



Porsche 911, un tour de force qui dure depuis 50 ans

A l'orée des années 60, la Porsche 356 s'avère dépassée. Mais, en créant sa descendance, Porsche va donner naissance à l'archétype de la voiture de grand tourisme. Née il y a tout juste 50 ans, la 911 va en effet traverser ces 5 décennies en s'imposant comme l'étalon de la catégorie, réussissant à chaque fois à se renouveler pour garder le haut du pavé.

Dans le numéro 2 de Plaine Vue, nous avons laissé la 356 dévorant les routes à vive allure. Compacte et légère, elle compense sa faible cylindrée par une tenue de route hors pair. Mais cette logique a ses limites, et la concurrence italienne ou anglaise s'avère hors d'atteinte pour une auto basée sur la Coccinelle de Volkswagen. L'étude visant à lui trouver une remplaçante est lancée par le bureau d'études Porsche

dès 1956. La 901, c'est son nom, est révélée au public du salon de Francfort le 12 septembre 1963. Elle fait sensation. Sa ligne est due à Ferdinand Alexander, le fils du créateur de la 356 Ferry Porsche. La clientèle est conservatrice, aussi le style est-il dans la continuité de la 356, mais plus tendu et bien plus élégant. La 901 reprend l'architecture à moteur en porte-à-faux arrière de la 356, mais ne réutilise que le principe du train arrière à tirants semi-oscillants et barres de torsion longitudinales. Le train avant est totalement revu et permet, en outre, d'aménager un coffre (avant bien sûr) plus grand.

Un sacré phénomène !

Le moteur est lui aussi tout nouveau, bien que toujours à 4 cylindres à plat et à refroidissement par air. Sa cylindrée de 2 litres et ses 130 chevaux ne sont qu'une première

étape. Il est en effet conçu pour permettre des augmentations de cylindrée consécutives. Il est en outre doté d'un carter sec, un système utilisé en course qui améliore la lubrification, facteur déterminant pour la fiabilité d'un moteur refroidi par air. Enfin, la 901 possède une boîte à 5 vitesses, fait encore peu courant à l'époque.

La 901 est rebaptisée 911 pour sa mise en production. Son tarif la positionne d'emblée dans la classe de la Jaguar Type E, mais ses performances restent pour l'instant en retrait. Patience... Lorsqu'elle achève sa première décennie, la 911 s'est dotée d'une version Targa, sorte de décapotable à arceau rigide et vitre arrière en dur. La version S de la 911 atteint, quant à elle, 2,4 litres et 190 chevaux.

La première évolution sort en 1973 avec la crise pétrolière. Equipée d'un système anti-pollution et conçue pour les crash-tests américains, elle va conquérir les USA, le tout premier marché à l'exportation de la 911

vaux pour sa version Turbo S. Mais le conducteur peut dorénavant choisir son mode de conduite et adapter sa voiture en conséquence. Un vrai jeu sur console, mais qui se pratique sur une vraie route et coûte jusqu'à 197 000 euros... sans options !!

Une vraie bête de course

Difficile de parler de la 911 sans évoquer son immense carrière en course. Dotée d'un comportement très sportif et d'une mécanique robuste qui ne demande qu'à être modifiée, l'auto va très tôt séduire les pilotes, tant en rallye qu'en circuit. L'usine elle-même saura exploiter ce très gros potentiel. La Turbo RSR manque, par exemple, de s'imposer aux 24 heures du Mans 1974, mais l'emporte au général en 1979 à la faveur d'une météo exécrationnelle. La version 935 K3 gagnante est certes très éloignée de la série, mais n'en dérive pas moins.

Porsche comprend très tôt l'intérêt des voitures dites « compétition-client ». Ces



encore aujourd'hui. Cette génération voit aussi l'apparition du turbo, qui transforme la 911 en vraie bête de la route de 300 chevaux. Puis les générations s'enchaînent avec bonheur, voyant apparaître notamment les 4 roues motrices, le double turbo, et le moteur à refroidissement par eau (1998) pour ne citer que les évolutions techniques majeures. Entretemps, la ligne s'est considérablement renouvelée, et l'électronique a permis de dompter un tempérament devenu rageur. La petite dernière, dénommée 991, culmine ainsi à 3,8 litres et 560 che-

versions spéciales sont fabriquées par l'usine en petite série pour une clientèle de pilotes. Un département spécial commercialise les autos et les pièces de rechange. Les clients privés profitent ainsi des évolutions mises au point par l'usine qui génèrent pour la marque des retombées publicitaires importantes... et des revenus non moins conséquents.

Mentionnons pour finir la Porsche Carrera Cup, une formule monotype déclinée dans différents pays. Chaque championnat national voit s'affronter un plateau de pilotes au

AUTOMOBILE

volant de 911 identiques. Mettant en avant les qualités du pilote, la Cup a permis l'éclosion de nombreux talents et fournit



aujourd'hui à Porsche une filière très précieuse pour détecter ses futurs pilotes officiels. A noter que notre pilote local Paul-Loup Chatin est cette année engagé

dans la Carrera Cup France. Bien que découvrant la formule, il s'est déjà imposé au nez et à la barbe de tout le championnat italien à l'occasion d'une escapade hors de l'hexagone, sur le circuit du Red Bull Ring.

Au travers de ces différentes évolutions, la 911 a toujours su garder une longueur d'avance. Et c'est bien là le plus étonnant. Chaque nouvelle génération donne l'impression que l'évolution est arrivée à son terme, et que l'auto ne peut être plus aboutie. Mais Porsche sait à chaque fois surprendre les amateurs. Chaque génération transcende ainsi davantage un dessin intemporel et explore toujours plus avant la technologie. Depuis 50 ans, la 911 s'amuse ainsi à prendre de court tout son monde. Et elle ne semble pas près de s'arrêter !

Franck Figuis