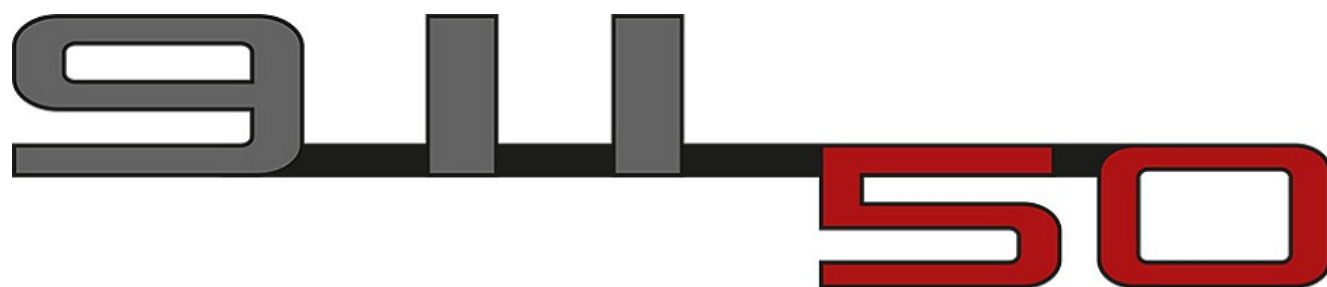


# Anniversaire - La Porsche 911 fête ses 50 ans !

Septembre 1963, à Francfort, lors du IAA International Automotive Show, le modèle 901 faisait sa première apparition mais rien ne laissait présager que 50 ans plus tard le mythe de la Porsche 911 serait toujours présent sur nos routes.



## 50 Years of the Porsche 911 – Tradition: Future

Bel anniversaire pour un modèle chez un constructeur, car peu d'entre eux peuvent se féliciter d'avoir tenu 50 ans avec une voiture en la faisant évoluer légèrement au niveau du design. Quoi qu'en mettant côte à côte la première 911 et le nouveau modèle 991, les différences sont finalement très importantes et chaque nouvelle mouture recèle une avancée technologique indéniable. En cinquante ans, depuis la création de ce modèle mythique, le constructeur de Stuttgart a multiplié les nouveautés mais la 911 reste et restera la référence de la marque avec plus de 820'000 voitures produites au travers de sept générations.

Tout a commencé en 1963 avec la première 911 qui succédait à un autre mythe de la marque, la 356. Son moteur Flat-6 refroidi à air délivrait alors 130 CV et affichait une vitesse de pointe de 210 km/h, ce n'était pas rien pour l'époque. Deux ans plus tard, une version 4 cylindres voyait le jour, la Porsche 912, puis en 1966 la 911 S avec son flat-6 de 160 CV. C'est d'ailleurs sur ce modèle que pour la première fois on pouvait trouver les jantes Fuchs en aluminium forgé. Les améliorations ont continué jusqu'en 1972 avec l'ultime évolution de cette série, la phénoménale 911 Carrera RS 2.7 dont le moteur développait 210 CV pour un poids total de moins de 1'000 kg et qui affichait fièrement son fameux aileron "bec de canard", la première fois qu'une voiture de série disposait d'un spoiler arrière.

10 ans plus tard, la deuxième génération, le modèle G venait faire évoluer le mythe pour la plus longue carrière de toutes les 911, soit jusqu'en 1989. C'est aussi sur cette mouture que pour la première fois, en 1974, une déclinaison Turbo voyait le jour avec toujours un flat-6, d'une cylindrée de 3.0, dont la puissance atteignait 260 CV puis 300 CV en 1977 mais avec un 3.3 affublé d'un intercooler. En 1983 c'est aussi le premier Cabriolet qui est proposé à la clientèle, propulsé par le Flat-6 3.2 venu succéder au 3.0 de la SC. En 1989, c'est finalement la 911 Carrera Speedster qui vient clore cette génération avec un nom faisant référence à la fameuse 356.

En 1988, la 964 vient prendre le relais avec cette fois-ci pour la première fois une déclinaison équipée de 4 roues motrices, la 911 Carrera 4. Toujours refroidi par air, le Flat-6 voit sa cylindrée passée à 3.6 l. et sa puissance atteint 250 CV en atmosphérique. Quelques modèles mythiques ont aussi vu le jour, telles que la 964 Carrera RS, aussi connue sous le petit nom de RS92, la 911 Turbo S et la 911 Carrera 2 Speedster.

30 ans plus tard, en 1993, la génération 993 devenait la nouvelle 911 mais aussi la dernière refroidie par air. Avec son nouveau châssis en alu, la 993 retrouvait l'agilité de la première 911. Une déclinaison Turbo était toujours proposée au catalogue mais cette fois-ci avec un moteur couplé à un bi-turbo et une transmission quatre roues motrices. Toujours dans l'optique de combler la demande des passionnés de voiture sportive, une version "extrême" appelée GT2 venait compléter la gamme 911. C'est aussi sur ce modèle que pour la première fois la déclinaison Targa se voyait équipée d'un toit vitré rétractable électriquement.

La cinquième génération, la 996, a été produite de 1997 à 2005, elle a représenté un tournant important pour l'histoire de la 911 puisqu'elle a été la première à être refroidie par eau. La gamme proposait toujours une multitude de versions, deux ou quatre roues motrices, en déclinaison coupé, cabriolet et targa, avec aussi un modèle Turbo. Dans la plus pure des traditions des mythique RS, en 1999, la 911 GT3 venait compléter le catalogue puis en 2000, c'était au tour de la 911 GT2, la première voiture équipée en série de freins carbone céramique.

En 2004, c'est au tour de la 997 de voir le jour avec les modèles 911 Carrera et 911 Carrera S. Le design reprenait légèrement le style des "vieilles" 911 pour le plus grand bonheur des passionnés de la marque. Un 3.6 de 325 CV ou un 3.8 de

355 CV motorisait ces deux versions avec pour la S, une suspension high-tech appelées Porsche Active Suspension Management (PASM). Les générations avancent et la gamme propose de plus en plus de versions au catalogue, pas moins de 24 pour être précis, avec en finalité une 911 Carrera GTS dont nous vous avons proposé l'essai en août 2011.

Finalement, il y a un peu plus d'un an, à fin 2011, la dernière mouture voyait le jour sous le nom de 991. Cette dernière génération repousse encore plus loin la performance et l'efficacité comme la 911 a toujours su le faire au fil des versions et des années. Cette 991 affiche aussi fièrement des consommations d'essence et des émissions de CO<sub>2</sub> contenues grâce à un moteur 3.4, au lieu de 3.6, sur la version de base, la 911 Carrera, tout en proposant 5 CV de plus que la version précédente, la 997 phase 2. Autres innovations, le PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control) et une boîte manuelle 7 rapports. Après un premier contact avec la 991 Carrera S, nous avons publié à l'automne dernier un essai complet de la 991 Carrera, confirmant une nouvelle fois l'excellence de la GT allemande.

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.















