

PORSCHE 911

RANDY LEFFINGWELL

Préface d'Harm Lagaaij



Préface 6

Introduction 7

1964–1969 12–41

Chapitre 1 • 1964
Type 901

Chapitre 2 • 1965
Type 901 Cabriolet Prototype

Chapitre 3 • 1966
Type 911 Bertone Roadster

Chapitre 4 • 1967
Type 911 S, Targa, 911 R et 911 RS

Chapitre 5 • 1968
Type 911 S/L/T et Type 912

Chapitre 6 • 1969
Type 911 GTS



1970–1979 42–87



Chapitre 7 • 1970
Type 911 T/E/S et Type 915

Chapitre 8 • 1971
Type 911 T/E/S

Chapitre 9 • 1972
Type 911 T/E/S
et RSR 3.0 de Bruno Kreibich

Chapitre 10 • 1973
Type 911 T/E/S et Carrera RS

Chapitre 11 • 1974
Type 911 Carrera RSR Turbo 2.1

Chapitre 12 • 1975
Type 930

Chapitre 13 • 1976
Type 935, Type 934 et autres merveilles

Chapitre 14 • 1977
Type 935 2.0 « Baby »

Chapitre 15 • 1978
Moby Dick et Type 911 SC

Chapitre 16 • 1979
Type 911, 911 Turbo et Type 935

1980–1989 88–131

Chapitre 17 • 1980
Type 911 SC, série limitée Weissach et Turbo

Chapitre 18 • 1981
Type 911 SC et 930 Turbo

Chapitre 19 • 1982
Type 911 SC, 50^e Anniversaire
et Turbo dans le reste du monde

