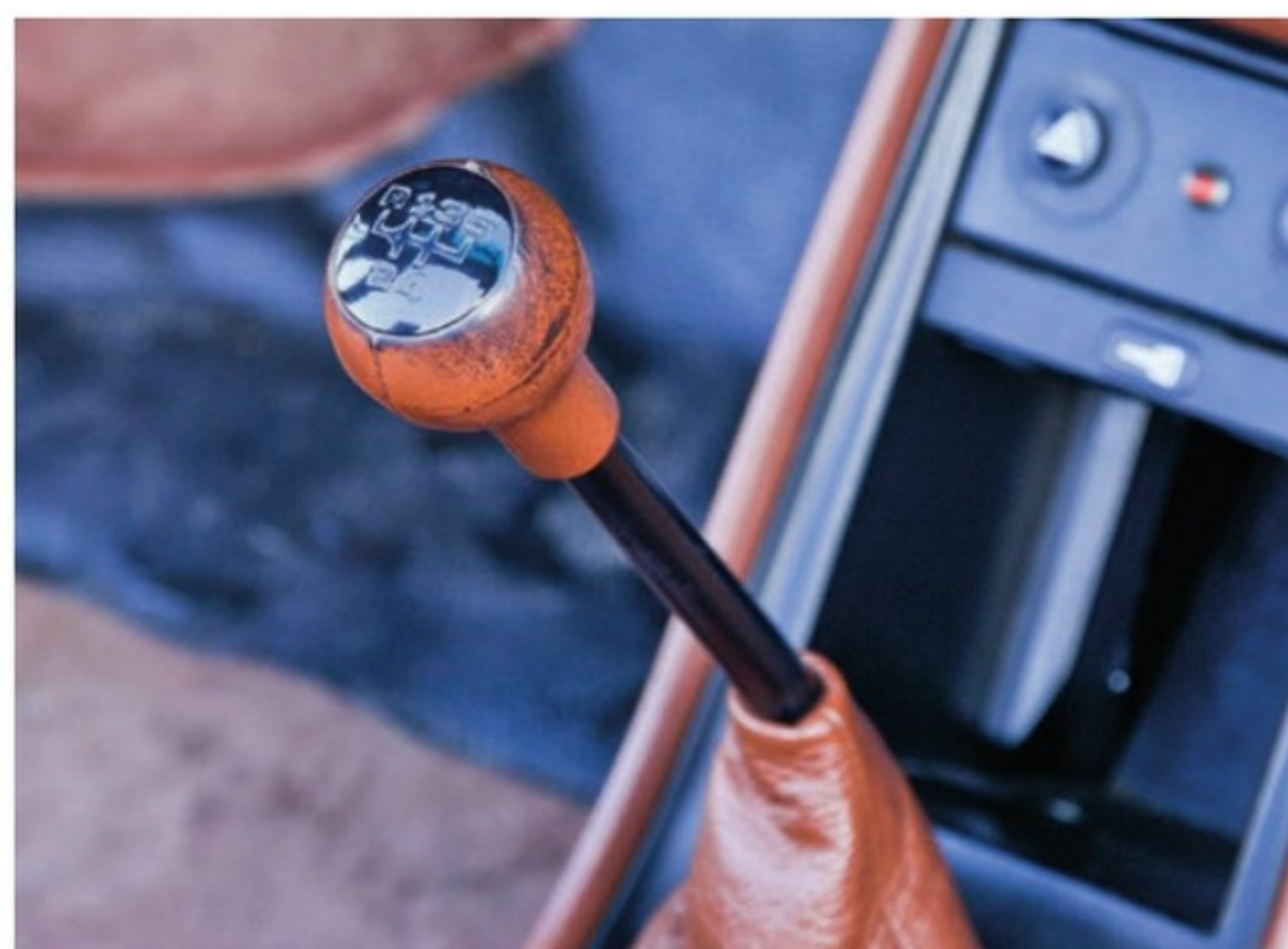
En 1987, le prestige de la marque en compétition atteint un paroxysme : la 959 a remporté le Dakar en 1986, les 962 dominent le championnat du monde d'endurance et le moteur TAG-Porsche remporte le titre pilote en F1 avec McLaren et Alain Prost en 1986. Mais sur la route, ce n'est pas la même histoire, la 911 reste d'une conception ancienne et les nouveautés arrivent au compte-gouttes. C'est une version Clubsport qui fait son apparition cette année. La notion de « nouveau modèle » est un peu exagérée, car c'est surtout une option disponible au catalogue (le pack M637), qui permet de bénéficier d'un certain nombre d'allègements. La Car-

ra 3,2 Clubsport se distingue extérieurement par un pack aérodynamique incluant lèvre de bouclier avant et aileron arrière. Les jantes Fuchs de 16 pouces sont de série, ainsi que des décalcomanies qui varient en fonction du marché d'origine : soit un « Clubsport » sur l'aile avant, ou des bandes « Carrera CS » sur les ailes afin de rappeler les Carrera RS 2.7. Notons que ces décors sont optionnelles.

Rien n'a changé côté motorisation, on s'en remet toujours à un six cylindres de 231 ch, mais la Clubsport est allégée de 50 kg, grâce notamment à la suppression des sièges arrière, de quelques insonorisants et d'un traitement anti-corrosion réduit. A tel point que la ga-



LE FAIT MARQUANT



La boîte G50

L'un des défauts les plus notables de la 911 était sa boîte de vitesses. La type 915 était arrivée en bout de course et elle avait un peu de mal à encaisser la puissance de la Carrera 3.2. A l'usage, rien de bien grave, mais il est vrai que son maniement n'est pas des plus précis. Les ingénieurs avaient même dû concevoir un radiateur d'huile supplémentaire pour garantir la fiabilité de la 915 sur la Carrera 3.2. Au millésime 1987, Porsche installe une boîte 5 vitesses type G50, munie de synchronisateurs Borg-Warner. C'est un progrès notable, la G50 étant bien plus agréable à utiliser et bien mieux adaptée à la 3.2. Son seul défaut ? Le passage de la marche arrière se fait dans le même mouvement que pour la première (en haut, à gauche) en passant un cran de blocage. Mais dans un moment d'inattention, on peut passer la marche arrière en pensant avoir engagé la première.

rantie contre la corrosion était réduite à seulement deux ans sur la Clubsport, contre dix ans pour la 911 Carrera de série. Enfin, les suspensions Bilstein sont raffermies. Cela fait finalement assez peu de choses, mais la 911 Clubsport est le modèle qui se rapproche le plus de la Carrera RS depuis 1973, mais elle ne se vendra qu'à 340 exemplaires. C'est donc devenu une vraie rareté qui suscite de l'intérêt auprès des collectionneurs. A l'époque, elle est arrivée au beau milieu d'une bulle spéculative qui touchait tout ce qui s'apparentait à une voiture de sport en édition rare et limitée. Les 959 et les Ferrari F40 seront le sommet de cette pyramide spéculative. C'est cette même année que Porsche commercialise - enfin - la 911 Turbo en versions cabriolet et Targa. Visiblement, les clients ont considéré ces versions comme des collectors et se sont jetés sur les bons de commande.

Le départ de Peter Schutz

Il a été le sauveur de la 911 et a su raviver les finances de Porsche, mais toutes les belles histoires ont une fin. Sur la fin de son mandat de PDG, Peter Schutz a commis quelques erreurs qui ont fini par lui coûter son poste. D'abord, il faut mentionner une trop forte dépendance au marché américain, une situation qui avait commencé à devenir pesante dès 1983, lorsque l'écroulement du Dollar avait entraîné un début de ralentissement des ventes. Il est également responsable de l'échec coûteux du projet 989, et critiqué un peu vite pour avoir maintenu une gamme très hétéroclite entre les moteurs avant et la 911. Il sera remplacé par le directeur financier de la firme, Heinz Branitski. ■



La Clubsport adopte le pack incluant spoiler avant et aileron arrière de série. Les bandes décoratives sont optionnelles.



911 SPEEDSTER

première du nom

Avec le Speedster, Porsche ressuscite une appellation mythique, pas vue sur une Porsche depuis les 356. Ce sera un grand succès commercial doublé d'un succès d'image.

Si l'on veut être tout à fait précis, la première apparition publique de la 911 Speedster est intervenue en octobre 1987 au salon de Francfort. Le concept Speedster exposé possède alors une carrosserie étroite. La raison d'être du Speedster est avant tout de relancer les ventes aux Etats-Unis. Le nom Speedster n'a pas été choisi par hasard, puisque c'est à la demande de Max Hofmann, importateur de Porsche aux Etats-Unis, que Porsche avait conçu et commercialisé la 356 Speedster. Pour revenir à la 911, les réactions des clients et des équipes de vente sont plutôt enthousiastes. Sur la base d'une 911 cabriolet, le Speedster embarque le même moteur que la Carrera, il produit 231 ch. Le pare-brise est un peu plus bas que sur un cabriolet, tout comme les vitres dont les extrémités sont arrondies. Une coque à double bossage recouvre la plage arrière et sert également de couvre-capote lorsque cette dernière est abaissée. La capote du Speedster possède une forme plus arrondie que sur un cabriolet. Il s'agit d'ailleurs d'une capote de secours allégée et peu étanche. Le constructeur faisait signer à ses clients une décharge stipulant qu'ils étaient conscients du manque d'étanchéité de la capote. Surtout, la version définitive du Speedster sera Turbo Look : lèvre de spoiler avant, ailes avant et arrière élargies, mais sans aileron de Turbo. Cela suscitera quelques réticences de la part des distributeurs européens, inquiets devant la hausse de prix que cela entraîne. A leur demande, Porsche produira donc également une version étroite, qui ne se vendra qu'à 171 exemplaires, contre 2103 exemplaires en carrosserie Turbo Look.



Le double bossage et les ailes larges font toute l'identité du Speedster. C'est un exercice esthétique avant tout.



Oubliez les places arrière. La plage arrière est réduite à sa plus simple expression et sert à loger la capote de secours.

L'habitacle se caractérise surtout par son caractère spartiate. Les sièges sont de série et les sièges sport restent une option. A l'arrière, les sièges ont été retirés et laissent leur place à la capote de secours manœuvrable manuellement. Il n'existe pas de mécanisme électrique. Pour le reste, l'intérieur ne diffère pas de celui d'une 911 cabriolet classique. On pourra dire la même chose du châssis qui est identique à celui du cabriolet. En définitive, le Speedster est donc une 911 pour les esthètes à la recherche d'une 911 découvrable sans compromis.

Pour l'anecdote, il faut savoir que lors de sa présentation en 1987, des ouvriers de Porsche avaient fait la démonstration d'une coque démontable qui devait permettre de transformer le Speedster en version Clubsport. Cette coque était un couvre-tonneau recouvrant tout l'habitacle à l'exception du poste conducteur. Porsche avait annoncé qu'une formule monotype allait permettre aux Speedster de s'engager en compétition. Finalement, rien de tout cela n'est arrivé et le Clubsport est demeuré au stade de prototype.

Et si l'on veut être tout à fait précis, on précise que les livraisons du Speedster débuteront à compter du millésime 1989, donc à compter de l'automne 1988. ■

LE FAIT MARQUANT



La fin du développement de la Carrera 3.2

A l'usine, on n'investit plus dans le développement de la Carrera 3.2. La nouvelle 911 est en cours de développement et la fin de la production est prévue pour juillet 1989.

Finalement, elle durera quelques mois de plus, notamment pour livrer les 911 Speedster et parce que la 964 n'était pas tout à fait prête. Mais finalement, devant l'ampleur de la mévente des Carrera, Porsche va devoir accélérer la sortie de la 964 en dépit de défauts de jeunesse qui ne sont pas encore résolus.



1989

LA 964

la modernité

Il était temps que la 911 fasse peau neuve. Avec la 964, Porsche parvient à présenter une nouvelle version plus moderne, mieux équipée et qui semble enfin au niveau sur le plan technologique..

C'est en août 1989 que la 911 type 964 fait son apparition auprès du grand public, en version Carrera 4 (nous y reviendrons). Comme nous l'avons mentionné dans le fil de ce hors-série, la 911 n'a guère évolué esthétiquement entre 1974 et 1989, ce qui fait tout de même quinze ans sans changement majeur. Cette fois-ci, la 911 fait peau neuve et Porsche annonçait fièrement que 85 % des composants de la 964 étaient différents de ceux de la Carrera 3.2. On doit le nouveau dessin à Wolfgang Möbius et Dick Soderberg. Le directoire leur avait fixé comme contrainte de ne pas toucher à la forme des ailes, aux phares et à la forme du toit. Néanmoins, difficile de passer à côté de ces nouveaux pare-chocs en-

veloppants qui suffirent à rajeunir la ligne de la 911. On note aussi de nouvelles jupes latérales et les jantes Speedline de 16 pouces qui sont aujourd'hui avidement recherchées par les collectionneurs. Le dessin de la 964 ne révolutionne pas la 911, mais il suffit à la rajeunir sérieusement. Et surtout, à lui offrir une bien meilleure efficacité. Le coefficient de pénétration dans l'air (Cx) de la 964 est de 0,32, alors qu'il était de 0,395 sur la Carrera 3.2. Du tout bon pour les performances.

Un moteur, et quelques soucis de jeunesse

L'architecture de la 911 ne change pas : elle reste propulsée par un six cylindres refroidi par air (le type M64/01), mais sa cylindrée atteint >>



	911 CARRERA 3.2 1988	964 CARRERA 4 1989
puissance max	231 ch à 5900 tr/min	250 ch à 6100 tr/min
couple max	284 Nm à 4800 tr/min	310 Nm à 4800 tr/min



Le moteur 3.6 litres de la 964 a connu quelques soucis d'étanchéité qui ont entaché le début de carrière de la 964. Mais aujourd'hui, ce n'est plus un sujet.



L'habitacle a été légèrement rajouté, partiellement inspiré de la 959.

cette fois-ci 3600 cm³. Il produit 250 ch à 6100 tr/min et 310 Nm à 4800 tr/min. Cela a permis à la 964 d'enregistrer une hausse notable de ses performances : 5,7 s pour le 0 à 100, contre 6,1 s pour la Carrera 3.2. L'injection électronique (DME) et le double allumage font leur apparition sur la 964. Il faut le dire : la 964 est sortie de façon un peu prématurée afin d'essayer d'enrayer la mévente des 911 Carrera 3.2. Mais cela a poussé le constructeur à mettre sur le marché une 911 pas encore bien née, qui souffrira de problèmes d'étanchéité moteur, ainsi qu'au niveau du double allumage (la courroie de synchronisation des allumeurs était fragile et cassait). Aujourd'hui, ces problèmes sont connus et sont largement résolus, les spécialistes savent les surveiller et anticiper si nécessaire. Mais à l'époque, cela a posé beaucoup de problèmes à la firme. La boîte de vitesses est une type G64, plus moderne et plus précise.

Enfin de nouvelles technologies

Parler de nouvelles technologies est peut-être un peu fort pour un modèle qui était si en retard. Ainsi, la 911 est enfin équipée d'une direction assistée et de l'ABS, d'une alarme de série ainsi que d'un verrouillage centralisé. Il était temps. Mais Porsche a surtout voulu envoyer un message fort en commercialisant d'abord la 964 en version Carrera 4 : c'est-à-dire en commençant par une version à quatre roues motrices, la Carrera 2 arrivera quelques mois plus tard. Elle utilise un différentiel central contrôlé électroniquement. En situation normale, le système transmet 31 % de la puissance sur les roues avant, 69 % à l'arrière. Une molette sur la console centrale permet de verrouiller le différentiel en mode propulsion ou traction pour se sortir d'une situation difficile. A l'intérieur, le tunnel central est surélevé pour laisser de la place à la transmission. Mais tout cela a un impact très net sur le poids : alors qu'une Carrera 3.2 pointait à 1160 kg sur la balance, la 964 Carrera 4 émerge à 1450 kg. ■

LE FAIT MARQUANT



Le concept Panamericana

Présenté en 1989, le concept Panamericana était un cadeau célébrant les 80 ans de Ferry Porsche. Mais entre les lignes, ce concept préfigure très clairement l'avenir stylistique de la 911. A posteriori, on distingue d'ailleurs assez nettement les lignes de la future 993 Targa. Les lignes audacieuses montrent pour la première fois des ailes plus basses et plus larges. Le toit zippé est amovible et la ligne fuyante à l'arrière plonge jusqu'aux pare-chocs enveloppants où l'on retrouve le bandeau Porsche typique. L'habitacle en vert et violet était moins audacieux. On y reconnaissait bien la 964, sauf pour les sièges baquets enveloppants avec harnais. Le concept ne verra jamais le jour en série, mais la 911 type 993 s'en rapprochera très nettement.



Les modèles encore équipés des jantes 16 pouces Speedline et des rétroviseurs carrés sont aujourd'hui particulièrement appréciés des amateurs pour leur côté très authentique.

WE ARE



AND WE LOVE



PORSCHE

polydal.com

Clipsez vos envies


1990

LA CARRERA 2 FAIT

son entrée

Porsche continue le renouvellement de sa gamme 911, et la 964 bénéficie d'une nouvelle déclinaison à deux roues motrices, et de nouvelles variantes de carrosserie.

Après la version Carrera 4 à quatre roues motrices, c'est donc la Carrera 2 à deux roues motrices qui fait son apparition. Elle se distingue uniquement par son logo « Carrera 2 » à l'arrière. L'ensemble de la gamme Carrera 2 et Carrera 4 partage le même flat 6 refroidi par air développant 250 ch, l'habitacle est identique, à l'exception des molettes de réglage de la transmission qui sont absentes sur la Carrera 2. La boîte mécanique à 5 rapports est la même. L'absence de transmission intégrale sur la Carrera 2 permet néanmoins d'économiser 100 kilos sur la balance. Dans un essai réalisé à l'époque par *Flat 6 Magazine*, nous avons pu constater l'intérêt assez clair de la motricité supplémen-

taire offerte par la Carrera 4, qui s'en tirait beaucoup mieux sur revêtement humide. Mais la Carrera 2 était plus ludique à conduire, plus précise : son train avant plus léger est plus facile à placer et communique davantage.

Il faut noter également que les déclinaisons de carrosseries sont plus nombreuses en 1990 : les clients peuvent désormais choisir entre le coupé, le cabriolet et la version Targa qui viennent d'être commercialisées. Avec son toit démontable, le concept Targa fait un peu daté, surtout face à un cabriolet à capote électrique dont l'étanchéité ne souffre d'aucun défaut. De fait, les ventes de Targa resteront très modestes. ■



L'assise centrale en tissu est le reflet d'une autre époque. Les 964 qui en sont équipées sont très rares, les acheteurs ayant généralement préféré la sellerie tout cuir.



Il n'y a pas de différence esthétique entre une Carrera 4 et une Carrera 2, à l'exception du monogramme à l'arrière.

LE FAIT MARQUANT



L'arrivée de la boîte Tiptronic

C'est avec le millésime 1990 que Porsche inaugure sa première boîte automatique, baptisée Tiptronic. Il s'agit d'une boîte 4 vitesses à commande électronique, disposant de plusieurs modes de conduite. Premièrement, le mode automatique permet à la boîte de réagir de façon indépendante en fonction de votre façon de piloter. Cela va de la conduite économique à la conduite très sportive, ce qui entraîne un passage des rapports plus ou moins tardif. A l'époque, Porsche vantait un passage de vitesses sans à-coups ni temps de réponse. A l'usage, les systèmes électroniques étaient encore loin d'être aussi intelligents qu'un humain, il existait donc un léger déphasage entre le rapport sur lequel le pilote souhaitait se trouver, et le moment où il était effectivement enclenché. Aujourd'hui, lorsque vous conduisez une Tiptronic, vous sentez forcément les temps de latence et il est clair qu'une 964 Tiptro est moins vive qu'une version en boîte méca. Mais dans une optique balade, cela n'a pas tellement d'importance. Lors d'un freinage très appuyé, la boîte pourra rétrograder rapidement plusieurs rapports. A l'époque, les journalistes avaient salué le bon fonctionnement de la boîte, tout en pestant contre un fonctionnement encore lent, qui pénalisait les performances. La boîte Tiptronic dispose également d'un mode manuel. Il suffit pour cela de basculer le levier vers la droite du sélecteur, puis le conducteur pouvait passer ses rapports manuellement : en poussant vers le haut pour passer le rapport supérieur, et en tirant vers le bas pour rétrograder. En mode manuel, la Tiptronic se rapproche un peu des prestations offertes par une boîte mécanique, mais les puristes continuèrent de préférer la boîte mécanique.

Notons enfin que la Tiptronic disposait d'une sécurité afin d'éviter les fausses manœuvres. Si le conducteur souhaitait enclencher un rapport risquant d'occasionner un sursrégime, alors le passage de rapport était simplement bloqué par la gestion électronique. La boîte Tiptronic était commercialisée uniquement sur les versions Carrera 2. En raison de l'espace occupé par la transmission intégrale, il n'était pas possible de loger une boîte Tiptro dans les Carrera 4.



SORTIE UN PEU VITE ?

911 Turbo

Absente du catalogue en 1990, la 911 Turbo fait son retour en 1991 dans la gamme. Mais comme vous allez le voir, elle a été développée un peu dans l'urgence à la suite d'un revirement stratégique majeur.

La type 965, vraie remplaçante de la Turbo ?

En 1984, Porsche a commencé à s'intéresser à la remplaçante de la 911 Turbo, qui fêtait déjà ses dix ans. Mais l'idée n'est pas nécessairement de la remplacer par une nouvelle version de la 911 Turbo. C'est dans cette perspective qu'est lancé le projet 965. Le souhait de Porsche est d'en faire une auto plus aboutie sur le plan technologique afin qu'elle puisse devenir le fer de lance haut de gamme de la marque. La 965 sera l'une des premières Porsche à disposer d'éléments de technologie de pointe : transmission intégrale à pilotage électronique et suspension active font l'objet de tests intensifs. C'est dire si Porsche souhaite faire un bond en avant question modernité, surtout

par rapport à une 911 Turbo vieillissante. Seize prototypes ont été conçus, et Porsche a essayé plusieurs motorisations afin de faire son choix. Un flat 6 refroidi par air a été envisagé, tout comme le V8 de la 928. L'exemplaire qui illustre ces pages est le dernier survivant, il appartient au musée Porsche et il est équipé d'un V8 d'origine Audi. Ce sera finalement un flat 6 de 3,4 litres, dérivé d'un moteur d'Indycar qui devait équiper la 965 de série, mais le projet sera finalement retoqué en 1988 par Ulrich Bez, le président de Porsche. De fait, Porsche se retrouve sans plan B : la 964 va bientôt arriver, il reste des commandes de 911 Turbo à honorer jusqu'en 1989 mais après, plus rien. >>



Le volant avec airbag est apparu avec la 911 Turbo.



Ne vous méprenez pas : la 964 Turbo 3.3 manque un peu d'image, mais elle reste une vraie 911 Turbo à l'ancienne.

Lancer la 964 Turbo

C'est donc sous la supervision de Fritz Bezner qu'est relancé le projet d'une nouvelle 911 Turbo en remplacement de la 930 Turbo. Le moteur type M30/69 conserve des caractéristiques très similaires au flat 6 turbocompressé de la 930 Turbo, il s'agit d'une évolution et non d'un nouveau moteur. Sa cylindrée reste identique, à 3299 cm³. La 964 Turbo produit 320 ch à 5750 tr/min et 450 Nm à 4500 tr/min. Elle n'est disponible qu'avec une boîte manuelle à 5 rapports. Esthétiquement, elle reprend les modifications stylistiques de la 964 avec des pare-chocs enveloppants en Bexloy, tout en adoptant les codes classiques de la Turbo : ailes avant et arrière élargies et aileron arrière fixe servant à accueillir l'échangeur d'air. Chaque aile arrière gagne 6,15 cm. Les jantes de 17 pouces adoptent un look « Cup », en référence aux 964 du championnat monotype Carrera Cup. On note aussi, pour la première fois, l'arrivée des rétroviseurs « Cup » à la forme arrondie, et une double sortie de pot à l'arrière.

Les équipements de série incluent la sellerie en cuir, la climatisation, l'ordinateur de bord, l'essuie-glace arrière et un lecteur de radio cassettes Symphony. Mais c'est là que le bât blesse. Avec « seulement » 20 ch de plus par rapport à la 930 Turbo et une prise de poids de l'ordre de 135 kg, la nouvelle Turbo ne donne pas l'impression d'avoir poussé le curseur à fond, ce qui lui sera un peu reproché. C'est dans cette mesure qu'on dit parfois que la 964 Turbo 3.3 est née un peu vite. Et malheureusement pour elle, elle vit dans l'ombre de la 964 Turbo 3.6, une vraie furieuse. ■

	930 TURBO 1989	964 TURBO 3.3
puissance max	300 ch à 5500 tr/min	320 ch à 5750 tr/min
couple max	400 Nm à 4000 tr/min	450 Nm à 4500 tr/min

Apprendre à conduire une 911 monoturbo nécessite un vrai temps d'acclimatation. Il n'est pas idéale de les brutaliser sous la pluie...



LE FAIT MARQUANT



L'étonnante 964 Carrera 4 Lightweight

A l'usine, Jürgen Barth imagine en 1989 la possibilité de dépouiller intégralement une 964 Carrera 4 et de la doter d'un numéro de châssis de compétition, qui serait produite en très petite série. Le projet est validé par la direction de Porsche et 22 exemplaires seront produits en 1990 et documentés comme des autos du millésime 1991.

Le moteur est une version M64/C4L optimisée. La puissance est portée à 265 ch au régime de 6750 tr/min, contre 250 ch pour une Carrera 4. Mais ce qui fait en majeure partie l'intérêt de la Carrera 4 Lightweight, c'est sa transmission ! Il s'agit de la transmission à quatre roues motrices de la 953, la 959 de rallye ayant remporté le Rallye Paris-Dakar. En effet, Porsche avait construit seulement trois 953, mais disposait d'une trentaine de transmissions supplémentaires, il est donc très facile pour le département compétition de « piocher » dans sa banque de pièces pour la Carrera 4 Lightweight. La répartition du couple est entièrement réglable entre les essieux avant et arrière, et même entre les trains gauche et droite. Fait insolite, la Carrera 4 Lightweight dispose d'une trappe à huile indépendante, située au niveau de l'aile arrière droite comme sur une 911 2.4 S.

Parmi les signes distinctifs, on note des cerclages de phare noirs, et surtout un aileron arrière spécifique. L'allègement drastique permet à la Carrera 4 Lightweight de peser seulement 1105 kg.



FLAT MOTORS SERVICES

Sébastien FOUCHER

www.flat-motors-services.fr
sebastien@flat-motors-services.fr
Tél. : 06.33.87.10.75

Plus de 30 ans d'expérience en centre Porsche
Accompagnement et conseils à l'achat de véhicule et en service après vente
Vente - dépôt-vente - recherche personnalisée



Retrouvez nos hors-séries **Boxster / Cayman**
sur notre boutique en ligne



WWW.FLAT6MAG.COM



LE RETOUR DE LA Carrera RS

On n'a pas vu cette appellation depuis la Carrera RS 2.7 de 1973. Mais cette fois-ci, Porsche relance bel et bien la RS, pour le plus grand plaisir des passionnés.

Les connaisseurs les plus pointus nous diront qu'il y a bien eu une 911 SC/RS en 1984. Certes, mais c'était un modèle de compétition qui n'a été produit officiellement qu'à 20 exemplaires. Mais lorsque la 964 Carrera RS fait son apparition en mars 1991 au Salon de Genève, les passionnés sont bouche bée (et ils ont été nombreux à nous le raconter). La 964 Carrera RS trône fièrement sur le stand en Rouge Rubis (couramment appelé Rose Fuchsia) et elle cannibalise l'attention.

La Carrera RS, une 911 bien née

Côté pile, la filiation avec l'ancienne Carrera RS est respectée et nous sommes en présence d'une vraie descendante de la RS 2.7. La 964

Carrera RS est à la fois plus légère et plus puissante que la Carrera 2. Le moteur émerge à 260 ch à 6100 tr/min (contre 250 ch pour la Carrera 2). La RS fait l'impasse sur le pot catalytique, les cylindres et pistons sont différents, et le volant moteur allégé permet d'économiser 7 kilogrammes. La hauteur de caisse est abaissée de 40 mm, et la suspension est nettement raffermie. A tel point que les réactions de la 964 RS sur chaussée dégradée étaient parfois assez imprévisibles, un défaut que l'on sait corriger aujourd'hui. Les jantes de 17 pouces sont en magnésium. Elles permettent à elles seules de réduire le poids de la voiture de 10 kg. Leur entretien coûteux a souvent poussé les propriétaires à les remplacer par des jantes de 17 pouces en acier. D'ailleurs, les 964 Carrera RS disposant toujours de leurs jantes en

magnésium soigneusement entretenues deviennent de plus en plus rares. Les freins avant sont empruntés à la 911 Turbo, avec l'ABS de série, les freins arrière proviennent de la Carrera Cup. La Carrera RS fait également l'impasse sur le confort : pas de direction assistée, pas de sièges arrière, des sièges avant remplacés par des baquets Recaro à dossiers fixes, des vitres manuelles, pas de clim, vous n'êtes pas là pour rigoler. D'ailleurs, la cure d'amaigrissement permet à la Carrera RS d'émarger à 1220 kg sur la balance, contre 1350 kg pour une Carrera 2.

Carrera RS N/GT, Carrera RS Touring, deux versions insolites

Au-delà de la version de base, que nous venons de vous présenter, Porsche a également commercialisé une version baptisée N/GT, afin d'obtenir une homologation en compétition dans le nouveau groupe N prenant pour base des GT de série. La RS N/GT sera tout simplement une Carrera Cup munie de plaques d'immatriculation. Elle était entièrement dépouillée de ses moquettes et de tout élément de confort, tandis qu'un arceau cage Matter à 6 points était soudé dans l'habitacle. Elle disposait également d'un coupe-circuit extérieur, et l'habillage en cuir des baquets était remplacé par du tissu ignifugé. Elle pesait 20 kg de moins qu'une RS de série. La RS N/GT fut produite à 290 exemplaires, les numéros de châssis étaient spécifiques. On la reconnaît à son code option M003.

Une version Touring de la Carrera RS fut également commercialisée. Dotée de l'ensemble des équipements de confort d'une Carrera 2 : lecteur de cassettes, verrouillage centralisé, sièges confort à réglages électriques, elle était nettement moins intéressante. Elle conservait tout de même le vitrage plus fin à l'arrière, un capot avant en aluminium et n'avait pas de sièges arrière. La plupart d'entre elles ont été converties en RS Clubsport au fil des années. Elle était si peu intéressante que seuls 76 exemplaires furent produits, et elle reste fort méconnue aujourd'hui. On la reconnaît à son code option M002. ■



L'habitacle de la 964 RS était complètement dépouillé : pas de clim, vitres manuelles, baquets à dossiers fixes. Même les pare-soleils étaient plus petits.

LE FAIT MARQUANT



La 964 cabriolet Turbo Look

C'est une nouvelle déclinaison qui fait son apparition en avril 1991. Cette série spéciale vise avant tout le marché américain, où elle sera commercialisée à point nommé pour célébrer les quarante ans de la 356 America Roadster. De fait, ce cabriolet 964 se nomme 964 America Roadster aux Etats-Unis. L'aspect le plus flagrant est la présence des ailes larges (à l'avant comme à l'arrière) de la 964 Turbo: les ailes arrière gagnent respectivement 6,15 cm. Les ailes avant sont également élargies. En revanche, le capot arrière reste celui d'une Carrera 2, et il dispose de l'aileron mobile de la Carrera2. Elle est équipée d'un moteur de 964 Carrera2 qui produit 250 ch, mais son châssis est identique à celui de la 964 Turbo 3.3 : jantes de 17 pouces, gros freins et suspensions de Turbo. C'était l'époque où Porsche commençait à se montrer particulièrement inventif en matière de séries spéciales pour écouler des 964.



Le comportement de la RS était... abrupt. Mais avec de bons réglages, elle était redoutable.


1993

SÉRIES SPÉCIALES

le déluge

Pour soutenir les ventes de 964, Porsche fait preuve d'une inventivité sans limites. En 1993, alors que la 964 est en fin de vie, de nombreuses séries très spéciales vont faire leur apparition.

Le début des années 90 n'est pas une période faste pour Porsche. La 964 peine à trouver son public, et la gamme se compose également de la 968, qui n'est qu'une 944 restylée, et d'une 928 en fin de carrière. Les gammes à moteurs avant sont peu rentables, et le constructeur perd de l'argent. Un nouveau président du Directoire, Wendelin Wiedeking, est arrivé en 1991 et si de grands projets sont à l'étude, il faut cacher la misère en attendant. C'est dans ces conditions que de nouveaux modèles très spéciaux vont être commercialisés au fil du millésime.

964 Speedster

Faisant suite au succès remarquable de la 911 Carrera 3.2 Speedster, Porsche relance, en février 1993, la production d'un Speedster sur base de 964. Il adopte la mécanique de 250 ch de la Carrera 2 et les performances annoncées sont similaires. On reconnaît le Speedster à son double bossage à l'arrière, et il possède une capote spécifique : elle est plus légère et se déplie manuellement. Le pare-brise est plus petit et les vitres arrondies. Contrairement au Speedster 3.2, le Speedster version 964 sera commercialisé en carrosserie étroite.



La 964 Turbo 3.6 incarne le sommet de l'époque des monoturbo. Les Flat nose et Slant nose sont plus anecdotiques et s'adressent à des collectionneurs avertis.

Le constructeur avait prévu d'en écouler 3000 exemplaires, mais n'en vendra que 930. Le châssis ne présente pas de modification particulière par rapport à une Carrera 2, mais l'intérieur est très allégé puisque la dotation de série ressemble à celle de la Carrera RS : sièges baquets Recaro, pas de sièges arrière, habillages de porte allégés, vitres manuelles, ce qui permet au Speedster d'afficher 1350 kg sur la balance, contre 1420 kg pour un cabriolet Carrera 2.

964 Turbo 3.6 et Turbo S Slant nose

Oubliez tout ce que l'on a pu dire sur la 964 Turbo 3.3. En 1993, la Turbo 3.6 est venue enterrer définitivement toutes les critiques. Le moteur type M64/50 est toujours un monoturbo, mais sa cylindrée atteint 3600 cm³. La Turbo 3.3 développait 320 ch, la Turbo 3.6 atteint 360 ch à 5500 tr/min et 520 Nm à 4200 tr/min. En matière de look, la Turbo 3.6 réalise l'exploit de diaboliser la 964 Turbo, sans pour autant changer grand-chose : une garde au sol abaissée de 20 mm, les iconiques jantes Speedline démontables de 18 pouces, une petite lèvre supplémentaire à l'avant et un bouclier de 964 RS à l'arrière. C'est peu, mais quel charisme, et cela a suffi à faire de la Turbo 3.6 une icône absolue, bien aidée en cela par un rôle de premier plan au cinéma et le fait qu'elle soit la dernière mono-turbo de l'histoire de la 911.

A la fin du millésime 93, le département Exclusive proposera également une série très limitée de 76 exemplaires de la Turbo, munie d'ailes plates empruntées à la 968. Elle sera baptisée Turbo S « Slant nose » (nez penché). Les ailes arrière se caractérisent par leurs entrées d'air qui évoquent fortement celles de la 959. Elles ont pour fonction d'aider au refroidissement du moteur. Elle reçoit également le kit moteur X88 qui portait la puissance à 385 ch à 5750 tr/min. Le moteur était alors un type M64/50 S, ce qui explique l'appellation Turbo « S ».

964 Carrera 4 Jubilé

1993 est aussi l'occasion pour le constructeur de célébrer les 30 ans de la 911. Cela sera fait avec la présentation au salon de Genève d'une série limitée, la 964 « 30^{ème} anniversaire » ou « Jubilé ». La Jubilé prenant pour base une 964 Carrera 4, le moteur reste une nouvelle fois inchangé. Elle est équipée d'une transmission intégrale et sera disponible uniquement avec une boîte manuelle à 5 rapports. >>



La 964 Jubilé a su fédérer autour d'elle une communauté de passionnés qui ne jurent que par elle.

On la reconnaît à sa carrosserie Turbo Look, et surtout au fait que seulement trois couleurs soient disponibles au catalogue : Viola métallisé, Améthyste et Gris argent. Les jantes de 17 pouces sont de série. L'habitacle est aussi richement doté que dans une Turbo : sellerie intégralement en cuir, réglages entièrement électriques, l'ordinateur de bord et système audio haut de gamme. Sa production sera limitée à 911 exemplaires numérotés.

964 Carrera RS 3.8

Désireux d'homologuer une 911 RSR à moteur 3,8 litres en compétition, le constructeur se résout à en proposer une version routière extrêmement limitée : il s'agit de la 964 Carrera RS 3.8. Elle était disponible sur commande spéciale uniquement, en échange de 225 000 DM, alors qu'une Carrera RS de série valait 145 450 DM. Elle ne sera produite qu'à 90 exemplaires, désormais très convoités.

La RS 3.8 développe 300 ch à 6500 tr/min et 360 Nm à 5250 tr/min, contre 260 ch et 325 Nm pour la RS classique.

L'habitacle subit la même cure d'allègement qu'une 964 RS classique. Les freins avant sont empruntés à la 964 Turbo S Leichtbau. Les freins arrière (disques et étriers) proviennent de la 964 Carrera Cup. Les jantes de 17 pouces de la RS sont ici remplacées par les Speedline 18 pouces, au dessin similaire à la Turbo, mais la monte pneumatique est encore plus large. La RS 3.8 pèse seulement 1210 kg, alors que la Carrera RS pointe à 1220 kg. ■

La 964 Carrera RS 3.8 a servi de base pour l'homologation d'une RSR. Elle est moins agile et plus difficile à vivre que la RS normale, mais quel caractère.

LE FAIT MARQUANT



Le Concept Boxster

On le dit et on le répète, les éditions limitées sur base de 964 servaient à cacher la misère en attendant le lancement de nouveaux produits plus attrayants pour une vaste clientèle. Et à l'époque, Porsche joue son va-tout avec le Concept Boxster au salon de Détroit. Ce petit roadster deux places a pour vocation d'attirer une clientèle plus large, en proposant une offre plus accessible et plus moderne chez Porsche. Le Concept fait carton plein et les journalistes s'en font l'écho : « Après une année de ventes catastrophique, Porsche pourrait enfin avoir trouvé de quoi rebondir : le Boxster Studie était la star absolue de la grand-messe automobile américaine de Detroit » écrivaient les journalistes d'Auto, Motor und Sport en janvier 1993. Le Directoire donnera immédiatement son feu vert à la conception et la commercialisation de ce qui deviendra le Boxster.



VOTRE ASSURANCE PORSCHE

AU MEILLEUR PRIX, LE SERVICE EN PLUS

*La Porsche 911 a 60 ans, nous l'assurons depuis plus de 35 ans.
Christophe Mérian au service des Porschistes depuis 1987.*

ASSURANCE COLLECTION DÉS 10 ANS REGROUPANT DES VÉHICULES MODERNES ET ANCIENS DANS UN SEUL CONTRAT

- Porsche de +20 ans classiques tous risques 520€*
- Porsche de +10 ans (d'une valeur de 25000€) 640€*
- Porsche de +6 ans 911, Boxster, Cayenne, Macan... 690€*
- Porsche de -5 ans 992, Cayenne, Taycan... 820€*



GARANTIES TOUS RISQUES : avec assistance 0 km et sécurité du conducteur. **USAGE :** promenade, - 8.000 km/an, bonus 0.5

* Exemple à partir de : tarif annuel selon zone, conditions d'accès respectées, offre valable sur autres marques Ferrari BMW AUDI...

CABINET Christophe MERIAN depuis 1987
Tél. 03 88 54 29 39 - christophe.merian@wanadoo.fr

n° orias 07012543



FLAT6
Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

Le magazine de toutes les Porsche d'hier et d'aujourd'hui

Chaque mois des nouveautés, des essais, un guide d'achat, un dossier thématique, un carnet de voyage...

Tout l'univers Porsche en 180 pages

Suivez nous @flat6mag flat6mag Flat 6 Magazine



VRAIMENT LA 911 DU RENOUVEAU ?

993

La 911 Type 993 vient remplacer la 964 en décembre 1993. Même si on reconnaît une 911 au premier coup d'œil, ses lignes évoluent assez nettement. Le grand chambardement n'est pas encore pour tout de suite.

C'est en décembre 1993 que la 993 est présentée au grand public, au Salon de Francfort. Il était grand temps qu'une nouvelle 911 prenne le relais de la 964 dont les ventes ne suivaient plus, et comme nous l'avons dit dans les pages précédentes, Porsche avait urgemment besoin de se renouveler. La nouvelle équipe dirigeante (voir ci-dessous) est à pied d'œuvre depuis plusieurs mois, et la 993 est leur premier vrai nouveau modèle.

Donner un coup de jeune à la 911

Esthétiquement, on reconnaît assez nettement les lignes du concept Panamericana de 1989 : d'abord, avec ces ailes moins proéminentes

qui accueillent des phares ronds un peu plus fins, mais également en raison des ailes galbées, alors que la ligne de la 964 était plus fine. On reconnaît toujours la ligne de toit, qui n'évolue pas en raison d'une hauteur de pare-brise restée similaire entre la 964 et la 993. D'ailleurs, n'oublions pas que la 993 partageait également une forte proximité stylistique avec la 959. Le capot avant a été légèrement rehaussé pour accroître l'espace de chargement, et le bouclier arrière accueille désormais deux sorties d'échappement, une de chaque côté. Le dessin a pu froisser quelques clients fidèles à l'époque mais, aujourd'hui, il n'y a plus grand monde pour critiquer l'une des 911 les plus réussies esthétiquement. La motorisation ne choquera pas les puristes puisque l'on

reste sur un six cylindres atmosphérique refroidi par air. Le moteur type M64/05 affiche une cylindrée de 3600 cm³. Il produit 272 ch à 6100 tr/min, et 330 Nm à 5000 tr/min. Deux boîtes de vitesses sont disponibles : une boîte manuelle qui dispose désormais de 6 rapports et la boîte automatique Tiptronic à 4 rapports qui bénéficie d'une gestion électronique modernisée.

La 993 fait d'énormes progrès côté châssis, grâce à un nouvel essieu baptisé LSA (Léger, Stable, Agile) : il s'agit d'un essieu arrière multi-bras monté dans un berceau auxiliaire. L'essieu LSA réduit les effets du survirage, réduit la compression de la suspension en phase d'accélération et limite le délestage au freinage. En parallèle, elle permet de réduire les bruits de roulement. C'est donc une 911 plus agile et plus confortable qui se présente aux clients. Les freins sont un peu plus gros et la 993 inaugure des jantes de 17 pouces (en option) au look Cup rajeuni. L'habitacle évolue de façon plus discrète : on reconnaît très bien l'univers de la 911, mais le volant bénéficie d'un airbag mieux intégré, le maintien des sièges s'améliore et l'habillage en cuir est de



Les galbes de la 993 sont inédits sur une 911, tout comme les ailes avant plus fines. Mais c'est une vraie réussite esthétique.



L'habitacle évolue modérément par rapport à la 964, mais l'airbag est mieux intégré.

série. Les intérieurs de porte sont redessinés, l'ergonomie s'améliore légèrement. Pour le millésime 1994, la 993 est disponible uniquement en version Carrera, donc avec deux roues motrices. Il faudra attendre encore un peu avant de voir arriver la version Carrera 4. A posteriori, la 993 est-elle révolutionnaire ? Honnêtement, pas vraiment. A l'exception de son esthétique qui rajeunit assez nettement la 911, la motorisation reste sensiblement similaire, l'habitacle n'évolue qu'à la marge et on retrouve toutes les caractéristiques d'une 911 « à l'ancienne ». Ce n'est qu'avec la 996 que la 911 fera un véritable saut dans la modernité. ■

	964 CARRERA 4 1989	993 CARRERA 1994
puissance max	250 ch à 6100 tr/min	272 ch à 6100 tr/min
couple max	310 Nm à 4800 tr/min	330 Nm à 5000 tr/min

LE FAIT MARQUANT

Wendelin Wiedeking : le grand ordonnateur

Né en 1952, l'histoire de cet ingénieur, spécialisé en gestion de la production, est aujourd'hui inévitablement liée à Porsche dont il aura orchestré un redressement inespéré. Il rejoint Porsche en 1984, mais sa carrière décolle vraiment chez GLYCO Metallwerke. Il y occupera successivement les postes de directeur de l'ingénierie, directeur général, jusqu'à présider le conseil en 1991. C'est à cette époque que Porsche revient lui proposer la présidence de la marque avec un objectif simple : sauver la firme. C'est à Wiedeking que l'on doit le constat accablant que Porsche n'est plus dans le coup : pas de partage de pièces entre les modèles de la gamme, aucune mutualisation des frais de développement entre les modèles, gamme peu compétitive et produits qui ne répondent plus vraiment aux attentes des clients. Il s'appuie sur une équipe renouvelée, incluant Horst Marchart à la Recher & Développement, ou Dieter Laxy à la Direction des Ventes. Des dirigeants expérimentés qui ont pour mission de faire en sorte de coordonner l'ensemble des services du constructeur et de proposer des nouveaux produits plus en phase avec les attentes des clients. A ce moment, la 993 est le premier modèle commercialisé sous leur impulsion, mais ils n'ont eu qu'une influence assez limitée sur le cours de ce projet. Sauf manquer



de respect à la 993, c'est une 911 de transition, en attendant que Porsche puisse concrétiser un plus grand projet : le lancement d'une petite sportive d'entrée de gamme, à moteur central, qui partagerait davantage de pièces avec la future 911. Et pour cette future 911 destinée à remplacer la 993, leur objectif est clair : séduire un public bien plus large.



ENTRE 993 TURBO ET 993 CARRERA RS

4 versions

La carrière de la 993 démarre très fort : dès 1995, ce sont quatre nouvelles versions qui sont présentées.

Aujourd'hui, on est habitué à ce que Porsche décline progressivement sa gamme sur plusieurs années. Mais à l'époque, Porsche prenait moins son temps, et avait peut-être besoin d'aller vite, pour vendre autant que possible. Sur le millésime 1995, ce sont quatre déclinaisons qui font leur apparition : 993 Carrera RS, 993 Turbo, 993 Carrera 4 et 993 GT. On pourrait ajouter à cela les rarissimes 993 Turbo cabriolet, fruits d'une commande spéciale d'un concessionnaire allemand, et le très singulier Speedster 993 construit pour l'anniversaire de Butzi Porsche (voir plus bas). Nous allons nous concentrer sur les modèles exclusifs à plus forte diffusion que sont la Turbo et la Carrera RS.

993 Turbo

La 993 Turbo est présentée au grand public en février 1995. Elle change radicalement la recette que l'on connaissait jusqu'à présent pour les 991 Turbo : le moteur mono-turbo a fait ses adieux avec la 964, la 993 accueille un nouveau 3,6 litres, alimenté par deux turbos KKK type K-16. La puissance culmine à 408 ch à 5750 tr/min et 540 Nm à 4500 tr/min. Elle pousse encore plus loin l'évolution technologique en étant équipée de série de quatre roues motrices. Avec tous ces raffinements, la 993 Turbo est presque plus proche de la 959 que de la 911. Esthétiquement, la carrosserie s'élargit encore : 60 mm de plus à l'arrière, tandis que de nouvelles jantes de 18 pouces s'ins-



La 993 Turbo adopte la transmission intégrale et un moteur bi-turbo, le saut dans la modernité est significatif.

tallent dans les arches de roue. Un bouclier avant aux naseaux agrandis impose la signature visuelle de la Turbo, et le capot arrière est surmonté par un aileron fixe destiné à dissimuler les échangeurs. Le châssis n'est pas en reste : suspensions rabaissées de 10 mm à l'avant et 20 mm à l'arrière, différentiel à glissement limité, freins spécifiques avec disques de 322 mm à l'avant et à l'arrière, la Turbo fait dans le haut de gamme. Il en va de même pour l'habitacle qui bénéficie de tous les équipements de série : sellerie en cuir, sono haut de gamme, phares Litronic au xénon, ordinateur de bord, peinture métallisée.



Comparée à une 964 Carrera RS, la 993 Carrera RS paraissait presque confortable. Les amateurs ont même mis un peu de temps à s'y habituer.

	964 TURBO 3.6 1993	993 TURBO 1995
puissance max	360 ch à 5500 tr/min	408 ch à 5750 tr/min
couple max	520 Nm à 4200 tr/min	540 Nm à 4500 tr/min

993 Carrera RS

La Carrera RS arrive en février 1995 également. Très attendue par les amateurs qui espéraient voir une nouvelle RS après la 964 Carrera RS, ils ont cette fois-ci affaire à une 911 un peu plus civilisée. Le côté récalcitrant de la 964 a été adouci, mais sans négliger la performance. De fait, la Carrera RS inaugure un moteur réalésé à 3746 cm³ dont la puissance atteint 300 ch à 6500 tr/min, et 355 Nm de couple à 5400 tr/min. Deux versions sont proposées : la Touring et la Clubsport. La version Touring se reconnaît à son aileron arrière en queue de canard allongée et à sa lèvre de bouclier avant rabaissée. Les jantes Speedline de 18 pouces sont de série, l'habitacle est muni de sièges baquets Recaro qui peuvent être remplacés par des sièges sport plus conventionnels. On trouve un volant à trois branches, des habillages de portière allégés, et la clim est en option. La Clubsport est bien plus radicale, avec un aileron bi-plan et un bouclier avant muni de dérives latérales (cet aérokit était disponible en option pour la Touring), et l'habitacle est entièrement dépouillé, allant jusqu'à se passer de moquettes, tandis que les baquets sont habillés de tissu ignifugé. La Clubsport a une boîte de vitesses spécifique avec les deux derniers rapports plus courts. Au niveau du châssis, Touring et Clubsport >>

sont assez similaires : différentiel autobloquant, jantes de 18 pouces, barre anti-roulis, freins de 993 Turbo. La seule différence se situe au niveau du poids : 1270 kg à vide pour la Touring, et 1170 kg pour la Clubsport qui profite d'un dénuement total à l'intérieur. Seulement 1014 exemplaires ont été produits, ce qui en fait aujourd'hui une véritable rareté.

	964 CARRERA RS 1992	993 CARRERA RS 1995
puissance max	260 ch à 6100 tr/min	300 ch à 6500 tr/min
couple max	325 Nm à 4800 tr/min	355 Nm à 5400 tr/min

Insolite : la 993 Speedster

Il a fallu du temps pour en avoir le cœur net, mais son existence est bel et bien avérée. Il existe deux 993 Speedster assemblés officiellement par l'usine, et un seul en 1995. Cet exemplaire, peint en Vert Aventure, muni d'un moteur atmosphérique et d'une boîte Tiptronic était un cadeau de l'usine pour le soixantième anniversaire de Butzi Porsche. De profil, on remarque un pare-brise plus petit et profilé, des vitres aux bords arrondis et une capote spécifique. On peut supposer que ces éléments ont été empruntés à la 964 Speedster, et cette 993 Speedster dispose d'un double bossage identique à celui de la 964. Ce modèle appartient à l'usine. Un autre Speedster sur base de 993 Carrera 4S a été assemblé pour le collectionneur américain Jerry Seinfeld. ■

LE FAIT MARQUANT



Un Français remporte la Supercup

Quand il arrive en Supercup, Jean-Pierre Malcher est déjà un pilote chevronné qui compte trois titres en supertourisme avec BMW, et il a également remporté le titre en Carrera Cup en 1991. En 1995, il rejoint l'écurie JMB Racing, fondée par Jean-Pierre Jabouille et Jean-Michel Bouresche, et s'engage en Supercup. Cette formule monotype anime l'ouverture des courses de F1 et les courses y sont très disputées. Dès sa première année de participation, Jean-Pierre Malcher remporte le titre, il sera le tout premier français à s'imposer dans ce championnat, et JMB Racing sera sacré en tant que team. Le dernier français tenant du titre en Supercup est Emmanuel Collard... en 1996, toujours avec JMB Racing.



Il n'existe que deux 993 Speedster, et cet exemplaire vert est celui assemblé pour Butzi Porsche.

CERCLE PRIVE

Une communauté de propriétaires de Porsche : collectionneurs, hédonistes et gourmets

NETWORKING

Un réseau d'ambassadeurs et d'experts Porsche autour de valeurs communes : échange, partage, convivialité et passion

ROAD TRIPS

Des balades à la journée et des road trips de plusieurs jours avec des étapes confidentielles dans des lieux d'exception (parfois sur routes fermées)

EVENTS D'EXCEPTION

Des événements exclusifs et inédits qui mêlent art, gastronomie et luxe, autour de marques de prestige et d'expériences uniques

UNE PLATEFORME DIGITALE

Une communauté WhatsApp et bientôt une application mobile pour échanger, se rencontrer et rouler ensemble

UNEXPECTED
PRIVATE PORSCHE CLUB



toutes les informations sur:

unexpected.fr

UNEXPECTED : une communauté pas comme les autres qui mise sur l'exceptionnel et l'inattendu. Rejoignez-nous!



SCAN ME

Retrouvez nos hors-séries **Carnets de voyage** sur notre boutique en ligne



WWW.FLAT6MAG.COM



1996

LE CONCEPT SE RENOUVELLE

911 Targa

Quelle surprise ! La 993 Targa débarque avec un nouveau concept de toit coulissant qui envoie aux oubliettes le panneau de toit démontable.

Que restait-il à la 911 Targa ? Honnêtement, pas grand-chose. Depuis la génération 964, le cabriolet offrait une capote plutôt bien isolée et au maniement électrique qui se déployait en quelques secondes. En comparaison, le concept Targa paraissait un peu suranné : démonter manuellement un panneau de toit, le replier et le loger dans le coffre où il occupait tout l'espace de chargement, cela semblait un peu dépassé. D'ailleurs, les volumes de vente de la 964 se sont avérés très modestes.

Il faut que tout change pour que rien ne change.

Porsche avait donc le choix : mettre fin à l'aventure Targa, ou réinventer le concept afin de lui offrir une nouvelle jeunesse. C'est la deu-

xième option qui sera retenue par le constructeur, et la 911 Targa sera présentée avec un nouveau système de toit coulissant inédit. Exit le panneau démontable, c'est désormais un toit coulissant, en verre translucide, qui s'offre aux passagers. Ce toit était monté sur deux grands montants reproduisant le galbe du coupé. De profil, on reconnaît d'ailleurs la Targa à ses vitres de custode spécifiques, dont l'extrémité forme une pointe. Les montants sont peints de la couleur de la carrosserie, et font également office d'arceau de protection en cas de retournement. Le toit panoramique est composé de trois éléments : en premier lieu, un petit déflecteur situé au sommet du pare-brise. Il se relève lorsque le conducteur ouvre le toit, afin de limiter les remous d'air dans l'habitacle. Ensuite, la partie mobile du toit, puis

la lunette arrière fixe. Ces deux éléments sont réalisés en verre de sécurité laminé et teinté. Le toit ouvrant est actionné par un bouton sur la console centrale. Le niveau d'ouverture du toit peut être entièrement commandé par le conducteur. Un rideau opaque peut également être actionné électriquement. Il fait office de pare-soleil et peut être déployé lorsque le toit est ouvert ou fermé. Cependant, il se déploie par défaut dès que le toit est ouvert. Attention néanmoins, l'espace des places arrière se réduit lorsque le toit est ouvert, car il coulisse juste sous la lunette arrière. Au reste, la Targa était identique à une Carrera normale. La Targa n'était disponible qu'en version deux roues motrices.

Nous avons pu exhumé des photos de sa présentation au grand public, dans des couleurs qui n'étaient même pas disponibles au catalogue. On y retrouve d'ailleurs les jantes de 17 pouces spécifiques au modèle. Ces photos datent vraisemblablement du Salon de Francfort 1996, et l'on voit bien que Porsche souhaitait que la Targa se fasse remarquer. Une Targa avait même été installée en position verticale, pour que tout le monde puisse bien voir son toit transparent. ■



LE FAIT MARQUANT



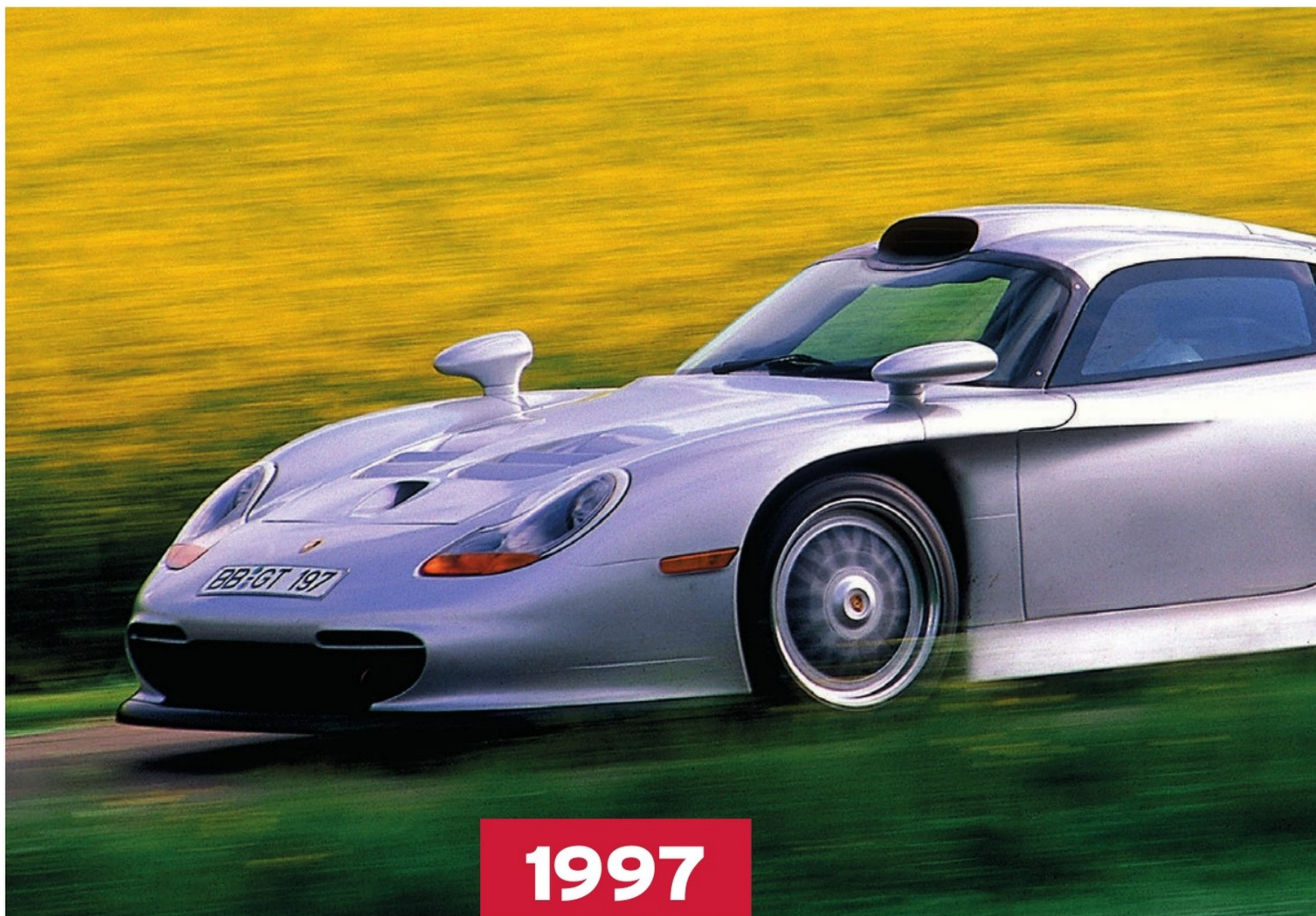
La Carrera 4S fait également son entrée

C'est la même année que le constructeur présentera la nouvelle déclinaison Turbo Look de la 911. Elle s'appelle désormais « Carrera 4S », le « S » signifiant qu'il s'agit d'une version Turbo Look. La Carrera 4S se reconnaît à ses ailes élargies, son bouclier avant et ses jantes empruntées à la Turbo. Elle reçoit également les suspensions et les freins de la Turbo, ainsi que la riche dotation de son habitacle. Immense réussite esthétique, elle reste aujourd'hui considérée comme la plus belle des 993 et les collectionneurs éclairés continuent de la rechercher. Elle n'est pas nécessairement la plus performante car son moteur est identique à celui d'une Carrera (à partir de 1996, précisons qu'il produit désormais 285 ch), et la Carrera 4S doit composer avec du poids supplémentaire. Mais ses performances sont largement suffisantes pour profiter pleinement de l'expérience de conduite. Et le châssis ainsi que les quatre roues motrices permettent de compenser un peu.

