60 ans de Porsche 911

06/06/2025 Six décennies de pure fascination et de plaisir de conduite

Six décennies de pure fascination et de plaisir de conduite

Nous sommes le 12 septembre 1963. Au salon IAA (Internationalen Automobil-Ausstellung) de Francfort-sur-le-main, est présentée une voiture qui va bientôt changer le monde du sport automobile : Porsche présente la 901, comme successeur de la 356, qui a connu une brillante carrière. Bien que le véhicule dynamique à 2+2 places ne porte pas encore le nom aujourd'hui iconique de 911, il va donner la direction qui sera suivie les 60 prochaines années. Il constitue la base technique, visuelle et émotionnelle du modèle le plus long de l'histoire de l'automobile.

Fidèles à la devise de Porsche « la conduite dans la forme la plus pure », les ingénieurs de Porsche développent en continue la voiture de sport, mais toujours avec la plus grande minutie. Ils l'optimisent et l'améliorent ainsi en huit générations. Tout en conservant son caractère et sa silhouette. La Porsche 911 allie, comme aucune autre, sportivité et vie quotidienne, tradition et innovation, exclusivité et acceptation sociale, design et fonctionnalité.

La première génération de Porsche 911 (1963-1973)

La première 911 offre ce qu'il manquait à la 356 : elle dispose de deux sièges d'urgence à l'arrière. D'un grand coffre, d'un moteur Boxer six cylindres puissant et d'une carrosserie plate et moderne. Porsche conserve la disposition éprouvée du moteur arrière et continue de refroidir le groupe moteur à l'air. Ces deux solutions techniques deviennent des marques de fabrique de la gamme, aujourd'hui le moteur est toujours à l'arrière.

Le moteur six cylindres de la première 911 développe tout d'abord 130 ch, pour une cylindrée de 2 litres. Il permet d'atteindre une vitesse de pointe de 210 km/h. Plus tard, Porsche proposera d'autres niveaux de performances : 110 ch, 140 ch et 160 ch. À partir de 1970, les ingénieurs augmentent la cylindrée à 2,2 et 2,4 litres, et même à 2,7 litres comme l'indique le nom du modèle phare : la 911 Carrera RS 2.7. Sur sa version de série initialement la plus puissante, la Porsche 911 développe 210 ch. Les variantes de 911 la T, E et S sont les premiers véhicules allemands à remplir les normes antipollution strictes de l'agence environnementale américaine EPA. À partir de 1967, la boîte à quatre vitesses semi-automatique Sportomatic est proposée en alternative à la boîte manuelle.

Porsche commercialise d'abord la 911 d'origine uniquement en coupé. En 1967 vient la 911 Targa, un cabriolet de sécurité avec un large arceau de sécurité. Au cours des dix années pendant lesquelles elle est construite, la première 911 se voit dotée d'une direction de sécurité en trois parties, de disques de frein à ventilation interne, d'une injection mécanique et d'une protection de cavité contre la rouille. De plus, c'est la première voiture de série à être équipée d'un aileron arrière visant à réduire la portance.

Série G : la deuxième génération de Porsche 911 (1973-1989)

En 1973, Porsche modifie la 911 tout en conservant sa silhouette et son design. La production du modèle, appelé en interne « série G », débute après les congés d'usine de 1973. La 911 devient un peu plus longue et plus confortable. Ses nouveaux pare-chocs en plastique préservent la carrosserie des dommages de circulation ; des ceintures de sécurité automatiques et des sièges intégraux protègent les passagers. En 1977, Porsche introduit une carrosserie avec un arrière plus large, et en 1983 une 911 Cabriolet sans ceinture de sécurité. La 911 Targa continue à être proposée. La 911 Speedster vient s'ajouter au porte-feuille de carrosserie à partir de 1988.

Le modèle de base de la série G est équipé d'un moteur Boxer avec une cylindrée de 2,7 litres. L'entraînement développe 150 ch. La 911 Turbo, appelée 930 en interne, constitue le summum technique de la seconde génération de 911. La première Porsche avec turbocompresseur développe tout d'abord 260 ch, puis 300 ch à partir de 1977. La série connait notamment des innovations comme une tôle galvanisée (à partir de 1975) et un système électronique de moteur digital (1984).

964 : la troisième génération de Porsche 911 (1989-1994)

En 1989 Porsche modifie fondamentalement la 911. Presque 85 % du modèle appelé en interne 964 est nouvellement développé : avec un avant large, des gouttières à l'aérodynamique optimisée et un arrière distinctif. L'équipement comprend maintenant direction assistée, ABS, chauffage plus efficace, verrouillage centralisé et siège réglable en hauteur. Le moteur Boxer de six cylindres nouvellement développé avec une cylindrée de 3,6 litres fournit 250 ch. La modèle phare, la 911 Turbo S, développe 381 ch. Les formes de carrosserie proposées restent le Coupé, la Cabriolet, la Targa et le Speedster.

Pour la première fois, la 911 est proposée avec transmission intégrale. Pour la 911 Carrera 4, Porsche utilise la traction intégrale adaptée et modifiée du supercar 959. De plus, Porsche introduit un aileron arrière automatique déployable, un double allumage et une régulation du cliquetis. À partir de 1989, la 911 est proposée pour la première fois en Tiptronic entièrement automatique, à partir de 1991 de série avec des airbags conducteur et passager. Le type 964 est le premier véhicule de série équipé d'un catalyseur métallique.

993 : la quatrième génération de Porsche 911 (1994-1998)

Porsche investit environ 400 millions de marks allemands dans le développement de la nouvelle 911. Le prédécesseur ne prête que sa ligne de toit, les designers modifient avec minutie toutes les autres formes. Mais c'est au niveau de la conduite que le nouveau modèle dépasse son prédécesseur : un essieu arrière multibras améliore la dynamique de conduite et le confort. Les moteurs Boxer développent 272 ch en modèle de base et jusqu'à 450 ch dans la 911 Turbo avec l'option « augmentation de performances d'usine 2 ». La 911 GT2 légère et puriste est commercialisée pour la première fois en turbo.

Porsche équipe le type 993 du système de régulation des émissions OBD II, de jantes aluminium à rayons creux (sur la 911 Turbo) d'une suralimentation biturbo et du système d'admission Varioram avec longueurs de tubulure d'admission variables (à partir de 1996) de série. C'est la première fois que la 911 Targa est équipée d'un toit en verre rabattable. Et pour la dernière fois, les moteurs d'une Porsche 911 sont refroidis à l'air.

996 : la cinquième génération de Porsche 911 (1998-2005)

Porsche réinvente la 911. Le type 996 devient plus long, plus large et plus léger et pour la première fois, ses phares ne sont plus ronds. Mais la nouveauté la plus marquante est le refroidissement à eau du moteur : des standards d'émission étendus en conjonction avec l'introduction de nouvelles culasses à 4 soupapes nécessitent de réguler la température des moteurs Boxer de la 911 avec de l'eau. Grâce à cette modification, la performance du modèle de base monte à 300 ch. La plage des performances atteint même 462 ch sur le modèle phare, la 911 GT2.

Un système de freinage particulier est équipé sur la 911 la plus rapide du type 996 : le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), disques de frein en céramique renforcés en fibres de carbone, est un équipement de série de la 911 GT2. Il est extrêmement résistant à la chaleur, beaucoup plus léger que des freins en acier et très résistant, avec une durée de vie pouvant atteindre jusqu'à 300 000 km.

997 : la sixième génération de Porsche 911 (2004-2012)

avec le type 997, Porsche revient aux phares ronds classiques. La 911 revient ainsi à ses racines et se distingue fortement de la Porsche Boxster. Tous les moteurs voient leurs performances augmentées. Cela va de 325 ch sur la 911 Carrera jusqu'à 620 ch sur la première 911 GT2 RS disponible. La nouvelle 911 GTS fait le lien entre la 911 Carrera S et la 911 GT3. C'est la première fois qu'une Porsche 911 est équipée d'une boîte à double embrayage à sélection rapide.

Porsche introduit le Porsche Active Suspension Management (PASM) sur le type 997, développe une direction à crémaillère avec rapport de transmission variable et installe un turbocompresseur à géométrie variable (VTG) sur le moteur de la 911 Turbo. C'est la première essence de série à être équipée de cette technologie. De plus, la 997 voit l'introduction d'un système d'échappement avec régulation des clapets et un mode sport activable par une pression de touche.

991 : la septième génération de Porsche 911 (2011-2019)

un empattement beaucoup plus important, une voie plus large et une technologie sophistiquée : le type 991 représente une grande évolution. Sa carrosserie plus longue et plus large pèse 80 kilogrammes de moins que ses prédécesseurs grâce à la construction en aluminium-acier. Et bien que la 911 ait une conduite plus sportive, elle offre plus de confort et de place qu'auparavant. La mise en production débute avec un moteur Boxer de 3,4 litres sur la 911 Carrera 350 ch. Le modèle phare, la 911 GT2 RS, double sa puissance à partir de 2017.

En 2015, Porsche remplace le moteur atmosphérique de la Carrera et de la GTS par un moteur turbo. Les nouveaux groupes moteur fournissent plus de puissance pour des valeurs d'émission plus basses. Sur le type 991, Porsche introduit dans la série notamment la stabilisation du roulis PDCC, les roues arrière directrices, une aérodynamique active et une injection d'eau pour le refroidisseur d'air de suralimentation. En 2013, Porsche célèbre avec son modèle spécial un anniversaire important : 50 ans de 911.

992 : la huitième génération de Porsche 911 (à partir de 2019)

Avec le changement de modèle opéré sur le type 992, Porsche prépare la 911 pour un futur partiellement électrique : une nouvelle boîte à double embrayage huit vitesses revue laisse de la place pour un moteur électrique dans la cloche d'embrayage de la boîte de vitesses. De plus, les améliorations

apportées au moteur même réduisent les émissions polluantes des moteurs Boxer. À l'été 2023, ceux-ci développent 385 ch sur la 911 Carrera et jusqu'à 650 ch sur la 911 Turbo S.

Détection de pluie, assistance de vision nocturne et système de réduction de la traînée ne sont que quelques innovations arborées par la nouvelle 911. Tandis que les différentes versions de 911 deviennent toujours plus modernes et meilleures, Porsche n'oublie pas de regarder dans son rétroviseur : pour la première fois depuis 1984, une Porsche 911 est commercialisée en tout-terrain avec la 911 Dakar. La 911 Sport Classic rend hommage à l'aileron arrière iconique de la 911 Carrera RS 2.7 de 1972. Avec la 911 S/T Porsche fête le 60ème anniversaire de la 911.

MEDIA ENQUIRIES

Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Consumption data

911 Turbo S (Predecessor model)

911 Carrera (Predecessor model)

911 GT3 with Touring Package (Predecessor model)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Video

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr/produits/Dossiers-de-presse/911-s-t/60-ans-de-Porsche-911.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/0ca1335b-77db-4957-8b4e-b2b3f1105b96.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart