

PORSCHE 911

TOUS LES MODÈLES DEPUIS 1964

RANDY LEFFINGWELL





SOMMAIRE

6	INTRODUCTION PRÉDÉCESSEURS ET PROTOTYPES, 1948-1965
30	CHAPITRE I LA PREMIÈRE GÉNÉRATION, 1964-1969
64	CHAPITRE II LA PREMIÈRE GÉNÉRATION SE POURSUIT, 1970-1977
102	CHAPITRE III LA DEUXIÈME GÉNÉRATION, 1978-1983
126	CHAPITRE IV LA DEUXIÈME GÉNÉRATION SE POURSUIT, 1984-1989
160	CHAPITRE V LA TROISIÈME GÉNÉRATION FAIT SON APPARITION, 1989-1994
194	CHAPITRE VI LA QUATRIÈME GÉNÉRATION, 1994-1998
220	CHAPITRE VII LA CINQUIÈME GÉNÉRATION, LE PASSAGE AU REFROIDISSEMENT LIQUIDE, 1998-2005
254	CHAPITRE VIII LA SIXIÈME GÉNÉRATION, 2005-2012
292	CHAPITRE IX LA SEPTIÈME GÉNÉRATION, 2012-2019
338	CHAPITRE X LA HUITIÈME GÉNÉRATION, À PARTIR DE 2020
366	INDEX



▲ Ferry Porsche a d'abord demandé à Erwin Komenda de dessiner des ailes avant proéminentes pour la 356, de façon à repérer facilement la position des roues avant. Cette caractéristique va guider également les concepteurs de la 901.

► Le double échappement révèle une future option Sport. Ce prototype 901 diffère par de nombreux petits détails de la 911, dont la production commence en août 1964.



1968 : 911 L

En 1968, Porsche doit arrêter l'exportation de la 911S aux États-Unis. En effet, les soupapes plus grosses et le réglage de la carburation empêchent le moteur de répondre aux normes antipollution en vigueur cette année-là. Pour s'y conformer, le constructeur lance la 911 L, pour « Luxus ». Elle est équipée d'un six-cylindres à plat de 130 ch DIN (148 ch SAE) et comporte tout l'équipement intérieur de la 911 S, ainsi que les disques ventilés. En Europe, la 911 L se glisse entre la 911 T et la 911 S. Pour les États-Unis, c'est le modèle haut de gamme et il comporte la pompe à air exigée par l'Agence de protection de l'environnement (EPA). Ainsi, pour l'année 1968, Porsche commercialise les 911, 911 L, 911 S et 912 en coupé, ainsi que les versions Targa. Un nouveau record est établi, avec une production de quatorze mille trois cents voitures connue comme série A et, pour la première fois, la production de modèles six-cylindres dépasse celle des quatre-cylindres. Alors que le constructeur présente les modèles

de série B de 1969, F. A. Porsche reçoit au Salon de Paris une récompense pour sa « Conception esthétique générale dans la création d'une carrosserie Porsche ». La série B apporte une amélioration significative dans le comportement de la 911. Les ingénieurs reculent les roues arrière de 57 mm. En allongeant l'empattement sans modifier les dimensions de la carrosserie, ils améliorent la répartition des poids en transférant quelques kilos sur les roues avant. Cette modification nécessite de nouveaux bras de suspension, ainsi que des joints homocinétiques différents qui puissent se conformer à l'angle plus important des arbres de transmission entre le moteur et les roues. Les modèles 1969 sont aussi importants pour d'autres raisons. Porsche introduit une version dotée d'une alimentation par injection Bosch, la 911 E, qui bénéficie de 140 ch et d'un carter de turbine vert. Ce modèle prend la place de milieu de gamme occupée par la 911 L en 1968. L'injection Bosch permet d'une part à Porsche de se débarrasser de la pompe à air des modèles



