

Salon de l'automobile de Los Angeles : la nouvelle 911 fait son entrée sur son principal marché

## **La nouvelle 911 fait son entrée sur son principal marché**

Porsche a présenté la huitième génération de la 911 dans le hall Petree du salon de l'automobile de Los Angeles. « La Californie est le lieu idéal pour présenter la nouvelle 911. L'État est une deuxième patrie pour Porsche depuis des années, explique Oliver Blume, directeur général de Porsche AG : La huitième génération de la 911 est encore plus performante, plus émotionnelle et plus rentable que les modèles précédents - et présente de nombreuses fonctions numériques. Malgré toutes ces nouveautés, la 911 reste la même qu'à ses débuts : une voiture de sport à l'état pur, le cœur même de Porsche. Notre icône. »

Son extérieur résolument caractéristique de l'ADN design de Porsche, son allure aux lignes nettement plus musclées et son intérieur entièrement repensé équipé d'un écran tactile 10,9 pouces font de la 911 une icône à la fois intemporelle et moderne. Les composants du châssis et les éléments de commande intelligents, ainsi que l'innovant système d'assistance constituent le mariage réussi entre la dynamique extrêmement sophistiquée de la voiture de sport classique à moteur arrière et les exigences du monde numérique.

Perfectionnée et plus puissante que jamais pour les modèles S grâce à ses 331 kW (450 ch), la nouvelle génération de moteurs six cylindres à plat fait aujourd'hui sa grande entrée. L'amélioration du système d'injection et le nouvel emplacement des turbocompresseurs avec système de refroidissement d'air de suralimentation permettent d'accroître le rendement de l'entraînement. La transmission de puissance est effectuée par une boîte de vitesse double embrayage à huit rapports réadaptée. Les vitesses maximales s'élèvent à 308 km/h (Carrera S\*) et 306 km/h pour le modèle à transmission intégrale Carrera 4S. Autres points forts : le mode WET de Porsche pour une conduite sur routes mouillées encore plus sûre, l'assistant de vision nocturne avec caméra thermique ainsi que la connectivité complète qui recourt à l'intelligence collective. L'offre est complétée par trois exclusivités numériques, qui sont parfaitement adaptées au mode de vie californien : l'application « Porsche Road Trip » pour des virées exceptionnelles, l'assistant personnel « Porsche 360+ », ainsi que le calculateur d'émissions basé sur le Web « Porsche Impact » permettant de compenser sa propre empreinte carbone.

Detlev von Platen, directeur Distribution et Marketing chez Porsche AG, souligne l'importance du marché américain pour le fabricant de voitures de sport : « En 2017, plus de 55 000 Porsche ont été livrées aux États-Unis. En 2018 également, notre société de distribution américaine Porsche Cars North America est sur la bonne voie pour battre un nouveau record. Enfin, aucun autre modèle ne symbolise aussi bien que la 911 l'amour des Américains pour Porsche. Un tiers des Porsche 911 fabriquées à Zuffenhausen sont exportées ici, aux États-Unis. »

### **Un design extérieur qui rappelle les premières générations de la 911**

L'aspect extérieur est à la fois familier et résolument novateur. La huitième génération de la 911 apparaît plus ample, plus confiante et plus moderne. Les grandes roues de 20

pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière sont surplombées par de larges ailes. Les modèles à propulsion arrière reprennent la largeur de carrosserie des modèles actuels à quatre roues motrices. L'essieu arrière a été augmenté de 44 millimètres. Désormais d'une largeur de 45 mm, la partie avant de la voiture reprend un élément traditionnel des premières générations de la 911 : le capot de coffre qui s'étire longuement vers l'avant avec un renforcement marqué devant le pare-brise, allongeant la partie avant et lui conférant sa dynamique. En parallèle, les nouveaux phares DEL soulignent le progrès technologique de ce modèle. Typiquement 911 avec leur forme ronde et verticale, ils s'intègrent parfaitement dans les ailes. L'aspect lisse et bien taillé de la ligne latérale est accentué par l'intégration parfaite dans les portes des poignées à commande électrique. Les rétroviseurs ont également été complètement repensés et optimisés pour réduire au maximum les bruits de vent. Ils sont rabattables électriquement en option.

L'arrière est dominé par un becquet nettement plus large, à déploiement variable, et une fine bande lumineuse continue. Les lamelles verticales de l'entrée d'air reprennent le tracé du capot arrière. Le troisième feu stop à position centrale a lui aussi été intégré dans l'enchaînement des lamelles. Comme il est masqué lorsque le becquet arrière est déployé, un deuxième feu stop a été intégré à ce dernier. La grille arrière permet de différencier les modèles à propulsion arrière et à quatre roues motrices : tandis que les premiers sont équipés de lamelles noires, les seconds arborent des inserts chromés. Le revêtement extérieur est composé d'aluminium, à l'exception des parties avant et arrière.

## **Intérieur réaménagé avec des lignes au tracé net**

L'habitacle est marqué par les lignes claires et droites du tableau de bord avec les instruments placés en retrait. Ici encore, le design s'inspire des 911 des années 1970. Comme sur la 911 originale, le tableau de bord s'étend sur toute la largeur entre deux ailettes horizontales. Outre le compte-tours à position centrale, le conducteur peut également consulter deux cadrans fins, à forme libre et sans cadre. L'écran central du Porsche Communication Management (PCM) mesure désormais 10,9 pouces et peut être commandé rapidement sans distraire le conducteur. Plus bas, un panneau de commande avec cinq touches à l'aspect d'interrupteurs classiques fait la liaison avec la console centrale et son clavier tactile intégré. Les sièges ont également été retravaillés en profondeur. Leur nouvelle structure allège le véhicule d'environ trois kilos, et leur géométrie modifiée offre un bien meilleur maintien latéral au niveau des épaules. Malgré des sièges positionnés cinq millimètres plus bas et une surface d'assise très légèrement réduite, le confort global a pu être augmenté.

Avec une connectivité permanente et des fonctions et services innovants, la 911 fait un pas de plus vers l'avenir en matière de numérisation. De série, le PCM contient notamment une navigation en ligne basée sur des données « en essaim », ainsi que le système Porsche Connect Plus.

## **De nouveaux systèmes d'assistance pour plus de sécurité et de confort**

Porsche a conçu le mode Wet de série, une nouveauté mondiale. Cette fonction détecte l'eau sur la chaussée, pré-conditionne les systèmes de régulation en conséquence et prévient le conducteur. Celui-ci peut alors adapter son véhicule en toute sécurité, d'une simple pression sur un bouton ou en actionnant le sélecteur de mode sur le volant (pack Sport Chrono). Également de série, l'assistant d'avertissement et de freinage détecte par caméra les risques de collision avec des objets en mouvement et, si nécessaire, initie un

freinage d'urgence. Pour la première fois, la 911 peut être équipée en option d'un assistant de vision nocturne avec caméra thermique. Le régulateur de vitesse adaptatif disponible sur demande offre une régulation automatique des distances, une fonction Stop-and-Go, une protection réversible des passagers et une fonction d'arrêt d'urgence autonome et innovante.

## **Moteurs six cylindres à plat de dernière génération**

La nouvelle 911 marque aussi le passage à la nouvelle génération pour les moteurs six cylindres à plat. Outre le respect des dernières normes antipollution avec le filtre à particules Otto, les améliorations se sont avant tout centrées sur une augmentation supplémentaire des performances. De nouveaux turbocompresseurs plus grands et à construction symétrique avec soupapes wastegate à commande électrique, un système de refroidissement d'air de suralimentation entièrement repensé, ou encore l'utilisation inédite de soupapes d'injection piézo-électriques : voici les éléments qui ont permis d'améliorer encore les moteurs dans les principaux domaines : à savoir la réactivité, la puissance, la variation de couple, la stabilité et la maniabilité. En plus d'une puissance augmentée de 22 kW (30 ch) et atteignant désormais 331 kW (450 ch) à 6 500/min, le moteur de la 911 Carrera S garantit un couple supérieur de 30 newton-mètres (Nm), pour un total de 530 Nm. Il est disponible dans une large plage de régimes, de 2 300 à 5 000/min.

En Allemagne, la 911 Carrera S est vendue à partir de 120 125 euros et la 911 Carrera 4S à partir de 127 979 euros, TTC et équipements spécifiques aux pays compris. Les nouveaux modèles sont disponibles dès maintenant.

## **Arborer le mythe de la Porsche 911 au poignet**

Porsche Design célèbre la nouvelle génération de 911 avec une édition spéciale de montres, limitée à 911 exemplaires : la « 911 Chronograph Timeless Machine Limited Edition ». Le design unique de l'icône automobile se reflète dans la conception épurée du garde-temps et dans la forme de la carrure en titane. Le cadran noir aux dimensions généreuses rappelle son modèle à quatre roues. Les aiguilles blanches et l'index des heures garantissent une lisibilité optimale, au volant comme au poignet. Le totalisateur à 6 h fait référence au véhicule iconique par de subtils marquages au niveau du 3, 6, 9 et du 11. Il en est de même pour la silhouette de la « flyline » de la 911, représentée sur le cadran ainsi que pour le bracelet, fabriqué avec le même cuir que celui de la Porsche originale. Cette édition spéciale sera livrée à partir d'avril 2019 dans une boîte exclusive, dans laquelle se trouvera également une plaquette spéciale estampillée du numéro de la série limitée.

## **Le joyau de Zuffenhausen : sept générations d'une icône sportive**

Sur le salon international de l'automobile (IAA) de Francfort, une légende est née. Nous sommes le 12 septembre 1963 : Porsche présente le successeur très attendu de la 356, ce véhicule sportif qui avait lancé l'histoire de marque du fabricant automobile 15 ans auparavant, dans la ville autrichienne de Gmünd. La **911 originale**, d'abord appelée 901, sera produite en 111 995 exemplaires jusqu'à l'arrêt de sa production.

Dix ans plus tard, en 1973, la 911 de la **série G** et ses profondes modifications est lancée. De nombreuses modifications sont nécessaires suite au durcissement des normes de sécurité sur le marché d'exportation des États-Unis. Pour son modèle-phare, le fabricant de Stuttgart mise sur de puissants moteurs turbo et généralement une carrosserie

galvanisée. En plus de la Targa, une version cabriolet de la 911, ainsi que la Speedster sont lancées sur le marché. Jusqu'à 1989, ce sont 198 496 Porsche de série G qui verront le jour.

La relève est assurée dès 1988 par le modèle appelé « **type 964** » dans l'entreprise. Le premier modèle de la génération 964 incarne déjà la modernité marquée de cette nouvelle 911 : à bord de la Carrera 4, on trouve la première transmission intégrale de la gamme, conçue par Porsche pour la puissante voiture de sport 959. La 911 Carrera 2 avec propulsion arrière fait son apparition en 1989. Les versions cabriolet et Targa entrent aussi en scène, en même temps que le coupé. Sous leur carrosserie familière, uniquement complétées par des pare-chocs intégrés, ces versions du type 964 sont, elles aussi, composées à 85 % de nouvelles pièces. La relève arrive en octobre 1993, après 63 762 exemplaires de la Porsche 911 troisième génération produits en six ans.

Le **type 993**, quatrième génération de la 911, est l'un des modèles les plus prisés. Au début, Porsche ne le propose qu'en version coupé et cabriolet. La Targa n'est lancée qu'en 1995, mais amène un nouveau concept : au lieu d'une capote amovible, elle possède un vaste toit en verre qui peut se replier électriquement sous le capot arrière. C'est en 1998 et après 68 881 véhicules produits que se clôt un nouveau chapitre, celui des moteurs à refroidissement par air.

Dès 1997, Porsche marque sa rupture avec ce type de refroidissement en présentant la cinquième génération de la 911. Le **type 996** constitue la plus grande césure dans l'arbre généalogique de ce grand classique. L'entreprise est alors en pleine mutation économique. Après 34 ans, le fabricant de voitures de sport donne une toute nouvelle orientation à son icône avec la génération 996. La priorité est donnée ici à la réduction des coûts, déjà débutée sur le modèle précédent, notamment par une compatibilité maximale des pièces avec d'autres séries, comme la nouvelle Boxster, ou encore des normes de sécurité et antipollution actualisées. La production n'est interrompue qu'en 2005. Avec 175 262 véhicules produits, le type 996 est le modèle durable de référence dans les plus de 40 ans d'histoire de la 911.

À partir de 2004, le **type 997** donne à la Porsche 911 une diversité inédite : il est disponible en version coupé, Targa, cabriolet et Speedster, avec propulsion arrière ou transmission intégrale, carrosserie fine et large, moteurs turbo ou atmosphériques, en modèle GTS ou sportif, comme GT2, GT2 RS, GT3 et deux modèles GT3 RS. En comptant les éditions spéciales, l'offre comprend 24 variantes et s'accompagne de nombreuses possibilités de personnalisation. Avec 213 004 exemplaires, la sixième génération de la 911 bat un nouveau record de production.

En 2011, le **type 991** incarne un niveau d'évolution encore jamais atteint pour la 911. À sa manière, il reflète un principe du fabricant de voitures de sport, à savoir la recherche d'une efficacité optimale. Un objectif qui se retrouve dans tous les aspects du véhicule, à commencer par son nouveau design plus affirmé. Avec sa silhouette plus massive, ses surfaces effilées et la conception précise de ses détails, le type 991 se présente comme la plus puissante des 911 – un effet obtenu grâce à une largeur de voie augmentée et à un empattement élargi de dix centimètres. À ceci s'ajoute un aérodynamisme adaptatif que la 911 est la première Porsche sportive de série à reprendre de la supersportive hybride 918 Spyder. La 911 de la génération 991 est le best-seller absolu dans l'histoire de ce véhicule. 217 930 exemplaires ont été produits jusqu'au 31/10/2018. Depuis ses débuts en 1963, Porsche a fabriqué 1 049 330 exemplaires au total de la 911 de série.