Lorsque la 993 Targa est présentée au public, il faut bien se dire que la surprise est totale. Porsche parvient à renouveler un concept qui commençait à prendre la poussière. Avec la 964, le concept de l'arceau avec toit amovible avait fait son temps. Le constructeur dévoile la nouvelle Targa en y mettant les moyens : couleurs insolites et maquettes échelle 1 fixées contre un mur, afin que tout le monde puisse voir le nouveau toit en détails.



Le nouveau toit panoramique apporte beaucoup de luminosité et permet de profiter d'un filet d'air avec très peu de remous.



INDOMPTABLE

911 GT1

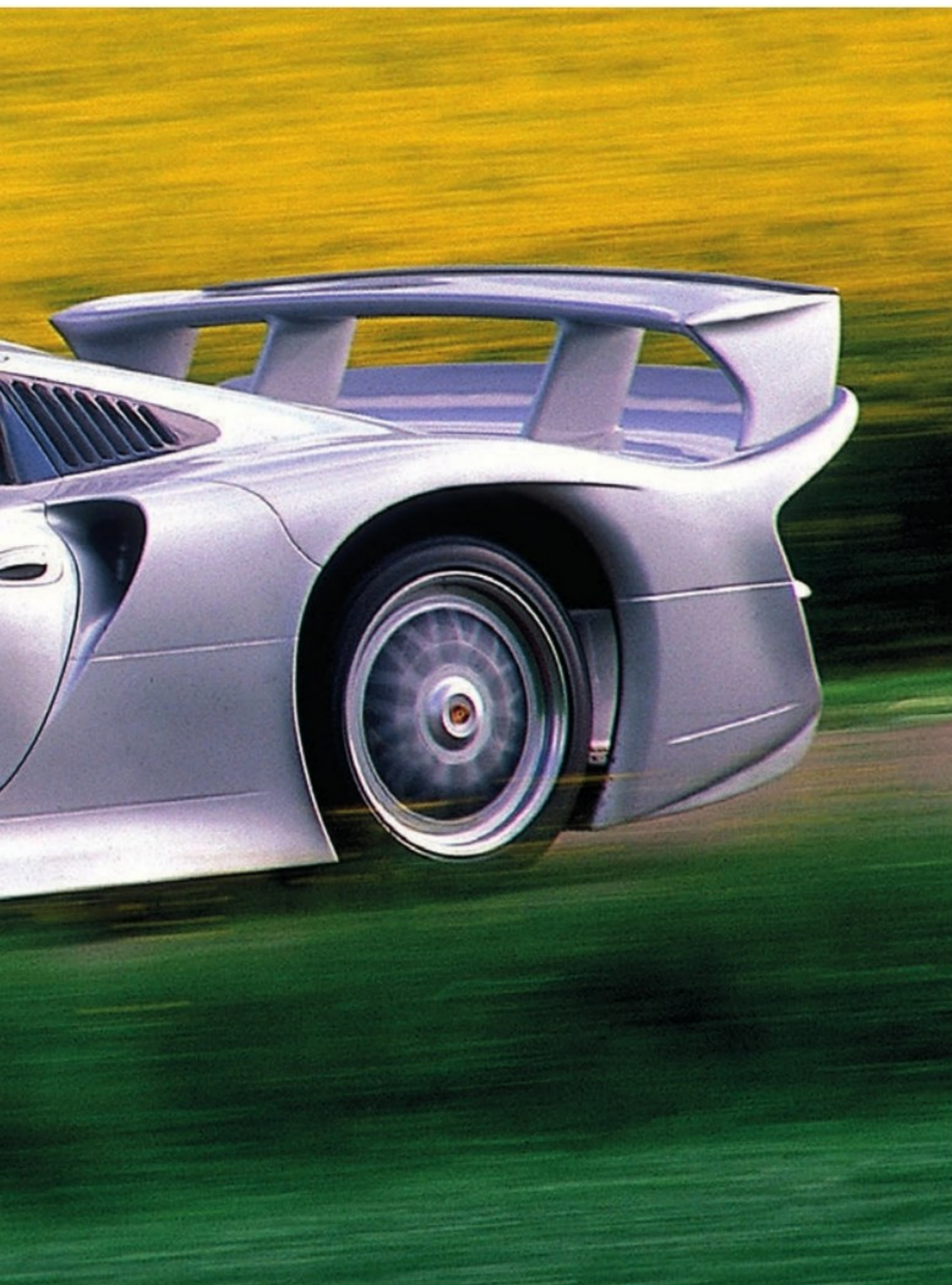
Entre 1996 et 1998, Porsche a écumé les circuits avec la 911 GT1, qui n'avait de GT1 que le nom. Et quelques exemplaires de route ont parachevé la légende d'une voiture indomptable.

La 911 GT1 de route

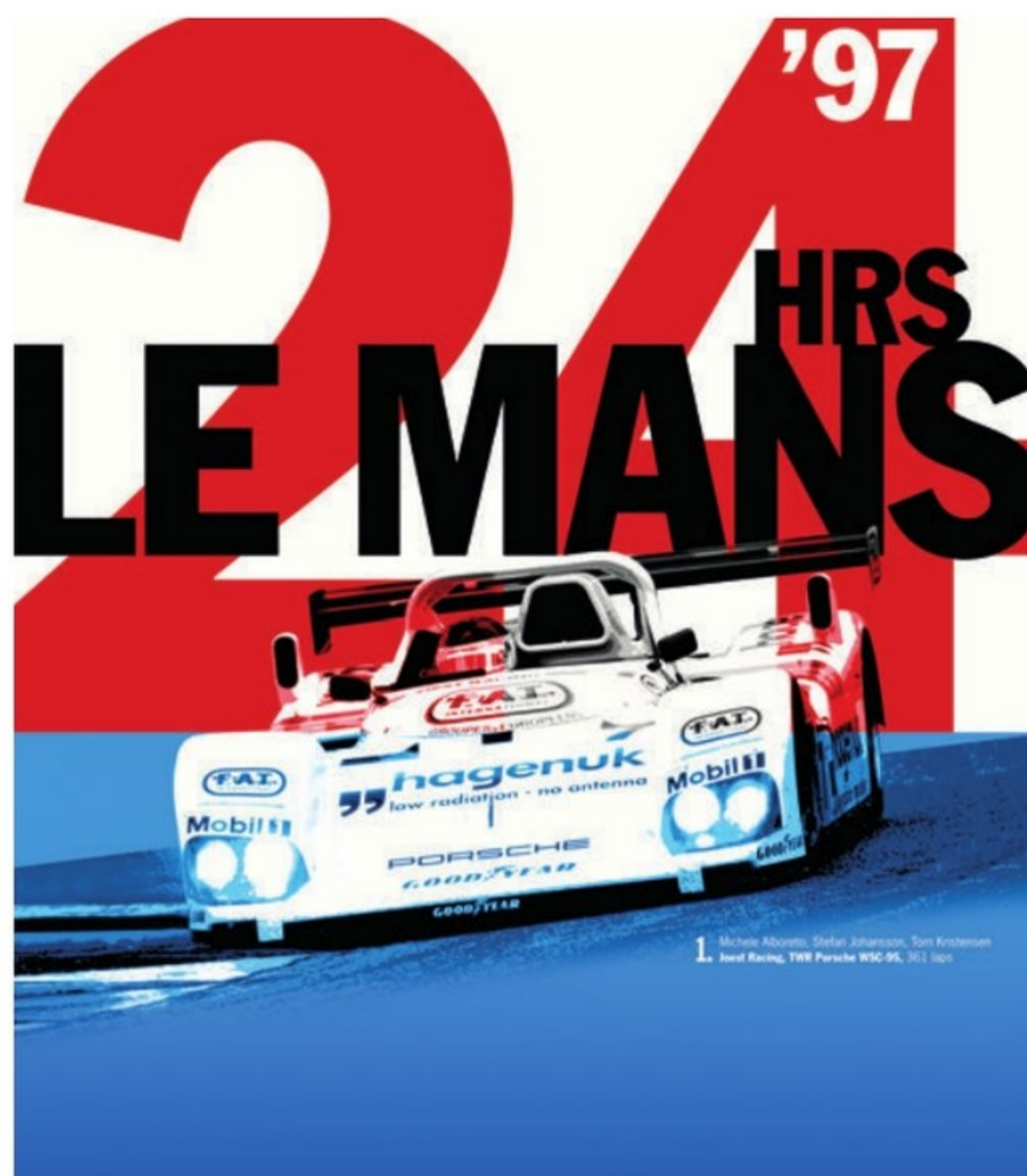
Si l'on veut être tout à fait exact, on doit rappeler qu'il a existé une 911 GT1 en 1996. UNE SEULE. En fait, pour être éligible dans le championnat BPR (un championnat très populaire à l'époque), il fallait impérativement que la voiture de course prenne pour base un véhicule homologué pour la route. Chez Porsche, comme on aime beaucoup interpréter les règlements à la lettre, les ingénieurs ont décidé de construire un seul exemplaire de 993 GT1 homologué pour la route.

Et en prenant ce modèle comme base, ils ont ensuite construit des 911 GT1 pour la piste. La ficelle est grosse, mais ça passe.

Mais la 911 GT1 de route, telle qu'on la connaît vraiment, arrive bien en 1997. Cette année, changement de règlement, puisqu'il impose désormais la production d'au moins vingt voitures afin d'homologuer le modèle de course. Chez Porsche comme chez Mercedes, on s'amuse avec le règlement en appelant CLK GTR une auto qui n'a plus rien d'un CLK, et 911 GT1 une Porsche qui n'a plus rien d'une 911. Es-



LE FAIT MARQUANT



Une victoire au goût amer aux 24 heures du Mans

En 1997, Flat 6 Magazine était aux premières loges de la course en tant que partenaire média de l'écurie JMB Racing, qui engageait une 911 GT1 dans le championnat GT1. Nous avons donc assisté aux 24 heures du Mans depuis les stands, avec la 911 GT1 de l'écurie JMB Racing. « Imaginez un peu, il y avait une 911 GT1 au Mans aux couleurs de Flat 6 ! Nous étions intégrés à l'écurie, nous avions les pass autour du cou, nous avions accès au réceptif Porsche, c'était un autre monde », se remémore Christian Tahon, directeur de la publicité de Flat 6 Magazine

Mais l'histoire du Mans 97 sera rude pour la 911 GT1, particulièrement pour la 911 GT1 d'usine qui a longuement dominé la course. Christian Tahon se souvient : « Le dimanche, vers 13 heures, nous étions tous en train de déjeuner dans le réfectoire Porsche. J'étais à table avec des concessionnaires français, il y avait un monde fou, pas loin de 500 personnes et tout le monde suivait la course sur de grands écrans. Et d'un seul coup, nous voyons la GT1 de Porsche qui explose (NLDR : elle n'a pas explosé mais pris feu tout d'un coup, ce qui a bien donné l'impression qu'elle explosait. Nous mettrons les images sur notre page Facebook, elles sont impressionnantes). Il y a eu un immense râle dans toute la pièce. Et d'un coup, tous les dirigeants de Porsche qui se lèvent de table et s'en vont dans un silence de plomb. » Il faut bien mesurer la gravité de cet événement pour Porsche à l'époque. Pour une firme en difficulté financière, un engagement aux 24 heures du Mans représentait un investissement colossal et la victoire au Mans était un enjeu d'image et de communication de la plus haute importance afin de promouvoir les futurs modèles. Porsche a eu de la chance dans son malheur, puisque c'est la WSC-Porsche du team Joest qui a remporté la victoire. Elle était motorisée par un moteur Porsche 3 litres bi-turbo et habillée de quelques décalcomanies Porsche. Le constructeur a ainsi sauvé l'honneur et s'est attribué, peut-être de façon un peu cavalière, la victoire au Mans en 1997.

thétiquement, la 911 GT1 « Phase 2 » est plus aboutie, elle adopte les phares de la 996 et du Boxster, ses lignes sont un peu plus travaillées avec un aileron à l'aérodynamique plus moderne. On constate notamment des dérives recourbées, des ailes avant très profilées et un bouclier avant qui rappelle légèrement la 996. Il faut se replacer dans le contexte de l'époque, où Porsche misait beaucoup sur un engagement en compétition pour faire la promotion de la future 911 et du Boxster. La décision d'installer des phares de 996 sur la GT1 version 1997 a donc beaucoup de sens sur le plan du marketing.

Les feux arrière sont également ceux de la 996, le bouclier arrière est légèrement arrondi. Mécaniquement, elle possède bien un 3,2 litres biturbo, produisant 544 ch à 7200 tr/min et 600 Nm à 4250 tr/min. Précisons que le moteur est refroidi par eau, et les turbos sont des K27.2. Le compartiment avant est totalement encombré par le châssis, les suspensions et un tas d'éléments mécaniques. Les suspensions avant sont à triangles superposés, les suspensions arrière sont à poussoirs et culbuteurs. Les amortisseurs Bilstein sont réglables. Les jantes BBS sont en magnésium avec serrage par écrou central.

A l'intérieur, l'ambiance est encore celle d'une 993, avec des baquets Recaro recouverts de cuir, les cinq compteurs classiques de la 911, le volant et le levier de vitesse d'une RS. Mais l'habitacle est très étriqué, et l'arceau complet et soudé occupe encore un peu plus de place. 20 exemplaires ont été commercialisés. ■



LA RÉVOLUTION

996

**Avec l'arrivée de la 996, la 911 fait peau neuve. Mais quelle révolution !
Jamais la 911 n'avait évolué aussi radicalement, au risque de dérouter
une clientèle fidèle.**

A la fin du millésime 1998, la 911 type 993 a tiré sa révérence et a emmené avec elle de nombreux archaïsmes techniques et industriels. Wendelin Wiedeking, Président du Directoire, a la ferme intention de conquérir une nouvelle clientèle et de redynamiser les ventes de Porsche qui sont à la peine. La 911 a sa clientèle fidèle, mais elle ne suffit pas à assurer la croissance des volumes, ni même une rentabilité suffisante pour la pérennité du constructeur. La marque va donc prendre le risque de moderniser considérablement sa 911 afin de la faire entrer pleinement dans

une nouvelle ère : plus de confort, davantage de technologies, une vraie polyvalence, tout est fait pour lui permettre de concurrencer les GT de l'époque, tout en gardant l'exclusivité Porsche.

Un choc pour les puristes

En juillet 1997, le constructeur envoie les premières photos officielles à la presse, alors que tout le monde est en vacances. Les premières réactions ne sont guère encourageantes, mais beaucoup de monde change d'avis en la conduisant. Notre rédacteur en chef Marc Joly



L'allure tranche avec le design classique d'une 911. Mais parmi les commerciaux chez Porsche à l'époque, tout le monde la trouvait vraiment belle. La 996 a cassé les codes de la 911, mais elle a touché un public plus vaste que jamais.



Avec ses lignes courbes, l'habitacle tranche aussi avec l'allure jusqu'ici austère des intérieurs de 911.

en témoigne : « J'étais peu emballé, ne la trouvant pas très sexy. Mais dès les premiers essais, elle m'a enthousiasmé au point de me séduire et de la trouver belle ». Il faut dire que la 996 sacrifie les phares ronds de la 911 et adopte les phares en œuf au plat déjà aperçus sur le Boxster. La face avant est d'ailleurs quasiment identique, à l'exception d'un bouclier légèrement différent. Ce sont les équipes du marketing qui ont réussi à convaincre le Directoire que la face avant des deux modèles devait présenter quelques différences. La nouvelle 911 est plus stable et plus logeable, grâce à un empattement plus long, qui passe de 2272 mm à 2350 mm. La ligne est beaucoup plus fine : le pare-brise est abaissé, et les ailes arrondies font place à des ailes plus fluettes. Mais les designers avaient reçu pour mission de rendre la 911 plus aérodynamique.

La fin du refroidissement par air

Conformément à l'architecture historique de la 911, le moteur est toujours un six cylindres à plat placé en porte-à-faux arrière. Par contre : de nouvelles normes de bruit et de pollution ont forcé Porsche à renoncer au refroidissement par air. Le six cylindres passe >>



donc au refroidissement liquide : cela facilitait le refroidissement des culasses et améliorait les performances, au prix du poids supplémentaire, imposé par le liquide de refroidissement et les pièces additionnelles. Finalement, le flat 6 de la 996, d'une cylindrée de 3387cm³, développe 300 ch à 6800 tr/min et 350 Nm à 4600 tr/min. Des valeurs en hausse par rapport à la 993. Le châssis est également revu de fond en comble, et jamais on n'avait vu une 911 aussi performante et aussi efficace. Marc Joly aime à rappeler que seule une autre Porsche l'avait tant épaté par sa réactivité et son agilité : il s'agissait de la Carrera RS 2.7. C'est dire à quel point la nouvelle 911 plaça la barre très haut en matière de comportement. La 996 sera un immense succès commercial, preuve qu'il existait une clientèle prête à franchir le pas pourvu que Porsche propose des véhicules plus faciles à vivre. La réputation de la 996 sera seulement ternie par des problèmes de fiabilité moteur, liés à la fragilité d'un roulement d'arbre intermédiaire, dit roulement IMS. Problème parfaitement connu aujourd'hui et maîtrisé par la plupart des professionnels réputés. ■

LE FAIT MARQUANT



La 911 GT1 remporte les 24 Heures du Mans

Après la déception de 1997, Porsche retente sa chance avec deux 911 GT1, remises au goût du jour, en 1998. Un équipage formé de Stéphane Ortelli, Allan McNish et du jeune Laurent Aïello est constitué pour la n°26.

La course des trois compères ne sera pas sans histoires. Les Mercedes CLK GTR sont bien plus rapides, mais elles abandonnent, faute d'une fiabilité suffisante. Et la 996 GT1, malgré son châssis carbone et son aérodynamisme très sophistiquée, n'est pas nécessairement la plus rapide. Mais les pilotes, accompagnés de leur ingénieur de course Roland Kussmaul, font les bons choix. Et à force de régularité et de choix audacieux mais réfléchis, la GT1 se retrouve en tête avec un tour d'avance. Mais c'est à ce moment-là qu'une fuite d'huile vient tout gâcher. Retour aux stands. Derrière eux, l'autre GT1 d'usine ne prendra la tête que pour quelques instants : Uwe Alzen sort et endommage son fonds plat, il est contraint lui aussi de s'arrêter.

« On est ressorti avec un tour de retard sur la Toyota » raconte Stéphane Ortelli. En prenant des risques calculés, le trio parvient à remonter et s'adjuge la victoire dans une voiture qui n'a gagné qu'une course et n'en gagnera aucune autre.

« C'est la plus belle victoire de ma vie, mais elle appartient à l'histoire de Porsche. C'était le cinquantenaire de Porsche et quelques mois auparavant, M. Porsche était décédé. On était simplement obligés de gagner. Pourtant, on n'avait pas la pression. » se souvient Stéphane Ortelli.



C'est le premier moteur refroidi par eau sur la 911. A l'époque, c'était une hérésie. Aujourd'hui, personne n'y pense.

	993 CARRERA 1994	996 CARRERA 1998
puissance max	272 ch à 6100 tr/min	300 ch à 6800 tr/min
couple max	330 Nm à 5000 tr/min	350 Nm à 4600 tr/min



Retrouvez notre tome 3

Carnets de voyage

Actuellement en kiosque





NOUVELLE

996 GT3

Lorsque Porsche présente la nouvelle GT3, les passionnés déçus par la 996 commencent à retourner leur veste. Avec sa gueule de brute et son moteur de feu, elle succède dignement à la dynastie des Carrera RS.

Nouvelle appellation, même philosophie

Cette appellation GT3 était entièrement nouvelle, et faisait référence à la catégorie où le constructeur souhaitait engager la 911 en compétition. Mais la philosophie demeure la même : la GT3 est une 911 conçue pour enchaîner les tours de piste en sorties club, avec un habitacle allégé, un châssis optimisé et un moteur plus puissant. Justement, parlons du moteur. Il prend pour base le bloc Mezger, qui fit ses preuves en compétition avec la 911 GT1, capable d'encaisser des puissances très élevées. Contrairement à la 996 Carrera, le moteur

type M96/76 de la GT3 bénéficie bien d'une lubrification par carter sec séparé, de bielles et de supports de bielles en titane, un carter de vilebrequin allégé et un vilebrequin nitruré au plasma. Une mécanique noble et d'une fiabilité exemplaire. Le tout en offrant des performances et une sonorité dont vous ne pourrez plus vous passer une fois que vous y avez goûté. Le six cylindres affiche une cylindrée de 3600 cm³, il développe 360 ch à 7200 tr/min et de 370 Nm à 5000 tr/min. Le tout en offrant une sonorité infernale à l'intérieur. ■



LE FAIT MARQUANT



Réconcilier les amateurs avec la 911

Nombreux sont les fans de la 911 à s'être montrés déçus par l'esthétique de la 996. Jugée trop lisse, elle n'avait pas les rondeurs d'une 993 et pouvait manquer d'agressivité. Avec la 996 GT3, les designers ont visé dans le mille. Le moins que l'on puisse dire est qu'elle avait de quoi tenir, puisque la 996 GT3 reprenait le bas de caisse et l'aile de la 996 Cup, qui se démarquait par son agressivité. Ajoutez à cela une caisse surbaissée et des jantes démontables en trois parties, la GT3 avait de quoi rendre la 996 bien plus hargneuse. D'ailleurs, son fameux aileron arrière en forme de pince de crabe reste bien singulier dans l'histoire de la marque et fait partie des éléments qui confèrent tout son intérêt à la 996 GT3.

Le châssis est à l'avenant : suspensions rabaissées de 30 mm, différentiel autobloquant de série, disques ventilés et percés de 300 mm à l'avant et à l'arrière, carrossage ajustable afin de monter des pneus slick, barres anti-roulis réglables, la GT3 offre d'importantes possibilités de réglages et son châssis était ce qui se faisait de mieux à l'époque. Seule critique : le poids à vide relativement important pour une pistarde (1350 kg) avait tendance à fatiguer les freins prématurément.

Au total, seuls 35 exemplaires auraient été livrés neufs en France, sur 1868 exemplaires produits. Pour l'anecdote, *Flat 6 Magazine* avait pu suivre la livraison de la toute première GT3 livrée en France, puisqu'elle avait été livrée à Gilles Stievenart, notre patron de l'époque.

	993 CARRERA RS 1995	996 GT3 1999
puissance max	300 ch à 6500 tr/min	360 ch à 7200 tr/min
couple max	355 Nm à 5400 tr/min	370 Nm à 5000 tr/min

Avec ses bas de caisse et son aileron arrière en pince de crabe, la GT3 a exactement la même allure que la 996 Cup. Les clients qui se plaignaient de la ligne trop lisse de la 996 ont vite retourné leur veste.





LE NAVIRE AMIRAL

996 Turbo

Après deux ans d'absence, la 911 Turbo fait son retour dans la gamme. Le navire amiral de la gamme n'arrive pas les mains vides, puisque la Turbo laisse présager un rajeunissement esthétique de la 996.

Dès sa présentation au Salon de Francfort en 1999, la 996 Turbo interpelle. Le navire amiral de la gamme 911 évolue esthétiquement et n'affiche pas les phares en forme d'œuf au plat que l'on connaît déjà sur les 996 Carrera, Carrera 4 ou GT4.

Les nouveaux phares conservent une petite excroissance dans le prolongement des ailes. Ils intègrent toujours les clignotants et les feux de position. Chaque phare est désormais en une seule partie, ils adoptent un éclairage au xénon et incluent de série un lave-phares. De l'avant, on reconnaît également la 996 Turbo à son bouclier aux prises d'air béantes, bien plus grandes que sur la 993 Turbo. La prise d'air centrale est également plus grande, et toutes les entrées d'air

disposent de grilles noires. La 996 Turbo s'offre également des prises d'air latérales et les ailes arrière sont fortement élargies. En revanche, l'aileon massif typique des Turbo est remplacé par un aileon fixe plus discret, avec une lame relevable automatiquement à partir de 60 km/h. La 996 a réussi à offrir une vraie cure de modernité esthétique à la 911 Turbo tout en respectant la philosophie du modèle et en lui offrant une vraie agressivité visuelle. Une réussite.

La formule Turbo est respectée

Le moteur type M96/70 de la Turbo prend pour base le bloc moteur Mezger de la 911 GT1, avec carter d'huile séparé et lubrification par carter sec. D'une cylindrée de 3600 cm³, il est muni de deux turbos.

Il fait preuve d'une fiabilité exemplaire et de performances dignes de ce nom. La Turbo développe finalement 420 ch à 6000 tr/min et 560 Nm sur une très large plage de régime, de 2700 tr/min à 4600 tr/min. Le gain en puissance est assez modeste par rapport à la 993 Turbo qui affichait 408 ch, mais Porsche a préféré se concentrer sur l'agrément de conduite en proposant un couple important sur une large plage de régime. Les performances sont tout de même de très bonne facture avec un 0 à 100 km/h en 4,2 s et une vitesse de pointe de 305 km/h. Il en va de même pour le châssis qui accueille une transmission intégrale, tandis que la Turbo est chaussée sur des jantes de 18 pouces aux dimensions spécifiques. Notons que la boîte automatique Tiptronic est disponible pour la première fois en option sur la Turbo. Quant à l'équipement de série, il est exempté de tout reproche : sellerie tout cuir, clim automatique, système audio Bose haut de gamme, moquettes rembourrées, baguettes décoratives en aluminium, la Turbo ne manque de rien. Le seul reproche que l'on puisse lui faire est une autonomie limitée par la taille du réservoir : seulement 64 litres, ce qui est peu pour un tel moteur. ■

LE FAIT MARQUANT



La 996 Millennium

A l'automne 1999, Porsche présente la 996 Millennium. Il s'agit d'une édition limitée à 911 exemplaires numérotés, destinée à célébrer le passage à l'an 2000. Visuellement, la Millennium est sensiblement identique à une Carrera 4 de série. Elle était disponible uniquement en version coupé. Le principal signe distinctif est sa peinture spéciale baptisée « Violet Chromaflair ». Elle dispose également de jantes Turbo Look de 18 pouces polies par microbillage, ce qui leur apporte un effet chromé. Avec le temps, le traitement des jantes a tendance à s'abîmer, et leur entretien est assez délicat. Les sièges, les panneaux de portes, le tableau de bord, la colonne de direction, la console centrale, le système mains libres du téléphone et le cache de l'airbag sont intégralement tendus de cuir fauve. Les tapis de sol adoptent la même couleur que la sellerie. Le moteur est strictement identique à celui d'une Carrera 4 de série, il produit 300 ch. La Millennium est munie de série d'une boîte manuelle à 6 rapports. La boîte Tiptronic S est disponible en option.



	993 TURBO 1995	996 TURBO 2000
puissance max	408 ch à 5750 tr/min	420 ch à 6000 tr/min
couple max	540 Nm à 4500 tr/min	560 Nm entre 2 700 et 4600 tr/min



Par rapport à la 993 Turbo, la 996 n'a gagné que 12ch, passant de 408 à 420 ch. Les ingénieurs se sont concentrés sur la disponibilité du couple et la souplesse d'utilisation, pas sur la puissance pure.



2001

LA TURBO INDOMPTABLE

911 GT2

Elle est la descendante de la 993 GT, mais la 996 GT2 n'a pas été conçue pour homologuer une version de compétition. Elle vient coiffer la gamme 911 avec un moteur bi-turbo et un sacré tempérament.

C'est à l'automne 2000 que Porsche a présenté la 996 GT2, qui n'est ni plus ni moins qu'une version adaptée à la piste de la 911 Turbo. On avait déjà découvert cette recette avec la 993 GT, mais cette dernière avait été assemblée en vue d'une homologation pour la compétition, ce qui n'est pas le cas de la 996 GT2.