PÉRIODE	1968
DÉNOMINATION	911 L
CARACTÉRISTIQUES	
CARROSSERIE	Coupé, Targa
EMPATTEMENT	2 211 mm
LONGUEUR	4 163 mm
LARGEUR	1 610 mm
HAUTEUR	1 320 mm
POIDS	1 080 kg
PRIX DE BASE	5 375 \$ coupé, 5 729 \$ Targa
VOIE AV	1 337 mm
VOIE AR	1 317 mm
ROUES AV	5,5J x 15
ROUES AR	5,5J x 15
PNEUS AV	165HR - 15 radiaux
PNEUS AR	165HR - 15 radiaux
CONSTRUCTION	Monocoque en acier
SUSPENSION AV	Ind., triangles, jambes McPherson, barres de torsion longitudinales, amort. hydrauliques à double effet
SUSPENSION AR	Ind., bras semi-tirés, barres de torsion transversales, amort. hydrauliques à double effet
FREINS	Disques, étriers en fonte deux pistons
MOTEUR	Six-cylindres à plat Type 901/06, 1 ACT par banc
CYLINDRÉE	1 991 cm ³
ALÉSAGE x COURSE	80 x 66 mm
PUISSANCE	130 ch à 6 100 tr/min
COUPLE	17,7 m.kg à 4 600 tr/min
COMPRESSION	9 : 1
ALIMENTATION	2 carburateurs Weber 40 IDA 3 corps
RAPPORT DE PONT	4,428 : 1
VITESSE MAX.	210 km/h, en fonction du rapport de pont
PRODUCTION	1 169 coupés, 444 Targa

◀ Les normes antipollution forcent Porsche à arrêter en 1968 l'exportation des 911 S aux États-Unis. Le coupé L est vendu 21 450 DM (5 376 \$) et 6 790 \$ aux États-Unis.



destinés aux États-Unis, et d'autre part de réintroduire la 911 S dans la gamme américaine. La puissance de cette dernière s'élève maintenant à 170 ch DIN (190 ch SAE). Porsche introduit également un carter de vilebrequin en aluminium, pour remplacer le magnésium utilisé depuis le lancement de la 911. La 911 E bénéficie par ailleurs d'une suspension avant hydropneumatique, capable de se régler automatiquement. Ce système, mis au point par Boge, permet

d'ajuster la hauteur de la caisse en fonction de la charge, qu'il s'agisse d'un plein d'essence ou de bagages supplémentaires. Les ingénieurs de Porsche installent également des étriers de freins ATE, qui peuvent recevoir des garnitures offrant une surface moitié plus grande que les étriers normaux. Enfin, pour améliorer encore la répartition des poids, Porsche remplace la batterie 12 volts par deux éléments de 6 volts disposés sous chaque phare.

▲ 911 L coupé 1968

En 1968, Porsche étend sa gamme avec une 911 T (pour Touring) de 110 ch qui remplace la 911 de base, et une 911 L (pour Luxus) juste au-dessous de la 911 S de 160 ch. Le moteur 901/06 de la L développe 130 ch.



▲ **Carrera cabriolet 1986**

Bien que ce ne soit pas une préoccupation dans un environnement désertique, Porsche étend en 1986 sa garantie anticorrosion à dix ans. Celle-ci couvre la peinture de la voiture pendant trois ans et tout le reste sur deux ans.



► Des bouches d'aération de plus grande taille apparaissent sur le tableau de bord. Les sièges sont abaissés de 20 mm pour offrir plus de garde au toit. Un nouveau capteur de température permet un réglage automatique du chauffage, même dans le cabriolet.



▲ Le volant à quatre branches gainé de cuir devient un équipement de série sur les modèles 1985. Ceux qui sont destinés aux États-Unis reçoivent un compteur de vitesse qui revient à une graduation plus réaliste (160 mph, soit 260 km/h).