Chapitre 20 • 1983
Type 911 SC et 935 de Mansour Ojjeh

Chapitre 21 • 1984
Type 911 Carrera 3.2 et Type 954 SC/RS

Chapitre 22 • 1985
Type 911 Carrera « Turbo Look » et Type 953

Chapitre 23 • 1986
Type 911 Cabriolet et 959 Paris–Dakar

Chapitre 24 • 1987
Type 959 Sport

Chapitre 25 • 1988
Type 911 Carrera 3.2 Clubsport

Chapitre 26 • 1989
Type 911 Carrera 3.2 Speedster



1990–1999 132–179



Chapitre 27 • 1990
Type 930 S Turbo Slant Nose Cabriolet

Chapitre 28 • 1990–1991
Carrera 4 Lightweight et 1991–1992
Type 964 Carrera RS

Chapitre 29 • 1992
Type 964 Turbo S et 1993 Type 964
Turbo S Le Mans

Chapitre 30 • 1993
Type 964 America GS Hardtop
Roadster *Green Slime*

Chapitre 31 • 1994
Type 993 Carrera

Chapitre 32 • 1995
Type 993 GT2

Chapitre 33 • 1996
Type 997 GT1

Chapitre 34 • 1997
Turbo R Coupé et Turbo R Cabriolet Ruf

Chapitre 35 • 1998
Type 996 GT1 victorieuse au Mans

Chapitre 36 • 1999
Type 996 GT3

2000-2009 180-225



Chapitre 37 • 2000
Type 996 Carrera 4 Millennium Coupé

Chapitre 38 • 2001
Type 996 Turbo

Chapitre 39 • 2002
Type 996 Targa

Chapitre 40 • 2003
Type 996 GT2 Clubsport

Chapitre 41 • 2004
Type 996 Coupé 40^e Anniversaire
et GT3 RS

Chapitre 42 • 2005
Type 997 Carrera S

Chapitre 43 • 2006
Type 997 « 50^e Anniversaire Porsche
Club of America » Coupé

Chapitre 44 • 2007
Type 997 GT3 RS et Type 997
Targa 4 et 4S

Chapitre 45 • 2008
Type 997 GT2

Chapitre 46 • 2009
Type 997.2 Carrera

2010-2019 226-277

Chapitre 47 • 2010
Type 997 Sport Classic

Chapitre 48 • 2011
Type 997 GT3 RS 4.0

Chapitre 49 • 2012
Type 991

Chapitre 50 • 2013
Type 991 Carrera 4 et
Carrera 4S Coupé et Cabriolet

Chapitre 51 • 2014
Type 991 Turbo S

Chapitre 52 • 2015
Type 991 Targa 4 et 4S

Chapitre 53 • 2016
Type 991 GTS

Chapitre 54 • 2017
Type 991 R

Chapitre 55 • 2018
Type 991 Turbo S Exclusive

Chapter 56 • 2019
Type 935 Clubsport



2020-2023 278-299



Chapitre 57 • 2020
Type 992 Coupé et Cabriolet

Chapitre 58 • 2021
Type 992 GT3 et GT3 Touring

Chapitre 59 • 2022
Type 992 Heritage Design Sport Classic

Chapitre 60 • 2023
911 Dakar

Postface 300

Remerciements 301

Index 302

PRÉFACE

Par Harm Lagaaij

Quand on regarde l'histoire et les soixante années d'évolution de la 911, une chose est claire, l'équipe de recherche et développement et les nombreux intervenants extérieurs et préparateurs ont toujours été avides de modifier, de mettre à jour et d'optimiser la 911. Mais cela ne s'est jamais fait en s'écartant de ses concepts de base : son dessin, son identité, son architecture, ses avantages moteur, ses formidables sensations de conduite, son rapport poids-puissance et l'irrésistible désir des passionnés d'en conduire une.

Les qualités de base de la 911 sont si exceptionnelles que les autres constructeurs de sportives ont essayé d'égaler son succès, mais aucun n'y est vraiment parvenu.

Son succès et ses qualités résident dans l'histoire si particulière de sa conception et dans ses réussites sportives, là où la 911 continue de briller et maintient sa position dominante, dans l'univers hautement concurrentiel de la compétition automobile.

L'histoire et l'évolution spécifiques de la 911 sont limpides dans leur mise en œuvre et dans leur authenticité. L'irrépressible envie de modifier chaque nouvelle génération de 911 a été et est toujours dictée par le désir de l'améliorer, même si chaque fois on a l'impression qu'elle est presque parfaite.

En tant que designer avec une forte sensibilité technique, j'ai été impliqué dans quatre générations de 911, la série G (comme designer débutant dans les années 1970) et les Type 993, 996 et 997 (y compris leurs nombreuses variations) comme directeur du studio de design (Style Porsche) de 1989 à 2004.

Notre motivation a toujours été de travailler sur l'une des plus importantes caractéristiques de base de la 911 qui est son langage des formes. Notre rêve était de l'améliorer, en

se rapprochant au plus près des limites de l'ADN de base de son design.

Bien sûr, ce niveau de conception sophistiquée a toujours été un défi pour notre créativité, mais mes prédécesseurs comme mon successeur ont prouvé qu'il est chaque fois possible de rendre la 911 encore plus belle et séduisante.

La 911 va continuer à être la plus emblématique des sportives, car, même après soixante ans, elle est toujours aussi essentielle que les rêves sur lesquels elle a été créée.



A stylized, handwritten signature in black ink, reading 'Harm Lagaaij'.





1964



1969

1

TYPE 901 1964

Les équipes de style de Porsche proposèrent deux dessins taille réelle des voitures pour le verdict final de Ferry, à la mi-octobre 1961. La version trois volumes quatre-places de Komenda était l'un des deux.

▼ Simultanément, Porsche développait la 902/912. Cette jumelle faisait appel au moteur quatre cylindres de 95 ch (70 kW) de 1 582 cm³ de la 356C. Suspension, roues, freins et carrosserie de la 902/912 étaient pratiquement identiques à ceux de la 901/911, mais Porsche, conscient que son modèle six cylindres était trop cher pour certains de ses clients, fixa son prix à 16 250 DM (4 073 \$) lors de sa présentation en avril 1965. (Document fourni gracieusement par le service presse)



L'autre était la Porsche 2+2 de Klie, Schröder et Butzi avec sa longue ligne de toit fuyante. Ferry, Butzi, Schröder et Eugen Kolb étaient déjà dans la pièce et, comme le rappelle Kolb, « Komenda entra, passa derrière la 2+2, mesura les sièges arrière et nota leurs nouvelles dimensions, alors que tout le monde le regardait. Puis Komenda dit : "Laquelle allez-vous choisir maintenant ? Celle-là ou celle-ci ?" » Depuis deux ans, Ferry avait montré sa préférence pour la 2+2. « Là, d'un seul coup, il mesurait le problème entre les deux hommes et les deux carrosseries », continue Kolb. « Ferry déclara : "Nous allons faire celle-ci", et c'était la version 2+2. »

Reutter avait son propre studio de design et développement. Pour éviter toute interférence de Komenda, Ferry s'arrangea pour louer ce local afin que l'équipe de la 2+2 finalise son travail pour la production en série qui devait commencer en juillet 1963, vingt mois plus tard. Trois semaines après, Ferry nomma Butzi à la tête du style. Heinrich Klie, « les trois mousquetaires » et Gerhard Schröder rejoignirent le département de Butzi. Ferry y transféra également les ingénieurs Theo Bauer et Werner Trenkler pour mettre au propre les dessins techniques précis (sans les modifications de Komenda) et confirmer les aspects techniques. Komenda restait à la tête de la construction des carrosseries.

