

icone

PORSCHE

Boxster type 986

– LE PARI GAGNANT –

GUILLAUME BILLAROC





*Un Boxster du premier millésime
sur une route aux États-Unis.*

.....

SOMMAIRE

PRÉFACES • 6

INTRODUCTION • 11

01



DES ORIGINES

AU TOURNANT DES ANNÉES 1990 • 12

02



32 • LA NAISSANCE DU BOXSTER 986

03



**PRÉSENTATION ET LANCEMENT
COMMERCIAL • 66**

04



94 • MATURITÉ ET ÉVOLUTION

05



**LE BOXSTER
SOUS LE FEU DES PROJECTEURS • 132**

06



144 • HÉRITAGE

CONCLUSION • 166

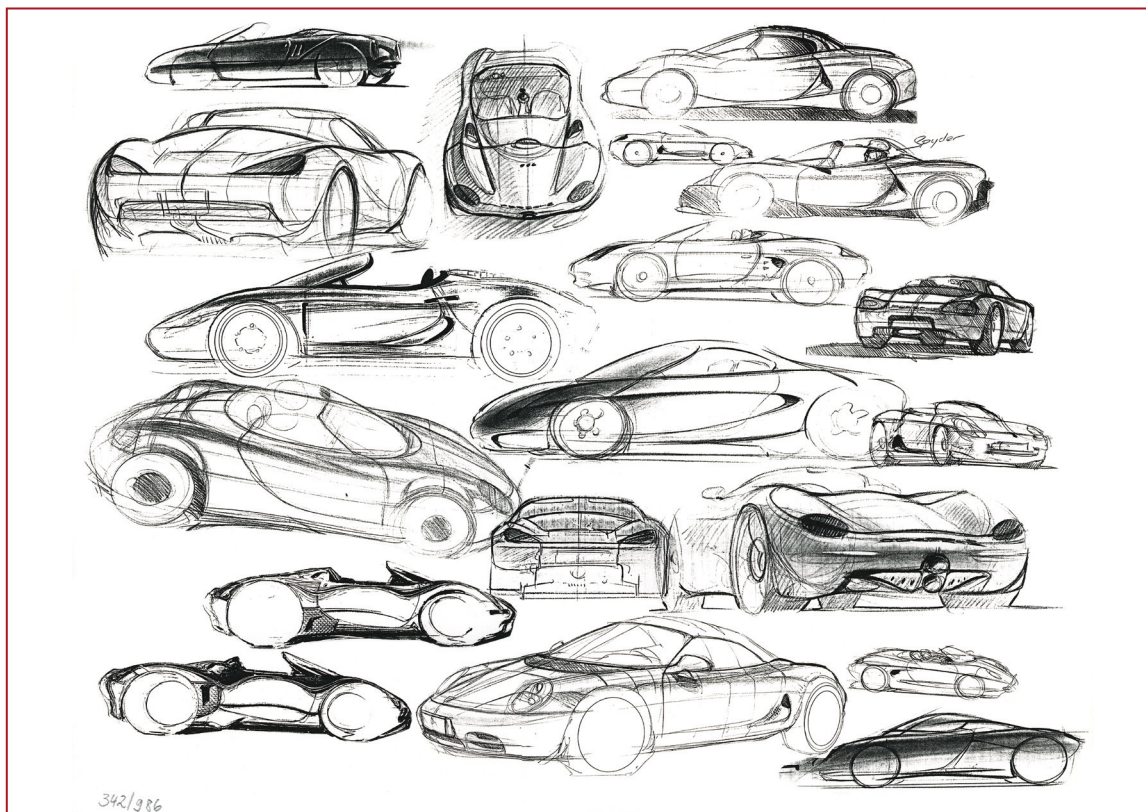
ANNEXES • 170



Porsche 356, la première
d'une grande lignée.



DES ORIGINES AU TOURNANT DES ANNÉES 1990



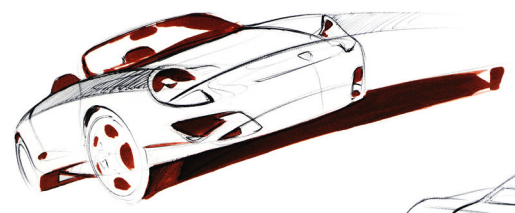
Ce document édité à 986 exemplaires numérotés reprend de nombreux sketches réalisés pour le projet 986.