1989-1993 : 911 CARRERA
 1991-1992 : 911 TURBO
 1990-1991 : CARRERA 4 LIGHTWEIGHT
 1992-1994 : CARRERA TURBO-LOOK (AMERICA ROADSTER), CARRERA RS,
 CARRERA RS AMERICA, TURBO SLANT NOSE, SPEEDSTER
 1993 : CARRERA RS ET RSR 3.8

CHAPITRE V

LA TROISIÈME GÉNÉRATION FAIT SON APPARITION 1989-1994

1989-1993 : 911 CARRERA

En 1984, les plans d'Helmuth Bott sont tournés vers l'avenir, planifiant le développement à échéance de cinq ans, voire plus. Lorsque Porsche présente sa Carrera 3.2, Bott pense déjà à la génération suivante. Les essais effectués dans le désert avec une version à transmission intégrale lui laissent percevoir les avantages d'un tel système pour le conducteur moyen, sur route ouverte et soumis à toutes les conditions. Lorsqu'il évoque le sujet avec Peter Schutz, il envisage trois voies possibles pour faire évoluer la 911. L'un des scénarios est de lancer la 964

comme une version à quatre roues motrices, en complément de la Carrera 3.2 qui poursuit sur sa lancée. Un autre est d'effectuer un rajeunissement de la ligne sur une nouvelle plate-forme à deux et quatre roues motrices. Enfin, il est envisagé de concevoir une carrosserie monocoque qui ferait office de châssis, équipée d'un ensemble moto-propulseur à deux et quatre roues motrices. En 1984, profitant des revenus générés par un taux de change favorable (3,45 DM pour un dollar), Bott fait construire une soufflerie à Weissach. Le constructeur a également besoin d'un nouvel atelier de peinture.

Bott demande à Wendelin Wiedeking, un jeune ingénieur production arrivé en 1983, d'en superviser la construction. Il lui confie ensuite la mission de concevoir et de suivre la construction de la nouvelle usine de fabrication de carrosseries, Werke V. Ce bâtiment est relié à l'atelier de peinture et à la chaîne d'assemblage final par un pont qui enjambe Schwieberding Strasse. Un convoyeur transporte les coques d'un bâtiment à l'autre en passant au-dessus de la circulation. Ses profits permettent à Porsche d'entreprendre ces travaux en évitant tout emprunt. Grâce à cette situation d'indépendance

◀ 964 Turbo S 3.6 Slant Nose 1994

Ces coupés ont été produits à soixante-seize exemplaires au prix de 290000 DM. La voiture pèse 1470 kg. Elle accélère de 0 à 100 km/h en 4,7 secondes et atteint 280 km/h de vitesse de pointe.



▲ Coupé Carrera 4 1989

La nouvelle 911 présente un Cx de 0,32, ce qui constitue une amélioration significative par rapport à la Carrera 3.2 et son Cx de 0,39. Un carénage inférieur intégral y participe pour beaucoup, de même que des détails comme les gouttières soigneusement profilées autour du pare-brise et au-dessus des portes.

financière, et inspiré par les dessins et maquettes de la 959, le comité de direction sélectionne l'option de Bott pour une nouvelle monocoque. Mais il fait ensuite machine arrière, n'autorisant aux designers Wolfgang Möbius et Dick Soderberg qu'une simple modernisation de la forme de la 911. Les ailes avant en tuyau, les phares et le pavillon ne peuvent être modifiés. Porsche peut certes se permettre de mener à bien un projet aussi radical que la 959, mais le comité craint que les clients Porsche ne prennent ombrage d'un changement trop profond de la 911.

Dans son cahier des charges, Bott définit notamment pour la 964 un nouvel objectif :

améliorer l'aérodynamique et réduire le Cx. La 911 semble effilée, mais son Cx de 0,395 est un peu embarrassant en face des 0,29 et 0,30 que présentent respectivement les berlines Ford et Audi. La large 959 affiche 0,31 et Bott vise 0,32 pour la nouvelle 911. Soderberg et Möbius montent des pare-chocs affleurants, un bouclier avant soigneusement ajusté et un carénage inférieur. Tout en protégeant la transmission avant, ce dernier permet d'éliminer les turbulences. La forme de la 911 présente un profil en aile d'avion et la forme arrière génère de la portance à vitesse élevée. La « queue de canard » de Tilman Brodbeck a permis de réduire le phénomène, mais il est temps



▲ S'agissant d'un modèle d'homologation, la GT2 n'est disponible qu'en deux roues motrices. Les freins en céramique (PCCB) font partie de l'équipement de série. La GT2 passe de 0 à 100 km/h en 4 secondes et atteint une vitesse de pointe de 319 km/h.