Ferry voulait réduire les coûts de production de la *nouvelle* Porsche pour les aligner sur ceux de la 356B. Cela freina momentanément les ambitions de la voiture. Lorsque la mise au point d'une nouvelle suspension avant s'avéra impossible avant le début de production en juillet 1963, les ingénieurs améliorèrent le système de la 356 en remplaçant les pivots de fusée par des rotules, afin d'accroître le débattement. Mais cela compromettait l'espace du coffre à bagages avant, les forçant à relocaliser le réservoir de carburant sous le siège arrière. Ferry était réticent, car il estimait qu'une nouvelle suspension était indispensable pour faire une nouvelle voiture.



▲ Une fois la bataille autour de la carrosserie presque terminée, l'équipe de Butzi s'attaqua aux détails. Les prototypes en métal firent rapidement leur apparition, permettant aux ingénieurs d'avoir leurs propres batailles. L'exigence de Ferry d'atteindre 130 ch (96 kW) et son obsession que la voiture n'était pas nouvelle si elle n'avait pas une nouvelle suspension donnèrent lieu à quelques attermoissements. (Archives Porsche)

Quelques jours plus tard, les ingénieurs compétition conclurent que leur direction par pignon et crémaillère non seulement améliorait la réponse, mais permettait d'obtenir une Porsche à conduite à gauche ou à droite sans modifier le châssis. Les progrès continuèrent, malgré la réduction des coûts envisagée.

La longueur de l'empattement restait un point d'achoppement. En janvier 1962, il passa de 2,10 m à 2,20 m pour dégager des sièges d'appoint à l'arrière. Cela, ajouté au changement de suspension, permit de repositionner le réservoir de carburant à l'avant. Chacune de ces modifications entraînait un nouveau dessin. Pendant ce temps,

10

TYPE 911 T/E/S ET CARRERA RS 1973

Après avoir assisté à une course locale, peu après son retour chez Porsche, Ernst Fuhrmann fut choqué de voir des BMW et même des Ford Capri surpassant les 911 et même les dépassant à tour de rôle.

▼ Porsche repositionna le réservoir d'huile à l'extrême arrière de la voiture. Ferdinand Piëch avait imposé la position derrière la portière qui améliorait l'équilibre et la tenue de route, mais la trappe extérieure encourageait les pompistes à croire qu'il s'agissait du réservoir d'essence, occasionnant quelques erreurs désastreuses. (Archives Porsche)



Il demanda à un jeune ingénieur de trouver une solution et, après de nombreuses semaines de travail sans sommeil, d'expérimentations et d'essais en soufflerie, on arriva finalement à un petit becquet qui fut fixé à l'avant de chaque 911 S et proposé en option sur la T et la E. Maintenir l'avant de la 911 au ras du bitume mit en avant son autre problème aérodynamique, le délestage de l'arrière. De profil, la longue ligne de toit incurvée de Fritz Plaschka ressemblait un peu trop au profil d'une aile d'avion. Et, de la même façon qu'il fallait des volets à un avion pour contrôler sa montée ou sa descente, il en fallait à la 911.

Sur ordre de Fuhrmann, l'équipe d'aérodynamiciens retourna à la soufflerie avec des tonnes de carton et d'adhésifs et avec interdiction de revenir tant que l'arrière ne resterait pas collé au sol. Quelques jours plus tard, le « croupion » fit son apparition. C'était le fameux spoiler en queue de canard qui transforma le comportement de la voiture et changea son apparence, tout en influençant designers, ingénieurs et directeurs de marketing et des ventes du monde entier. Le centre d'essai de Peter Falk effectua un nombre de tours de circuits incalculable pour déterminer son emplacement et sa hauteur idéale.