LE CONCEPT CAR BOXSTER

En parallèle des travaux menés par Wolfgang Möbius, Matthias Kulla, Pinky Lai et Steve Murkett, un autre projet prend forme dans une autre salle toute proche, celui d'un concept car qui doit être présenté officiellement en 1993. Véritable démonstrateur, ce dernier a pour objectif de montrer au public les orientations choisies par Porsche pour son avenir. Il s'agit alors de montrer que le constructeur travaille sur un projet de roadster, sans pour autant en dévoiler le style final ni ses caractéristiques techniques.

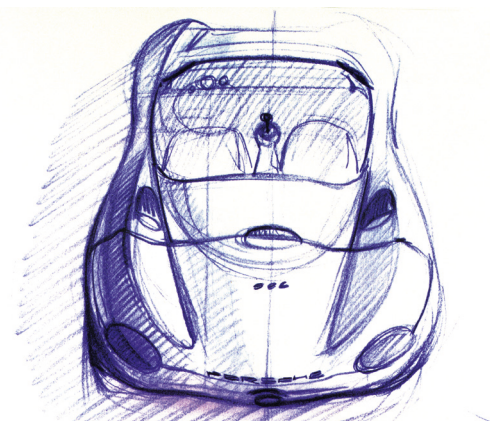
Grant Larson est nommé responsable de ce projet en avril 1992. Il se souvient : « En octobre 1991 – j'étais à l'époque responsable du développement avancé au sein du département Design – j'ai visité le Salon de l'automobile de Tokyo. Audi y a présenté le concept car Avus Quattro. Fin 1991, le développement en série du Boxster et de la 996 était déjà en cours dans d'autres domaines et nous avons décidé de construire une voiture de démonstration. J'ai eu toute liberté en matière de conception. Toutes les ébauches étaient produites sous forme de dessins en 2D. Donc, pas sur un écran comme aujourd'hui. Mon patron, Harm Lagaay, m'a vraiment poussé dans mes retranchements, surtout en ce qui concerne les formes détaillées. Nous avons eu la chance de pouvoir faire appel à Peter Müller, un modélisateur fantastique. Il a travaillé uniquement à partir de mes dessins. À main levée, en quelque sorte. Nous avons initialement prévu de présenter notre concept car à Genève au printemps 1993. Mais nous avons opté pour Détroit en janvier, car nous ne voulions pas perdre de temps. De plus, avec le roadster, nous nous sommes concentrés sur le marché américain, où Porsche était faible à l'époque, et où Mazda avec sa Miata et BMW avec la Z1 étaient déjà présents dans le segment des roadsters. »

Le futur concept car n'étant pas appelé à être produit en série, Grant Larson peut s'affranchir de nombreuses obligations, l'objectif premier de ce type de réalisation étant de faire rêver le public ! Outre l'Audi Avus Quattro, Grant Larson tire son inspiration des Porsche 550 Spyder et 718 RSK. Il réalise de nombreux dessins et transpose ensuite le tout sur une maquette en argile à l'échelle 1 avec l'aide de Peter Müller.



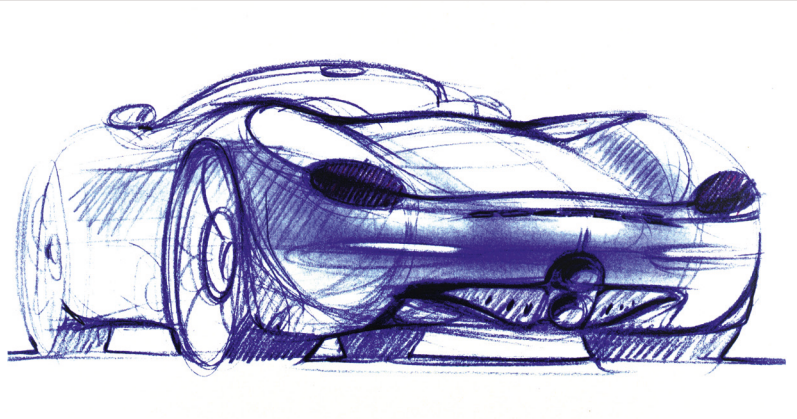
Un des nombreux dessins réalisés pour le projet 986.