Deux roues motrices, de la puissance et du couple

La 996 GT2 prend pour base la 996 Turbo, avec des ouïes à l'avant encore plus larges et servant à la circulation d'air vers les radia-

teurs et les freins : 60 % de l'air pénétrant par le bouclier est dirigé vers les radiateurs de refroidissement avant de sortir par l'extracteur devant le capot. Les 40 % restants sont dirigés vers les freins. Le capot arrière est surmonté d'un imposant aileron fixe, le dessin des jantes de 18 pouces est similaire à la 996 Turbo. Contrairement à la Turbo, la GT2 abandonne les quatre roues motrices, il s'agit d'une propulsion classique avec boîte manuelle à 6 rapports. Vous pouvez oublier la Tiptronic, elle n'est pas proposée. Quant au moteur, il prend pour base le flat 6 M 96/70 de la 996 Turbo et pousse le bouchon un peu plus loin encore, ainsi la GT2 dé-



L'intérieur ressemble presque en tous points à celui d'une GT3, à l'exception de quelques logos « GT2 » çà et là. Elle est disponible en pack Clubsport, ou avec des sièges sport plus confortables.

veloppe 462 ch à 5700 tr/min et 620 Nm disponibles entre 3500 et 4500 tr/min. Les turbos soufflent jusqu'à une pression maximale de 2 bars. Et la GT2 d'afficher une vitesse de pointe de 315 km/h, du jamais vu pour une 911. La 996 GT2 affiche 1440 kg sur la balance contre 1540 kg pour la Turbo. Avec d'autre part un châssis rabaissé de 20 mm, des ressorts et amortisseurs plus fermes, la GT2 était d'une efficacité redoutable sur circuit, à condition d'être parfaitement réglée. C'est la fragilité connue de ce modèle : le train avant est difficile à régler et a une influence déterminante sur le comportement de la bête. >>



Avec son aileron biplan et ses ailes de Turbo, la GT2 en impose. L'aileron semble petit par rapport aux GT2 RS d'aujourd'hui, mais la GT2 possède une vraie présence.

L'arrivée des freins PCCB

Avec la 996 GT2, Porsche commercialise un nouveau système de freinage connu sous le nom de PCCB (Porsche Ceramic Composite Brakes), livré de série sur la GT2 et qui sera proposé en option sur la Turbo. Les disques de frein utilisent alors un alliage à base de carbone et de céramique, qui permet de réduire de 50 % le poids des disques en dépit de dimensions plus importantes (350 mm contre 330 mm pour les disques en acier). On les reconnaît à la couleur jaune des étriers, alors que les freins acier sont peints en rouge sur la Turbo et sur la Carrera 4S. La réduction des masses suspendues apporte un gain honorable en matière de dynamisme. Et au niveau de l'endurance du freinage, il y avait aussi de bonnes choses à dire : Porsche annonçait également que les disques pouvaient durer jusqu'à 300 000 km. Il faut toutefois nuancer ce point. Les responsables des ateliers des centres Porsche vous diront que la durée de vie des disques en carbone-céramique est trois fois supérieure à celle des disques en acier dans des conditions d'utilisation équivalentes. Et une enquête réalisée récemment nous a permis d'établir que l'usage prolongé d'un système carbone-céramique sur piste peut entraîner une dégradation très rapide des disques. ■

	996 TURBO 2000	996 GT2 2001
puissance max	420 ch à 6000 tr/min	462 ch à 5700 tr/min
couple max	560 Nm entre 2700 et 4600 tr/min	620 Nm entre 3500 et 4500 tr/min

LE FAIT MARQUANT



Timo Bernhard remporte le titre en Carrera Cup allemande

En 2001, Timo Bernhard est encore un jeune pilote âgé de seulement 20 ans. Mais, dès sa deuxième saison en Carrera Cup Allemagne, il remporte le titre. On ne le sait pas encore, mais c'est le début d'une très longue histoire avec Porsche, qui sera couronnée de nombreux succès. En 2007, il remporte le championnat ALMS, avec Romain Dumas au volant du RS Spyder, et le couronnement de sa carrière chez Porsche interviendra en 2017 : cette année, il s'impose aux 24 Heures du Mans avec la 919 Hybrid et s'arroge également le titre de Champion du Monde d'Endurance. Il est également détenteur du record absolu du tour sur le Nürburgring, au volant de la 919 Hybrid Evo, en 5'19"546.



Elle s'est taillée une réputation de faiseuse de veuves en raison de ses performances et d'un train avant assez délicat. Mieux vaut prendre le temps de l'apprivoiser...

EN CE MOMENT,
JUSQU'À
-60%
sur vos contrats*

Allianz 



LA SEULE AGENCE
DU NORD EST

47 avenue Léopold Bertot
51000 Châlons-en-Champagne



DEPUIS 1984,
VOTRE SPÉCIALISTE
EN VÉHICULES
DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION

Venez rencontrer vos agents

M. MANCEAUX
L. BAUDEMONT

 **03 26 64 29 48**

 **manceaux.chalons@allianz.fr**

* Offre soumise à conditions, se renseigner en agence.
Demandez votre devis gratuit.



PETIT LIFTING

996 Phase 2

Dès le millésime 2002, Porsche présente une version rajeunie de la 996. Un peu plus de puissance et une esthétique affinée, mais également de nouvelles déclinaisons très attendues.

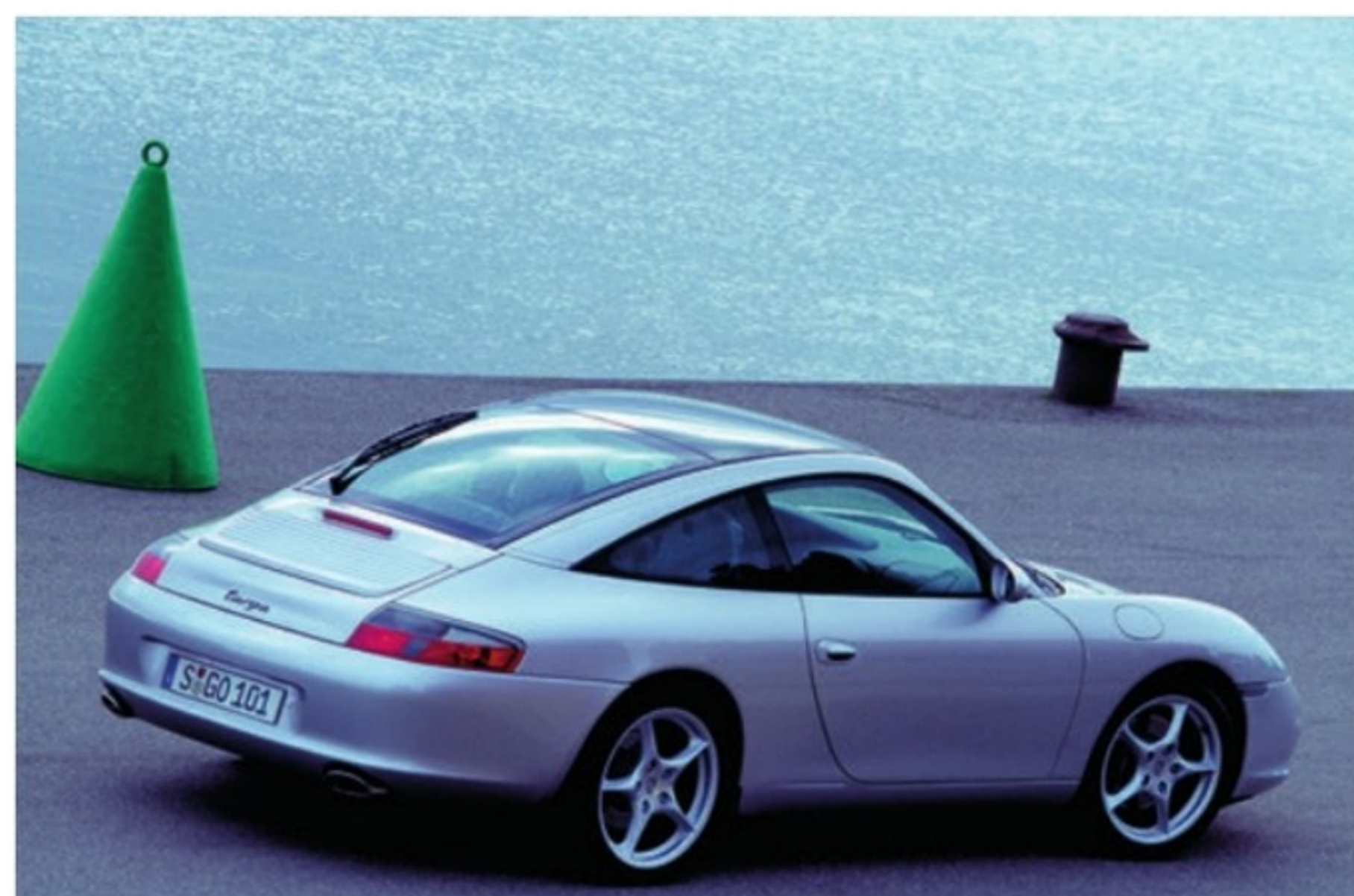
Les principales critiques qui s'étaient abattues sur la 991 phase 1 reposaient essentiellement sur son esthétique trop proche du Boxster. A l'exception du bas de caisse, la face avant des deux modèles était quasiment identique. Les porschistes ont eu d'autant plus de mal à l'accepter que la 911 a toujours arboré des phares ronds, élément distinctif abandonné avec la 996. Pourtant, si vous parlez avec d'anciens commerciaux de la marque présents à l'époque, ils étaient tous unanimes sur les qualités et la plastique de la nouvelle venue, qui remplaçait avantageusement une 993 en bout de course. Mais venons-en à la 996 phase 2 : Porsche a su écouter les critiques et, à défaut de revenir aux phares ronds, la 996 adopte les

feux avant de la 996 Turbo, ce qui lui permet de trouver tout de suite une identité bien différenciée de celle du Boxster.

La gamme Carrera est présentée dès 2002, avec un moteur porté à 320 ch au lieu de 300 dans la phase 1. Les modifications esthétiques se concentrent essentiellement sur la face avant, et l'arrière se distingue uniquement par la forme légèrement différente des pots d'échappement et une arête un peu plus marquée au bas du pare-chocs arrière. Rien de révolutionnaire, mais c'était suffisant pour redonner un peu plus de caractère à la 996. On observe l'apparition de deux nouvelles versions en 2002 : la Targa et la Carrera 4S. En 2003, la GT3 et la GT2 bénéficieront d'une phase 2 à leur tour.

996 Targa : une recette connue qui ne change pas

Sur la base d'une 996 Carrera, et disponible uniquement en deux roues motrices, la 996 Targa reprend le concept inauguré par la 993 en 1996 : le toit coulissant en verre poursuit sa carrière. Il est composé de trois éléments : un petit déflecteur situé au sommet du pare-brise, la partie mobile du toit, puis la lunette arrière. Le toit ouvrant, d'une surface totale de 1,54 m², est actionné par un bouton sur la console centrale, et le niveau d'ouverture du toit peut être entièrement commandé par le conducteur, sur simple pression d'un bouton, et ce quelle que soit la vitesse. La lunette arrière peut désormais être ouverte par l'intermédiaire de la clé de contact, la Targa est donc la toute première 911 à disposer d'un hayon. Construite sur la base d'un coupé pour améliorer la rigidité, la Targa possède des suspensions légèrement assouplies afin d'offrir un meilleur confort de conduite.



Indisponible sur la Phase 1, la Targa fait son retour sur la Phase 2, toujours avec cette philosophie de Grand Tourisme sans contrainte. La Targa est un modèle rare, recherché par une clientèle d'esthètes et d'amateurs éclairés. Un bon choix.

996 Carrera 4S : répliquer le succès de la 993

On ne change pas une équipe qui gagne : et avec la 993 Carrera 4S, la formule avait marché du tonnerre. La 996 Carrera 4S conserve le moteur 3600 cm³ de 320 ch de la 911 Carrera. Au niveau esthétique, elle se distingue en reprenant le pare-chocs avant, les jantes de 18 pouces et les ailes élargies de la 996 Turbo. Elle s'offre même le luxe d'arbore un bandeau arrière rouge entre les feux, clin d'œil aux 911 des années 80 et 90. Considérée à juste titre comme la plus belle 996, elle fait l'impasse sur l'aile arrière de la Turbo et ses prises d'air dans les flancs. Elle emprunte également à la Turbo les gros freins et les suspensions rabaisées, ainsi que sa dotation de série : peinture métallisée, sellerie entièrement tendue de cuir, sièges à réglages entièrement électriques avec fonction mémoire, climatisation et un lecteur CD comprenant des haut-parleurs à restitution digitale. La boîte Tiptronic est disponible en option. >>



On achetait la Carrera 4S à la fois pour son look et pour son équipement. Le succès a été tel que les Carrera 4, bien que moins chères, se sont beaucoup moins vendues.

On ne le savait pas encore, mais la 996 Carrera 4S sera la dernière Turbo Look au vrai sens du terme : avec ailes de Turbo, châssis et équipement de Turbo. Dommage que Porsche n'ait plus renouvelé la formule après cela.



996 GT3 : un peu mieux partout

Difficile de trouver des défauts à la 996 GT3 phase 2, alors que la 996 GT3 cochant déjà presque toutes les bonnes cases. La phase 2 reprend les phares de la 996 Turbo, et des lignes plus acérées : exit l'aileton en pince de crabe, remplacé par un aileron droit, plus conventionnel. La lame supérieure peut être réglée selon un angle d'inclinaison allant de 4° à 8°. Les jantes démontables sont remplacées par des jantes de 18 pouces à cinq doubles branches. Le moteur reste le six cylindres « Mezger » de 3600 cm³, mais il passe de 360 à 381 ch à 7400 tr/min. La puissance est très haut perchée, et la sonorité est – déjà – totalement addictive, tout comme la rage de ces moteurs atmosphériques. La sonorité de l'extérieur est plus discrète, dommage. L'habitacle change très peu : on retrouve les magnifiques baquets Recaro, qui peuvent être remplacés gratuitement par des sièges sport. Le pack Clubsport est disponible en option et permet d'avoir un demi-arceau, un harnais, un coupe-circuit et un extinc-teur. En option chez Porsche Motorsport, il était même possible de bénéficier d'un arceau cage boulonné. Le 0 à 100 km/h abattu en 4,5 s, contre 4,8 s pour la phase 1 et la vitesse de pointe s'établit à 306 km/h contre 302 km/h. L'un des rares défauts de la GT3 phase 2, ce sont ses trains délicats : comme pour la GT2, le réglage du train avant est assez difficile et une GT3 mal réglée aura tendance à chercher sa route, à ne pas freiner tout à fait droit sur des freinages appuyés, et sera beaucoup moins efficace. ■

LE FAIT MARQUANT



996 GT2 483 ch

Vous vous souvenez de la 996 GT2 462 ch ? Eh bien cette nouvelle version communément appelée 996 GT2 483 ch n'est qu'une très modeste évolution, mais pourtant la plus rare et la plus convoitée des 996. Esthétiquement, elle est d'ailleurs en tous points identique à une version 462 ch, à l'exception des jantes de 18 pouces en alliage. Elles adoptent le dessin à cinq doubles branches déjà inauguré sur la GT3 Phase 2 (mais les dimensions sont plus élevées).

Une reprogrammation électronique du moteur lui permet de passer de 462 à 483 ch, et de 620 à 640 Nm. Pas de quoi révolutionner les performances : un dixième de gagné sur le 0 à 100, deux dixièmes sur le 0 à 160.

Le pack Clubsport gratuit apporte des modifications extérieures du plus bel effet, avec des éléments de carrosserie en carbone apparent : l'aileton arrière, les rétroviseurs extérieurs et la double lame d'extracteur avant, située juste devant le capot, sont en fibre de carbone. En option, toutes les GT2 pouvaient disposer de ces éléments. Aboutissement absolu de la gamme 996, la GT2 483 ch n'aurait été produite qu'à seulement 94 exemplaires, dont 70 livrés en version Clubsport. Elle est aujourd'hui quasiment introuvable, et très chère.

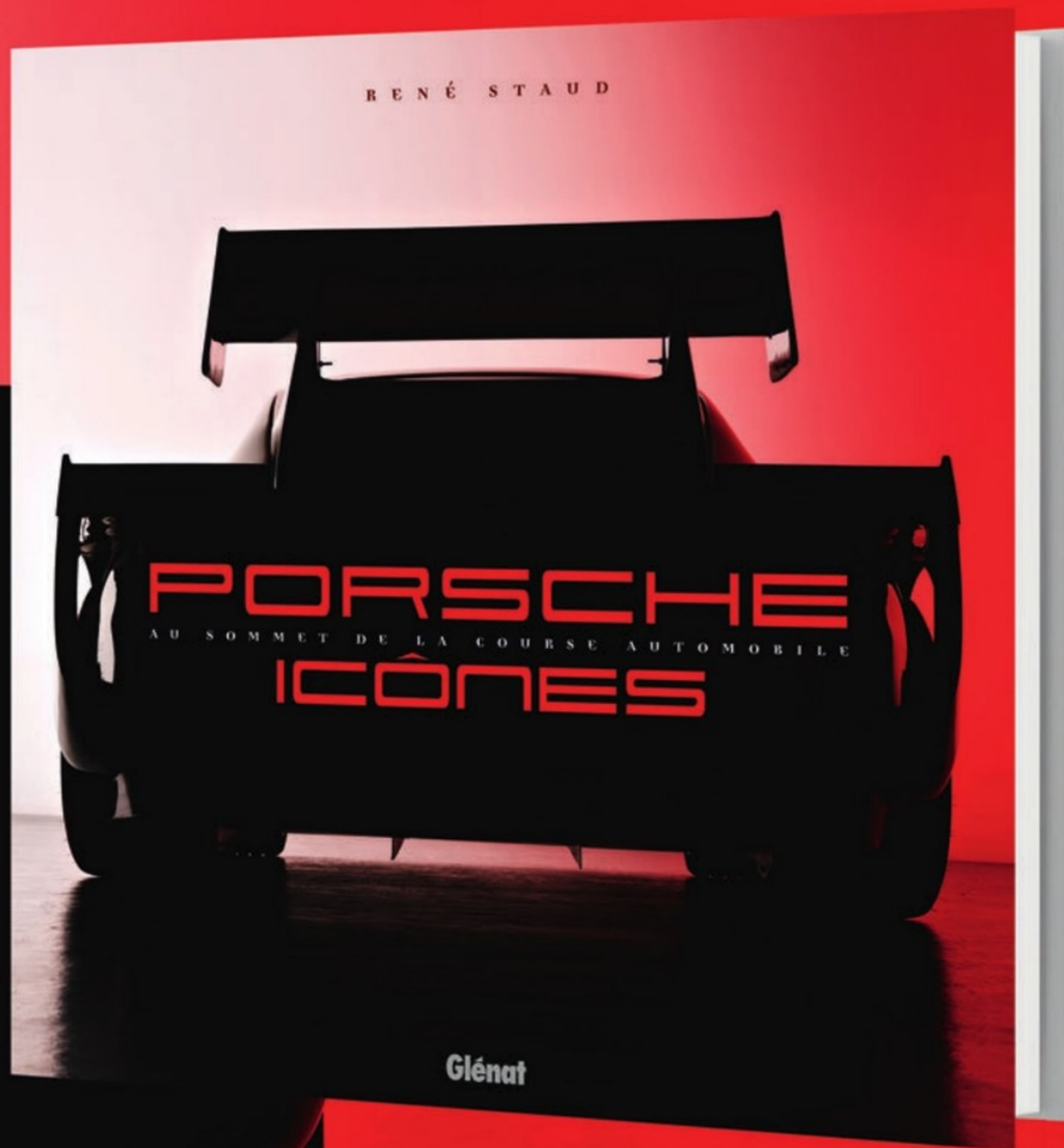


L'intérieur de la GT3 évolue assez peu, même s'il est allégé et renonce aux sièges arrière. En revanche, l'embrayage et la boîte sont plus fermes, et le volant retransmet tout.

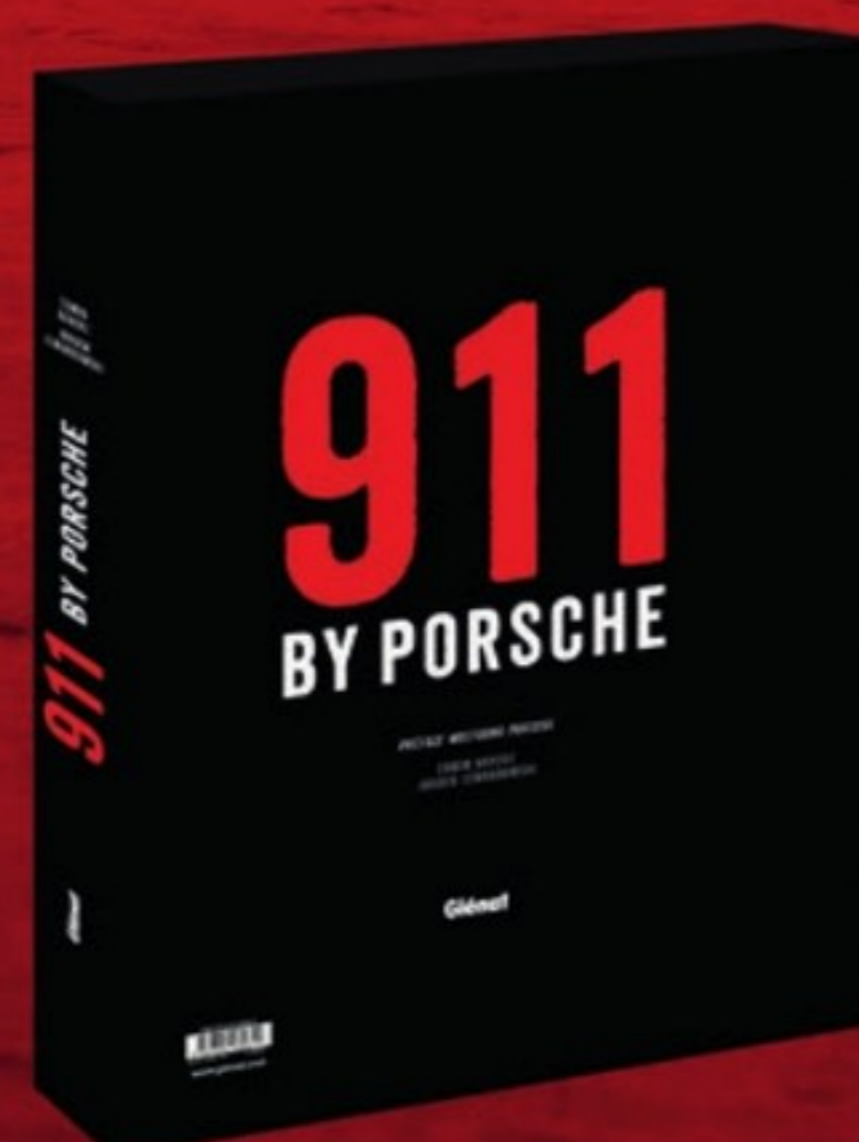
La GT3 Phase 2 adoptait un aileron arrière plus conventionnel que celui de la Phase 1. C'est presque dommage, tant le look de la Phase 1 était singulier. Néanmoins, la Phase 2 est plus agressive, plus efficace, plus performante. Quel moteur !



A U S O M M E T D E L A C O U R S E A U T O M O B I L E



En librairie



En librairie le 15/11

Glénat
www.glenat.com



LA PREMIÈRE DE LA DYNASTIE

GT3 RS

Celle-ci, personne ne l'avait vue venir. Et pourtant, quelle fête, quel coup de canon ! Porsche ressuscite le patronyme RS, que l'on pensait enterré. Une version spéciale de la GT3 qui marque le début d'une longue série.

Il n'y a pas eu besoin de grand-chose pour toucher le cœur des porschistes passionnés et de faire un petit clin d'œil à l'histoire des 911 RS : en présentant la GT3 RS en Blanc Carrera, avec des bandes décoratives et des jantes peintes en Rouge Indien ou Bleu Mexico, l'hommage à la Carrera RS 2.7 est évident. Et suffisant pour lancer une tendance qui ne prendra jamais fin : la GT3 RS, c'est la 911 de la démesure totale, la pistarde extravagante, l'enfant dissipé et turbulent des repas de famille toujours un peu guindés. Elle n'a pas de filtres et n'en veut aucun. D'ailleurs, elle a connu un succès fou :

alors que Porsche avait prévu de s'en tenir à 200 exemplaires, ce sont finalement 678 exemplaires qui sont sortis des lignes d'assemblage.

Des modifications pas si nombreuses

Elle semble si différente d'une 996 GT3 et pourtant, ces modèles demeurent plus proches qu'il n'y paraît. Le capot avant est désormais en carbone, et le blason Porsche est remplacé par un simple autocollant. Les coques des rétroviseurs sont en carbone, tout comme l'aileton arrière dont la lame supérieure possède maintenant des ailettes



C'est n'est qu'en comparant la 996 GT3 RS aux modèles actuels que vous mesurez le chemin parcouru. La 996 paraît moins précise, la puissance maxi à 7400 tr/min semble logée un peu trop bas dans les tours et son look paraît presque timoré. Mais c'est une erreur de la comparer à l'incomparable, elle a toujours un caractère bien trempé et très gratifiant.

aux extrémités. Un collecteur d'air est placé juste au-dessus la prise d'air située devant l'aile, et le logo GT3 RS sur le bas du capot arrière est un simple autocollant, de façon à gagner quelques grammes. Enfin, la lunette arrière est en matériau composite. Grâce aux pièces en carbone et au vitrage allégé, 20 kg sont retirés par rapport à une GT3, le poids à vide tombe à 1360 kg.

Au niveau du châssis, les modifications sont encore assez légères : les triangles et les tirants de suspensions avant sont différents de ceux d'une GT3 et peuvent être réglés pour adapter le carrossage. Les combinés ressorts-amortisseurs sont un peu plus durs, et la GT3 RS dispose de porte-moyeux de compétition, renforcés avec des bagues vissées. En vérité, Porsche n'avait pas besoin de beaucoup plus. A l'origine, la GT3 RS a simplement été commercialisée afin d'homologuer des pièces très spécifiques sur les trains roulants, en vue de faire courir une GT3 RSR plus aboutie en compétition. Le moteur est similaire à celui d'une GT3 : il produit 381 ch à 7400 tr/min et 385 Nm à 5000 tr/min.

Quant à l'habitacle, il se distingue par la présence du pack Clubsport de série, comprenant baquets en tissu ignifugé, demi-arceau boulonné à l'arrière, préparation pour coupe-circuit, extincteur et harnais 6 points pour le conducteur. ■

LE FAIT MARQUANT



la 996 « 40 Jahre » célèbre les 40 ans de la 911

Elle est présentée en août 2003, nous aurions donc pu en parler en 2003, mais elle est comptabilisée pour le millésime 2004 : cette nouvelle édition spéciale, produite à 1963 exemplaires sur base de 996 Carrera, célèbre les 40 ans de la 911. La 911 est disponible uniquement en Argent GT métal, elle adopte le bouclier avant ajouré de la Carrera 4S, avec des grilles peintes en couleur carrosserie. Les phares au xénon sont de série et les bas de caisse latéraux proviennent de la 996 GT3, et ses jantes de 18 pouces sont polies par microbillage. A l'intérieur, tout est recouvert de cuir gris foncé naturel au grain spécifique. Les sièges, les contre-portes, la visière des instruments de bord sont ainsi recouverts de cuir. Les sièges sport sont de série et leur coque est peinte en couleur extérieure. On observe plusieurs finitions en aluminium dans l'habitacle. Le moteur de la Carrera est ici équipé de la célèbre option X51 qui porte la puissance à 345 ch, même si le gain en matière de performances reste sujet à débat. C'est aujourd'hui une version de plus en plus appréciée tant pour sa configuration, son élégance que la qualité de son équipement.


2005

LE RETOUR AUX SOURCES

997

Une page pleine de succès se tourne lorsque la 996 tire sa révérence. Mais c'est pour mieux faire place à la 911 type 997, qui sera accueillie comme il se doit par les porschistes.

Lorsqu'une nouvelle 911 fait son apparition, il arrive très souvent qu'une portion plus ou moins importante des inconditionnels de la 911 se mette à bougonner. La nouvelle ne leur plaît pas, et ils le font savoir. Avec la 997, nous sommes probablement en présence de la 911 qui aura subi le moins de reproches lors de sa présentation. Il faut dire qu'elle a l'intelligence de répondre à la principale critique qui avait été faite à la 996, et que les phares ronds font leur grand retour. A titre personnel, c'est la première « nouvelle 911 » dont je me souviens dans ma vie de porschiste, et il n'y avait rien à dire : « wah, les phares ronds, comme une vieille 911 ! » La plastique parfaite, le coup de foudre. Dans les faits, la plastique de la 997 a tout bon. Mon discours sur les

phares ronds a assez duré, mais on peut aussi parler d'une silhouette plus ronde : les ailes de la 997 sont bien plus galbées que celles de la 996 et à ce titre, on croit reconnaître les hanches rondes de la 911 type 993. Campée sur de plus grandes jantes (18 pouces de série pour la Carrera, et même 19 pouces de série pour la Carrera S), la 997 impose une vraie prestance. A l'arrière, la Carrera S arbore quatre sorties de pots d'échappement, une première. Au premier abord, cela évoque plutôt le Ferrari, mais on s'y est fait sans trop de mal

Grand chamboulement dans les déclinaisons

Avec la 997, il a fallu s'habituer à de nouvelles gammes, car la nouvelle venue est immédiatement déclinée en Carrera et Carrera S.