2003-2005: 911 GT2

Pour les acheteurs européens, la GT2 à deux roues motrices intègre la gamme avec la carrosserie Turbo (mais plus légère que celle-ci de 100 kg, notamment grâce à la suppression de la transmission avant). Le moteur Mezger 3,6 litres six cylindres à plat développe 463 ch à 5700 tr/min sur les modèles 2002-2003 grâce à deux turbos et échangeurs. Comme la Turbo, la GT2 adopte le système de distribution variable VarioCam Plus, et les freins PCCB font partie de l'équipement de série. La GT2 est commercialisée environ 173000 € en Europe. Comme avec la GT3, qui est toujours dans la gamme, Porsche propose une option Club Sport comportant un baquet Compétition avec harnais six points, un arceau-cage et un extincteur.

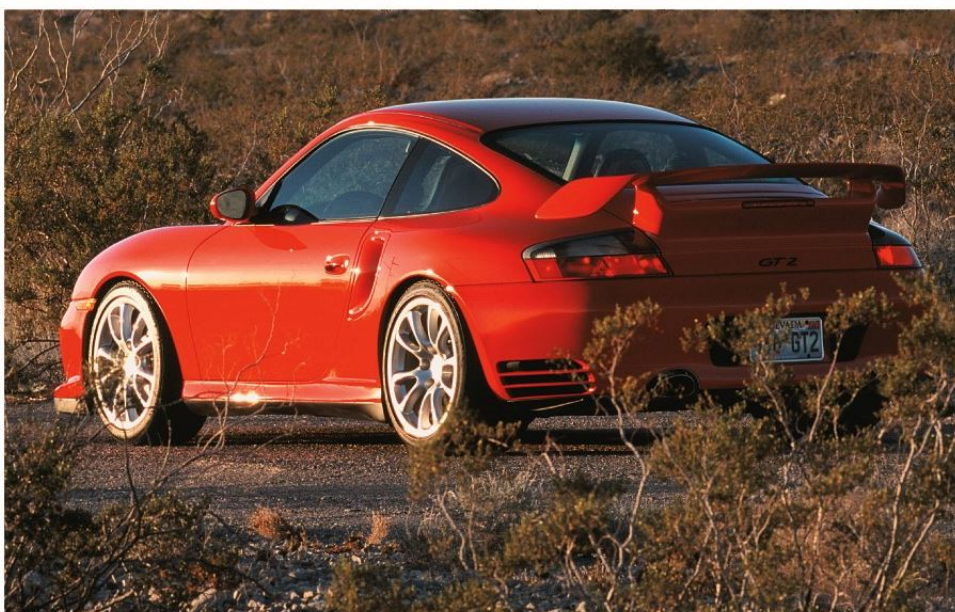
Un coupé Ruf Turbo R avec arceau-cage est vendu 250444 € en Europe (décidé lors du traité de Maastricht, l'euro est entré en circulation en Europe le 1^{er} janvier 2002).

Alois Ruf ne perd pas de temps pour proposer sa propre R Turbo en diverses versions, coupé ou cabriolet, avec carrosserie large ou étroite. En modifiant les turbocompresseurs, les échappements, les conduites d'admission et la cartographie électronique, il parvient à obtenir 520 ch DIN à 6000 tr/min.