Une fois satisfait, Falk envoya le croupion au studio de Lapine pour en préparer le dessin pour la production en série. Mais Lapine le détestait, estimant que cette protubérance détruisait la beauté et la simplicité des lignes de la 911. On en arriva à une situation qui rappelait celle des querelles entre Erwin Komenda et Butzi Porsche. Lapine se tenait derrière son chef modelleur et, petit à petit, il le rognait centimètre par centimètre. Quand le studio de style de Lapine présenta le premier véhicule, juste avant que ne débute la production, Falk fut choqué. Lapine avait raboté plus de 10 cm pour essayer d'en améliorer l'aspect. Et il entra en production bien plus réduit que ce qu'avaient spécifié Falk et ses pilotes.



▲ Le nouveau modèle servit de référence et fut à l'origine de tendances. La version sport, avec son intérieur spartiate et dépouillé, pesait 960 kg. Son nouveau moteur Type 911/83 de 2 687 cm³ de 90 mm d'alésage et 70,4 mm de course développait 210 ch (154 kW) à 6 300 tr/min et 255 Nm à 5 100 tr/min. (Archives Porsche)

C'était un curieux produit. Non seulement Lapine le détestait, mais également le marketing qui le qualifiait, avec différents mots, de « moche ». Non seulement ils craignaient qu'il ne se vende pas, mais aussi qu'il effraie des clients fidèles.

D'autres avaient un avis plus modéré et se souvinrent qu'un mémoire du marketing de l'automne 1967 pressait Porsche de construire une version Touring de la 911 R expérimentale. Le directeur des ventes, Wolfgang Raether, et celui de la presse et de la compétition, Huschke von Hanstein, étaient certains que Porsche pouvait vendre cinq cents de ces R Touring spéciales à leurs clients, qu'ils fassent de la compétition ou pas. Cinq cents était le chiffre que la FIA, l'instance qui fixait les règles, réclamait pour homologuer la voiture dans la catégorie où elle allait s'illustrer.

À présent, la compétition exigeait au moins deux cents voitures pour l'homologation. Von Hanstein ressortit ses arguments pour une version Touring et, après avoir consulté les concessionnaires et quelques clients récurrents, le conseil de surveillance de Porsche approuva. Ce fut une décision particulièrement avisée. Commercialisée sous le nom de 911 Carrera RS, elle fut à l'origine d'une véritable frénésie auprès des clients les plus fidèles. Elle remporta de multiples victoires.

Bosch avait calibré l'injection mécanique pour les performances maximales, rejetant des émissions qui furent jugées inacceptables par les règlements américains. Porsche refusa de modifier l'injection pour l'homologuer aux États-Unis, ne laissant aux clients américains que le loisir de pleurer, puis de fabriquer les meilleures répliques possibles.

La Porsche Carrera RS Touring fut le lot de consolation du marketing aux membres les plus conservateurs du conseil