Sauf qu'avec la 993, le « S » était synonyme de « Turbo Look ». Avec la génération 997, le « S » signifie plus gros moteur et meilleur équipement de série. Les versions Carrera sont munies d'un six cylindres de 3600 cm³ qui développe 325 ch à 6800 tr/min et 370 Nm à 4250 tr/min. La Carrera S accueille un six cylindres à plat dont la cylindrée est portée à 3800 cm³. L'augmentation de la cylindrée est liée à un accroissement de l'alésage. Sa puissance s'élève à 355 ch à 6600 tr/min et 400 Nm à 4600 tr/min. Dans les deux cas, la lubrification se fait par carter sec intégré et le système Variocam Plus est présent, il ajuste la quantité de carburant envoyée dans les cy-

lindres, en ouvrant les soupapes de façon plus ou moins grande et plus ou moins tardivement. A bas régime, l'ouverture des soupapes est limitée afin d'injecter une faible quantité de carburant. A haut régime, la course des soupapes est plus longue afin d'assurer un apport plus élevé en carburant. Aujourd'hui, la réputation de ces moteurs a été ternie par des soucis de cylindres rayés, liés à un défaut de fabrication d'un petit lot de cylindres sur lesquels le traitement de surface contre la friction n'a pas été suffisant. Les deux versions sont équipées d'une boîte manuelle à 6 rapports de série, et la boîte Tiptronic est en option. ■

	996 CARRERA 2001	997 CARRERA 2005	997 CARRERA S 2005
puissance max	320 ch à 6800 tr/min	325 ch à 6800 tr/min	355 ch à 6600 tr/min
couple max	370 Nm à 4250 tr/min	370 Nm à 4600 tr/min	400 Nm à 4600 tr/min



L'intérieur de la 997 revient à des codes plus familiers, dans le respect de l'ADN Porsche. Il prend un sacré coup de jeune au passage. Ce modèle est en boîte Tiptronic.

Par rapport à la 996, la 997 a retrouvé les rondeurs qui ont manqué aux clients. La 997 sera un énorme succès critique et commercial.

LE FAIT MARQUANT

La nouvelle suspension PASM

Sur cette nouvelle génération, c'est bien la Carrera S qui bénéficie d'un nouveau raffinement technologique, baptisé PASM (Porsche Active Suspension Management). Plus basses de 10 mm par rapport aux suspensions conventionnelles de la Carrera, ces suspensions se caractérisent par un pilotage électronique permanent de la force d'amortissement. Cette régulation se fait indépendamment sur chaque roue, en fonction du profil et des irrégularités de la route. Le PASM dispose de deux modes : le mode normal, où la suspension sera plus confortable et adaptée à un usage urbain ou à des routes plus encaissées. Le mode « Sport » est quant à lui destiné, en toute logique, à la conduite à un rythme soutenu sur des revêtements très réguliers et sur circuit. Même sur le mode normal, la suspension va identifier un rythme de conduite plus soutenu et opter pour un amortissement plus ferme. Lors des essais complets à l'époque, Marc Joly, qui était noter rédacteur en chef jusqu'en juin 2023, avait souligné à quel point le PASM apportait une vraie amélioration au comportement de la 911. Le confort était en nette hausse, on ressentait moins les trépidations du châssis. L'efficacité était également en hausse, sans que cela vienne ringardiser la suspension de série des Carrera, qui reste excellente.





LE FLEURON DE LA GAMME

997 Turbo

On le sait : la 911 Turbo est toujours le fleuron de la gamme. Mais avec la 997, Porsche est allé encore plus loin dans la qualité technologique, ce qui n'a pas manqué de nous réserver quelques surprises, notamment au niveau de la boîte de vitesses.

Avant d'embrayer sur la Turbo, accordons quelques lignes à l'ensemble de la gamme, car l'année 2006 sera très riche en nouveautés. La gamme Carrera est déclinée en versions quatre roues motrices : Carrera 4 et Carrera 4S. Elles bénéficient d'ailes élargies mais n'ont pas le Turbo Look complet, qui ne sera plus proposé. Ensuite, la 997 GT3 est également présentée, avec 415 ch et une gueule de brute. C'est elle qui a lancé le grand retour du blanc sur la 911 et l'a rendu si populaire. La 997 GT3 a fait ses preuves par sa fiabilité et ses performances.

La 997 Turbo, un autre niveau technique

La 997 Turbo a fait fort, tant au niveau du moteur que de la boîte de vitesses. On avait légèrement critiqué la 996 Turbo et sa hausse de puissance assez légère par rapport à la 993 (seulement 18 ch de plus), aucune critique de ce genre ne viendra s'abattre sur la 997 Turbo. Le moteur M97/70 bi-turbo développe 480 ch à 6000 tr/min, et un couple de 620 Nm entre 1950 et 5000 tr/min. Les culasses et le carter de vilebrequin sont en alliage léger. Mais surtout, la 997 Turbo inaugure des turbines à géométrie variable baptisées VTG. >>



La 997 Turbo se contente de rajeunir une formule gagnante. Le bond en puissance est spectaculaire par rapport à la 996. Ce sont les jantes qui étonnent, leur dessin est inédit dans l'histoire de la 911.

	996 TURBO 2000	997 TURBO 2006
puissance max	420 ch à 6000 tr/min	480 ch à 6000 tr/min
couple max	560 Nm entre 2700 et 4600 tr/min	620 Nm entre 1950 et 5000 tr/min

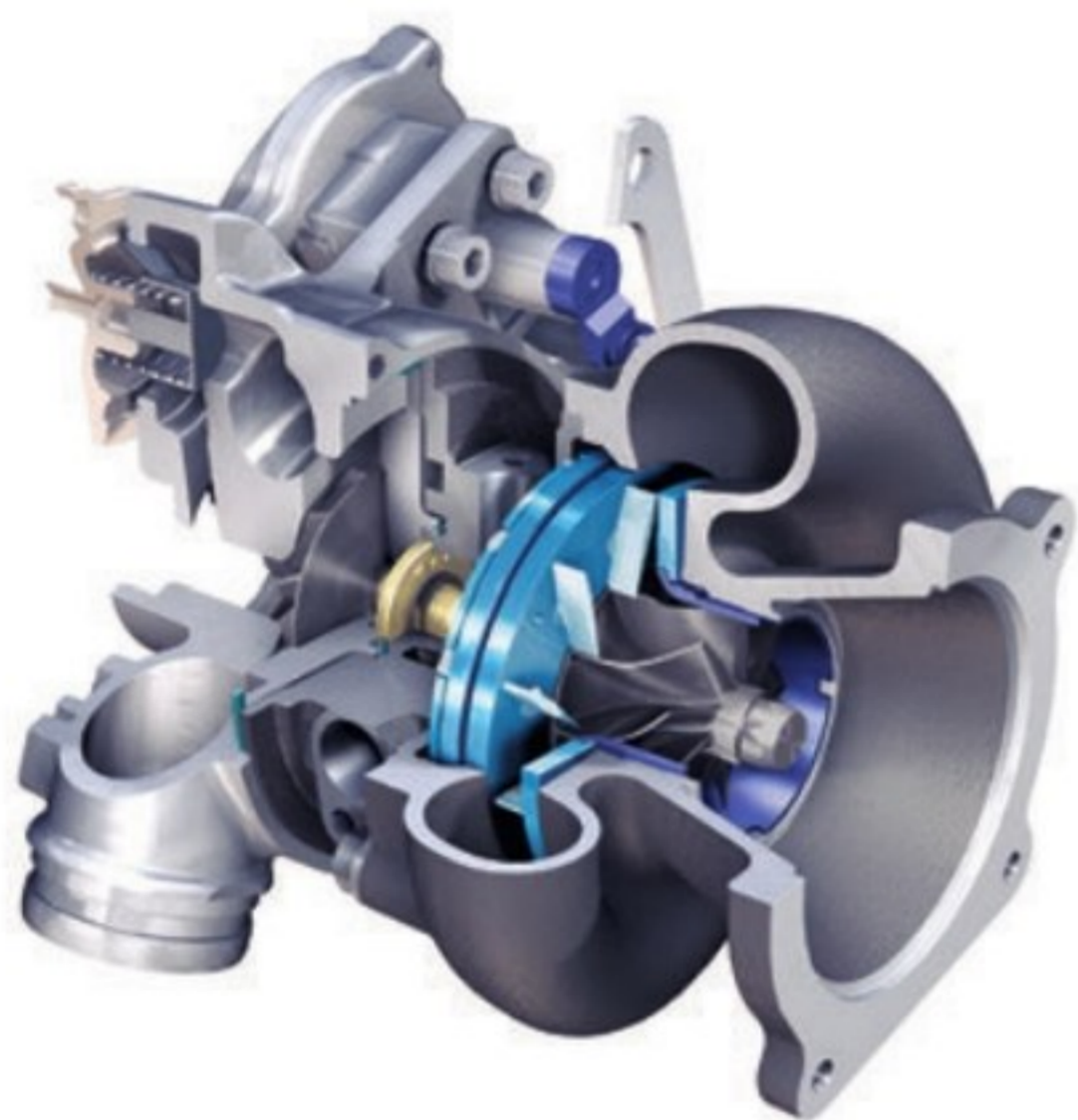


A l'avant, Porsche a pris des risques au niveau esthétique. Les feux anti-brouillard déportés et les barres à Leds dans les prises d'air sont inédites.

Les turbines à géométrie variable

Pour faire très court, un turbo est une petite turbine alimentée par les gaz d'échappement. Sa rotation crée un mouvement d'aspiration d'air qui est envoyé dans les cylindres, pour enrichir les mélange air-essence et accroître les performances.

Avant la 997 Turbo, vous aviez deux choix : soit un petit turbo, qui sera entraîné par un faible volume de gaz mais sera inefficace à hauts régimes, soit un plus gros turbo, qui sera inerte à bas régime. La turbine à géométrie variable de la 997 Turbo permet de résoudre ce problème, car l'ouverture des ailettes du turbo est pilotée électroniquement en fonction du régime moteur. Cela signifie qu'elles peuvent être quasiment fermées à bas régime, et grandes ouvertes à haut régime, optimisant en permanence le fonctionnement du turbo, et donc le couple délivré par le moteur. Cela permet de disposer d'un couple très conséquent sur une plage de régime très vaste et d'une réduction du temps de réponse des turbos, ce qui est excellent en matière de simplicité d'utilisation et de performances. A l'époque, ce système existait dans les moteurs turbodiesel, mais pas dans les moteurs essence où les températures de fonctionnement étaient nettement plus élevées. Et ce sont bien ces turbines VT qui ont permis de pousser la performance et la simplicité encore plus loin sur la 911 Turbo. ■



Le Turbo à Géométrie Variable est la grande nouveauté technique de cette nouvelle génération, il permet de profiter de la réserve de couple des turbos sur une plage de régime plus large.

LE FAIT MARQUANT



Boîte Tiptronic S

La boîte manuelle à 6 vitesses reste l'équipement de série sur la Turbo mais pour une fois, la boîte Tiptronic S à 5 rapports lui vole la vedette : en chiffres d'accélérations, c'est bien la Tiptronic qui est devant, et c'est du jamais-vu ! Jugez par vous-même : 3.9 s de 0 à 100 km/h en manuelle, et 3.7 s en boîte Tiptronic. 12.8 s de 0 à 200 km/h en boîte manuelle, et 12.2 s en Tiptronic. Cela fait quand même une bonne demi-seconde sur le 0 à 200, ce n'est pas rien.

En utilisant ce que Porsche appelait des « réglages optimisés » (nous avons supposé qu'il s'agissait de rapports plus courts), la Tiptronic est devant la boîte méca en termes d'accélérations pures. Sur un tour de circuit, l'honneur est sauf et la boîte mécanique restera plus rapide. La répartition des ventes entre boîte manuelle et boîte Tiptronic sera d'environ 50/50, même en Europe, alors que ce sont d'ordinaire les Américains et les pays du Moyen-Orient qui sont les plus friands de boîtes automatiques. Porsche avait bien compris que le marché attendait de la facilité de conduite...

La Turbo est toujours munie d'une transmission intégrale, toujours aussi efficace.

Les 911 Turbo se jouent du trafic et des intempéries.



ALLUMAGE **AUTOMATIQUE** DES PHARES

La nuit, dans un tunnel ou un parking, au-delà de 80km/h de jour



Ajoutez simplement la fonction « Phares Automatiques » au commutateur original de votre Porsche™ en position HOME

Conçu exclusivement pour :

Boxster 987.1.2
Cayman 987.1.2
911 997.1.2
Cayenne 955 & 957



• = LIGHTS OFF
 HOME > HOME • AUTO
 ☽ > ☽ • AUTO
 ☽ = ☽ MANUAL

PALS™
 par Autolight Systems

Homologué CE (E11)

Commandez sur 
autolightsystems.com

Flat 6 Magazine en VERSION DIGITALE

Découvrez une expérience de lecture différente grâce aux contenus : photos, vidéos...

Une fois téléchargées vos éditions restent accessibles partout, même hors connexion.



App Store
 Pour iPad®, iPhone® et iPod touch®
 Téléchargez l'application sur App Store



Google Play Store
 Pour tablettes et smartphones Android
 Téléchargez l'application sur Google Play Store



EN PLEIN DÉLIRE

997 GT3 RS

Les photos de présentation de la 997 GT3 RS, on s'en souviendra longtemps.
La 996 passait presque pour timorée en comparaison. La nouvelle reine des pistes
venait de réussir une belle entrée.

Il faut bien se dire une chose : en 2007, on sortait très timidement d'une décennie de grisaille en matière de couleurs. La mode était aux couleurs sombres : gris argent, bleu nuit, noir, et les concessionnaires avaient tendance à dissuader les clients d'acheter des couleurs vives. La 997 GT3 venait de remettre le blanc au goût du jour, mais ça n'allait pas plus loin. Alors, quand les GT3 RS ont débarqué en Vert et Orange (c'est bien le nom de ces couleurs), quelle déflagration. Avec un aileron en carbone, des jantes peintes, des bandes « GT3 RS » un rien vintage et des couleurs tout droit sorties des seventies, elles faisaient vibrer la fibre nostalgique des passionnés de la

première heure et venaient mettre une sacrée gifle aux amateurs de voitures ultra sportives.

Une GT3 légèrement améliorée

A cette époque, GT3 et GT3 RS sont encore très proches. Elles partagent un moteur identique : le six cylindres atmosphérique M97/76 développant 415 ch à 7 600 tr/min, et un couple de 405 Nm à 5 500 tr/min. Sur le Nürburgring, Walter Röhrl avait établi un temps de 7'42 alors que la GT3 avait été chronométrée en 7'46. En comparaison, une Turbo avait réalisé 7'49.

La GT3 RS se distingue par les ailes élargies de 44 mm provenant des Carrera 4, son aileron en carbone, une petite lèvre au bas du spoiler avant et quelques pièces allégées, notamment la vitre arrière en plexiglas. Le poids est en baisse de 20 kg par rapport à une GT3, ce qui porte le poids à vide de la GT3 RS à 1375 kg. Niveau châssis la GT3 RS dispose de la suspension PASM et les trains sont entièrement réglables. Les porte-moyeux sont spécifiques et devaient servir de base d'homologation pour la 911 RSR. Le système de freinage est identique à celui de la GT3 et les PCCB en carbone-céramique sont disponibles en option. L'habitacle accueille obligatoirement des baquets en carbone habillés de tissu ignifugé sont obligatoires, combinés à un arceau de sécurité peint en Vert pour les autos vertes, en Orange pour toutes les autres autos. Un harnais à 6 points est livré de série côté conducteur. Il en va de même pour l'extincteur et le pré-équipement pour coupe batterie, livrés de série. Un arceau cage avant peut être commandé auprès du département compétition de l'usine. Les panneaux de porte sont dépourvus de vide-poches, remplacés par des mousses rembourrées jouant le rôle d'amortisseurs de chocs en cas de collision latérale. La climatisation était absente de série, tout comme le PCM, mais on pouvait faire installer la clim gratuitement. Honnêtement, mieux valait opter pour a clim tant il est aujourd'hui inconfortable de rouler dans un habitacle qui n'est pas ventilé, surtout avec un si gros moteur à l'arrière. Si les voitures de compétition accueillent une climatisation, ce n'est pas pour rien. ■

Un look pareil, on n'avait jamais vu ça, c'était complètement dingue. C'est avec la 997 que la GT3 RS est entrée dans un monde de démesure totale, et les clients adorent. Même de nos jours, croiser une 997 GT3 RS impressionne. En revanche, sa conduite demande du doigté : la boîte est très ferme. Mais le moteur est extraordinaire.

LE FAIT MARQUANT



La victoire de la Porsche IMSA Performance en GT2 aux 24 Heures du Mans

C'était une époque extraordinaire, celle où IMSA (NDLR : le Centre Porsche Rouen) engageait une 911 RSR en endurance avec le soutien de la Matmut. Cette année 2007 a été l'une des plus belles, car ils s'imposent pour la première fois dans la catégorie GT2 aux 24 Heures du Mans. Un exploit réalisé par Raymond Narac, Patrick Long et Richard Lietz, et au cours duquel *Flat 6 Magazine* était au cœur de la course, dans le box de l'écurie.





LES MOTEURS TURBO

à l'honneur

On est en fin de cycle de la 997 Phase 1 et les nouveautés se font plus rares. Il faudra surtout noter l'arrivée de la 997 GT2. L'année sera endeuillée par le décès de Paul Frère, figure immensément respectée dans le monde Porsche.

On sait que dans la gamme 911, Porsche distille ses nouveautés au fur et à mesure, gardant toujours le meilleur pour la fin. C'est le cas avec la 997 GT2, qui sortira un an seulement avant l'arrivée de la 997 Phase 2.

997 GT2

La GT2 reprend une formule qui a déjà fait ses preuves auparavant et qui ne change guère : deux roues motrices, moteur bi-turbo dopé à l'EPO et un châssis extrêmement ferme, taillé pour la performance. L'esthétique est à l'avenant puisque la GT2 prend la base de la Turbo

et la rend beaucoup plus intimidante : entrées d'air nettement plus grandes à l'avant, imposant aileron fixe à l'arrière.

Le capot arrière est en matériau composite renforcé de fibre de verre, et qu'un logo GT2 noir mat est apposé sur le bas. Le bouclier arrière est profondément remanié, et lézardé de plusieurs ouïes d'aération, qui permettent d'accélérer l'évacuation de la chaleur générée par le moteur.

Sur la base du moteur de la 997 Turbo, la GT2 développe 530 ch à 6 500 tr/min et 680 Nm entre 2200 tr/min et 4500 tr/min. Le carter de vilebrequin et les culasses sont en alliage léger. Les bielles sont >>



La 997 GT2 inaugure des baquets en carbone à dossier rabattable.

	996 GT2 2004	997 GT2 2008
puissance max	483 ch à 5 700 tr/min	530 ch à 6 500 tr/min
couple max	640 Nm entre 3 500 tr/min et 4 500 tr/min	680 Nm entre 2 200 tr/min et 4 500 tr/min



On reconnaît des codes esthétiques similaires à ceux qui avaient été employés sur la 996 GT2.

forgées, tout comme les pistons forgés en aluminium. Le graissage se fait par carter sec séparé, ce qui garantit une lubrification optimale, même dans le cas de fortes accélérations latérales. Le système de lubrification compte neuf pompes à huile.

Le 0 à 100km/h est abattu en 3,7s, et la vitesse de pointe s'établit à 328km/h. Officiellement, car on connaît également des clients qui sont parvenus à atteindre des allures plus élevées.

De série, la GT2 est dotée de sièges baquets sport entièrement nouveaux : ils sont en carbone et sont plus enveloppants. Ils se distinguent par un dossier rabattable intégrant un airbag latéral, une première. Sur simple demande, le client pouvait disposer des sièges sport adaptatifs à réglages électriques et fonction mémoire, plus confortables, mais moins en rapport avec la philosophie de la GT2.

997 Turbo cabriolet

La 997 Turbo cabriolet n'est jamais qu'une Turbo découvrable, il n'y a donc pas vraiment de changement à noter. Même moteur de 480 ch, même habitacle haut de gamme, même châssis, son aileron se lève simplement 30 mm plus haut que sur le coupé afin de préserver les mêmes qualités aérodynamiques. Les renforts de caisse et la capote alourdissent la Turbo cabriolet de 70 kg, ce qui porte son poids à vide à 1 655 kg. Mais rien de cela n'empêche la Turbo d'être l'un des cabriolets les plus rapides de l'époque et d'être une sportive au long cours absolument irréprochable. Un rêve pour les grands voyageurs. ■

Depuis la génération 996, Porsche a ressuscité les 911 Turbo version « grand air ». Ce sont des modèles rares qui intéressent une niche de passionnés à la recherche du top de la performance.

LE FAIT MARQUANT



Un hommage à Paul Frère

Ingénieur, pilote, journaliste, difficile de trouver le bon qualificatif tant Paul Frère a marqué de son empreinte le monde automobile. Vainqueur des 24 heures du Mans 1960 sur une Ferrari 250 TR, Paul Frère a néanmoins entretenu une relation riche et fructueuse avec Porsche pour qui il pilote depuis l'époque de la 356 Pré-A. Probablement le seul journaliste à avoir essayé toutes les voitures de course d'après-guerre, il a contribué aux colonnes de Flat 6 pendant plusieurs années. Malgré son palmarès et sa popularité, Paul Frère se montrait toujours d'une grande disponibilité. Il s'est éteint à 91 ans.





Le Spécialiste N°1 de la housse depuis 1989

*"La meilleure des protections
au service de vos voitures"*



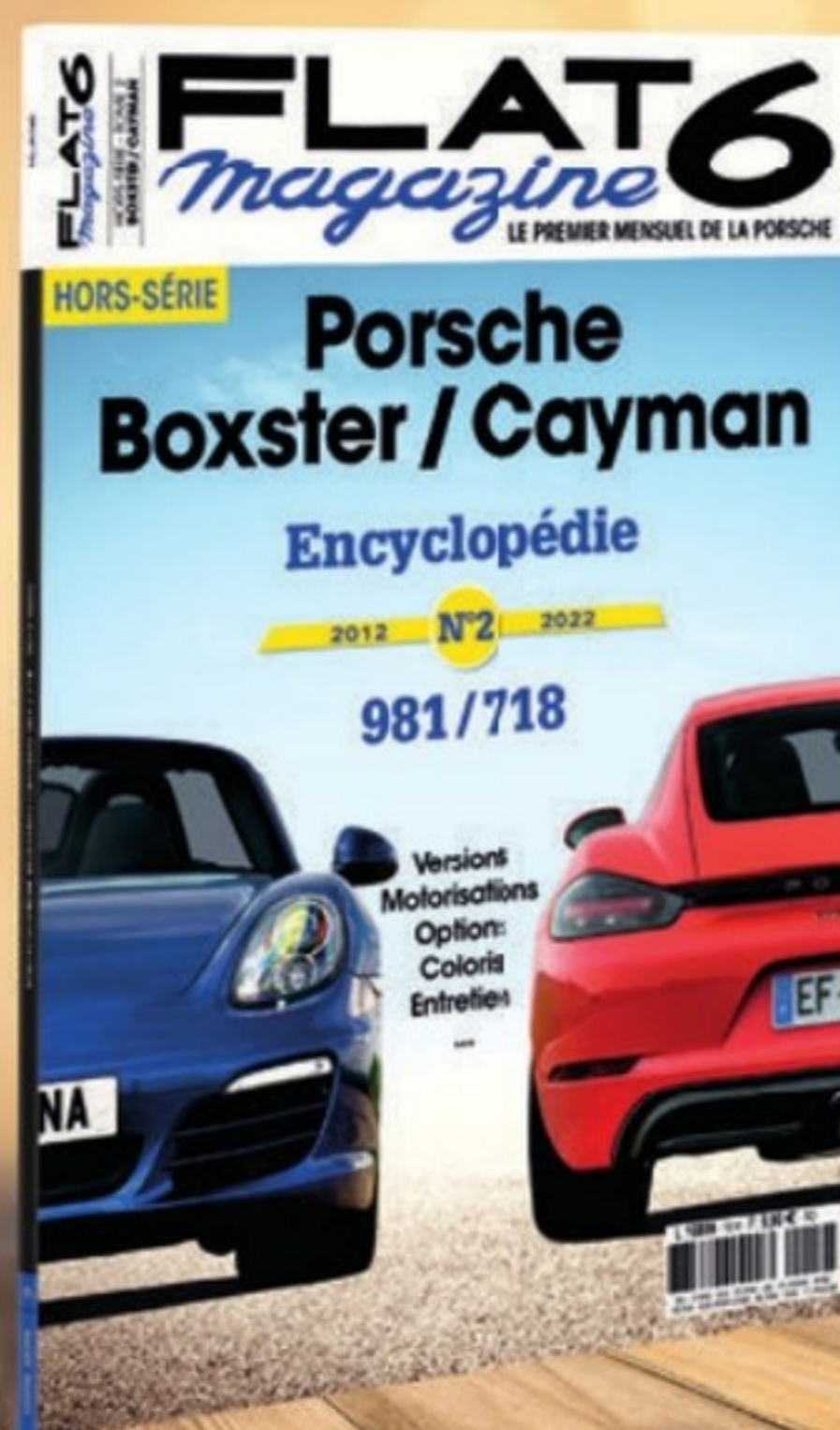
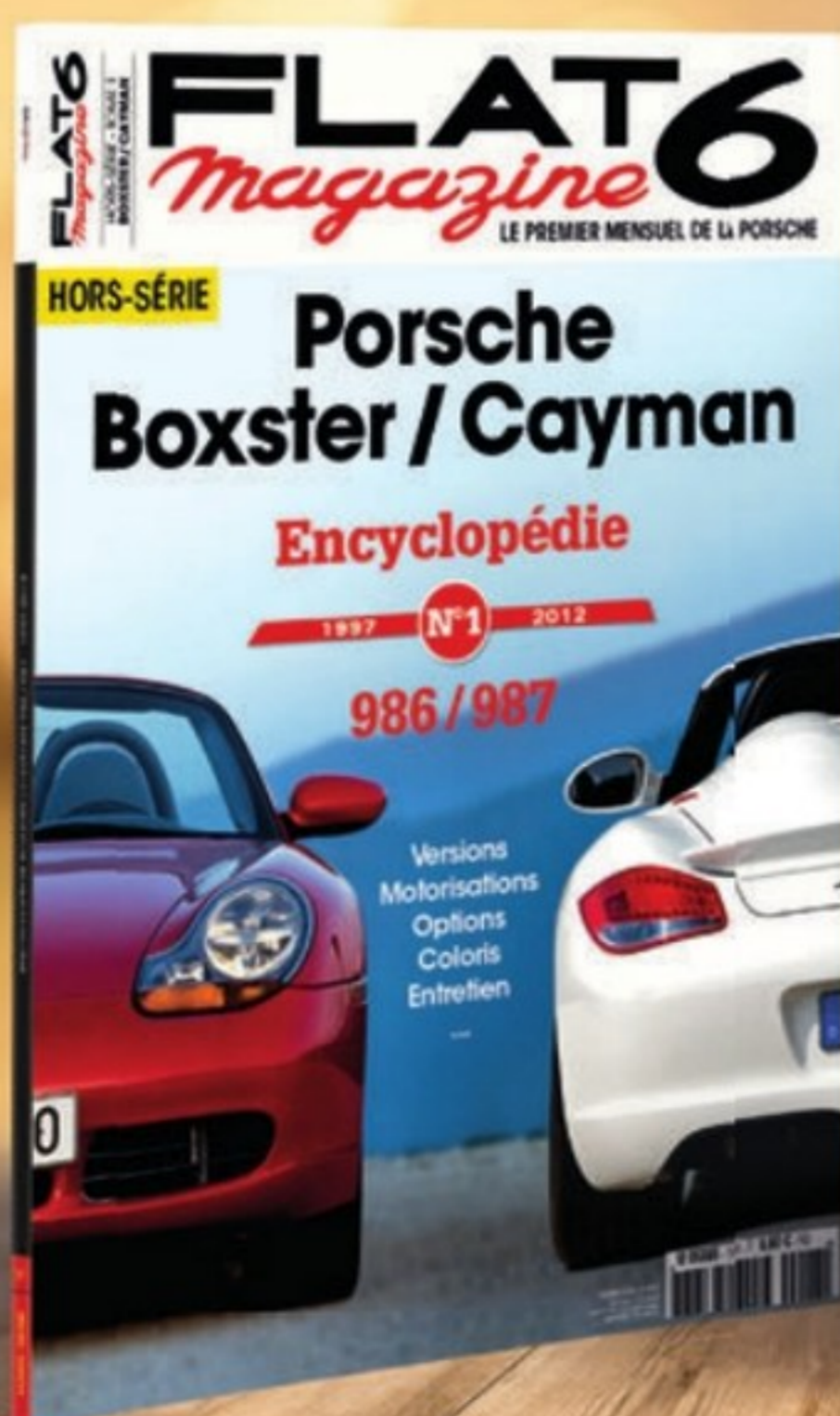
05 57 158 158

33260 La Teste de Buch

Société Française

www.car-cover-france.com

Retrouvez nos hors-séries **Boxster / Cayman**
sur notre boutique en ligne



WWW.FLAT6MAG.COM



LA BOÎTE RÉVOLUTIONNAIRE DE LA 997 Ph 2

Après un cycle de 4 ans, la 911 type 997 bénéficie d'une sérieuse mise à jour esthétique et technique. Avec elle, la 911 fait un immense bond en performances grâce à une boîte à double embrayage, attendue depuis très longtemps : la PDK.

Toute la gamme Carrera d'un coup

Le constructeur n'a pas perdu son temps, puisque toute la gamme Carrera phase 2 est présentée en même temps : De la Carrera à la Carrera 4S, sans oublier les Targa 4 et 4S, en coupé et cabriolet. Les changements cosmétiques sont modestes, mais suffisants pour donner un vrai coup de jeune à la 997. Le travail esthétique concerne essentiellement les phares et les pare-chocs. Toute la gamme 911 adopte un éclairage bi-xénon avec réglage dynamique de la portée des phares. Il faut noter aussi que la 997 Phase 2 inaugure les éclairages à LED dans les blocs du bouclier avant, mais surtout dans les

feux arrière. Ils apportent le bénéfice d'une meilleure visibilité, mais ont également l'intérêt d'être plus élégants une fois allumés.