Un des premiers sketches du futur concept car Boxster. Sur cette vue de haut, nous retrouvons les rondeurs caractéristiques du concept car. L'inscription Porsche, absente sur le modèle définitif, est présente à l'arrière, tout comme le sigle 986.

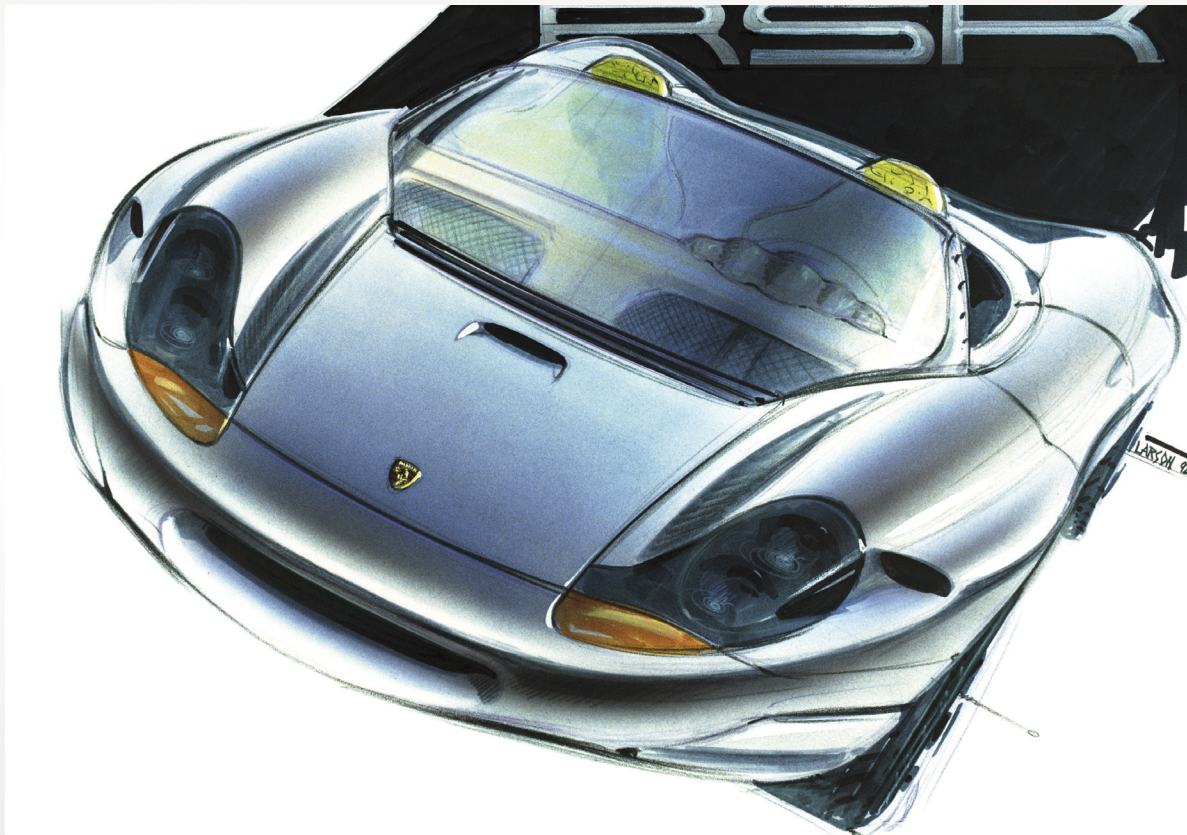
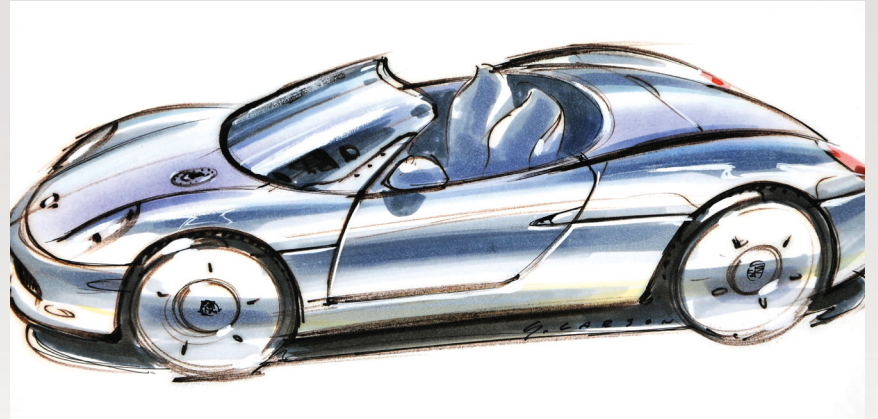