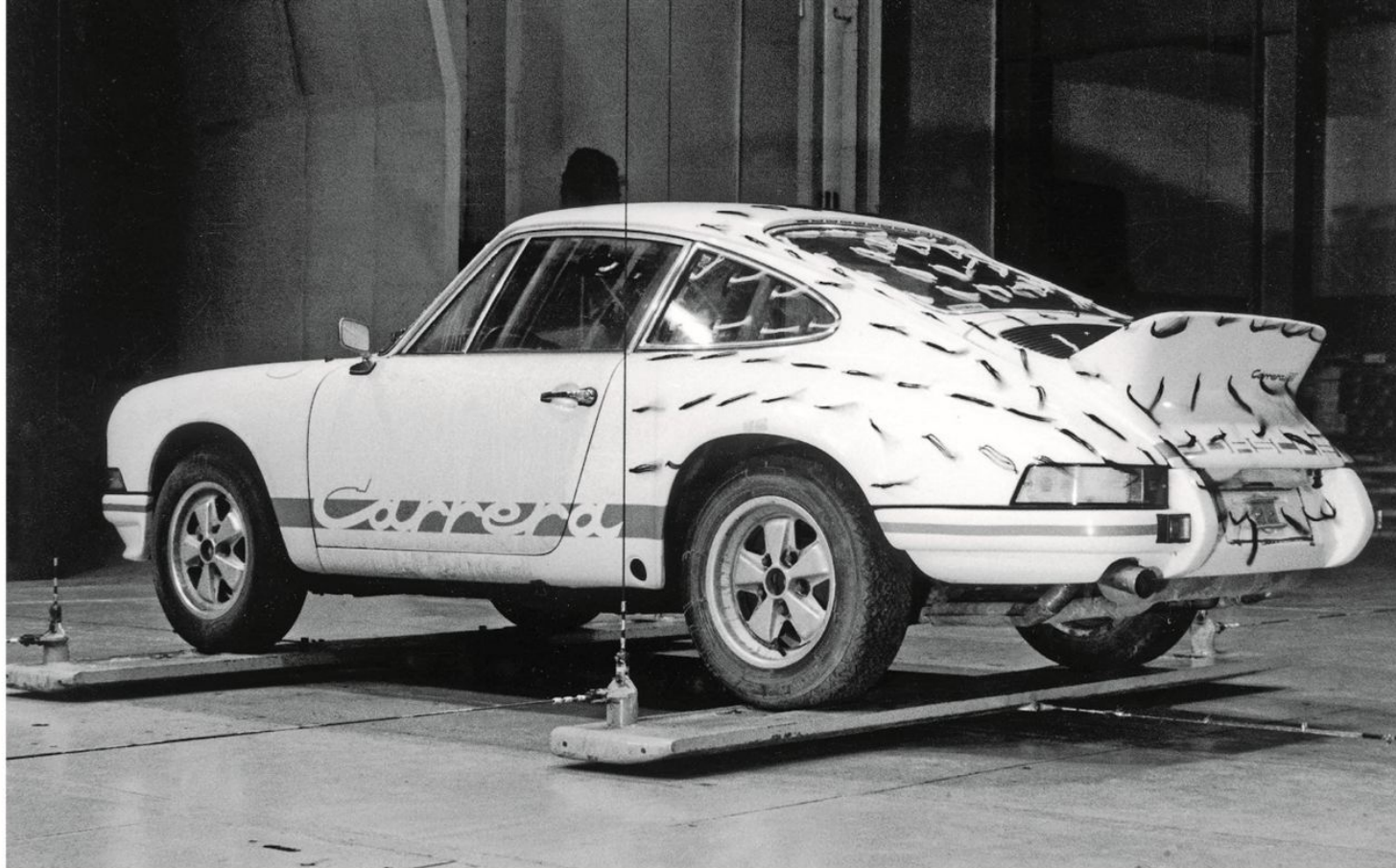
d'administration, qui s'inquiétaient de ne pas vendre un tel modèle. Son poids supérieur ralentissait la voiture d'une demi-seconde au 0 à 100 km/h, à 6,3 secondes.

Les T, E et la S conservaient leur moteur 2,4 litres, mais les ingénieurs dotèrent la T de l'injection mécanique Bosch K-Jetronic. Cette greffe donnait 140 ch (103 kW) et des émissions plus pures. La E et la S recevaient le nouveau réservoir d'essence en plastique de 85 litres et la roue galette de secours, qui étaient en option sur la T.

À l'autre extrémité de la gamme, Motorsport construisit une petite série de quarante-neuf Carrera RSR 2.8. Ces modèles strictement réservés à la compétition faisaient passer les Lightweight pour des modèles de luxe. Dépouillées et allégées, elles recevaient un moteur de 2 806 cm³ et 300 ch (221 kW). Installé dans une voiture d'à peine 900 kg, il renvoyait les ingénieurs compétition de Ford et BMW à leur table à dessin et à leur règle graduée.



◀ La marque livra deux cents exemplaires de Lightweight pour l'homologation en Groupe 4 et dix-sept entièrement dépouillées. Elles se vendirent rapidement et par la suite 1 308 exemplaires supplémentaires sortirent en version Touring. Quand la FIA les eut toutes comptées, elle homologua la Carrera RS en Groupe 3, ce qui lui permit d'affronter une concurrence bien plus large. (Archives Porsche)



◀ La soufflerie mit en évidence les avantages de l'aileron. Avec sa transmission à cinq rapports de série, la voiture accélérât de 0 à 100 km/h en 5,8 secondes et culminait à 245 km/h. Porsche la facturait 34 000 DM (12 830 \$) sortie d'usine. (Archives Porsche)

61

1970-1979

► Équipée de l'intérieur de la 911 S et de nombreuses options de confort, la Touring de 1 075 kg se vendait au même prix de 34 000 DM (12 830 \$). Pour ce prix, les acheteurs avaient l'isolation sonore, les sièges en cuir et le toit ouvrant, ainsi que les 210 ch du six-cylindres à plat 2,7 litres, la boîte cinq rapports et les autocollants extérieurs. (Archives Porsche)