Les motorisations évoluent à la marge, avec des gains de puissance compris entre 20 et 30 ch (voir tableau page de droite). La nouveauté majeure du six cylindres de la Phase 2 est l'arrivée de l'injection directe : des injecteurs, gérés électroniquement, projettent la quantité d'essence nécessaire à la combustion, en fonction du régime moteur et du couple. L'essence est injectée à une pression de 120 bars directement dans les cylindres, ce qui permet d'avoir un mélange air-essence plus frais, donc plus riche.

La boîte PDK

Cela faisait longtemps que les clients réclamaient l'arrivée d'une nouvelle boîte de vitesses, à l'image de la boîte F1 de Ferrari. Porsche a pris son temps, mais dit enfin adieu à la boîte Tiptronic. La nouvelle boîte PDK (Porsche DoppelKupplung) est une boîte automatique nouvelle génération à 7 rapports. La PDK fonctionne selon deux modes : tout automatique ou manuel. Le mode manuel peut être actionné par l'intermédiaire des boutons au volant. Ils reprennent le fonctionnement des boutons de la Tiptronic : on les pousse pour passer le rapport supérieur, on les tire pour rétrograder. Le Pack Sport Chrono Plus optionnel accolé permet de bénéficier des modes Sport et Sport Plus, qui apportent un caractère radicalement différent à l'auto : la réponse à l'accélérateur, la tenue des hauts régimes sont différents et transforment la 911 en une voiture vraiment sportive. La programmation électronique est en effet sur le mode confort par défaut. Ce Pack a en plus l'avantage de disposer du Launch Control. Les passages de rapports se font sans perte de puissance, ce qui joue pour beaucoup dans l'accroissement des performances. D'autre part, les sensations lors des passages de rapports diffèrent selon le mode activé.

L'assistance aux démarrages en côte est présente sur la PDK également. La PDK a connu un immense succès, au point de représenter environ 70 % des commandes alors qu'il s'agissait d'une option. Elle a presque mis la boîte manuelle à la retraite. ■

La 997 Phase 2 est la première à inaugurer la boîte PDK à double embrayage, que les clients attendaient depuis si longtemps. Côté performances, c'est bluffant : la PDK enterre la Tiptronic et se montre bien plus intelligente. Le revers de la médaille, c'est ce volant à boutons qui reprend l'usage de la Tiptronic alors que les clients espéraient un volant à palettes. L'usage des boutons est illogique et manque d'ergonomie. Un vrai loupé.

LE FAIT MARQUANT



La disgrâce de Wiedeking

Sans Wendelin Wiedeking, Porsche ne serait peut-être plus là. Né en 1952, cet ingénieur spécialisé en gestion de la production prendra la présidence du directoire de Porsche en 1991. C'est sous sa direction que l'on verra Porsche lancer le Boxster, puis la 996. Wiedeking négociera un autre virage très risqué, celui du lancement du Cayenne sur un marché inédit : celui des SUV. Sous sa direction, la valorisation de Porsche passera de 300 millions d'Euros à 25 milliards. Il partira néanmoins couvert de honte, après une tentative de rachat hostile du groupe Volkswagen quelques mois avant le déclenchement de la crise financière de 2007. Par le biais de mécanismes financiers extrêmement risqués, Porsche se retrouve propriétaire d'une grande partie des parts de Volkswagen et annonce vouloir racheter la totalité des parts de l'entreprise. Mais c'est au même moment qu'éclate la crise financière et le constructeur se retrouvera étranglé par son énorme pari financier : criblé de dettes et au bord du précipice, Porsche est contraint d'accepter une fusion avec Volkswagen : la proie a racheté son prédateur, et Wendelin Wiedeking sera débarqué.



	997 CARRERA PHASE 1 2005	997 CARRERA PHASE 2 2009	997 CARRERA S PHASE 1 2005	997 CARRERA S PHASE 2 2009
puissance max	325 ch à 6800 tr/min	345 ch à 6500 tr/min	355 ch à 6600 tr/min	385 ch à 6500 tr/min
couple max	370 Nm à 4250 tr/min	390 Nm à 4400 tr/min	400 Nm à 4600 tr/min	420 Nm à 4400 tr/min



DE NOUVEAUX HORIZONS

Sport Classic

C'est une toute nouvelle édition limitée à 250 exemplaires qui prend tout le monde de court. Destinée à célébrer les 25 ans du département Exclusive, la Sport Classic a trouvé sa place et fait des émules.

Au départ, la 997 Sport Classic a divisé. Après tout, ce n'était qu'une 997 Carrera S à la plastique un peu révisité, suréquipée, mais elle n'apportait rien de si spécial. Et une fois que vous l'entendez passer ou que vous montez à bord, vous réalisez qu'elle a tout de même quelque chose de spécial. Le premier signe distinctif de cette série limitée est sa couleur Gris Sport Classic, jamais proposée dans l'histoire du constructeur. La face avant adopte le bouclier Sport Design rabaisé dont la partie centrale est ici peinte en noir, tout comme les entourages des phares

bi-xénon. Les jupes latérales sont également peintes en Gris Sport Classic, avec des jantes look « Fuchs » peintes en noir brillant avec bord poli. Le capot arrière accueille une queue de canard avec deux sorties d'air. On remarque en dernier lieu un toit inédit à double bossage. Le centre du double bossage ainsi que le capot avant sont parcourus d'une double bande de couleur Gris foncé. Cette double bande parcourt aussi le capot arrière.

À l'intérieur, on note l'influence importante du département Porsche Exclusive. Le cuir naturel Espresso recouvre le tableau de bord, les



contre-portes, les leviers d'ouverture des portes, les baguettes décoratives du tableau de bord, les lamelles et entourages des aérateurs, les boucles de ceintures de sécurité, le support de la console du PCM, les pare-soleils. Les sièges sport adaptatifs de série se distinguent par leur partie extérieure ainsi que leur coque habillée de cuir Espresso, mais surtout par l'assise centrale, drapée de cuir tressé que l'on retrouve sur les panneaux intérieurs des portes. L'ensemble est souligné de surpiqûres Gris Clair. Le levier de vitesse et le levier de frein à main sont en aluminium. Sur le couvercle de boîte à gants se trouve une plaque numérotée, rappelons que la Sport Classic n'a été produite qu'à 250 exemplaires. Les fonds de compteurs sont cerclés d'aluminium et le fond du compte-tours est traversé de deux bandes Gris Clair. Les appuie-têtes sont frappés d'un logo « 911 Sport Classic ». Les baguettes de seuils de porte sont en acier chromé et sont siglées au nom du modèle et affichent également le numéro de série du modèle. Les équipements de confort sont quasiment tous de série (module de navigation PCM, sièges entièrement électriques et chauffants, régulateur de vitesse, etc.).

Ce n'est pas sur l'aspect technique qu'elle se distingue : la Sport Classic possède de série le kit moteur X51, qui porte la puissance à 408 ch à 7300 tr/min. Elle est disponible uniquement avec une boîte manuelle à 6 rapports, il n'y a pas d'option PDK. En revanche, Porsche n'y était pas allé de main morte sur le prix : 203 176 €, alors qu'une 997 Carrera S de série coûtait 100 143 €. Mais elles ont toutes été vendues sans trop de mal. La Sport Classic a finalement réussi à marquer les esprits puisque le constructeur a décidé de lancer une nouvelle Sport Classic en 2023, cette fois-ci sur la base d'une 911 Turbo. ■

LE FAIT MARQUANT



L'entrée fracassante de la 997 GT3 R Hybrid

Cette même année, Porsche présente au salon de Genève une GT3 R dotée d'une technologie hybride. Deux moteurs électriques à l'avant développent chacun une puissance de 82 ch et viennent compléter les 480 ch du six cylindres atmosphérique. Un accumulateur à volant d'inertie est situé à la place du passager, il se recharge lors des phases de freinage et vient recharger les batteries. Après chaque phase de chargement, le pilote disposait d'un boost de 164 ch pendant 6 à 8 secondes. Les 15 et 16 mai 2010, la GT3 R Hybrid a créé la surprise aux 24 heures du Nürburgring, grâce à des performances de premier plan qui lui ont permis de s'installer un moment en tête de la course, avant d'être contrainte à l'abandon.



Au début, les passionnés n'ont pas vraiment compris qu'une 997 Carrera S soit facturée le double du prix au prétexte qu'il s'agisse d'une édition limitée. Et puis, la Sport Classic a fini par s'imposer naturellement. Il faut dire que le traitement esthétique à l'extérieur comme dans l'habitacle laisse sans voix. C'est du très haut niveau.



UNE NOUVELLE VENUE

911 Carrera GTS

Porsche inaugure une nouvelle version de la 911, jamais vue jusqu'alors : la Carrera GTS. La version la plus aboutie de la Carrera rend la 911 encore plus attrayante, par petites touches.

La Carrera GTS est arrivée sur la fin de carrière de la 997, un peu au dernier moment. Pourtant, force est de reconnaître que le concept était très bien pensé : une version toujours aussi polyvalente de la 911, avec quelques touches de sportivité supplémentaires et des détails esthétiques suffisants pour la rendre à la fois plus sportive et plus fun.

Se différencier par l'esthétique

Esthétiquement, les changements sont assez discrets. Les ailes arrière sont élargies de 44 mm, sur la Carrera GTS comme sur la Carrera 4 GTS. C'est le signe esthétique le plus notable de ces versions. Le bouclier avant se distingue essentiellement par sa partie centrale,

marquée par deux petites lames verticales. Il plonge un peu plus bas et possède une lèvre inférieure noire, qui rabaisse visuellement l'ensemble. Sur les flancs, on note une nouvelle lèvre inférieure noire de bas de caisse, et de discrètes signatures « Carrera GTS », mais elles peuvent être retirées sur demande. On notera surtout les jantes « RS Spyder » empruntées à la Turbo S.

Dans l'habitacle c'est le volant Sport Design, emprunté à la Turbo S, de série, avec un cerceau habillé d'alcantara. Justement, parlons de l'alcantara, c'est avec cette matière que Porsche vient donner aux GTS une identité à part, on retrouve cette matière sur la poignée de frein à main, le levier de vitesse et la partie centrale des sièges. En optant pour l'intérieur tout cuir et alcantara, on retrouvait alors

de l'alcantara sur le couvercle du rangement de la console centrale arrière, le couvercle de la boîte à gants et la partie inférieure, ainsi que le couvercle de rangement des portières. Il se trouve d'autre part sur les contre-portes et les poignées de maintien, le couvercle de la boîte à gants ainsi que le reste de la partie inférieure du tableau de bord. Les sièges sport assurant un meilleur maintien sont de série, et le constructeur s'est plu à faire la promotion de la GTS avec des baquets, afin d'en renforcer la vocation sportive, mais ceux-ci étaient optionnels. Au niveau du divertissement, le pack Audio Plus proposant 9 haut-parleurs est de série, tout comme le PCM, mais le module de navigation restait optionnel.

Moteur et châssis répondent présent

La GTS vient combler une sorte de vide entre la Carrera S et la Turbo, elle est à la fois plus puissante et un peu plus performante. Le moteur 3,8 litres gagne ainsi 23 ch : le flat 6 développe 408 ch à 7300 tr/min et 420Nm à 4200 tr/min. Pour rappel, la Carrera S développe 385 ch à 6500 tr/min et un couple identique à 4400 tr/min. La GTS est en plus munie de l'échappement sport de série. L'injection directe est toujours de la partie, avec des séquences d'injection variables. En matière de performances, le 0 à 100 km/h est abattu en 4,6 s pour le coupé en boîte manuelle, 4,4 s en boîte PDK. C'est 4,5 s pour une Carrera S, la différence est donc infime. La modification la plus flagrante au niveau du châssis est, sans conteste, l'élargissement des ailes arrière dont nous venons de parler. De ce fait, le constructeur vantait le gain de stabilité et la réduction du roulis dans les longues courbes. La suspension PASM est de série, avec les modes Normal et Sport. Pour accéder au mode Sport Plus, il fallait opter pour le Pack Sport Chrono Plus. Les freins emploient des étriers monobloc en aluminium à 4 pistons, pinçant des disques de 330 mm à l'avant comme à l'arrière. Ils sont donc identiques à ceux d'une Carrera S. Les PCCB en de carbone-céramique sont disponibles en option. ■

LE FAIT MARQUANT

Marc Ouayoun prend la direction générale de Porsche France

Entré chez Porsche France SA en 2006, au poste de Directeur des Ventes et du Développement réseau, Marc Ouayoun est nommé Directeur Général de la filiale française de Porsche AG, en septembre 2011. Il y restera jusqu'en novembre 2017 et, pendant ces six années, Marc Ouayoun a entretenu une sérieuse dynamique sur le marché français. Sous sa direction, Porsche France a enregistré une croissance de près de 80 % de ses ventes, en passant de 3078 véhicules vendus en 2011 au record historique de 5525 unités en 2016. C'est également sous sa direction que l'on a vu naître le Porsche Experience Center du Mans, qui demeure aujourd'hui l'un des 4 Porsche Experience Center au monde.



La gamme Carrera GTS adoptait les ailes larges de la Carrera 4. Sortie en fin de vie sur la 997, la GTS allait devenir un incontournable dans la gamme 911.





LA 997 TIRE SA RÉVÉRENCE AU PROFIT DE LA 991

Une nouvelle 911 est toujours un événement : cela n'arrive que tous les 5 à 6 ans. En 2012, c'est donc la 911 type 991 qui fait son apparition, en remplacement de la 997.

Un design revisité, qui interpelle

Les blocs optiques à l'avant adoptent une forme ovale plus marquée que sur la génération précédente, donnant cette impression de dimension en forte hausse sur le nouveau modèle. Et il est vrai que la 991 a bien grandi : l'empattement est de 2450 mm, ce qui représente 100 mm de plus que pour une 997 phase 2. La nouvelle 911 est aussi large que l'ancienne, à 1808 mm. Un bloc à LED, rassemblant clignotants et feux de position, est logé dans le bouclier avant, il est plus grand que sur la génération précédente. Les phares bi-xénon sont de série sur tous les modèles.

Les feux arrière sont nettement plus fins que sur la 997. A l'époque,

quelques critiques se sont élevées, disant que l'arrière manquait un peu de consistance en raison de ces feux trop fins. Finalement, l'arrière de la 991 a très bien vieilli et c'est indéniablement une 911 très réussie. Sur les cabriolets, la capote est entièrement revue, et son aspect extérieur, totalement lisse, donne l'impression d'avoir affaire à un coupé.

Un nouvel habitacle

La 991 accueille la console centrale avant montante, qui a déjà fait son apparition dans d'autres modèles de la gamme. Plus ergonomique, elle a tout de même un peu dérouté, car créait une séparation assez



Les feux arrière sont très fins, c'est inédit. Il a fallu un peu de temps pour s'y faire mais désormais, cette génération de 911 est considérée comme l'une des plus réussies.

nette entre conducteur et passager, ce qui n'était pas très convivial. L'ensemble du tableau de bord est quant à lui redessiné, mais on reconnaît l'identité Porsche : l'intérieur reste sobre, fait de lignes tendues. On pourra néanmoins critiquer la profusion de boutons sur la console centrale, d'autant qu'ils ne sont pas toujours accessibles sans quitter la route des yeux, à l'image des boutons Sport ou Sport Plus. Le bloc d'instrumentation possède ses cinq compteurs traditionnels. Le cuir étendu est une option qui est très recherchée aujourd'hui sur le marché de l'occasion. Les amateurs apprécient de voir la planche de bord et les portières tendues de cuir au lieu du plastique. >>



L'intérieur se distingue surtout par sa grande console centrale empruntée à la Carrera GT. Certaines options comme l'intérieur tout cuir, le sport chrono ou le volant à palettes sont très recherchées.

Deux versions : Carrera et Carrera S

D'emblée, deux versions sont proposées : la Carrera et la Carrera S, toutes deux propulsées par un six cylindres atmosphérique. Le 3400 cm³ de la Carrera développe 350 ch à 7400 tr/min et 390 Nm à 5 600 tr/min. De son côté, la Carrera S est équipée d'un 380 cm³ produisant 400 ch à 7400 tr/min, pour un couple de 440 Nm à 5600 tr/min.

Deux boîtes sont disponibles : l'incontournable PDK à double embrayage et une boîte manuelle assez inédite : elle possède en effet 7 rapports. Nous avons toujours été un peu déroutés par ce septième rapport à l'usage, qui rend un peu plus imprécis le rétrogradage. Mais il y a des incorruptibles qui ne jurent que par la boîte manuelle. La suspension PASM, inaugurée sur la 997 Carrera S phase 1, reste une option sur la 991 Carrera, elle est installée de série sur la Carrera S. La hauteur de caisse est alors réduite de 10 mm. La 911 Carrera est équipée de série sur des jantes de 19 pouces à 5 branches. La 911 Carrera S a droit à du 20 pouces de série. ■



Le couleur Cognac métallisé n'a existé que pendant un seul millésime. Ce modèle est équipé des jantes Sport Design III.

Avec la 991, on atteint un sommet de plaisir mécanique, entre un châssis très bien né, une grande fiabilité et un moteur au caractère tout à fait entier.

LE FAIT MARQUANT



GT3 RS 4.0 : merveilleux final pour la 997

Avant de tirer sa révérence, la 997 vient frapper un dernier grand coup avec la 997 GT3 RS 4.0, limitée à 600 exemplaires numérotés. Elle se distingue par ses bandes gris et rouge sur une peinture Blanc Carrara ou Noir, son aileron arrière est légèrement redessiné. Le six cylindres voit sa cylindrée atteindre 4 litres et surtout le chiffre magique de 500 ch. C'était l'objectif annoncé par Andreas Preuninger, responsable du département GT. Le vilebrequin provient de la RSR, les bielles en titane, les culasses et le collecteur d'admission ont été optimisés. La GT3 RS 4.0 est disponible uniquement avec une boîte manuelle à 6 rapports, la PDK n'étant pas compatible avec ce moteur. La RS 4.0 est 10 kg plus légère que sa devancière, grâce à l'emploi de nouveaux matériaux plus légers sur quelques pièces de la carrosserie : les ailes avant et le capot sont en carbone, et les custodes sont en polycarbonate, un matériau déjà employé sur la précédente RS. A l'époque, Porsche a eu du mal à écouler les 600 exemplaires. Aujourd'hui, elle est considérée comme un véritable collector, l'une des meilleures RS de l'histoire.



WWW.FLAT6MAG.COM

BOUTIQUE EN LIGNE

>> Retrouvez nos anciens numéros



>> Retrouvez également nos hors-séries





LA 911 RESTAURÉE PAR SINGER

le backdating

De mémoire de porschiste, on n'avait pas vu ça depuis la RUF CTR Yellow Bird. Un petit spécialiste californien, du nom de Singer Vehicle Design, fait sensation en réinventant la 911 comme jamais auparavant.

Rappelons en quoi consiste le backdating : sur la base d'une 911 Carrera 3.2, d'une 964, voire d'une 993, vous entreprendrez une restauration qui aura pour but de donner à votre 911 l'aspect d'une ancienne d'avant 1973, tout en lui conférant des performances plus modernes, un moteur plus puissant et, pourquoi pas, quelques éléments de confort dignes d'une 911 de 2023. On s'attendait à ce que la tendance soit un peu de paille, mais cela fait 10 ans que ce marché est très dynamique, tiré par la demande d'amateurs à la recherche de voitures plaisir totalement personnalisées et performantes. Singer n'est peut-être pas le premier restaurateur à s'être engouffré dans la brèche, mais les californiens ont in-

déniablement été les premiers à créer quelque chose de totalement abouti, du jamais-vu positionné à un très haut niveau.

Une merveille esthétique

C'est avant tout grâce à son design que Singer a fait sensation : sur la base d'une 964, ils ont su imaginer une esthétique 100 % Porsche, pleine de clins d'œil aux modèles de la marque tout en affirmant leur propre identité. Vous aurez l'impression de voir une 911 ST avec ses ailes larges, son bouchon de réservoir au centre du capot, son double échappement central, le tout campé sur des jantes de 17 pouces façon Fuchs. L'attention au moindre détail va jusqu'à l'installation d'une

trappe de remplissage du réservoir d'huile dans l'aile arrière, comme sur les 911 de 1972. Parmi les signes distinctifs de l'identité Singer, on note la vitre lisse des phares (un coup de génie), le bouclier avant, la petite lèvre de l'aile arrière. Singer a mis la barre beaucoup plus haut que ce qui existait déjà. Le récital se poursuit dans l'habitacle. En novembre 2013, Marc Joly avait pu conduire une Singer et s'était dit tout simplement « ébloui » par l'intérieur. Les sièges reprennent la forme des Recaro Sport d'époque, mais le travail sur la sellerie est inédit : l'assise centrale est faite de cuir tressé, que l'on retrouve sur les sièges arrière et l'habillage de la partie basse du tableau de bord. Le compartiment avant est en partie dénudé, mais néanmoins capitonné de cuir, on y trouve même une barre anti-rapprochement. Le volant Momo signe l'identité Singer lui aussi, tout comme le compte-tours marqué du blason de la société californienne. La radio est un système moderne, tout comme la clim.

Une merveille technique

A l'origine, Singer proposait plusieurs niveaux de puissance : un 3,6 de 300 ch, un 3,8 litres de 360 ch et un 4 litres de 400 ch. Préparés chez Cosworth ou Ed Pink Racing, ils étaient au libre choix du client. Rares sont ceux qui ont fait le choix du 3,6 litres. A l'époque, nous avons pu essayer de 3,8 litres de 360 ch qui était parfaitement à son aise dans une auto de seulement 1250 kg. Rob Dickinson, fondateur de Singer, précisait que les moteurs avaient été conçus comme des moteurs de course, mais avec la nécessité d'être fiables et utilisables au quotidien. Nous n'avons pas pu la chronométrer mais deux choses nous restent en tête : d'abord, une sonorité exceptionnelle. Singer avait travaillé son sujet entre les graves, les aigus et les péta-rades, la Singer avait tout bon. De plus, parfaitement desservie par la boîte 6 empruntée aux 993, l'ensemble moteur-boîte était très homogène. Des critiques ? Un manque de souplesse à bas régime, c'est un moteur qui aime prendre des tours. ■

LE FAIT MARQUANT



Un vrai phénomène

Coup de génie marketing ou produit excellentissime ? Certainement un peu des deux, mais il est clair que Singer est rapidement une sorte de phénomène culturel à lui tout seul dans l'univers Porsche, ce que bien peu de restaurateurs sont parvenus à accomplir. Il y a un savant marketing derrière cela, c'est sûr. Dans l'histoire de la 911, bien peu de marques sont parvenues à se construire une telle aura en gravitant autour de Porsche. A part Ruf, et peut-être TechArt, qui peut y prétendre ? A priori, quasiment personne.



Il y a 10 ans, l'ultra luxe proposé par Singer était tout bonnement révolutionnaire, on n'avait jamais vu ça. Depuis, d'innombrables spécialistes se sont engouffrés dans la mode du backdating en s'inspirant de Singer. Mais aucun n'a la même aura.



2014

LE RETOUR AUX SOURCES DE LA 911 Targa

2014 est une grande année pour Porsche et la 911. On parlera brièvement de la 911 GT3, mais c'est surtout la 911 Targa qui va retenir notre attention.

La 911 Targa, c'est une histoire de cycles. Il y a d'abord eu cet arceau accueillant un panneau de toit amovible, qui a duré jusqu'à la génération 964. Devenu un peu obsolète face aux cabriolets à capotes électriques, le concept se réinvente radicalement avec la 993 Targa : cette dernière apporte un immense toit panoramique en verre coulissant, et la Targa devient un objet pour esthètes adeptes de l'art de vivre. Ce concept poursuivra son existence jusqu'à la génération 997. Mais avec la 991, Porsche propose en option un grand toit ouvrant, même sur la Carrera. Il fait concurrence à la Targa et le concept se retrouve fragilisé. Alors, abandonner

la Targa ou la réinventer ? C'est cette dernière option qui est retenue à l'usine.

Le retour de l'arceau et de la lunette en verre

Ce coup-là, personne ne l'avait vu venir. Mais en 2014, on est en pleine vague néo-rétro et Porsche a bien compris qu'une touche de nostalgie devrait plaire aux amateurs. A la surprise de tous, le constructeur fait renaître l'arceau fixe, la bulle en verre et le panneau de toit en toile de la Targa, comme sur une 911 SC ou une 964 Targa. Incroyable ! Sauf que pour la première fois dans l'histoire de la 911, ce



Le Bleu Saphir était la couleur de lancement de la 911 Targa. Avec son arceau argenté et avec le toit déplié, c'est une immense réussite esthétique.

toit Targa est entièrement électrique. Loin d'être aussi pratique que la capote d'un cabriolet, cela permet néanmoins d'ouvrir et de fermer le panneau de toit d'une simple pression sur un bouton. La manœuvre exige d'avoir un peu d'espace, car la lunette en verre bascule vers l'arrière de la voiture, et l'opération ne peut être effectuée qu'à l'arrêt. Mais la manœuvre est tout bonnement spectaculaire et a totalement réveillé l'intérêt pour la Targa.

Moins pratique, mais un vrai objet plaisir

La gamme est disponible uniquement en versions Targa 4 et Targa 4S : cela signifie qu'elles ont forcément les ailes élargies et quatre roues motrices. La Targa devient un objet très haut de gamme et esthétiquement, on ne fait pas beaucoup mieux, surtout avec le toit ouvert. C'est donc une 911 qui s'adresse aux esthètes, pas forcément aux >>



La cinématique du toit est spectaculaire. Mieux vaut veiller à avoir un peu de place derrière avant de l'ouvrir. On ne peut manœuvrer le toit qu'à l'arrêt. C'est plus contraignant qu'un cabriolet dont le toit peut s'ouvrir en roulant, mais la Targa répond d'une autre philosophie.

plus énervés de la pédale de droite. Mais vous pouvez nous croire, la Targa sait rouler très fort. A l'usage, elle demeure un peu moins pratique qu'un cabriolet : la capote de ce dernier peut être manœuvrée en roulant jusqu'à 50 km/h alors que la Targa ne peut être ouverte et fermée qu'à l'arrêt. Le cabriolet a un filet anti-remous, ce qui n'est pas le cas de la Targa où vous subirez davantage les remous d'air, et vous pourriez vite avoir un peu froid s'il fait frais. Il faut donc savoir qu'on achète une Targa par amour du bel objet, tout en sachant qu'elle a tout de même deux-trois inconvénients. On s'est trop habitués à ne faire aucun compromis de confort et de praticité, mais la Targa est un objet passion pour lequel on en fera volontiers.

La 991 GT3

Une nouvelle GT3 est toujours un événement, et cette génération n'y fait pas exception. Tout d'abord, elle est la toute première à renoncer au légendaire bloc Mezger et inaugure un tout nouveau bloc moteur. Ce moteur atmosphérique de 3799 cm³ développe 475 ch à 8250 tr/min et un couple de 440 Nm à 6250 tr/min. Surtout, il est capable de monter en régime jusqu'à 9000 tr/min dans des vocalises à en perdre la raison. Quelques ennuis de fiabilité ont touché les tous premiers exemplaires, mais ils ont été vite résolus par Porsche. La GT3 a aussi créé la surprise en étant disponible uniquement en boîte PDK, et non en boîte manuelle. Les clients ont été surpris et Porsche finira par rectifier le tir avec la génération suivante. ■

La 991 GT3 a surpris les clients les plus fidèles par sa boîte : il n'y avait que la PDK au programme. Cette génération n'aura pas droit à la boîte manuelle, ce que Porsche rectifiera avec la Phase 2.

LE FAIT MARQUANT



Porsche revient au Mans avec la 919 Hybrid

La dernière victoire remontait à 1998. Après seize ans d'absence, le retour de Porsche en LMP1 est donc un vrai événement, qui étant attendu depuis très longtemps par les porschistes et les fans d'endurance. La 919 Hybrid est la nouvelle monture utilisée par le constructeur : difficile de la trouver belle avec son immense dérive et ses lignes dictées par l'aéro et les réglementations, mais elle inaugure une signature visuelle à quatre points lumineux qui a essaimé dans tous les modèles de la marque. Dès l'année 2015, Porsche s'imposera aux 24 heures du Mans face à Toyota et Audi.





2015

ÉTERNELLE

GT3 RS

Elle est toujours la plus attendue des 911. Près de quatre après le lancement de la 991, la GT3 RS déboule enfin, et tout le monde se l'arrache !

La 911 type 991 a été lancée en 2012. En 2015, la 911 entre donc dans sa quatrième année millésime. En langage automobile, c'est très long, c'est dire à quel point la GT3 RS s'est fait attendre. Mais rappelons que son lancement a été délibérément retardé par le constructeur. Comme nous l'avons mentionné dans les pages précédentes, la 991 GT3 a connu quelques problèmes de fiabilité : des incendies se sont déclarés sur une poignée de modèles et Porsche a cessé instantanément les livraisons, le temps d'identifier le problème et d'y remédier. Il s'est avéré qu'un support de bielle un peu fragile présentait des risques de casse, ce qui entraînait un incendie du moteur. Porsche a rappelé immédiatement les quelques centaines d'exemplaires livrés, et a retardé le lancement de

la GT3 RS en conséquence, de sorte que la fiabilité du modèle soit irréprochable.

Un look de voiture de course, du jamais vu

Chaque génération de GT3 RS va toujours plus loin dans l'exubérance et la provocation. Avec la 991, on se demandait ce que les ingénieurs allaient pouvoir inventer, et ils ont fait fort. La GT3 RS adopte la caisse ultra large de la 911 Turbo, avec ses prises d'air latérales dans les ailes arrière. Le capot avant présente une double rainure assez marquée et le toit offre un double bossage façon voiture de course. Le spoiler avant est un peu plus bas que celui d'une GT3 et des extracteurs ont été creusés dans les ailes avant afin d'accélérer

l'évacuation des flux d'air. L'aile arrière semble sortir tout droit des Hunaudières, c'est à se demander comment Porsche parvient à homologuer de tels ailerons. Mais quelle gueule, Porsche a fait très très fort avec la GT3 RS ! Deux couleurs spéciales accompagnaient le lancement : l'Orange Fusion qui a représenté le gros des commandes, et un très original Ultraviolet, beaucoup plus rare. A cela s'ajoutaient le Blanc et l'Argent GT, c'est donc un nuancier très limité qui a accompagné la GT3 RS.