2 • La naissance du Boxster 986

Dessin de trois quarts arrière représentant le concept car Boxster.
Nous retrouvons sur ce dernier le principe de l'échappement
central qui sera également repris sur le modèle de série.
L'idée d'une sortie d'échappement composée de deux éléments
superposés sera reprise sur la série spéciale Boxster 550 Spyder.
.....



Sur ce dessin signé Grant Larson, on retrouve déjà
les proportions et la silhouette du futur concept car,
mais aussi quelques éléments du Boxster de série.
.....



Dessin final du concept car Boxster
réalisé par Grant Larson en 1992.
.....

Dessin présentant l'arrière du futur
concept car. Le nom de «Boxster»
n'a pas encore été choisi et le modèle
porte sur sa plaque l'intitulé «Spyder».
.....



LES PORSCHE 986 ET 996 PROPOSÉES PAR LA CARROZERIA BERTONE

C'est en 1912 que Giovanni Bertone crée, à Turin, un atelier de réparation de voitures hippomobiles. L'entreprise développe, en 1921, sa première automobile. Après la Seconde Guerre mondiale, le fils de Giovanni, Giuseppe, que l'on surnomme « Nuccio », prend la direction de la Carrozzeria Bertone. L'entreprise travaille pour la première fois avec Porsche en 1966. Il s'agit alors de créer, à la demande de l'Américain John von Neumann, une 911 décapotable. Dénommée 911 Spyder, cette dernière restera sans suites, Porsche lui préférant la 911 Targa. Dans les années 1970, il semblerait que Bertone ait été consulté pour le design de la 914. Là encore, le projet ne verra pas le jour. En 1991, la Carrozzeria est sollicitée par Porsche pour le design extérieur des 986 et 996. Après avoir élaboré de nombreux dessins, une maquette de la 986 et de la 996 à l'échelle 1 sont réalisées en septembre 1992.

L'une et l'autre sont très éloignées de ce que seront finalement les Porsche 986 et 996 définitives. Nous retrouvons néanmoins sur ces deux propositions l'idée d'une face avant commune – différenciée uniquement par des pare-chocs spécifiques –, ainsi que des

portières identiques. Le pare-brise semble également commun aux deux modèles. Les optiques sont similaires, seule l'implantation des clignotants diffère entre la 986 et la 996. Sans regarder les jantes ou le blason figurant sur le capot, il est bien difficile de retrouver dans ces deux propositions l'ADN de Porsche. Ces 986 et 996 ressemblent plutôt à des Ferrari ! Tout particulièrement pour la 996, qui présente de vraies similitudes avec les lignes de la Ferrari 456 qui sera présentée en 1998. La 986 de Bertone présente quant à elle une poupe très haute qui manque de finesse. Contrairement au modèle qui sera commercialisé par Porsche, elle ne dispose pas d'arceaux à l'arrière des sièges. Détail intéressant, elle présente au-dessus de la capote deux bossages qui ne sont pas sans rappeler,

Un des nombreux dessins réalisés par les designers de la Carrozzeria Bertone pour le projet 986.



dans l'esprit, ceux qui seront proposés en option par Porsche sur le Boxster définitif ! Les nombreux *sketches* réalisés par les designers de Bertone montrent par ailleurs que le développement du hard-top pour la 986 était étudié dès le départ du projet. Difficile, enfin, de ne pas penser aux Boxster de la génération 718 en regardant cette proposition de la Carrozzeria Bertone... Ces deux projets rejoindront les réserves du carrossier et ne verront pas le jour.



Côte à côte, les maquettes des projets 996 (à gauche) et 986 (à droite) réalisées en Italie par la Carrozzeria Bertone. La 986 est présentée capote fermée.



La vue arrière de la maquette réalisée par la Carrozzeria Bertone pour le projet 986. Cette poupe paraît bien plus massive que celle que nous retrouverons sur le Boxster de série.



L'une des maquettes réalisées en 1992 par la Carrozzeria Bertone pour le projet 986.

2 • La naissance du Boxster 986



La maquette réalisée par Pinky Lai pour la Porsche 986. Le pare-brise est haut et peu incliné. Les phares sont ronds et l'entrée d'air sur les flancs a trouvé son emplacement final. Cette maquette ne sera pas retenue pour le projet 986.



La maquette de Wolfgang Möbius pour le projet 986. Cette maquette comporte deux côtés distincts. À gauche, la proposition de Wolfgang Möbius; à droite, celle de Grant Larson. Bien que séduisante, la maquette de Möbius ne sera pas retenue. Ce dernier se consacrera par la suite au design intérieur du Boxster.

Une nouvelle présentation du projet se tient dans les bureaux de Weissach à la fin de l'été. Trois propositions sont étudiées : une maquette de Pinky Lai et une seconde maquette asymétrique sur laquelle nous retrouvons les projets de Wolfgang Möbius et de Grant Larson. Ces trois maquettes sont de couleur grise – cette teinte permet de mettre en valeur les formes d'une carrosserie ainsi que les jeux de lumière – et elles sont équipées des jantes de 16 pouces à cinq branches issues des Porsche 964 et 968. Aucune des trois n'arbore les arceaux que l'on trouvera plus tard sur le modèle définitif. La proposition de Pinky Lai se distingue des deux autres par sa poupe très haute qui vise à optimiser l'aérodynamisme de la carrosserie. À cette époque, la décision de développer un aileron mobile n'était pas encore prise et les designers s'orientaient plutôt vers une partie arrière élevée, comme ici, ou sur un aileron fixe à l'instar de ce qui a été proposé par Wolfgang Möbius. C'est également la seule à présenter sur les flancs une prise d'air située entre la porte et le passage de roue arrière. Pinky Lai

conserve également des phares et des clignotants distincts, ces derniers étant intégrés dans le pare-chocs avant. Les feux arrière ressemblent à ceux de la Panamericana et un lettrage Porsche figure entre ces derniers. Une fente située au-dessus de ce marquage abrite le troisième feu stop. Deux sorties d'échappement séparées sont présentes de chaque côté du pare-chocs. Enfin, le pare-brise semble assez haut et peu incliné – il est encore question à cette époque qu'il soit commun avec celui de la 996 – et son entourage est couleur carrosserie.

La maquette réalisée par Wolfgang Möbius présente des formes plus douces et beaucoup plus de rondeurs. Elle ne comporte pas d'entrées d'air latérales, son pare-brise semble plus incliné et son encadrement se fond dans ce dernier, à l'instar de celui des 911 Speedster. Son pare-chocs avant comporte une unique entrée d'air centrale et ses phares sont de forme ovale. Les clignotants sont séparés des phares et sont disposés dans le pare-chocs. Le porte-à-faux avant est très court, une solution qui ne pourra



*Le Boxster dans une chambre aérodynamique
du centre d'essai Porsche implanté à Weissach.*



*Le Boxster est également soumis
à la terrible épreuve du crash-test !*

Au départ d'un projet, les prototypes sont d'abord testés sur les bancs d'essai du constructeur. Il faut ensuite passer aux essais sur route ouverte qui permettent de valider toutes les solutions techniques envisagées pour le futur véhicule. Bien que cette étape soit fondamentale, elle est aussi redoutée par de nombreux constructeurs qui ne souhaitent pas, plusieurs années avant la commercialisation de leur véhicule, voir leurs secrets divulgués dans la presse !