Le bouclier avant comporte un spoiler et Ruf modifie le réglage de l'aileron arrière. La voiture accélère de 0 à 100 km/h en 3,7 secondes et atteint 330 km/h, voire plus, en fonction du rapport de pont. Peu de temps après la présentation de sa Turbo R, Ruf augmente encore la

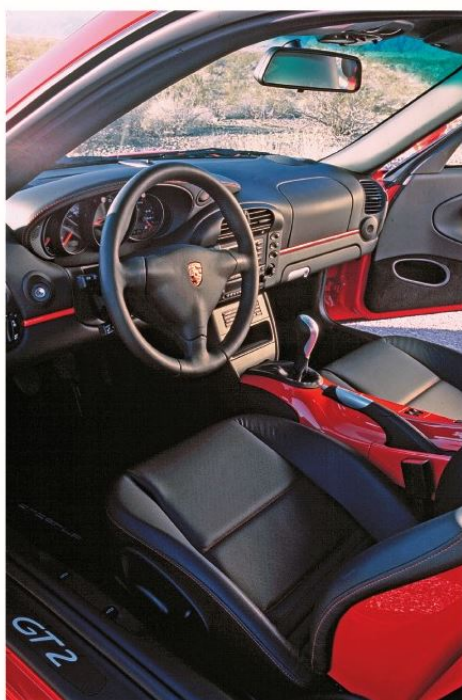
puissance à 550 ch DIN à 6000 tr/min, ce qui fait passer la vitesse de pointe à 351 km/h. En 2002, le nouvel avant de la Turbo est étendu à toute la gamme 996. Les Carrera de série reçoivent un moteur plus gros, dont la course passe de 78 mm à 82,8 mm, un processus qui requiert de très nombreuses modifications.

En fait, d'après Jürgen Barth, Weissach modifie près de 80% des composants du moteur. L'alésage ne change pas et la cylindrée passe à 3596 cm³; avec le système VarioCam Plus, ce moteur développe 320 ch à 6800 tr/min. C'est une bonne année pour les passionnés de Porsche, avec sept modèles disponibles. La GT2 est vendue aux États-Unis 179900 \$, de même que l'option X50 qui fait passer la puissance du moteur de la version Turbo à



▲ Pour la dernière année de production de la 996, Porsche lui apporte quelques améliorations esthétiques comme des jantes de 18 pouces en alliage, ce qui permet de gagner 14 kg par rapport au modèle précédent.

▼ Les sièges Sport sont disponibles en option sans coût supplémentaire et la voiture est débarrassée de ses sièges arrière pour gagner du poids. Les versions européennes disposent, à partir de 2004, de 483 ch à 5700 tr/min contre 477 ch pour les versions américaines.



450 ch à 5700 tr/min, avec la transmission intégrale. La gamme comporte toujours les Carrera 2 Coupé et cabriolet, ainsi que la Carrera 4 Cabriolet.

Sur cette dernière, la lunette arrière en plastique laisse place à une version en verre avec dégivrage. Un coupé d'apparence plus musclée, dénommé « C4S », adopte la carrosserie Turbo et fait son apparition chez les distributeurs américains en février 2002. Dotée des suspensions et freins de la Turbo, la C4S est plus large de 60 mm à l'arrière.

PÉRIODE	2003-2005
DÉNOMINATION	911 GT2
CARACTÉRISTIQUES	
CARROSSERIE	Coupé
EMPATTEMENT	2 355 mm
LONGUEUR	4 450 mm
LARGEUR	1 830 mm
HAUTEUR	1 275 mm
POIDS	1 420 kg
PRIX DE BASE	193 700 \$
VOIE AV	1 495 mm
VOIE AR	1 520 mm
ROUES AV	8.5J x 18
ROUES AR	12.0J x 18
PNEUS AV	235/40 ZR 18
PNEUS AR	315/30 ZR 18
CONSTRUCTION	Monocoque en acier
SUSPENSION AV	Ind., triangles en alliage léger, jambes McPherson, ressorts hélicoïdaux, amort. à gaz double tube, barre antiroulis
SUSPENSION AR	Ind., système multibras en alliage léger, ressorts hélicoïdaux progressifs, amort. à gaz simple tube, barre antiroulis
FREINS	Disques ventilés rainurés, étriers monobloc aluminium quatre pistons
MOTEUR	Six-cylindres à plat Type M96/70 SL, refroidissement liquide
CYLINDRÉE	3 600 cm ³
ALÉSAGE x COURSE	100 x 76,4 mm
PUISSANCE	483 ch à 5 700 tr/min (2004-2005)
COUPLE	65,2 m.kg à 3 500 tr/min
COMPRESSION	9,4 : 1
ALIMENTATION	DME (Digital Motronic Electronics) Bosch avec injection séquentielle, turbocompresseurs, échangeurs
RAPPORT DE PONT	3,44 : 1
VITESSE MAX.	320 km/h
PRODUCTION	Non disponible



La gestion informatique extrêmement rapide de la PDK sélectionne le rapport idéal pour une vitesse donnée, mais il peut ne pas correspondre à ce que souhaite le conducteur. Un système de protection du moteur limite le régime à vide à 3 500 tr/min et, avec des pneus plus larges que sur la précédente 997,

l'accélération de 0 à 100 km/h s'effectue en 3,6 s avec la boîte manuelle, au lieu de 2,9 s avec la PDK. Mais pour ceux qui sont principalement intéressés par les sensations de conduite, l'entière sollicitation des deux mains et des deux jambes vaut largement la perte de 0,7 s pour se lancer sur l'autoroute.

Lors de son lancement, la 992 Carrera S de 2020 est affichée à 122 255 €. Contrairement à l'époque Tiptronic, le prix des versions à boîte PDK ou manuelle est identique, mais les deuxièmes sont dorénavant équipées d'un pack Sport Chrono, d'un différentiel autobloquant et du système « Porsche Torque Vectoring » de modulation du freinage de chaque roue arrière. Le prix de base du cabriolet S s'élève à 136 654 €.

▲ Le cabriolet S bleu gentiane et toutes les 911 Carrera S reçoivent un six-cylindres à plat de 450 ch. La petite commande PDK se trouve à l'avant de la console centrale. Le prix du cabriolet démarre à 136 654 €. (Presse Porsche)

◀ Les cabriolets Carrera S Type 992, comme celui-ci de couleur « Lava Orange », arrivent en janvier 2020 dans les concessions. Les acheteurs américains apprennent avec plaisir qu'une boîte manuelle à sept rapports est disponible en série à côté de la PDK à huit rapports. (Presse Porsche)



Les coupés et cabriolets Carrera disposent de 385 ch et indifféremment d'une boîte manuelle à sept rapports ou PDK à huit rapports, et ils sont commercialisés à 106 654 € et 121 055 € respectivement. Les modèles 2021 arrivent en juillet 2020 dans les concessions.

2021 : 911 TURBO ET TURBO S

En mars 2020, le constructeur présente les 992 Turbo et Turbo S. Avec ces véhicules, les superlatifs tels que « plus » et « améliorés » prennent une autre dimension. Comme le précisent les informations presse Porsche, « actuellement, le moteur 911 le plus puissant, avec deux turbocompresseurs VTG 'variable-turbine geometry', géométrie de turbine variable] développe 650 ch... Avec la boîte PDK à huit rapports adaptée au modèle Turbo, l'accélération de 0 à 100 km/h descend à 2,7 s (0,2 s de moins qu'auparavant), et la vitesse de pointe atteint 330 km/h ». Il s'agit d'une

augmentation de 67 ch. Pour y parvenir, les ingénieurs ont notamment travaillé sur les circuits d'air. Selon le communiqué de presse, « les circuits des différents flux d'air de refroidissement, du moteur et des échangeurs sont modifiés : une partie de l'air de refroidissement passe maintenant par les prises d'air caractéristiques de la Turbo, devant les ailes arrière. Devant les filtres à air, situés dorénavant dans les ailes arrière, deux autres conduits traversant la grille de capot arrière ont été ajoutés. Cela signifie que la Turbo S dispose de quatre arrivées d'air, avec une section plus importante et une moindre résistance aérodynamique, ce qui améliore l'efficacité moteur ». Pour les utilisateurs les plus sportifs, Porsche propose un châssis « PASM Sport » surbaissé de 10 mm. Pour pouvoir passer les dos-d'âne, un système hydraulique optionnel permet de lever le nez de la voiture de 40 mm. Le réglage de l'essieu arrière directionnel actif est modifié pour améliorer de 6 % la démul-

tiplication de direction et rendre la voiture encore plus agile sur routes sinueuses. La tenue de route bénéficie par ailleurs d'attributs aérodynamiques adaptatifs Porsche, comme à l'avant des volets de refroidissement verticaux très caractéristiques et à l'arrière un aileron plus grand mais plus léger, qui non seulement apporte un appui plus important, mais aussi « fait office de frein aérodynamique en cas de freinage d'urgence à grande vitesse ». La force d'appui culmine à 170 kg. De plus, les volets avant présentent deux fonctions : jusqu'à 70 km/h ils s'ouvrent pour favoriser le refroidissement ; de là jusqu'à 150 km/h, ils se ferment pour réduire la résistance et abaisser la consommation ; au-delà de 150 km/h, ils s'ouvrent à nouveau pour améliorer l'équilibre aérodynamique. Comme c'est le cas depuis le lancement en 1991 de la 964 Turbo, ce nouveau modèle voit ses dimensions augmenter. La Turbo ne présente pas de modifications extérieures destinées à en augmenter l'agressivité

▼ La Turbo S de 2021, ici de couleur « Racing Yellow », offre la tenue de route permettant de gérer ses 640 ch en montée. Mais ses freins avant PCCB composites en céramique de 420 mm avec étriers en aluminium à dix pistons (390 mm et quatre pistons à l'arrière) lui permettent d'aller tout aussi vite en descente. Le coupé Turbo S se montre extrêmement performant et, le 30 janvier 2021, un modèle de ce type boucle le Nürburgring Nordschleife en 7 min 17,3 s avec des pneus semi-slick, établissant un nouveau record pour les automobiles de série immatriculées. (Marc Urbano)



commercialisée 226 689 €, sans compter les nombreuses options qui peuvent faire monter le prix. La série de voitures est bientôt épuisée et, en août 2024, certains exemplaires affichant entre 10 et 1 500 km sont proposés de 340 à 360 000 €.

Et quelles sont les réactions à ce nouveau modèle dans le monde réel ? « Je viens de passer la journée à parcourir des pistes sableuses et à surfer sur les dunes... au volant d'une Porsche 911 de série. C'est tellement incroyable, nous n'avons rien pu faire d'autre que rire toute la journée comme des gamins », écrit Scott Evans dans un article de *MotorTrend* publié sur le site du magazine en mars 2024. Ou : « La Porsche 911 Dakar a remis en cause notre compréhension de ce qu'une 911 est capable de faire », affirme Ben Miller dans un article du site de *Car* écrit en février 2024 à la suite d'un essai presse au Maroc. « Nous glissons entre les touffes d'herbe à éléphant et les arbres morts, provoquant de gros nuages de sable et de poussière et, quand les soubassements de la voiture (protégés par un carénage en fibre de carbone renforcée) heurtent la piste, plutôt des jurons. Tout cela sans même s'enliser. Et même si je suis trempé de sueur, je ne peux m'empêcher de sourire. »

Rappelant aux lecteurs que, « étonnamment, la 911 Dakar coûte le prix d'une 911 GT3 RS », et tout en soulignant les différences évidentes de destination entre les deux voitures, Miller recommande de les prendre exactement pour ce qu'elles sont, et « d'en avoir une utilisation qui corresponde précisément à leur conception. Si vous le faites, vous resterez béat devant la polyvalence de l'icône de Stuttgart, et son incroyable talent à mettre ses capacités au service d'environnements aussi divers que Silverstone et le Sahara ».

2024 : 911 S/T

Les responsables produit décident de relancer un autre modèle de légende, la

911 S/T. La voiture est dévoilée en août 2023 comme modèle 2024, avec une production limitée à mille neuf cent soixante-trois exemplaires, ce qui correspond à environ trente fois le nombre de voitures assemblées par les ateliers Porsche pour des pilotes privés entre 1970 et 1973. Les livraisons commencent juste à temps pour Noël, avec un prix qui démarre à 308 976 €.

D'une certaine façon, la voiture peut être considérée comme une sorte de GT3 RS Touring. Les responsables de Porsche GT, à Flach, choisissent de l'équiper du six-cylindres atmosphérique 3 996 cm³ de 525 ch, de la boîte manuelle à six rapports rapprochés de la GT3, de son embrayage allégé, de nombreux panneaux de carrosserie en plastique renforcé de fibre de carbone, de sièges baquets en carbone, de vitrages allégés, de jantes en magnésium et d'une insonorisation réduite à presque rien. Grâce aussi à d'autres modifications, le poids se limite à 1 386 kg, le plus bas de toutes les 992. La S/T est dotée de la suspension avant à doubles triangles de la GT3 et d'un stabilisateur latéral permettant de limiter les

mouvements de roues parasites en virage très serré et d'assurer en toute circonstance le contact avec le sol du maximum de surface de pneu. Comme l'explique le site Internet de Porsche : « Chaque 911 réclame son propre réglage. Avec la 911 GT3 RS, l'objectif est le circuit. La 911 Turbo combine confort et sportivité et, pour la 911 S/T, c'est la recherche du pur plaisir de conduite. » Porsche annonce une vitesse max. de 300 km/h et une accélération jusqu'à 100 km/h en 3,5 s (la garde au sol de la S/T est de 9,9 cm, très loin de celle de sa cousine tout aussi radicale, la 911 Dakar).

La voiture n'est pas équipée de l'essieu arrière directionnel, une décision qui entraîne une année de mise au point sur le châssis et la direction, pour se recalquer sur la géométrie de la GT3 (qui est, selon Preuninger, conçue pour fonctionner avec l'essieu arrière directionnel). Ce choix produit un résultat intéressant, selon Brian Silvestro qui écrit en septembre 2023 sur le site de *Road & Track* : « Plutôt qu'être plus ferme et 'pointue', la S/T s'appuie sur un châssis relativement souple qui permet

▼ La Porsche 911 S/T 2024 est encore un modèle inspiré par les succès en compétition. La version d'origine associait le moteur de la 911 S à la coque plus légère de la 911 T, d'où son appellation. Le nouveau modèle correspond plutôt à une 911 GT3 RS Touring. (Presse Porsche)



à la suspension de s'articuler plus librement, en particulier à l'arrière. Littéralement, cette voiture vous tourne autour et enchaîne les courbes de façon moins frénétique que ses sœurs badgées GT. Vous ressentez le moindre changement de direction et transfert de masse, mais la voiture ne donne jamais l'impression de perdre son équilibre, quel que soit le virage dans lequel vous l'engagez. Elle est faite pour les



▲ Des modifications apportées à la GT3 RS

« permettent à la suspension de la S/T de s'articuler plus librement, en particulier à l'arrière. Littéralement, cette voiture vous tourne autour, indique Brian Silvestro dans *Road & Track*. Vous ressentez le moindre changement de direction. » (Presse Porsche)

◀ Pour Porsche, la S/T est « un modèle anniversaire strictement limité – les soixante ans de la 911 ».

Comme il se doit sur un modèle commémoratif, tous les détails sont soigneusement pensés en termes de qualité, durabilité et attrait esthétique, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. (Presse Porsche)

▼ « Nous continuons à penser et à exiger que la voiture donne une impression de grande légèreté et s'adapte à son utilisateur, et c'est l'objectif que nous avons poursuivi » pour la 911 S/T, comme le précise le directeur de Porsche GT, Andreas Preuninger. (Presse Porsche)