Le moteur pousse le vice un peu plus loin que la GT3 : la cylindrée culmine à 4 litres, la puissance atteint 500 ch à 8250 tr/min et un couple maximal de 460 Nm à 6250 tr/min. Certainement par souci de fiabilité, les ingénieurs ont limité le régime maxi à 8850 tr/min, contre 9000 tr/min sur la 991 GT3. La nouvelle GT3 RS atomise un record jusqu'ici détenu par la Carrera GT, en abattant un 80 à 150 en 4.1 s. C'est également 5 dixièmes plus vite qu'une 991 GT3, pourtant conçue sur la même base. Le moteur est combiné à une boîte PDK, la boîte manuelle n'est pas disponible, et nous avons pu constater la rapidité exceptionnelle de la PDK installée sur la RS. Cette rapidité est liée à des rapports plus courts ainsi qu'à la course des palettes divisée par deux.

Les freins de série restaient en acier, logés dans des jantes de 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière, ce qui est une première pour une 911. Le châssis est conçu pour la performance : pneus Michelin Pilot Sport Cup 2, essieu avant réglable en hauteur, carrossage, voie, et dureté des barres stabilisatrices sont tous réglables, roues arrière directrices, moyeux allégés en aluminium, toit en magnésium, ailes avant et capot en carbone, la 991 GT3 RS est une pièce d'orfèvre. Son chrono sur le Nürburgring en dit long : 7'20" soit 9 secondes plus vite qu'une 991 GT3 normale sur le même exercice. ■

L'aile arrière a lui aussi fait beaucoup parler, il faisait presque passer l'aile de la 997 GT3 RS pour un ramasse miettes. Il n'y a pas à dire, la GT3 RS sait y faire pour impressionner et aller toujours plus loin dans la démesure.

LE FAIT MARQUANT



Surchauffe sur le marché de la voiture de collection

L'année 2015 est le point culminant d'une frénésie acheteuse sur les voitures de collection. Une nouvelle clientèle d'investisseurs venait d'arriver sur le marché, pressée d'acheter des 911 2.4 S, des Carrera 2.7 ou tout ce qui ressemblerait de près ou de loin à un futur collector. Dans les ventes aux enchères, il était très courant d'entendre les clients dire « Si je l'achète maintenant, je peux la revendre à combien dans six mois ? » Les articles fleurissaient dans la presse financière, vantant l'appréciation phénoménale des Carrera RS 2.7 sur vingt ans, affichant des rendements bien supérieurs aux placements financiers classiques. Et la 991 GT3 RS n'a pas fait exception à cette frénésie, beaucoup d'acheteurs étaient prêts à mettre une rallonge (parfois de plusieurs dizaines de milliers d'euros) pour racheter leur auto à des clients Porsche. D'ailleurs, la 991 GT3 RS est probablement la GT3 RS la plus produite de l'histoire, car Porsche a fait son maximum pour répondre à la demande (et gagner beaucoup d'argent, aussi). Mais l'année 2015 sera le sommet de la bulle et les choses vont très vite se calmer.





LE PASSAGE AU TURBO

nouvelle ère

La 991 phase 2 fait son apparition en 2016. Techniquement, c'est un choc : la 911 dit adieu au moteur atmosphérique au profit du turbo.

Dans l'histoire de la 911, on a observé de nombreux changements techniques qui ont indisposé les clients puristes (ou faudrait-il dire « conservateurs » ?). L'arrivée des caisses G, en remplacement de la ligne fine des 911 originelles, puis la fin du moteur refroidi par air en 1997, la fin des phares ronds avec la 996 sont autant d'éléments qui ont suscité beaucoup de critiques. Et pourtant, c'est la capacité d'adaptation de la 911 à son époque qui lui a permis de traverser 60 ans d'histoire de l'automobile, ce qu'aucune autre auto n'a su faire, à l'exception peut-être de la Corvette.

La fin du moteur atmosphérique

Les normes anti-pollution de plus en plus drastiques, fixées par

l'Union Européenne, ont eu raison des moteurs atmosphériques. Afin de se conformer aux nouvelles réglementations, Porsche s'est résolu à céder à ce que l'on appelle le « downsizing » : réduire la cylindrée du moteur, et lui accoupler une suralimentation. La nouvelle gamme est constituée de moteurs 6 cylindres à plat d'une cylindrée de 3 litres. Un sacré changement alors que la 991 Carrera phase 1 avait un 3,4 litres et la Carrera S un 3,8 litres.

Les valeurs de puissance et surtout de couple sont en forte hausse. La Carrera démarre à 370 ch à 6500 tr/min et 450 Nm disponibles entre 1700 et 5000 tr/min, tandis que la Carrera S délivre 420 ch à 6500 tr/min et un couple de 500 Nm entre 1700 et 5000 tr/min. C'est le changement majeur de cette génération : avec le moteur tur-



LE FAIT MARQUANT



La 911 R, sublime hommage au plaisir de conduite

Prenez une GT3 RS, retirez-lui son énorme aileron, ajoutez une boîte manuelle à 6 rapports et quelques bandes décoratives et vous aurez une 991 R. C'est une définition simpliste, mais non moins exacte de ce qu'est la R : une machine taillée pour les petites routes, mais capable de performances et de sensations de conduite uniques. Limitée à 991 exemplaires, elle reste aujourd'hui l'une des 911 les plus abouties de l'histoire. Elle a souffert d'excès spéculatifs à sa sortie, mais demeure une voiture recherchée à la fois par les collectionneurs qui rouleront peu, et par les amateurs éclairés qui n'hésitent pas à rouler avec régulièrement.



Cette 991 rouge est un peu particulière : c'est un exemplaire réalisé conjointement par le Musée et la Porsche Exclusive Manufaktur en hommage à la 911 n°057 restaurée par le musée. Notez les rétros et poignées de portes en gris argent. L'habitacle est tendu de cuir noir et de tissu pépita, avec des habillages en bois sur le tableau de bord.

bo, le caractère de la 911 évolue. On ne le savait pas encore, mais la 991 phase 1 était un paroxysme du plaisir mécanique lié au moteur atmosphérique. La 991 phase 2 apporte autre chose : une disponibilité énorme à bas régime, des coups de boutoir à chaque pression sur l'accélérateur, mais des montées en régime plus linéaires et une sonorité plus étouffée, qu'il est possible de raviver un peu avec l'option échappement sport. Cependant, le passage au moteur turbo n'a pas du tout pénalisé les ventes de 911 qui ont atteint de nouveaux scores avec cette génération.

Les évolutions cosmétiques sont comme toujours assez subtiles : de nouveaux pare-chocs accueillant des prises d'air un peu plus grandes et des feux arrière sculptés qui apportent davantage de consistance à la poupe suffisent à rafraîchir la 991 esthétiquement. Le châssis se distingue lui aussi par des évolutions d'équipement : la suspension PASM est de série sur la Carrera, les roues arrière directrices sont proposées en option sur la Carrera S, et une nouvelle molette de sélection du mode de conduite fait son apparition sur le volant, un peu façon 918 Spyder. ■

	991 CARRERA 2012	991 CARRERA 2016	991 CARRERA S 2012	991 CARRERA S 2016
puissance max	350 ch à 7400 tr/min	370 ch à 6500 tr/min	400 ch à 7400 tr/min	420 ch à 6500 tr/min
couple max	450 Nm à 5600 tr/min	450 Nm entre 1700 et 5000 tr/min	440 Nm à 5600 tr/min	500 Nm entre 1700 et 5000 tr/min



991 TURBO S EXCLUSIVE SERIES

orfèvrerie

Elle doit son existence à la volonté de la Porsche Exclusive Manufaktur de démontrer l'étendue de son savoir-faire. Limitée à 500 exemplaires, la Turbo S Exclusive Series bénéficie d'un traitement très haut de gamme et inédit.

Une carrosserie et un habitacle hors du temps

Il y a d'abord son aspect extérieur qui laisse sans voix, surtout dans cette très exclusive couleur Jaune Or Métallisé, une couleur spéciale qui lui sera réservée et dont aucune autre Porsche ne pourra bénéficier. Cinq autres couleurs étaient disponibles, mais les collectionneurs voudront le Jaune Or en priorité. De nombreuses pièces extérieures sont en carbone tressé sur mesure : coques des rétroviseurs, prises d'air des ailes arrière, aileron et extracteur arrière, tandis que des bandes en carbone verni parcourent le toit et le capot avant. Les étriers de frein sont peints en noir avec lettrage Porsche couleur Or. Dernier détail, un liseré Jaune Or parcourt le bord extérieur des

jantes, ce qui a nécessité un traitement au laser.

Dans l'habitacle, tout est recouvert de cuir noir surpiqué de coutures Jaune Or, même dans les recoins où cela semblait impensable. Au niveau des sièges, la partie centrale a été préalablement recouverte de cuir Jaune Or sur laquelle est superposée une bande de cuir noir comprenant deux bandeaux perforés. Cela laisse apparaître deux bandes Jaune Or dans la sellerie. De plus, la version Exclusive Series possède des panneaux décoratifs en carbone dont une partie du tressage a été réalisée avec du fil doré. Vous verrez donc une légère nuance d'or dans ce carbone. Le compte-tours est surmonté d'une double bande Jaune Or.

Sous la carrosserie, une Turbo S presque normale

Il faut garder en tête que l'Exclusive Series est avant tout un exercice de style, une Turbo S qui sortirait de chez le meilleur tailleur de la ville. Techniquement, elle présente assez peu de différences avec une Turbo S. Elle reçoit tout de même le privilège d'un kit moteur lui permettant de dépasser les 600 ch, pour atteindre précisément 607 ch à 6750 tr/min. Ce kit ne sera jamais proposé sur la Turbo S de série. Le reste du châssis est globalement identique à celui d'une Turbo S conventionnelle, même si l'on peut noter un système d'échappement spécifique. La PDK est la seule boîte disponible. Des jantes spéciales en carbone tressé ont été proposées – tardivement – en option pour un tarif de 15 232€. Cela permettait un gain d'environ 8,5 kg. 500 exemplaires numérotés ont été commercialisés, et on sait que des versions cabriolet ont existé. Combien en existe-t-il ? Impossible à savoir : elles seraient toutes sur le continent américain et les infos à leur sujet manquent de fiabilité. ■



Des jantes en carbone étaient proposées en option. Le procédé de fabrication était excessivement long et délicat.

LE FAIT MARQUANT



La millionième 911

C'est un exemplaire unique, qui appartient au musée Porsche. Le 11 mai 2017, la millionième Porsche produite est sortie de la ligne d'assemblage et a été pensée comme un hommage à la 911 personnelle de Ferry Porsche. Peinte en Irish Green, couleur favorite de Ferry Porsche, elle se pare de logos à l'arrière en finition dorée, en référence aux 911 anciennes. L'intérieur est tendu de cuir noir avec des sièges dont l'assise centrale est en tissu pied-de-poule, et du bois acajou habille le tableau de bord ainsi que la couronne du volant. Niveau châssis et motorisation, cette Carrera S se distingue uniquement avec le kit X51 qui porte la puissance à 450 ch, et elle est équipée d'une boîte manuelle. Il s'agit d'un exemplaire unique, propriété du musée, et qui roule très peu.



La hausse de puissance est symbolique par rapport à une 991 Turbo S normale, mais le caractère démoniaque de la Turbo est intact. Les accélérations secoueront votre passager.



911 CARRERA T ET GT2 RS

grand écart

L'année 2018 est celle des modèles sportifs, si ce n'est extrêmes. Avec la Carrera T, Porsche tente un coup marketing qui rencontrera son petit succès, tandis que la GT2 RS vient coiffer la gamme avec la manière.

La très inattendue Carrera T

A la rédaction de Flat 6 Magazine, nous avons entendu parler de cette Carrera T pendant plusieurs semaines, comme un bruit de couloir. On n'y croyait pas trop, même si nous prêtions une attention polie à la rumeur. Et même lorsque nous avons eu la confirmation que Porsche allait bel et bien présenter une 911 T, nous étions perplexes. Quel lien faire avec la 911 T d'entrée de gamme des années 60 ? Mais finalement, Porsche a réussi à faire un lien avec une ancienne 911 T qui avait couru en compétition et qui justifiait ce positionnement de voiture simple et plus sportive dont se réclamait la Carrera T.

Sur la base d'une 911 Carrera de 370 ch, la Carrera T se distinguait par la présence d'équipements indisponibles sur une Carrera normale, et qui lui permet d'être à la fois plus performante, un peu mieux campée sur ses roues et d'afficher un look un peu plus singulier. Parmi les équipements disponibles sur la Carrera T, on inclut le châssis sport avec suspension PASM qui rabaisse la caisse de 20 mm, les roues arrière directrices disponibles en option, les sièges baquets intégraux à coque en carbone, un peu moins d'isolants à l'intérieur, un vitrage allégé. Porsche proposait également un pack intérieur Carrera T qui vous permettait de bénéficier d'une sellerie en cuir avec des



Le débat fait rage entre ceux qui défendent la Carrera T en boîte manuelle, et ceux qui préfèrent la PDK. A l'époque, notre ancien rédac' chef Marc Joly avait préféré la PDK qui lui semblait plus adaptée. Pour avoir conduit la nouvelle génération en boîte manuelle, je préfère la boîte manuelle.

éléments en textile à fines rayures colorées (jaune, rouge, argent et Vert Léopard). Un très beau pack qui sera certainement recherché par les amateurs car il fait partie de l'identité esthétique de la Carrera T. Côté look, elle se distingue essentiellement par ses éléments extérieurs peints en gris titane : coque des rétroviseurs, jantes, bandes décoratives. C'est aussi pour cela que les couleurs vives lui vont beaucoup mieux, car cela permet de bien distinguer les éléments spécifiques d'une T, ce que vous ne verrez pas forcément sur une 911 grise ou noire. La T était disponible en boîte manuelle et en boîte PDK, et il existe un vrai débat sur le choix de la boîte, mais les deux lui conviennent très bien. >>



La Carrera T avait tout l'air d'une déclinaison un peu trop chargée en marketing, mais non. Porsche a réussi à lui conférer une vraie identité esthétique, un caractère qui lui est propre et une philosophie qui la différencie nettement d'une Carrera ou d'une Carrera S. A tel point qu'il y a vraiment lieu d'hésiter entre une Carrera T et une Carrera S.

La GT2 RS, un autre niveau de férocité

Beaucoup de questions entouraient la GT2 génération 991. On arrivait presque au bout du cycle de vie de la 991, et Porsche n'avait toujours pas présenté de GT2. Ni même de GT2 RS. Quelques déclarations, plus ou moins officielles, stipulaient que Porsche avait renoncé à la GT2 et présenterait uniquement la GT2 RS, mais elle se faisait attendre. Finalement, l'attente tiendra toutes ses promesses. Quel que soit l'angle sous lequel vous regarderez la GT2 RS, c'est une véritable agression : un bouclier avant aux prises d'air gigantesques donne l'impression que la GT2 RS veut vous bouffer. Extracteurs sur les ailes avant, capot avant en carbone, jantes magnésium (en option), un aileron arrière aux allures d'échafaudage posé sur une poupe plus large que celle d'un paquebot, la GT2 RS veut en découdre. Et le tout est servi par un 6 cylindres bi-turbo à vous déplacer les yeux derrière la tête : la GT2 RS développe 700 ch à 7000 tr/min. Le régime maximal est fixé à 7200 tr/min. Le couple s'élève quant à lui à 750 Nm à 2 500 tr/min. 2,8 s de 0 à 100 km/h, 8,3 s de 0 à 200 km/h, 340 km/h en pointe, et le tour du Nürburgring bouclé en 6'47"30. Il faut savoir que la GT2 RS est parvenue à tourner en moins de 6'50 pendant 5 tours, preuve que ce n'était pas une performance isolée, et que la mécanique est capable d'encaisser des rythmes infernaux pendant de longues durées.

La GT2 RS a inauguré sur la 911 un pack optionnel, baptisé pack Weissach. Ce nom fait référence au centre d'essais et de développement du constructeur, basé sur la commune de Weissach. Il incluait des éléments visuels spécifiques tels que le capot avant en carbone



L'habitacle de la GT2 RS est très proche esthétiquement de celui de la GT3 RS. Mais il adopte ses propres finitions, notamment avec l'abondance d'alcantara rouge. Il a tendance à vieillir un peu moins bien que l'alcantara noir, mais quelle gueule !

partiellement peint, un habitacle bénéficiant d'un traitement spécifique en cuir et alcantara, un arceau arrière en titane, des barres stabilisatrices et des biellettes d'accouplement en carbone. D'une valeur de 18 000 €, il permettait d'économiser 18 kg. Les jantes en magnésium étaient également disponibles en option pour environ 15 000 € supplémentaires. La GT2 RS n'est pas une série limitée numérotée, mais la production a forcément été assez réduite. ■



Avec le pack Weissach et les jantes en magnésium, la GT2 RS empruntait à la 918 Spyder de nouvelles options qui la rendaient plus légère et plus agressive. Au volant, une propulsion de 700 ch, ça fait peur. Mieux vaut l'aborder avec humilité, mais les sensations sont délirantes.



PERFORMANCES PARFAITES



Avec plus de trois décennies de succès en compétition, la technologie innovante d'Akrapovič est conçue pour renforcer chaque aspect de votre conduite. Elle utilise une ingénierie de précision, les meilleurs matériaux et un savoir-faire expert pour créer une expérience inégalée, vous permettant d'apprécier pleinement la performance et la signature sonore.

France Auto Racing

1375 ROUTE DE L'AVIATION / www.franceautoracing.fr / contact@agent-akrapovic.fr / 0688106634

AVERTISSEMENT GÉNÉRAL En raison de la distribution mondiale des produits d'Akrapovič d.d., ni Akrapovič d.d. ni aucune de ses filiales ne déclarent que le système d'échappement n'est conforme aux lois relatives aux émissions atmosphériques et / ou acoustiques, ou aux lois en matière d'étiquetage, de quelque juridiction que ce soit. Les acheteurs sont entièrement responsables de s'informer sur les lois applicables où les produits doivent être utilisés et respecter ces lois.


2019

LE GRAND RETOUR DU

Speedster

En 2019, Porsche relance le Speedster en lui offrant un positionnement jamais vu : c'est quasiment une GT3 cabriolet, en édition limitée.

Les passionnés se l'arrachent.

C'est la première fois qu'un cabriolet reprenait autant à la 911 GT3. Bouclier avant, capot avant nervuré, sortie d'échappement centrale sont autant d'éléments repris à la GT3. Pour le reste, le Speedster se distingue par son petit pare-brise, ses vitres plus basses, aux rebords arrondis, et respecte en cela l'identité traditionnelle des Speedster. Le double bossage à l'arrière reprend du service sur un capot interminable qui abrite une capote manuelle. Le capot avant, les ailes avant et le capot arrière sont en carbone. Les boucliers avant et arrière sont en polyuréthane allégé. Les freins PCCB en carbone-céramique sont également de série. Le poids à vide s'établit finalement à 1 465 kilos.

Porsche propose deux types de livrées extérieures. D'abord, un nuancier standard, puis un pack Design Héritage comprenant une peinture Argent GT métallisé ainsi que des parements blancs sur la face avant et les portières. Ces parements blancs peuvent être retirés gratuitement sur demande. A l'intérieur, le pack Heritage Design se caractérise par des baquets tendus de cuir Cognac. Les dossiers de sièges seront peints en Argent GT métallisé et du cuir Cognac sera drapé dans tout l'habitacle. La seule autre couleur disponible pour le cuir est le noir.

Le moteur est emprunté à la 991 GT3, il gagne 10 ch pour atteindre 510 ch à 8400 tr/min. En raison de la nouvelle norme WLTP, il est

muni d'un nouvel échappement avec filtre à particules qui étouffe un peu la sonorité, mais tout est relatif. Le moteur est couplé à une boîte manuelle à 6 rapports, la PDK n'étant même pas proposée en option. Au niveau du châssis, on retrouve des jantes de 20 pouces à écrou central. Les roues arrière directrices complètent idéalement les supports dynamiques de moteur. ■



Avec le pack Heritage Design, l'habitacle est en cuir Cognac exclusif.

Personne ne s'attendait à ce que Porsche ose mettre un moteur de GT3 dans le Speedster. Avec 510 ch et un look d'enfer, le constructeur a trouvé la formule du cabriolet 911 ultime, et les clients se l'arrachent. On les comprend.. La forme de la capote étonne, on croirait voir un Boxster. C'est ça aussi, le Speedster : une capote bien à lui, toujours un peu spéciale.

LE FAIT MARQUANT



Le retour de la 935

Si l'on veut être exact, la 935 a été présentée en 2018, mais la plupart des exemplaires produits l'ont été en 2019. Porsche a réussi le tour de force de garder ce projet totalement secret jusqu'au lancement de la 935 au Rennsport Reunion de Laguna Seca.

La base est une 991 GT2 RS, mais les dimensions sont sans commune mesure : la nouvelle 935 mesure 4,87 m de long et 2,03 m de large alors que la GT2 RS mesure 4,55 m et 1,88 m, et cela s'accompagne de modifications aérodynamiques tout aussi énormes. Les phares ronds de la 911 sont remplacés par des ailes plates avec phares dans les prises d'air, la partie arrière de la carrosserie est profilée. Les feux arrière sont installés sur les dérives de l'aileron, c'est un clin d'œil aux 919 Hybrid. Les rétroviseurs sont empruntés à la 991 RSR. Il faut se rappeler que ce modèle est un hommage à la 935/78, surnommée Moby Dick, il est donc normal que la carrosserie n'ait plus rien à voir avec une GT2 RS. L'habitacle accueille un volant avec affichage digital, en provenance directe de la 911 GT3 R, il est entièrement dépouillé par ailleurs. Le pilote prend place dans un baquet de compétition avec harnais six points et la caisse dispose d'un arceau-cage. La base mécanique est identique à une 991 GT2 RS. Sous le capot, on retrouve un flat 6 bi-turbo produisant 700 ch, combiné à une boîte PDK à 7 rapports. Le poids s'établit à 1380 kg (contre 1470 kg pour la GT2 RS) grâce à l'emploi massif de carbone pour la carrosserie.

77 unités seront vendues à un prix de 701 948 € HT, les clients seront livrés à partir de juin 2019. Mais même à ce prix, les clients faisaient la queue et tous ne seront pas servis.





L'ÂGE DE RAISON ?

992

Une nouvelle génération de 911 est toujours un événement attendu avec impatience par les porschistes. La 911 type 992 fait un grand bond en avant technologique. Au risque de diluer l'âme sportive de la 911 ?

Soyons honnête, la 992 aurait mérité sa place sur l'année 2019, puisque nous avons pris le volant des premiers exemplaires en juillet 2019. Mais il fallait caser la 991 Speedster, et le millésime 2020 débute en août 2019, donc on ne triche qu'à moitié. Avec la 992, le changement est radical.

Esthétiquement, la 992 fait plus massive, plus grande, plus large, mais respecte à merveille les codes de la 911 : un capot avant nervuré qui rappelle les anciennes 911, des ailes avant et arrière galbées comme le faisaient les 993, des feux arrière sculptés et qui se prolongent en un bandeau lumineux sur la poupe. Les voies avant gagnent 20 mm,

et la 992 gagne également 20 mm en longueur par rapport à la 991. Lorsque vous regardez la 992, vous pourriez penser qu'elle est devenue massive, voire trop grosse. Et pourtant, la largeur d'une 992 Carrera 4S est tout à fait identique à celle de sa devancière, la 991 Carrera 4S. Précisons qu'avec la 992, il n'y a plus de différence de largeur entre une Carrera et une Carrera 4.

L'habitacle évolue très nettement : les sièges sont beaucoup plus cosus et adoptent un nouveau dessin. La planche de bord respecte les codes esthétiques de la 911, avec des surfaces rectilignes, et de nouvelles baguettes décoratives qui évoquent davantage les premières



La montée en gamme technologique de la 992 est tout à fait inédite dans l'histoire de la 911. C'est vraiment avec elle que la 911 entre dans l'ère numérique. C'est un peu déroutant pour les clients européens pour qui c'est un peu trop. Parmi les nouveautés, il faut également parler du « Wet mode », un mode de conduite développé spécialement pour la conduite dans des conditions très pluvieuses.

911 des années 60. En revanche, c'est du côté des technologies que la 911 déroute : elle renonce à ses 5 compteurs au profit d'écrans numériques, et seul le compte-tours reste analogique. L'aspect du tout petit levier de la boîte PDK a suscité des critiques, car il paraît un peu frêle. Le module de communication PCM est tactile et rassemble de plus en plus de fonctions réglables depuis l'interface. Si l'on reprend l'essai complet de Marc Joly, il se sentait un peu perdu au milieu de toutes ces fonctions numériques, disant que la 992 était vraiment « conçue pour de jeunes quadras qui sont nés en jouant aux jeux vidéo et qui ont grandi avec un smartphone dans la main. » Pas faux, et des hauts dignitaires de Porsche nous ont expliqué que sur le marché mondial de la marque, certains clients, notamment chinois, exigent d'avoir toutes les dernières technologies dans une auto. Sinon, ils n'imaginent même pas s'en porter acquéreurs. >>



La présentation officielle de la 992 au grand public est intervenue au salon de Los Angeles 2018, donc pendant le millésime 2019. Nous nous sommes permis de décaler la frise chronologique et d'attendre 2020 pour aborder la 992 afin de ne pas mettre sur la touche d'autres modèles importants.

Plus performante, mais plus feutrée

La gamme se compose de deux motorisations : Carrera, Carrera S. Le 6 cylindres biturbo affiche une cylindrée de 2 981 cm³. La Carrera produit 385 ch à 6500 tr/min et 450 Nm entre 1950 et 5000 tr/min. La Carrera S pointe à 450 ch à 6500 tr/min et 530 Nm entre 2300 et 5000 tr/min. Si l'on compare avec une 991, cela fait 15 ch supplémentaires pour les Carrera, et 30 ch pour les Carrera S.

En revanche, la sonorité est assez étouffée par les filtres à particules, même avec l'option échappement sport. C'est dommage, car en matière de conduite, la 992 est beaucoup plus facile, très confortable, et les sensations sont vraiment filtrées : on peut aller vite partout et facilement, et la relative absence de son fait que la 992 paraît plutôt aseptisée. Cela étant, cela reste une 992 vraiment plaisante, les performances sont impériales, le châssis irréprochable. Seulement, il faut vraiment aller très vite pour avoir le grand frisson et là-dessus, la 911 s'est vraiment assagie. ■

Avec son châssis ultra moderne et impossible à prendre en défaut, la 992 est capable de passer « trois fois trop vite » quasiment partout, il faut s'employer pour mettre une 992 en dérive comme cela. Il faut noter que la Carrera et la Carrera 4 ont désormais la même largeur, Porsche semble avoir définitivement sacrifié la notion si attrayante de Turbo Look dans la gamme Carrera.

LE FAIT MARQUANT



La 992 Turbo

Elle est présentée en mai 2020 et respecte la recette de la Turbo : jamais une 911 n'avait été aussi large, et on la reconnaît immédiatement avec ses naseaux élargis, des prises d'air dans les ailes, un aileron mobile à l'arrière. Les Turbo sont équipées d'un moteur 3.8 litres biturbo qui produit 580 ch à 6500 tr/min dans la Turbo, et 650 ch à 6750 tr/min dans la Turbo S.