*Les premiers mulets du futur Boxster 986
sont construits sur la base d'une Porsche 964.
Nous voyons ici le deuxième prototype
construit. Le premier était de couleur noire.*





Sur cette vue de profil, on aperçoit l'empattement plus long que celui d'une 911 – c'est celui du futur Boxster –, ainsi que l'entrée d'air aménagée pour refroidir le moteur implanté en position centrale.

Les premiers prototypes roulants du Boxster sont construits en 1993. Il s'agit encore, à ce moment-là du projet, de ce que l'on appelle traditionnellement des mulets. Un mulet est un prototype assemblé à la main qui cache, sous la carrosserie d'un modèle connu, tout ou une partie seulement des éléments techniques du futur modèle.

Les premiers mulets du Boxster 986 sont basés sur une Porsche 911, du type 964. Deux prototypes ont été assemblés pour tester la configuration centrale du moteur. Le premier est de couleur noire et le second, de couleur rouge. Ces prototypes étaient suffisamment discrets pour ne pas être repérés dans la rue par un chasseur de scoops. Pourtant, en les observant de près, de nombreux indices trahissent immédiatement leur véritable nature. L'empattement, plus long que sur une 911, impose un porte-à-faux arrière nettement raccourci et donne à l'ensemble une allure inhabituelle. Des entrées d'air sont visibles sur les ailes arrière, en amont des roues, tandis que la vitre arrière est entièrement teintée afin de masquer soigneusement la mécanique installée à la place des sièges arrière.

Très rapidement, des prototypes utilisant une partie de la carrosserie définitive, l'ensemble des trains roulants et la mécanique du futur Boxster sont assemblés. Grossièrement camouflés sous des éléments de carrosserie issus d'une Porsche 968 cabriolet, ils vont parcourir de nombreux essais routiers en 1994. Ces Porsche 968 à l'allure un peu étrange sont rapidement repérées par les chasseurs de scoops de l'époque. Il faut dire qu'avec un empattement allongé, des entrées d'air situées sur les ailes arrière, des portes spécifiques et une capote au dessin totalement différent de celle utilisée par la 968, elles ne passent pas inaperçues !

Vue arrière du mulet du Boxster 986 élaboré sur une 964. On distingue ici les ailes fortement élargies à l'arrière.



Les flancs du Boxster accueillent de chaque côté des grilles destinées à alimenter en air frais le moteur (à gauche) et à évacuer l'air chaud (à droite).



Le principe de la sortie d'échappement positionnée au centre vue sur le concept car a été repris sur le Boxster de série.

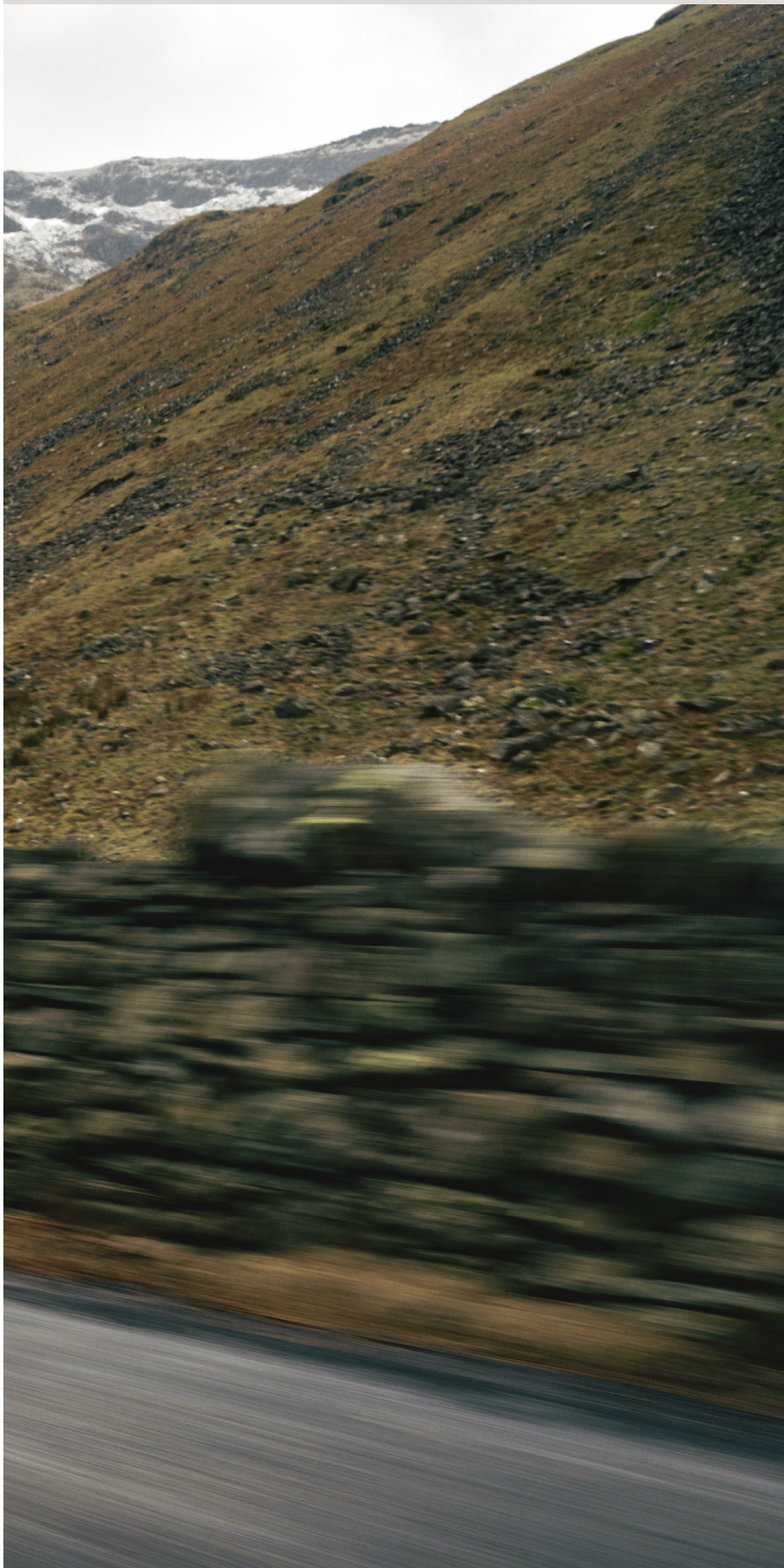


Probablement le plus bel angle pour prendre en photo un Boxster 986. La poupe de la voiture reprend avec bonheur les courbes vues précédemment sur le concept car.

Un aileron se déploie automatiquement à partir de 120 km/h. Il peut également être actionné manuellement depuis l'habitacle.







**TÉMOIGNAGE DE JAKE,
PROPRIÉTAIRE D'UN BOXSTER S DE 2001**

C'est en septembre 2024 que Jake a fait l'acquisition de son Boxster S de 2001. « J'apprécie de pouvoir conduire un modèle qui a du style, qui offre de vraies sensations, sans coûter pour autant une fortune à posséder », précise-t-il. Son exemplaire, un Boxster S 3,2 litres de 2001 couleur vert jungle (2A2), bénéficie d'une configuration soignée : sièges chauffants (option P14), console centrale peinte couleur carrosserie (option XME), sellerie cuir étendue (option 981). Au fil des mois, Jake a ajouté plusieurs améliorations qui lui tenaient à cœur : régulateur de vitesse, Porsche PCCM+, et surtout une paire de sièges sport recouverts du célèbre tissu pied-de-poule, clin d'œil aux premières générations de Porsche 911. Il a également recouvert la carrosserie de son Boxster d'un film de protection.

Ce qu'il aime par-dessus tout dans ce Boxster, c'est son positionnement unique : « Une voiture longtemps sous-estimée, aujourd'hui en pleine réhabilitation, tout comme la 996 ! L'attrait pour cette génération ne cesse de croître. Et je suis ravi d'en profiter maintenant, alors que beaucoup commencent à peine à ouvrir les yeux sur ce qu'elle représente. »

Ce Boxster S de 2001 couleur vert jungle (2A2) est visible en Angleterre et fait la fierté de son conducteur Jake. Son Boxster a reçu quelques améliorations avec l'ajout d'un PCCM+ et d'un régulateur de vitesse.