Votre Porsche assurée également sur circuit

A l'exception des compétitions et épreuves chronométrées

Assureur depuis plus de 30 ans de véhicules
de Prestige et de Collection



JACQUES Assurances

Pascale JACQUES

Agent Général Allianz

3, Rue des Rolliers

CS 90032

30820 Caveirac

Orias : 19005437

Tél 04 66 27 95 27

Fax 04 66 27 95 20

Mail: alpine@agents.allianz.fr

Tarifs en ligne sur le site
www.jacques-assurances.com

- * Assistance VIP avec rapatriement vers un garage spécialisé sans limitation de kilométrage
- * Formules illimitées ou au forfait kilométrique
- * Gestion personnalisée des sinistres avec suivi à partir de votre mobile



Allianz

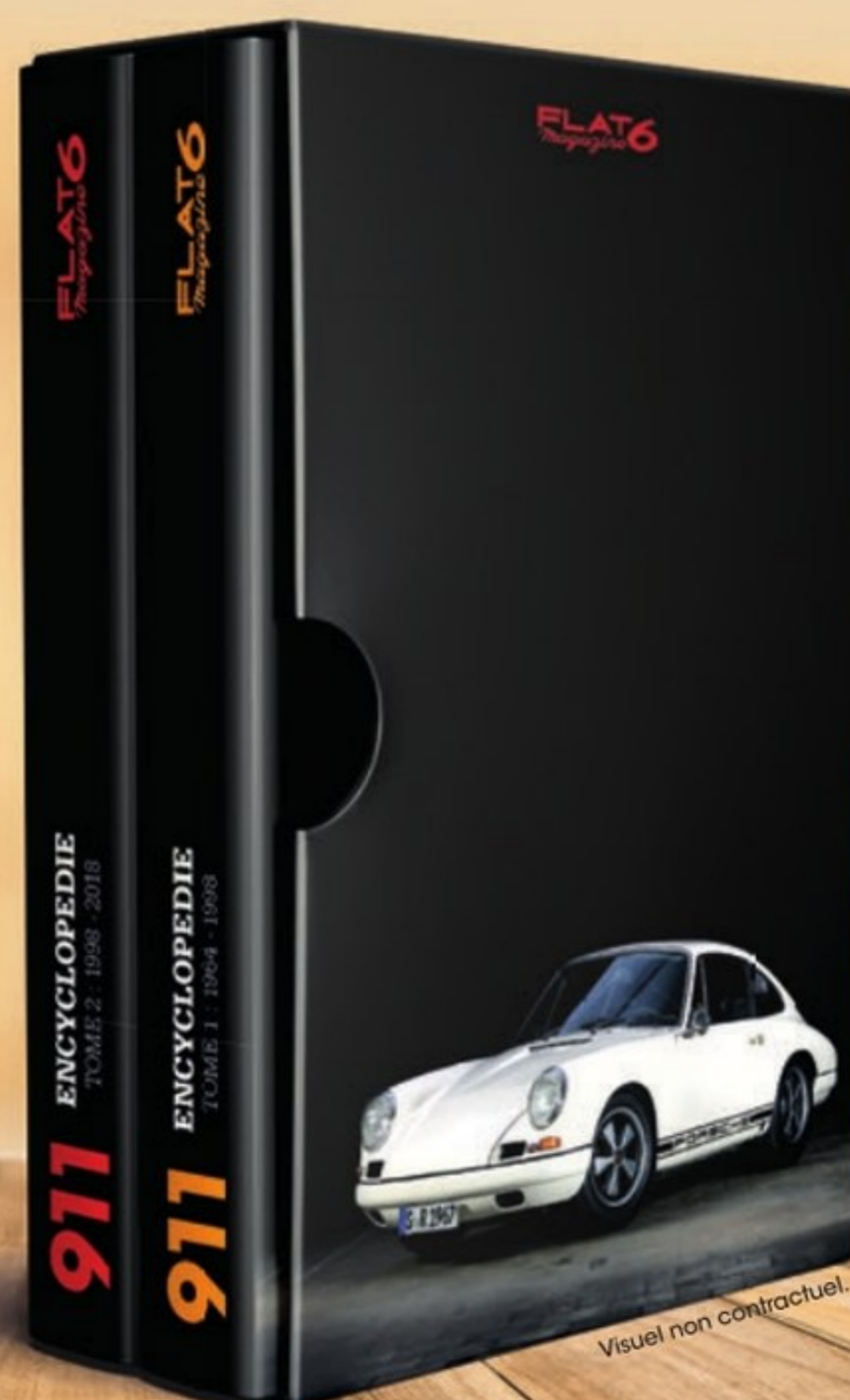
169 €
LIVRAISON
OFFERTE*

TOUT L'UNIVERS DE LA 911 EN UN SEUL COFFRET

* Livraison offerte en France métropolitaine.
Offre valable jusqu'au 15 décembre 2023 en France
Métropolitaine et sous réserve des stocks disponibles.

- **Imprimé en France**
- **Coffret haut de gamme**
Deux volumes avec vernis sélectifs mat et brillant
- **2 Tomes**
Tome 1 : Toutes les 911 à air jusqu'à la 993 (450 pages)
Tome 2 : Toutes les 911 à eau de la 996 à la 991 (500 pages)
- **Des millésimes détaillés**
 - Nouveautés du millésime
 - Un peu d'histoire
 - Numéros de châssis et production (jusqu'en 2010)
 - Moteurs et performances
 - Transmissions
 - Châssis et liaisons au sol
 - Détails extérieurs
 - Habitacle et équipements
- **Près de 1000 pages**

Descriptions techniques, photos, illustrations et tableaux de synthèse...



Visuel non contractuel.

BOUTIQUE EN LIGNE

WWW.FLAT6MAG.COM



SON GRAND RETOUR

992 GT3

La 911 GT3 fait toujours partie des modèles très attendus, et cette version n'y fera pas exception. Mais le défi est de plus en plus dur à relever pour Porsche.

Ils ont dû être très fiers de leur coup à l'usine, lorsqu'ils ont révélé l'arrière d'une 992 GT3 dans les ateliers du musée, le temps d'une demi-seconde sur une vidéo publicitaire. Et il a fallu attendre encore plusieurs mois avant de voir la présentation officielle d'une 992 GT3, qui n'a pas fait dans la dentelle. Au premier abord, la face avant déroute : l'immense prise d'air change de ce que l'on connaissait, mais fait écho aux 991 RSR qui s'imposent en endurance. Le capot avant accueille des extracteurs d'air, la largeur de la caisse est similaire à celle d'une 992 normale, les jantes sont en 21 pouces à l'arrière et 20 pouces à l'avant. L'aile arrière adopte un nouveau dessin avec des supports en col de cygne. Ce choix permet de faciliter l'écoulement de l'air et favorise les propriétés aérodynamiques

de la GT3. La GT3 se pare d'un nouveau Bleu Requin disponible en option. Voilà pour la partie cosmétique.

Car en pratique, jamais l'homologation d'une GT3 n'avait demandé autant de travail aux ingénieurs, principalement pour préserver le moteur atmosphérique : un six cylindres de 3996 cm³ qui est repris de celui de la 991 Speedster : il produit 510 ch à 8400 tr/min et 470 Nm à 6100 tr/min. Et toujours ce régime maximal qui touche la barre magique des 9000 tr/min avec une sonorité tout aussi magique, mais c'est un gain très symbolique de 10 ch par rapport à la 991 GT3 Phase 2, preuve que l'on commence à toucher les limites en matière de respect des normes réglementaires imposées à ces moteurs. La boîte PDK est disponible et la boîte manuelle reste au catalogue.

Un châssis entièrement revu

Si les performances sont en hausse, c'est avant tout grâce aux progrès réalisés sur le châssis. Et notamment le train avant : l'essieu à double triangulation partage beaucoup de points communs avec la 991 RSR et il est quasiment identique à celui d'une GT3 Cup. Il confère à la 992 GT3 une précision et un caractère très incisif que l'on ressent instantanément en sautant d'une 991 à une 992. Les freins de série restent en acier, mais leur diamètre a augmenté de 28 mm. Les disques avant font 408 mm, et 380 mm à l'arrière. Le poids est en hausse de seulement 5 kg, ce qui positionne la 992 GT3 à 1435 kg en PDK. En revanche, les performances sur circuit franchissent un cap : la GT3 réalise un chrono de 6'55"927 sur le Nürburgring, soit 17 secondes plus vite que la précédente génération. Cette performance est due au châssis, à l'aéro, et probablement à la monte pneumatique réalisée par Michelin, spécifique à la GT3.

Un pack Touring disponible

Avec la GT3, Porsche poursuit le succès énorme de la GT3 Touring en proposant le pack Touring sur la 992. La recette est connue : c'est une GT3 sans aileron, la face avant se distingue très légèrement grâce à une prise d'air peinte couleur carrosserie dans le bouclier. L'habitacle reste en sièges Sport de série, avec une assise centrale différente. Les baquets intégraux en carbone sont en option, comme sur la GT3 normale. Mis à part cela, la GT3 Touring est avant tout un exercice de style. ■

A gauche, la GT3 normale avec son aileron à supports en col de cygne. Ci-dessous, la GT3 Touring dépourvue d'aileron arrière. Les clients ont été séduits par l'idée d'une GT3 sans aileron, plus élégante et néanmoins équipée d'un moteur de furieux. Il faut saluer l'intelligence de Porsche qui parvient toujours à réinventer de nouvelles versions en jouant sur des détails.

LE FAIT MARQUANT



La renaissance du département Sonderwunsch

Cette même année, Porsche annonce l'extension du département Exclusive Manufaktur en offrant la possibilité de faire réaliser des demandes très spéciales : des écussons peints à la main, des éléments de carrosserie spécifiques, des modifications techniques particulières, Porsche accepte désormais d'étudier ces dossiers très particuliers. Pour le démontrer, le constructeur dévoilera une 992 GT3 réalisée sur demande spéciale pour Paolo Barilla. Cette dernière est peinte aux couleurs de la 956 au volant de laquelle il avait couru au Mans en 1985. Une belle façon de démontrer le savoir-faire du département Sonderwunsch.





GT3 RS ET DAKAR

opposition

Ce sont des extrêmes et tout les oppose. D'un côté, la GT3 RS règne sur la piste. De l'autre, une édition limitée baptisée Dakar vient bousculer toutes nos idées reçues sur la 911. Dans les deux cas, les passionnés adorent.

911 GT3 RS

L'âme de la RS, c'est son moteur. Et que les passionnés soient rassurés, la 992 GT3 RS a bien droit à un moteur atmosphérique : un six cylindres de 4 litres produisant 525 ch, ce qui représente une hausse de 10 ch par rapport à la 992 GT3, et seulement 5 ch de plus que la 991 GT3 RS Phase 2. Andreas Preuninger, responsable du département GT, nous avait confirmé que les capacités, en termes de développement moteur, sont freinées avant tout par des normes anti-pollution de plus en plus strictes, et non par les capacités techniques des ingénieurs.

Les ingénieurs étant limités en matière de développement moteur, tous leurs efforts se sont concentrés sur l'aérodynamique et l'amélioration du châssis. Andreas Preuninger est catégorique : tout est ici pour une raison : que ce soit les prises d'air, l'immense radiateur qui sacrifie le coffre avant, les écopes au sommet des ailes et derrière les ailes arrière. Et pour ne pas gâcher la fête, l'aile de la GT3 RS inaugure l'aérodynamique active : de petits vérins commandent l'inclinaison de la lame supérieure de l'aile en fonction d'un certain nombre de paramètres. Il peut passer d'une position complètement ouverte à une position complètement fermée en 0,3 secondes. Pour



A l'intérieur, Porsche suit une recette qui fonctionne depuis des années. On est presque étonné par le relatif confort de la nouvelle RS. Le look est démoniaque, mais elle reste docile à faible allure.

résumer en une phrase, « la GT3 RS n'aura aucun équivalent en matière de vitesse de passage en courbe » assène Andreas Preuninger. Au volant, la GT3 RS tient toutes ses promesses. Au premier abord, on se laisse surprendre par l'étonnante facilité de sa prise en mains : l'apparence extérieure laisse supposer que vous montez à bord d'un monstre, mais non. Cela reste raisonnable. Et par rapport à sa devancière 991 GT3 RS, elle paraît même feutrée. Mais tout cela s'estompe au moment où vous soudez la pédale de droite, et le 6 cylindres atmosphérique retrouve toute la hargne qui le caractérise. Sur circuit, la 992 est d'une efficacité redoutable : la combinaison d'un nouveau train avant incisif et d'une aéro qui soude la RS au sol fait qu'il devient plus facile d'aller vite à son volant, et elle pardonnera beaucoup. Une machine extraordinaire pour aller vite, et progresser vite. En revanche, il vous faudra un sacré niveau de pilotage pour atteindre ses limites. >>



Pour le lancement officiel de la GT3 RS, le Gris Glacé métallisé est accompagné de jantes peintes en Rouge Pyro. Côté look, c'est du jamais-vu. La 992 est VRAIMENT intimidante. Le travail aérodynamique a fait émerger de nombreuses excroissances sur la carrosserie, ce qui lui donne une allure de RSR.

911 Dakar

Croyez-le ou non, il a fallu 11 ans entre l'idée initiale et l'apparition de cette extraordinaire 992 Dakar. La base, vous la connaissez fort bien : c'est une 992 Carrera 4 GTS. La motorisation n'a pas évolué d'un iota, nous sommes en présence d'un six cylindres biturbo de 480 ch. La Dakar bénéficie d'une garde au sol rehaussée de 50 mm par rapport à une 911 normale, et ses pneus tout-terrain sont conçus spécifiquement pour ce modèle. Avec le système de levage des essieux, vous pouvez gagner 30 mm supplémentaires de garde au sol jusqu'à 170 km/h. La Dakar est d'ailleurs montée sur des jantes spécifiques de 19 pouces à l'avant et 20 pouces à l'arrière. Les capacités de franchissement de la 911 Dakar sont équivalentes à celle du Cayenne, car la 911 Dakar tire profit de son empattement plus court : grâce à celui-ci, l'angle maximal sur lequel la 911 Dakar peut monter est similaire à celui d'un Cayenne. Il faut le dire, ce look de bûcheron ne laisse pas indifférent, et même la GT3 RS devra s'employer pour se faire remarquer à côté d'une Dakar, surtout si elle est munie du pack Rallye Design : la peinture bi-ton Blanc – Bleu Gentiane est rehaussée de bandes décoratives Rouge et Or. Un hommage direct aux livrées de la 911 type 953 qui a remporté le Dakar en 1984 et de la 959 qui a réédité l'exploit en 1986. Seulement 2500 exemplaires numérotés de cette série limitée ont été commercialisés, à un prix de départ de 222 000€ hors malus. Elle en impose, et bouscule toutes les idées reçues que l'on pouvait avoir sur la 911. ■

LE FAIT MARQUANT



L'entrée en bourse de Porsche

En septembre 2022, Porsche AG est devenue une entreprise cotée en bourse, si bien que tous les investisseurs et passionnés peuvent désormais détenir un petit bout du capital de la marque. A ce jour, l'entreprise vaut plus de 50 milliards d'euros en bourse.



En pensant à l'idée de la 911 Dakar, vous pourriez vous dire : « Pour quoi faire ? » Et lorsque vous la voyez en vrai, elle impressionne par sa prestance et son côté totalement insolite. Il suffisait de l'inventer pour que les amateurs trouvent un moyen de s'en servir et de faire du tout-terrain en 911.

PORSCHE

En souvenir des années à venir.

PORSCHE 911. ICÔNE INTEMPORELLE.

Depuis 60 ans, les 8 générations de la 911 affichent fièrement son statut d'icône. Sa silhouette : légendaire. Son design : intemporel. Sa technologie : inspirée des plus belles victoires en course. Vos sensations : typiquement Porsche. Une fois à bord, plus rien ne sera comme avant.

Centre Porsche Marseille

Impasse de la Montre
13011 Marseille
Tél. : 04 91 19 63 40
marseille.centreporsche.fr

Centre Porsche Avignon

305 Chemin de la Croix de Noves
84000 Avignon
Tél. : 04 32 44 87 90
avignon.centreporsche.fr



911 Carrera S (29/08/2023) Valeurs WLTP : Conso. combinée en l/100 km : 10,1-11,1.
Plus d'informations sur le site www.porsche.fr



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



ÉDITION LIMITÉE

992 S/T

C'est la dernière des 992 phase 1 avant le passage à la phase 2, et quelle déclinaison ! Porsche ressuscite le blason S/T le temps d'une édition limitée à 1963 exemplaires.

Si vous émettiez un doute concernant le fait que Porsche a perdu son âme, remisez tout de suite ces doutes au placard. Ces gens sont d'authentiques passionnés, qui veulent vivre à 9000 tr/min, comme vous et moi. Et leur vision de la 911 S/T est assez simple à résumer : créer une 911 de route ultime, aussi légère et agile que possible.

Venons-en au fait. La nouvelle 911 S/T embarque à son bord un six cylindres atmosphérique dont vous avez déjà entendu parler : il s'agit ni plus ni moins du 4 litres de la 992 GT3 RS. Il produit toujours 525 ch à 8500 tr/min et le régime maximal atteint la zone magique des 9000 tr/min. Sauf que la 911 S/T ne sera proposée qu'avec une boîte manuelle à 6 rapports courts avec embrayage allégé. Dans ce même

esprit d'allègement, les ingénieurs ont renoncé aux roues arrière directrices, et la carrosserie n'est pas aussi large que celle d'une GT3 RS. La base est celle, plus étroite et plus légère, d'une GT3. Le capot avant, les ailes et les portières sont en carbone. En définitive, la 911 S/T émerge à 1380 kg à vide sur la balance, soit 40 kg de moins qu'une GT3 Touring.

Esthétiquement, un regard distrait pensera se trouver face à une GT3 Touring : pas d'extracteurs au sommet des ailes, un capot en carbone de GT3 Touring, elle se distingue uniquement par le toit à double bossage emprunté à la RS. De profil, on reconnaît cette fois-ci les portes ciselées de la GT3 RS. Un extracteur d'air, certes plus discret que celui d'une GT3 RS, parachève le dessin des ailes avant.

Pas de prises d'air dans les ailes arrière, pas de dérives sur le toit, pas non plus d'immense aileron sorti tout droit d'une voiture de course, la S/T joue davantage la carte de la discrétion. Les jantes en magnésium sont de série sur la 911 S/T en 20 pouces à l'avant, 21 pouces à l'arrière. A l'arrière, une petite lèvre coiffe l'aileron mobile, histoire de procurer un peu d'appui supplémentaire. La couleur de lancement est le Shoreblue métallisé, une déclinaison qui n'est pas sans évoquer le Bleu Etna des 356, et disponible uniquement avec le pack Heritage Design. Vous pourrez alors bénéficier de bandes décoratives latérales, d'un numéro sur les portières et la possibilité d'avoir des jantes peintes en Ceramica. Dans l'habitacle, le pack Heritage Design s'accompagne d'une sellerie bi-couleur Noir/Cognac Classic avec assise centrale en textile de couleur similaire. Le seul autre coloris disponible est le noir, avec une assise centrale en textile.

La S/T n'a qu'un seul défaut : elle s'appelle ST

Sur le papier, la 992 S/T est LA 911 à avoir, cela ne fait pas l'ombre d'un doute. Sur la route, ce sera la même chose : une authentique machine à plaisir. Mais choisir de l'appeler 911 S/T, c'est faire référence à ces 911 redoutables des années 60, c'est porter un héritage lourd et sur ce plan, la 992 passe un peu à côté du sujet. Avec la 992 S/T, Porsche a joué la carte de la GT3 RS élégante, qui cache tout son potentiel sous une tenue de soirée. Mais ce n'est pas vraiment l'esprit de la S/T. Le Shoreblue et l'habitacle en cuir cognac Classic semblent bien plus à leur place sur une 992 Sport Classic que sur un dérivé sportif de la GT3 RS. Si Porsche l'avait appelée « GT3 RS Touring », y aurait-on pensé ? Pas une seconde. Mais jouer sur la carte de la nostalgie en faisant référence au passé, cela suppose aussi d'en respecter l'héritage. Et à ce titre, la 992 n'est peut-être pas tout à fait à la hauteur de la légende. ■



Le pack Heritage Design est encore une fois proposé avec une édition limitée sur base de 911. Pour la ST, l'intérieur Heritage est couleur Cognac et noir, et n'est disponible qu'avec la couleur extérieure Bleu Rivage Métallisé.

La couleur Bleu Rivage Métallisé (shoreblue metallic) est disponible uniquement avec le pack Heritage Design et s'accompagne des jantes en magnésium peintes en couleur Ceramica, du plus bel effet. Les 1963 exemplaires n'auront aucun mal à trouver preneur, ce sera une auto exceptionnelle une fois derrière le volant.



60 ANS D'ÉVOLUTION

pneumatiques

L'évolution ébouriffante des performances de la 911 au cours des soixante dernières années repose sur une bande de caoutchouc qui n'a cessé d'évoluer avec elle : le pneumatique. Avec l'aide de Michelin, nous avons retracé son évolution.

Il y a 60 ans, les premières 911 étaient posées sur des galettes de 165 mm de large et des jantes de 15 pouces. Des dimensions qu'on trouverait à peine sur une Twingo aujourd'hui. La dernière GT3 RS, en comparaison, est campée sur d'énormes tankers de 335 mm à l'arrière, et des jantes en magnésium de 21 pouces. Celui qui a dit qu'on n'arrête pas le progrès était plutôt perspicace.

Rappelons très rapidement qu'un pneu est composé de plusieurs couches de matériaux : des nappes de métal sur lesquelles sont déposés des fils de nylon ou de polymère thermoplastique réputés pour leur résistance à l'échauffement, puis une couche de gomme dure ou tendre, et la bande de roulement en dernier lieu. C'est cette dernière surface qui est en contact permanent avec la route. Sous son aspect de grosse gomme pour crayon à papier, le pneumatique est donc une structure très complexe et dont le développement nécessite parfois des années de conception. Et le tout, au service non seulement de la sécurité, mais également de la performance. En matière de performance, prenons une image assez simple : un ingénieur de chez Michelin nous avait indiqué que sur une voiture de sport, il faudrait augmenter la puissance entre 100 et 150 ch pour gagner 0,5 s au tour sur le circuit de Nardo. En comparaison, améliorer les performances des pneumatiques permet des gains substantiels sans modifier le châssis ni la motorisation.



Aux premières heures de la 911, l'équipementier en première monte était Pirelli. Peu à peu, d'autres fabricants sont venus proposer des alternatives. Aujourd'hui, les fabricants proposent des pneus adaptés aux anciennes, mais avec des technologies modernes. Le tout, au profit du confort et des performances.

Des dimensions sans cesse en hausse

Il serait amusant d'observer les similitudes entre l'évolution des dimensions des pneus, la puissance et le poids de la 911. Toutes les courbes sont en hausse. À l'origine, c'est Pirelli qui équipait la 911 en première monte, et Michelin ne tardera pas à proposer une monte concurrente. Comme nous l'avons dit en introduction, la 911 était chaussée de modestes 165-15 à l'avant comme à l'arrière. Ce n'est qu'en 1973, avec la Carrera RS 2.7, que la 911 a pour la première fois chaussé des pneus arrière plus larges que les pneus avant : 185 mm à l'avant, 215 mm à l'arrière, toujours en 15 pouces, et la 911 Turbo lui emboîtera le pas en 1974, avec une monte encore plus large : 205 à l'avant, 225 à l'arrière, avec des jantes Fuchs de 16 pouces. On a ensuite assisté à un accroissement régulier mais relativement contrôlé des dimensions des pneumatiques, et c'est dans les années 90 que l'on commence à assister à un premier basculement : la 964 Turbo 3.6 chausse d'énormes 265, avec des jantes de 18 pouces pour la première fois. Surtout, dans le même temps, Porsche propose des montes optionnelles plus grandes sur les Carrera. Les jantes Cup de 17 pouces sur la 964, puis les jantes Turbo Look de 18 pouces sur la 993. C'est vraiment avec la 996 en 1998 que les jantes, et les pneus indirectement, feront partie intégrante de la politique optionnelle de Porsche



La 911 Turbo est peut-être la première à lancer la course à l'armement au niveau des pneumatiques. Avec des 205 à l'avant et des 225 à l'arrière logés dans ses ailes larges, elle est faite pour dévorer les grands espaces.

sur la 911 : plusieurs dessins de jantes, des jantes plus grandes en option qui appellent des pneus plus larges. Aujourd'hui, on atteint des dimensions hors normes : la 992 GT3 RS est désormais le modèle qui chausse les plus gros pneus, avec du 275/20 à l'avant, et du 335/21 à l'arrière. Des pneus plus gros que ceux de la Turbo S !

Répondre à toutes les contraintes

On n'y réfléchit pas, mais le pneu est le seul élément de la voiture en contact avec la route, et nos pneus répondent à des contraintes de plus en plus grandes : « Au cours de son cycle de vie, un pneu va traverser des nids de poule, subir des centrifugations à 250 km/h sur circuit... Quand un conducteur est au volant, il ne se demande pas si son pneu va résister aux 250 km/h ou s'il va exploser. Pour lui, c'est un acquis. En revanche, toutes ces contraintes implicites doivent être testées préalablement. Lorsque nous mettons un pneu sur le Nürburgring, il va encaisser des compressions et des décompressions très élevées. Nous simulons ces surcharges pour valider la résistance du pneu » nous avait expliqué Pierre Chaput, ingénieur chez Michelin.

Et désormais, c'est une gamme complète de pneus que les manufacturiers sont amenés à proposer aux marques afin de répondre à tous les usages : des pneus d'anciennes conçus avec des technologies modernes, des pneus pour la compétition historique, des semi-slicks pour les GT3 RS qui liment de la piste, des toutes saisons comme le fameux Pilot Sport de Michelin, qui est généralement le manufacturier en première monte sur quasiment tous les modèles Porsche. Et désormais, il faudra même composer avec le très inédit pneu mixte « route – tous terrains » de la Dakar, le Pirelli Scorpion. Un challenge inédit pour les manufacturiers qui doivent encore apprendre à évoluer avec la 911, même après 60 ans de cohabitation fructueuse. ■



Les pneus doivent encaisser des contraintes extrêmement élevées, auxquelles le conducteur ne pense même pas au quotidien. On voit ici l'état de dégradation d'un pneu après plusieurs sessions de roulage sur piste.

Jérôme Haslin, ingénieur et pilote d'essais chez Michelin, effectue ici un test d'adhérence en conditions précaires sur un Pilot Sport Cup. Ce pneu n'est pas du tout fait pour ce genre d'exercice, mais le pilote a joué le jeu pour les besoins du photographe.



60 ANS D'ÉVOLUTION

Les normales

ANNÉE	MODÈLE	POIDS À VIDE	PUISSANCE	PNEUS AVANT	JANTES AVANT	PNEUS ARRIÈRE	JANTES ARRIÈRE
1964	901	1 080 kg	130 ch	165 mm	15 pouces	165 mm	15 pouces
1972	911 2.4 S	1 075 kg	190 ch	185 mm	15 pouces	185 mm	15 pouces
1974	911 CARRERA 2.7	1 075 kg	210 ch	185 mm	15 pouces	215 mm	15 pouces
1986	911 CARRERA 3.2	1 160 kg	231 ch	205 mm	16 pouces	225 mm	16 pouces
1990	964 CARRERA 4	1 450 kg	250 ch	205 mm	16 pouces	255 mm	17 pouces
1994	993 CARRERA	1 370 kg	272 ch	205 mm	17 pouces	255 mm	17 pouces
1998	996 CARRERA	1 320 kg	300 ch	225 mm	18 pouces	265 mm	18 pouces
2002	996 CARRERA PHASE 2	1 345 kg	320 ch	225 mm	18 pouces	285 mm	18 pouces
2005	997 CARRERA S	1 420 kg	355 ch	235 mm	19 pouces	295 mm	19 pouces
2009	997 CARRERA S PHASE 2	1 425 kg	385 ch	235 mm	19 pouces	295 mm	19 pouces
2012	991 CARRERA S	1 395 kg	400 ch	245 mm	20 pouces	295 mm	20 pouces
2016	991 CARRERA S PHASE 2	1 440 kg	420 ch	245 mm	20 pouces	305 mm	20 pouces
2022	992 CARRERA S	1 480 kg	450 ch	245 mm	20 pouces	305 mm	21 pouces

Les GT3 et RS

ANNÉE	MODÈLE	POIDS À VIDE	PUISSANCE	PNEUS AVANT	JANTES AVANT	PNEUS ARRIÈRE	JANTES ARRIÈRE
1973	CARRERA RS 2.7 Light	960 kg	210 ch	185 mm	15 pouces	215 mm	15 pouces
1992	964 CARRERA RS	1 220 kg	260 ch	205 mm	17 pouces	255 mm	17 pouces
1995	993 CARRERA RS	1 270 kg	300 ch	225 mm	18 pouces	265 mm	18 pouces
1999	996 GT3	1 350 kg	360 ch	225 mm	18 pouces	285 mm	18 pouces
2004	996 GT3 RS	1 360 kg	381 ch	235 mm	18 pouces	295 mm	18 pouces
2007	997 GT3 RS PHASE 1	1 375 kg	415 ch	235 mm	19 pouces	305 mm	19 pouces
2010	997 GT3 RS PHASE 2	1 370 kg	450 ch	245 mm	19 pouces	305 mm	19 pouces
2012	997 GT3 RS 4.0	1 360 kg	500 ch	245 mm	19 pouces	305 mm	19 pouces
2015	991 GT3 RS PHASE 1	1 420 kg	500 ch	265 mm	20 pouces	325 mm	21 pouces
2018	991 GT3 RS PHASE 2	1 430 kg	520 ch	265 mm	20 pouces	325 mm	21 pouces
2023	992 GT3 RS	1 450 kg	525 ch	275 mm	20 pouces	335 mm	21 pouces

Les Turbo

ANNÉE	MODÈLE	POIDS À VIDE	PUISSANCE	PNEUS AVANT	JANTES AVANT	PNEUS ARRIÈRE	JANTES ARRIÈRE
1975	911 TURBO 3.0	1 140 kg	260 ch	205 mm	16 pouces	225 mm	16 pouces
1989	930 TURBO BOÎTE 5	1 335 kg	300 ch	205 mm	16 pouces	245 mm	16 pouces
1993	964 TURBO 3.6	1 470 kg	360 ch	225 mm	18 pouces	265 mm	18 pouces
1995	993 TURBO	1 500 kg	408 ch	225 mm	18 pouces	285 mm	18 pouces
2000	996 TURBO	1 540 kg	420 ch	225 mm	18 pouces	295 mm	18 pouces
2006	997 TURBO	1 585 kg	480 ch	235 mm	19 pouces	305 mm	19 pouces
2010	997 TURBO S PHASE 2	1 585 kg	530 ch	235 mm	19 pouces	305 mm	19 pouces
2014	991 TURBO S	1 605 kg	560 ch	245 mm	20 pouces	305 mm	20 pouces
2016	991 TURBO S PHASE 2	1 600 kg	580 ch	245 mm	20 pouces	305 mm	20 pouces
2022	992 TURBO S	1 640 kg	620 ch	255 mm	20 pouces	315 mm	21 pouces



PORSCHE

Vous n'avez qu'une seule vie.
Pourquoi ne conduire
qu'une seule Porsche ?



QUE CE SOIT POUR UN JOUR, QUELQUES MOIS OU DES ANNÉES,
DÉCOUVREZ LES SOLUTIONS DE MOBILITÉ PORSCHE.



Taycan 4S Sport Turismo (29/08/2023) - Valeurs WLTP : Conso. électrique combinée :
de 20,4 à 24,7 kWh/100km. Plus d'informations sur le site www.porsche.fr.



Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer