

PORSCHE



911 Sport Classic

Icons of Cool



Les modèles de véhicule présentés possèdent l'équipement destiné à l'Allemagne. Ils peuvent aussi inclure des équipements individuels qui ne sont pas fournis de série, mais seulement disponibles en option. Les modèles et équipements Porsche ne sont pas tous disponibles dans chaque pays, notamment en raison de différences de réglementation. Renseignez-vous sur les équipements exacts disponibles auprès de votre centre/concessionnaire Porsche ou auprès de votre importateur. Les informations sur la conception, les équipements, l'aspect, les performances, les dimensions, le poids, la consommation et les coûts d'entretien des véhicules correspondent aux données connues au moment de l'impression (05/2022). Sous réserve de modifications au niveau de la conception, de l'équipement et du contenu de la livraison, de toute variation de teinte, ainsi que de toute erreur. La clause de dégage­ment de responsabilité est disponible dans toutes les langues sur www.porsche.com/disclaimer

AVANT-PROPOS.

Cher passionné,

Héritage – ce terme est souvent utilisé sans indiquer vraiment ce qu’il représente en réalité. Cependant, pour une marque à l’histoire aussi riche que Porsche, le patrimoine est aussi important qu’intemporel. Il en va d’ailleurs de même pour nos clients, qui associent souvent leurs véhicules à leur style de vie et à leur parcours personnel. Chez le Style Porsche, nous travaillons en continu sur de nouvelles idées stylistiques qui rendent justice à l’air du temps sans pour autant oublier notre patrimoine de marque. Nous aimons à penser qu’il n’y a pas d’avenir sans passé » au moment de nous attaquer aux premières esquisses d’un nouveau modèle. Bien qu’ancré dans la riche histoire de notre marque, chaque nouveau modèle se veut un exemple de modernité, ouvert sur l’avenir. Avec sa stratégie Heritage Design, Porsche applique cette philosophie de manière cohérente en plaçant toujours le client au cœur de ses concepts. Nous en développons l’interprétation et y ajoutons des facettes toujours plus modernes. Nous redonnons vie aux éléments de design, couleurs et matériaux les plus populaires des années 1950, 1960, 1970 et 1980 de la marque Porsche. Sans chercher à tout reprendre à l’identique, nous les intégrons et les réinterprétons avec un grand souci du détail, de sorte qu’ils soulignent parfaitement, et complètent, la modernité intemporelle de la 911. Chaque époque de l’histoire de Porsche est mise en scène de

manière exclusive par un modèle de collection en série limitée. Nous élargissons, en outre, l’accessibilité à cette thématique, grâce à des Packs d’équipement qui seront également disponibles sur de nombreux autres modèles 911. Sur la base du succès du premier modèle de collection en série limitée, la 911 Targa 4S Heritage Design Edition de 2020, je suis absolument convaincu que la nouvelle 911 Sport Classic (Type 992) s’imposera également dans l’histoire de notre marque. Et ce, non seulement à cause du légendaire aileron en queue de canard, clin d’œil à la 911 Carrera RS 2.7, ou du tissu Pepita typique des années 1960, mais aussi grâce à ses nombreux détails et au savoir-faire avec lequel PORSCHE Exclusive Manufaktur les intègre à chaque véhicule. Si la forme est importante, la sélection de couleurs et de matériaux est essentielle pour tous les membres de l’équipe de design. Lors du développement de véhicules à référence historique notamment, nous traquons pour ensuite se développer dans la durée et sur plusieurs générations de véhicules. La couleur Gris Sport Classic de la première 911 Sport Classic (type 997) en est un exemple. Inspirée du Gris mode de la Porsche 356 des années 1950, il s’agissait d’une nouveauté absolue dans la palette de couleurs Porsche en 2009 lors de son apparition dans la série limitée Exclusive Manufaktur. Le coloris Craie a été développé à partir de cette teinte exclusive, devenue aujourd’hui l’une des teintes les plus populaires partout dans le monde et sur la quasi totalité

de la gamme Porsche. Et notre histoire est loin d’être terminée. Il n’existe pas deux Gris identiques, cette teinte se décline en autant de personnalités que nos véhicules et nos clients. La nouvelle 911 Sport Classic annonce l’ère du Gris métallisé Sport. Quel que soit l’angle sous lequel nous observions le véhicule pendant son développement au studio de design de Weissach, nous étions toujours d’accord pour dire que le Gris n’est jamais ennuyeux, qu’il fait très souvent passer une intention claire et, surtout, qu’il reste toujours « cool ». Quel que soit le concept de couleur sélectionné par les clients pour leur véhicule personnel, la devise globale de la stratégie Heritage Design décrit au mieux le style qu’ils projetteront du volant de la 911 Sport Classic –

Style iconique.

Je vous souhaite une bonne et agréable route,
Michael Mauer



Michael Mauer dirige le département Design de Porsche depuis 2004. Il a étudié le design automobile de 1982 à 1986, à l'école supérieure de Pforzheim. Sous sa direction ont été créées, en plus des générations actuelles de toutes les gammes Porsche, la 918 Spyder et tout récemment la voiture de sport électrique Taycan.



LES ICÔNES NE SUIVENT AUCUNE TENDANCE. ELLES SE DÉMARQUENT.



Le temps s'est accéléré. Ce qui est à la mode aujourd'hui ne trouvera que peu d'écho demain. Les tendances se succèdent. Saison après saison. Un changement en chasse un autre. Presque tout le monde court après la dernière évolution. Et perd de vue l'essentiel.

Il n'en a pas toujours été ainsi. Les icônes pouvaient encore prendre du temps pour arriver à maturité. Les concepteurs pouvaient créer des formes intemporelles. Et les ingénieurs développer des véhicules qui inspirent encore aujourd'hui les passionnés du monde entier. Le concept de « compromis » leur était étranger. On se concentrait sur l'essentiel et tout le reste en découlait. Mais surtout, on avait encore un goût qui distinguait aisément le trivial de l'impérissable.

Certes, c'était un peu plus facile à l'époque. Tout ne devait pas forcément fonctionner tout de suite. On vissait et on bricolait.

Les voitures pouvaient, et même devaient, avoir quelque chose d'unique — et les hommes qui les conduisaient, du caractère. C'était l'époque des Steve McQueen et autres James Garner. Leur nonchalance inimitable les a élevés au rang d'icônes. Leur penchant pour les voitures rapides et un style de vie trépidant y est certainement pour quelque chose. Mais il n'y a pas que cela. C'est ainsi que sont nées les légendes : légendes du cinéma, légendes de la course et légendes parmi les voitures de sport.

Il est temps de ramener cette époque — avec un style iconique. Ce qui a commencé en 2020 avec la 911 Targa 4S Heritage Design Edition se poursuit désormais avec la 911 Sport Classic. Strictement limitée à 1250 exemplaires, nous célébrons avec elle le style des années 1960 et du début des années 1970. Notons l'allure affirmée, la nonchalance accentuée et le design intemporel de la première 911. Parce que, nous en sommes certains, ce qui faisait battre les cœurs déjà à l'époque, le fait plus que jamais aujourd'hui.



Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées à partir de la page 94.

SOMMAIRE.

4

LA NAISSANCE DES ICÔNES

Les années 1960 et 1970

26

LA CRÉATION D'ICÔNES

De la planche à dessin à la route

80

UNE ICÔNE INTEMPORELLE

Montres Porsche Design

84

DES ICÔNES POUR VOTRE 911

Pack Heritage Design Classic

18

DES SENTIMENTS ICONIQUES

Porsche dans les années 1960 et 1970

38

UNE ICÔNE DU STYLE

911 Sport Classic

82

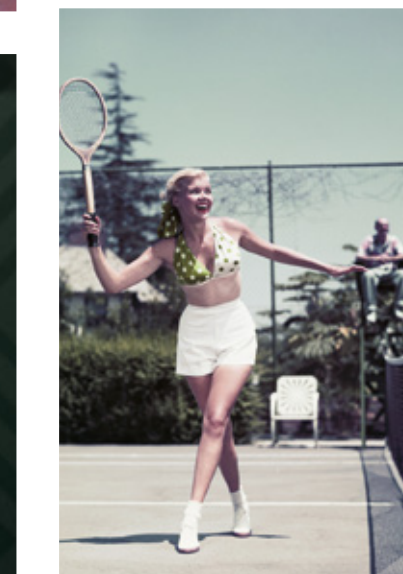
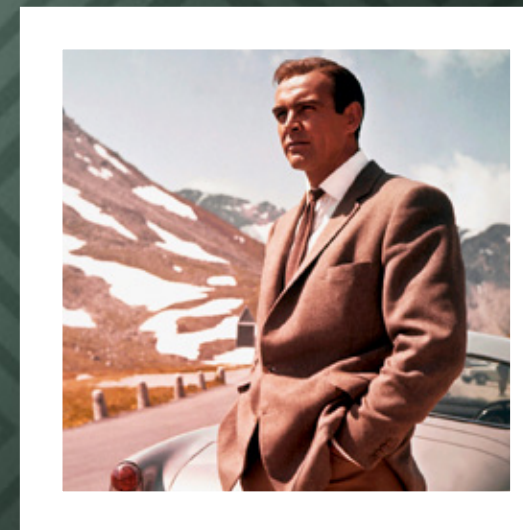
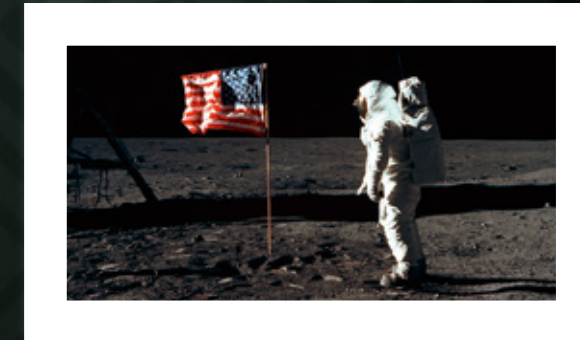
UN STYLE ICONIQUE

Porsche Lifestyle

92

DES ICÔNES (SUITE)

Conclusion



Les années 1960 : une décennie pleine de dynamisme, une décennie palpitante, agitée, passionnante, impressionnante. Tirillées entre des appels bruyants à une révolution fondamentale d'une part et un optimisme confiant combiné au désir d'une prospérité décontractée de l'autre.

Tout et tout le monde est en mouvement. L'Est et l'Ouest s'affrontent pour conquérir l'espace tandis que la Terre gronde. L'Amérique manifeste et se révolte, l'Allemagne se divise au début des années 1960 et prospère, du moins à l'Ouest. Londres swingue et s'impose partout dans le monde dans les classements musicaux des années à venir. Pendant ce temps-là, à Stuttgart-Zuffenhausen, Porsche se prépare à transformer, à tout jamais, l'histoire des voitures de sport. Mais commençons par le début...

Les années 1960.

Au début des années 1960, le monde se réorganise. Beaucoup de choses changent. Un optimisme prudent prévaut en Europe et aux États-Unis. On va de l'avant, les choses semblent aller mieux. La guerre froide et la course à l'armement qui l'accompagne créent une incertitude latente qui pèse sur les esprits. D'autres bouleversements sociaux dans le monde, de la révolution culturelle en Chine à la décolonisation de l'Afrique, ont également un impact sur le moral des gens. Toutefois, dans l'ensemble, nous avons confiance en l'avenir. La rumeur veut que d'ici la fin de cette décennie, l'homme aura fait la conquête de la lune. En ce sens, au début des années 1960, tout semble possible.



JETSET

60

La liberté est la force motrice de cette nouvelle approche de la vie. De jour en jour, le monde semble glisser dans l'insouciance. Même en Allemagne, la vie prend soudain un tournant d'une légèreté sans précédent, affectant tous les domaines. Même les plus tabous. Il n'est donc pas étonnant que l'amour libre s'impose comme une évidence dans l'esprit des soixante-huitards. Une autre révolution est en cours, morale et sexuelle cette fois. En 1968, l'ordre établi s'est érodé. Comme jamais auparavant, on change de partenaire, allègrement, dans l'instant. Cela fait mouche – jusqu'à dans la politique mondiale : « Make love, not war ! ». Le mot d'ordre des opposants américains à la guerre du Vietnam devient également la devise du mouvement étudiant allemand en 1968. La jeunesse de gauche proteste non seulement contre l'ordre en place, mais aussi contre la morale ultra-conservatrice des années 1950.

La photo légendaire des membres nus de la Commune 1 de Berlin-Ouest adossés au mur incarne ce mode de vie et le capture pour l'éternité. Une image clé de l'histoire contemporaine.

Le monde entier dans votre salon.

Dans les univers de la musique, de la mode, de la philosophie, de l'art, de la science – partout les gens rompent avec les traditions et les conventions établies, partout les jeunes remettent en question l'autorité et se rebellent contre les valeurs traditionnelles de leurs parents. La simultanéité mondiale de ces sentiments et événements doit également beaucoup aux bouleversements dans les médias, qui peuvent maintenant s'appuyer sur une arme universelle à portée de tous : le téléviseur. Désormais, le monde s'observe depuis son téléviseur à tubes cathodiques intégré dans un meuble plaqué en noyer, et même dans les endroits les plus reculés, on apprend rapidement ce qui se passe sur le devant de la scène. Qu'il s'agisse de Woodstock ou du premier homme sur la lune, de Guerre froide ou d'amour torride – toutes ces informations pénètrent soudainement dans votre salon, parfois même en direct voire, à partir de 1967, en couleur. Tout y est tellement coloré. D'une manière générale, les premières années de la télévision se transposent joliment dans l'ambiance générale : alors que les années 1950 étaient encore en noir et blanc, les années 1960 ont découvert la couleur et les années 1970 en ont ensuite abusé.



1960

La naissance de la jet-set.

Une autre innovation que beaucoup n'aperçoivent d'abord qu'au travers de leur écran de télévision donne à un cercle restreint d'individus un accès sans pareil au monde entier : le développement des liaisons aériennes commerciales. Ceux qui le peuvent, ont désormais l'opportunité de voir le monde, de leurs propres yeux. Dans une certaine mesure, en « Première classe », on bénéficie d'une nouvelle liberté : celle de voyager. Une nouvelle classe sociale fait son apparition partout dans le monde. Son nom révèle ses origines : la jet-set. 6 lettres reflétant la vie éblouissante des riches et des beaux sous toutes ses facettes.

La mer Méditerranée est au cœur de cet univers. Sur le bord de la piscine la plus grande et la plus exclusive du monde, de Nice aux îles grecques, les riches et leurs belles s'ébattent dans le décor méditerranéen. Les gens se retrouvent partout où le soleil est chaud et le champagne

bien frais. Après tout, seule une journée de voyage sépare Acapulco et Rimini. Quant à tous ceux qui ne peuvent pas voyager, ils rêvent en feuilletant des magazines colorés. On dit que le mode de vie exalté de la jet-set est un phénomène européen, mais ce n'est qu'une demi-vérité. Cette idée de bulle fermée, de rang et de nom, provient des États-Unis, de Palm Springs pour être précis. Située à deux heures de route de Los Angeles, cette ville de la vallée de Coachella est le terrain de jeu de la haute société, en particulier des grandes stars de cinéma et des petites starlettes, depuis les années 1930. Si vous êtes ou voulez devenir une vedette d'Hollywood, vous devez jouer un rôle de premier plan à Palm Springs.

De jour comme de nuit, la vie ici dans le désert californien tourne autour d'une seule chose : la piscine. Le soleil impitoyable et les températures torrides y

sont pour quelque chose, mais pas seulement. La piscine est le meilleur endroit pour montrer au monde ce que vous faites quand vous êtes devenu « quelqu'un » : rien. Ou comme on dit en Europe : « Dolce far niente » (autre terme spécifique à la jet-set des années 1960). Le laisser-aller quotidien autour et dans la piscine de l'hôtel est inévitablement suivi de l'agitation nocturne dans l'une des nombreuses piscines privées. Pour en être, il faut y être. C'est cette vague qui déferle bientôt sur l'Europe. Que ce soit en Allemagne, en Italie ou en France — ce qui n'était autrefois qu'une piscine familiale, permettant de se rafraîchir lors de chaudes journées d'été, devient, du jour au lendemain, une piscine sexy où les esprits ne sont pas les seuls à surchauffer.





60

De la piscine au grand écran.

Pour savoir pourquoi cette formule fonctionne si bien, il suffit de regarder l'un des plus grands films de cette époque... Oui, précisément : « La Piscine ». Pour Romy Schneider, jouer le rôle principal aux côtés d'Alain Delon a amorcé un tournant dans sa carrière. L'intrigue de l'un des premiers thrillers érotiques de l'histoire du cinéma est assez simple. Mais qu'importe, l'important c'est d'être au bord de cette piscine reculée de Ramatuelle sur la Côte d'Azur. Une atmosphère torride, à tous les niveaux. Un film culte qui se qualifie encore aujourd'hui d'icône de style.

À la source du modernisme du milieu du siècle.

Mais revenons un instant à Palm Springs. Le côté enchanteur de cette ville du désert tient à son architecture légère et gorgée de soleil des résidences privées, ou devrais-je dire : bungalows. Le Modernisme du désert est le nom donné au style moderniste actuel, mis en scène par des vedettes de l'architecture telles que Richard Neutra, John Lautner et Albert Frey pour des stars hollywoodiennes telles que Frank Sinatra et Bob Hope. Il n'y a qu'ici, dans le désert, que ces constructions pouvaient être érigées : des formes claires et réduites, ouvertes et faisant corps avec la nature, beaucoup de verre, peu de pierre. Un rêve moderne avancé à l'ombre clairsemée de palmiers parfaitement

entretenus. Certaines des caractéristiques du modernisme du milieu du siècle ont réussi à atteindre l'Europe, principalement dans des lieux dissimulés le long des rives méditerranéennes. Les bungalows parsemant les versants montagneux surplombant Saint-Tropez transmettent ce sentiment très particulier de légèreté et d'insouciance typique des années 1960. D'autant plus que les choses se font de plus en plus brutales en ville. Littéralement. Le « brutalisme » désigne ce style agressif qui coule dans le béton, cette liberté nouvellement acquise. De gigantesques blocs de béton accueillent d'innombrables habitations en nid d'abeille ou bureaux compartimentés. Il s'agit là pour certains d'un cauchemar architectural, pour d'autres d'un symbole de renaissance urbaine tourné vers l'avenir. Sans être nécessairement beau, ce style n'en est pas moins fascinant.

L'Europe florissante est un lieu de nostalgie et, au début, en tous cas, s'impose comme le centre culturel des plaisirs raffinés de la vie. Londres est considérée comme la ville cosmopolite par excellence, devançant même New York, et le Royaume-Uni domine la scène musicale partout dans le monde, avec des groupes tels que les Beatles et les Rolling Stones. D'une manière générale, on peut dire que la musique est la pierre angulaire des Swinging Sixties et du début des années 1970. Du beat à la pop, puis au rock – les gens du monde entier dansent et grooved sur un air de libération.



À partir des Swinging Sixties – expression conservée en français.

La musique est depuis toujours un langage compris dans le monde entier. Peu à peu, les tubes d'origine anglo-saxonne trouvent leur chemin vers l'Europe continentale. Les chansons anglaises, mais aussi de plus en plus les chansons françaises et italiennes sont traduites avec amour et instillent une atmosphère décontractée dans des salons allemands de plus en plus colorés. Un vent d'internationalité souffle dans les derniers coins poussiéreux. Ce sont ces titres souvent quelque peu suggestifs qui favorisent la libération sexuelle des masses. Bref : la chanson populaire a changé. Désormais, le laisser-faire individuel est au centre des préoccupations.

Outre la musique, c'est surtout la mode qui permet d'afficher, extérieurement, cette nouvelle liberté. Certes, Paris est depuis longtemps la capitale incontestée du bon goût et fait tout pour le rester. Mais la vraie révolution ne se passe pas dans les maisons de Haute couture, elle se retrouve dans les rues. Il s'agit d'une rébellion colorée et joyeuse contre la bourgeoisie bien-pensante des années 1950. Des mini-jupes minimalistes, des robes révélatrices aux motifs « Flower Power », des pulls larges et des jeans

pattes d'eph aux évasés toujours plus larges. L'important, c'est d'être différent, l'important, c'est de se démarquer de ses parents.

La République Fédérale d'Allemagne ne compte que quelques plages et la Dolce Vita ne s'imposera ici que bien plus tard, mais un vent frais vient également chasser l'étouffement des années 1950 entre la mer du Nord et les Alpes. Il souffle et des changements s'annoncent, aujourd'hui, dès que possible et de préférence pour toujours. Alors que les jeunes descendent dans les rues pour appeler au renversement des institutions, les parents veulent et peuvent s'offrir un peu de luxe au cœur de ce miracle économique en plein essor après des années de retenue. Et les automobiles sont alors tout en haut de la liste d'envies des Allemands. Quelques ingénieurs de Souabe y sont d'ailleurs pour quelque chose. Se basant sur les atouts typiques de la marque, ils contribuent – consciemment ou inconsciemment – à ce que la remplaçante de la Porsche 356 ne soit pas qu'une simple voiture de sport de plus sur le marché. Mais une icône.

La création d'icônes.

Avec la 356, Porsche a connu succès après succès dans le monde entier dans les années 1950. Sur les circuits de course, comme sur la route. En Californie, les gens ont adopté le Speedster comme l'accessoire idéal de leur mode de vie « Easy going » (facile à vivre). À Monte-Carlo, les lignes élégantes du coupé sont très populaires et, chez nous, entre Flensburg et Rosenheim, elles incarnent la quintessence de cette nouvelle période de croissance allemande. À Zuffenhausen, cela fait toutefois des années que l'on travaille sans relâche à la conception de son successeur.

Il devrait posséder 6 cylindres, un moteur arrière et suffisamment d'espace pour un sac de golf. Ferry Porsche a, en effet, émis des exigences précises pour le successeur de la 356, mais elles sont difficiles à combiner. Après des discussions acharnées, Ferdinand Alexander Porsche a finalement réussi à répondre à toutes les exigences de son père pour cette nouvelle voiture de sport et la présente pour la première fois au public à l'occasion du Salon international de l'automobile (IAA) de Francfort, du 12 au 22 septembre 1963.





UNE QUESTION DE SUCCESSION.

Alors que le modèle pionnier et fondateur de la marque, la 356, continue de plaire, tant à ses conducteurs que dans les conseils d'administration de Zuffenhausen, la 911 – à ce stade encore connue sous le nom de 901 – la rattrape en catimini. Au salon de l'automobile IAA de Francfort-sur-le-Main, les deux modèles sont toujours au coude à coude – la 356, un modèle mature, en phase finale de développement, et son successeur, un prototype en préparation. Outre le moteur 6 cylindres à arbres à cames en tête, l'héritière du trône de la 356, déjà mythique à l'époque, est dotée d'un châssis avec essieu arrière à bras obliques et d'une carrosserie autoporteuse – ainsi que d'un numéro de version qui fait froncer les sourcils en France. En effet, ce nouveau modèle apparaîtra initialement sous le nom de Porsche 901 sur le stand d'exposition, puis peu de temps après dans les espaces de vente. Après la production de 82 exemplaires, Porsche doit toutefois changer sa désignation en octobre 1964, puisque la marque automobile française Peugeot détient les droits rattachés à tous les numéros de modèles de voitures à trois chiffres contenant un « 0 » central. Parfois, une querelle de juristes suffit à donner naissance à des légendes.

Même pour des Souabes si habitués au succès, la suite de l'histoire est difficile à expliquer – et ce n'est pourtant pas faute d'avoir essayé. Le « modèle original » qui venait juste d'être présenté était, dans un premier temps, considéré comme (trop) cher, mais peu de temps après, au lancement du modèle d'entrée de gamme à 4 cylindres, la 912, la nouvelle sportive de Zuffenhausen a connu un triomphe sans précédent. La 911 est rapidement devenue l'incarnation mondiale de la voiture de sport adaptée à un usage quotidien. Ce modèle était quasiment parfait : moteur, transmission, châssis, équipement – la 911 ne personnifiait pas seulement l'air du temps sur le plan visuel, elle avait également atteint un niveau qui lui valait une reconnaissance mondiale.

Pendant 10 ans, tous les détails de 911 ont été continuellement améliorés. Le véhicule a reçu des motorisations de différentes puissances et des équipements variés, uniquement en version coupé dans un premier temps, jusqu'à ce qu'en septembre 1965, on y ajoute un arceau de sécurité fixe en acier pour fabriquer un « Cabriolet orienté sur la sécurité » – le légendaire Targa. Alors que son successeur se trouvait déjà dans les starting-blocks, en 1973, ce sont plus de 80 000 unités qui ont été vendues partout dans le monde et ont répandu l'idée d'« Allier la conduite à l'esthétisme ».





« Quand je repense à la 911, je me dis que ce modèle incarne sans l'ombre d'un doute un concept controversé. La longévité hors norme de ce modèle me rend fier de ne pas avoir fait de concession sur la 911. »

FERRY PORSCHE, 1992

Le courage triomphe. Et surtout l'amitié.

Dans un premier temps, le concept de la 911 était très controversé. Il paraissait trop audacieux d'essayer d'allier sportivité et usage quotidien en un seul véhicule. Le marché n'était pas prêt et les risques trop grands. Ferry Porsche a dû faire face à de nombreuses objections internes – et a fini par obtenir gain de cause.

C'est sans doute grâce à ce succès que l'esprit révolutionnaire des années 1960 a très souvent trouvé un terrain fertile chez Porsche. D'une manière générale, Ferry Porsche ne rejette pas les propositions inhabituelles et risquées. Il est toujours à l'écoute des idées parfois étranges de ses ingénieurs. Cela contribue aussi certainement à ce que les conducteurs de véhicules Porsche se transforment, petit à petit, en fans de Porsche dans les années 1960 et 1970. La communauté s'agrandit, des Clubs Porsche voient le jour un peu partout. La 911 s'est imposée comme le cœur de la marque. Elle a trouvé sa place dans les garages de ses conducteurs mais aussi sur les murs de leurs enfants. Elle est la vedette d'affiche idéale. Une voiture de rêve qui ne doit pas rester un rêve, mais devenir un jour réalité.

Un vent de fraîcheur souffle sur Zuffenhausen.

Et après ? Ferry continue de développer sa réflexion. Les voitures de sport ne devraient pas rester l'apanage de la jet-set. Cette idée a mûri à Zuffenhausen tout au long des années 1960 et a finalement conduit au lancement de la 914 en 1969. En tant que modèle d'entrée de gamme, ce petit Roadster à moteur central entend séduire un nouveau groupe cible. Plus jeune, plus moderne et peut-être un peu plus « Hipster » que les adeptes de la 911. Un concept qui touche plus d'une corde sensible. Raillée par les uns, rêvée par d'autres, cette voiture de sport d'entrée de gamme, produite conjointement avec Karmann et Volkswagen, se vend à près de 120 000 unités. Elle contribue ainsi à insuffler un peu du glamour de l'emblématique 911 et de l'aura de ses conducteurs devant les maisons et sur les parkings de consommateurs ordinaires.





PORSCHE

Anecdotes de Zuffenhausen.

Un aileron qui a un nom. Qui plus est, un nom d'animal. C'est plutôt rare, pour ne pas dire unique. Mais qu'y a-t-il derrière le terme « queue de canard » ? Pourquoi a-t-on choisi de nommer ainsi le becquet arrière de la mythique 911 Carrera RS 2.7 ? À ce jour, les opinions divergent encore à ce sujet. La version la plus probable : il s'agirait d'un commentaire désobligeant du service commercial de Porsche, qui ne fut pas particulièrement enthousiaste, à l'époque, en découvrant pour la première fois l'arrière de la RS 2.7. Aujourd'hui, ce nom, qui désigne l'arrière-train du canard, fait partie intégrante du vocabulaire de Porsche. Et en particulier chez les passionnés de Porsche, tout le monde en parle.

LA QUEUE DE CANARD



Souvent, on manque de choses explicites.

On l'aura gardé pour la fin.

Au début de l'année 1972, les actionnaires de Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG au capital social de 50 millions de marks allemands pour le nouvel exercice. Ferry Porsche prend la présidence du conseil de surveillance. Alors que cette décision, conjuguée au succès de la 914 et d'autres modèles de l'époque, assure une assise financière rassurante à l'entreprise, les ingénieurs s'affairent, comme il sied à des Souabes, à assurer la succession du modèle, désormais mythique, 911. À l'approche prévisible des dernières années du modèle original, la 911 Carrera RS 2.7 propulse une nouvelle automobile d'exception sur la route – et ce, presque sous la contrainte. La 911 Carrera RS 2.7 est ainsi présentée en octobre 1972 au Salon de l'Automobile de Paris. Il s'agit de la première 911 à porter le nom d'une course automobile bien connue au Mexique, la Carrera Panamericana. Au départ, la 911 Carrera RS 2.7 ne devait être construite qu'en série limitée de 500 véhicules afin d'obtenir l'homologation nécessaire pour la course automobile. Face à son incroyable succès, auprès d'une clientèle assoiffée de performances et de prestige, l'entreprise en a finalement construit un total de 1580 exemplaires.

La RS 2.7 promet, grâce à l'ajout de la mention Carrera, beaucoup de liberté, d'aventure et une sportivité sans compromis. Elle se montre, ne serait-ce que sur le plan visuel, nettement plus brutale que la bourgeoise 911 S de l'époque. Les ailes élargies à l'avant et à l'arrière deviendront par la suite caractéristiques de tous les autres modèles Carrera, et le spoiler avant présente en son centre une remarquable ouverture pour le radiateur d'huile. A l'arrière, un petit aileron en fibre de verre – rapidement renommé queue de canard – garantissait à la 911 Carrera RS 2.7 une tenue de route impressionnante.



Comparé aux ailerons et aux ailes parfois massifs des décennies suivantes, ce composant des plus discrets a marqué l'histoire par son aspect révolutionnaire. La nouvelle 911 Sport Classic montre, une nouvelle fois, la dimension intemporelle de la queue de canard dans le style Porsche. Ce petit becquet se niche contre la carrosserie de la 911, ne formant qu'un avec elle.

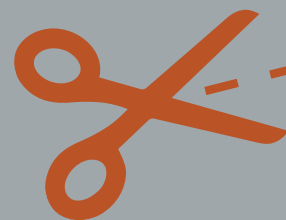
Outre la 911 Carrera 2.7 RS, presque toutes les autres voitures de sport de Zuffenhausen sont devenues des best-sellers mondiaux à leur époque. Elles sont considérées comme rapides, esthétiques et sophistiquées. Steve McQueen leur a érigé un mémorial cinématographique en 1971, et même maintenant, des célébrités d'Hollywood à Rome en passant par Berlin aiment être photographiées dans un élégant speedster de Stuttgart.





UN MODÈLE DE COUPE À SUCCÈS

POUR DES GÉNÉRATIONS.



Si d'autres fabricants, pour attirer l'attention, misent sur un design tapageur et toujours plus de cylindres, Porsche reste fidèle aux moteurs 6 cylindres plutôt modestes et soigne particulièrement son design extérieur – après tout, jusqu'alors, l'esthétique sobre et typiquement allemande de son ingénierie lui ont déjà permis d'aller loin. Au vu de l'humilité visible à l'extérieur, nul ne s'attendrait à constater l'heureuse expérimentation décorative que les Souabes, pourtant plutôt conservateurs, affichent parfois à l'intérieur. Un motif portant le nom de la danseuse espagnole Josefa de la Oliva s'est avéré particulièrement populaire : Pepita – la petite Pepa, qui se trouve être le diminutif de Josefina. Nul ne sait si la dame, une figure extrêmement célèbre du XIXe siècle, a jamais porté ce motif elle-même.

Ce tissu à carreaux bicolore également nommé « pied-de-poule », majoritairement noir et blanc, aux rayures obliques, se retrouve dans la mode masculine jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Tout change ensuite lorsque le créateur de mode français Christian Dior crée le « New Look » révolutionnaire en 1947 et utilise ce motif à carreaux pour ses collections Femme. Soudain, le Pepita devient synonyme d'élégance et de chic et se retrouve sur presque tous les objets du quotidien – des fauteuils aux flacons de parfum en passant par les emballages de chocolat.



Pepita de la Oliva

La remise en cause des institutions commence au début des années 1960. La génération d'après-guerre prend les commandes, se saisit de l'air du temps, et du motif pied-de-poule Pepita. De la mini robe au manteau tente, le Pepita connaît une petite renaissance, désormais déclinée dans une grande variété de coloris.

Les icônes du style telles qu'Audrey Hepburn ou Jackie Kennedy affectionnent ce motif à la fois élégant et ludique – et les losanges noirs et blancs parlent aux pilotes Porsche. Pour la première fois dans l'histoire de Porsche, des clients choisissent ce motif pour habiller leur 356. Dans la 911, il s'impose comme un élément important de l'histoire de Porsche.

Aujourd'hui, nous célébrons sa redécouverte. Nous associons le Pepita à cette décennie passionnante, voire révolutionnaire, et à une automobile. Une icône qui incarne les années 1960 et 1970 et célèbre cette vie et ce style de vie spontanés et ouverts. Ce faisant, elle devient le symbole même de l'extravagance.

D'INSPIRATION EN INSPIRATION.

Landschloss Korntal, 2006 : près de l'usine principale de Porsche à Zuffenhausen, des experts de Porsche se sont réunis pour discuter d'un nouveau concept de véhicule. L'objectif en était la réorientation stratégique de PORSCHE Exclusive Manufaktur. Le résultat : plutôt que de communiquer des options d'équipement spéciales pour les modèles de série, des modèles exclusifs devaient venir souligner les compétences des différents domaines d'expertise – et amener l'idée des séries limitées de PORSCHE Exclusive Manufaktur dans les temps modernes. En 1998, la 911 Turbo S (Type 993) fut la dernière série limitée exclusive, suivie par l'ère de la « Lean Production » : construction modulaire – à l'époque on visait l'efficacité avant tout. Le développement d'un véhicule complexe est coûteux, et les petites séries n'avaient pas leur place dans cette stratégie qui visait avant tout à faire traverser à l'entreprise Porsche ces temps difficiles.

IAA 2009.

3 ans après le séminaire de Korntal, la 911 Sport Classic apparaît sur le stand de Francfort – une petite série, limitée à seulement 250 exemplaires dans le monde, car à ce stade il y a encore beaucoup d'incertitudes sur le potentiel de la production en série limitée. Le profil produit de la 911 Sport Classic s'affiche déjà comme un signe avant-coureur de la stratégie Heritage Design. La couleur extérieure Gris Sport Classic attire l'attention, dans l'entreprise comme sur le salon. Les nuances Gris clair de sa carrosserie sont tout à fait inhabituelles, et le conseil d'administration lui-même s'en serait moqué en disant que, pour réduire les coûts, on s'était contenté d'une couche d'apprêt. Cependant, ce modèle tire ses origines de l'histoire de la marque, et plus précisément de la photo d'une 356 Gris devant un champ vert, retrouvée dans les archives.

Le concept devait reprendre les 2 bandes et le film décoratif latéral Gris légèrement plus foncé pour créer un contraste visible, ainsi que la couleur noire pour les accessoires et les jantes. La technique ne permettait pas encore d'utiliser le design légendaire des jantes Fuchs®, au centre renfoncé et aux éléments polis, sur des jantes forgées – cependant, il le sera 12 ans plus tard sur la nouvelle 911 Sport Classic.

Particulièrement complexe.

La carrosserie de la 997 Sport Classic est élargie, une caractéristique réservée jusqu'alors aux modèles à traction intégrale et Turbo. En 2009, la marque combine pour la première fois dans une voiture une carrosserie large, une propulsion arrière, une transmission manuelle et un moteur spécialement développé, aux performances améliorées. Le résultat est si convaincant que la version GTS de la 997 a été dérivé de ce concept pendant la phase même de son développement.

Pour plus d'authenticité, la queue de canard à l'arrière est calquée sur l'original, parfaitement adaptée à la forme de la 997 et spécialement affectée à cette série limitée. Aujourd'hui encore, vous devez fournir le numéro de châssis de votre 997 Sport Classic au Centre Porsche pour pouvoir commander une pièce de rechange d'origine.

Son toit à double bossage ou « Double Bubble Roof » inspiré de l'étude de la 911 Panamericana et des moitiés de toit amovibles de la Carrera GT est tout aussi exclusif.

L'IDÉE DE LA 911 SPORT CLASSIC.

PHARES :

phares bi-xénon avec contour noir

ROUES : jantes Sport Classic 19 pouces – inspirées du design classique « Fuchs® »

CHÂSSIS :

carrosserie large au look 911 Turbo

COULEUR EXTÉRIEURE

EXCLUSIVE : Gris Sport Classic

DÉTAIL :

écusson
PORSCHE Exclusive Manufaktur
chromé sur l'aile droite

RÉINTERPRÉTATION :
toit à double bossage

DESIGN : autocollants décoratifs Gris foncé sur le capot avant, la section centrale du toit, la section centrale arrière, le capot moteur et les sections latérales arrière

ARRIÈRE :

spoiler arrière fixe
« Queue de canard », bouclier arrière indépendant et feux arrière à vitre transparente

MOTEUR : moteur Boxer de 3,8 l de 300 kW/408 ch

CHROME : inscription « PORSCHE » et désignation du modèle en métal chromé



La forme du toit est un clin d'œil à certaines anciennes voitures de course d'autres fabricants, dont les pilotes de course de grande taille devaient déformer le toit pour avoir suffisamment d'espace pour piloter avec leur casque. Ce toit à double bossage est solidaire de la carrosserie et ne peut donc pas être copié par des ateliers indépendants cherchant à reproduire le modèle Sport Classic.

L'effort impliqué dans la production est élevé car seules les parties centrales du toit avec ou sans toit ouvrant peuvent être fixées, à la différentes des parties centrales à double bossage, solidaires du toit. Plutôt que d'adapter l'appareil de production, une solution vraiment coûteuse, on charge un ouvrier d'insérer manuellement la section centrale de toit à double bossage dans le système chaque fois que le numéro de production d'une 911 Sport Classic s'affiche. En 2009, cela était encore possible pour 250 unités, aujourd'hui c'est tout bonnement impensable.

Détails, détails, détails.

L'inscription à l'arrière de la 911 Sport Classic est chromée sur métal véritable, tout comme le badge Manufaktur apposée sur l'aile droite. Cette pratique a changé il y a déjà bien longtemps et le plastique galvanisé est désormais utilisé la plupart du temps. En raison du petit nombre de pièces, la marque fait appel

pour ces éléments à un prestataire du secteur domaine de la bijouterie. L'amour du détail. L'extérieur est complété par les grandes sorties d'échappement chromées au diamètre le plus grand possible et d'une calandre intérieure remarquable, ainsi que de phares aux contours noirs inspirés de la 911 Carrera RSR Turbo 2.1 de 1974.

Une caractéristique de conception domine l'habitacle : la qualité. Un véhicule « tapageur » avec des composants qui se remarquent à l'extérieur, discrets et élégants à l'intérieur – les « Gentlemen driver » sont un groupe cible fidèle et authentique. Les selles de cheval, les motifs Pepita et les canapés Winchester ont servi d'inspiration pour le traitement des matériaux et la sélection du cuir. Le cuir naturel marron expresso est celui qui offrait le sentiment de luxe le plus élevé à l'époque et n'est utilisé dans la production en série que plus tard avec la Panamera.

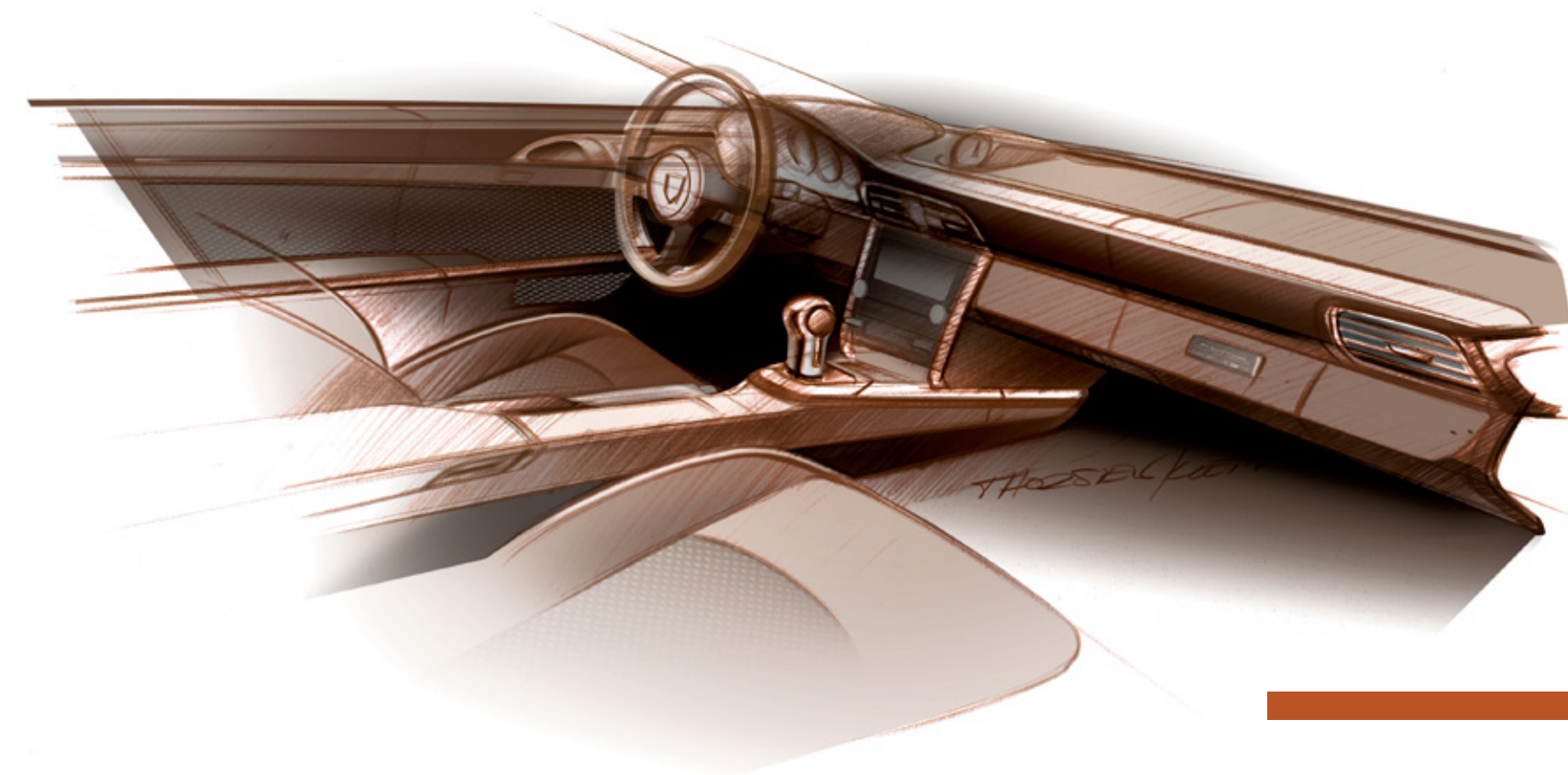
Le cuir marron est associé à un ciel de toit en Alcantara® Gris spécial et à des tapis bouclés signature, ainsi qu'à des passepoils et fils en cuir Gris marbré sur les sièges. Les sièges eux-mêmes sont particulièrement remarquables en raison de l'accent mis sur la forme au moyen du passepoil Gris et du cuir tressé. L'estampage « 911 Sport Classic » de haute qualité sur l'appui-tête et l'utilisation réduite de surpiqûres visibles témoignent du savoir-faire artisanal et de la sélection stylistique. Là où des coutures apparentes sont utilisées dans la

version de série 911, des coutures rabattues sont utilisées dans la Sport Classic. Les coutures sont par ailleurs totalement éliminées de la coque de dossier, afin de ne pas surcharger l'intérieur.

Jamais auparavant autant de « produits semi-finis », comme on dit dans le jargon, n'avaient été développés spécifiquement pour un modèle ou une série limitée. L'intérieur Gris Vulcain, courant à l'époque, ne comportait pour ainsi dire plus aucun élément en plastique brut. Même le Porsche Communication Management était recouvert de cuir ultra-fin.

Dans la mesure du possible, le conducteur doit être en contact avec des matériaux véritables et, semaine après semaine, continuer de découvrir des détails auxquels il ne s'attendait pas. Le panneau de porte, qui provient à l'origine du Boxster, est légendaire. Grâce à sa poignée de portière horizontale et son cuir tressé, il s'accorde mieux avec le rétroviseur extérieur du Sport Classic. « La forme suit la fonction » a toujours été le principe directeur de Porsche et la meilleure façon de mettre en valeur le matériau exclusif de la porte.

L'idée de petites séries s'est entre-temps bien établie au sein de PORSCHE Exclusive Manufaktur. L'artisanat traditionnel et le souci du détail sont ici les principes directeurs. Des principes que l'on retrouve également dans la 911 Sport Classic de la série 992.



DESIGN, TECHNOLOGIE ET BEAUCOUP D'HISTOIRE.

ENTRETIEN SUR LA 911 SPORT CLASSIC.

Une voiture de sport aussi extraordinaire que la 911 Sport Classic vaut facilement plus de 1 000 mots. Mais vous pouvez toujours en parler. Entretien avec les designers de la 911 Sport Classic, Grant Larson, Daniela Milošević et Chris Holzinger, ainsi qu'avec Boris Apenbrink, ancien chef de projet de la première 911 Sport Classic (1997) et actuel directeur de PORSCHE Exclusive Manufaktur.

D'une manière générale : comment la Sport Classic a-t-elle réellement vu le jour ?

Apenbrink : « Avant tout, il faut comprendre que rien de tout cela n'a jamais été réellement voulu. En 2009, nous avons relancé des projets de véhicules complexes avec la Sport Classic dans la PORSCHE Exclusive Manufaktur, appelée Porsche Exclusive à l'époque. Et nous avons dit tout de suite que nous le ferions plus souvent à l'avenir. En fait, tout le monde était convaincu – et cela a été le cas pour toutes les séries limitées Exclusive – qu'il fallait saisir toute occasion de créer un véhicule, car elle pourrait bien ne plus de représenter. C'était notre stratégie : une occasion s'est présentée, et il n'y en aurait pas d'autre pour ce véhicule. Et la prochaine fois, nous travaillerons sur autre chose. « En tout cas, des clients nous ont souvent demandé quand nous allions refaire une Sport Classic. »

Larson : « Bien que 250 exemplaires seulement de la première Sport Classic aient été construits, ce véhicule est encore très présent aujourd'hui. Il reste dans l'esprit d'un très grand nombre de personnes – non seulement sur Instagram ou Facebook – mais aussi lors des réunions Porsche, etc. »

Apenbrink : « Oui, c'est le genre de voiture à propos de laquelle vous n'arrêtez pas d'entendre « Elle fait tourner les têtes. » »



BORIS APENBRINK

DIRECTEUR DE PORSCHE EXCLUSIVE MANUKTUR



GRANT LARSON

RESPONSABLE DU DESIGN DES PROJETS SPÉCIAUX PORSCHE



CHRIS HOLZINGER

DESIGNER SPÉCIALISÉ DANS LE CHOIX DES COULEURS ET MATÉRIAUX



DANIELA MILOŠEVIĆ

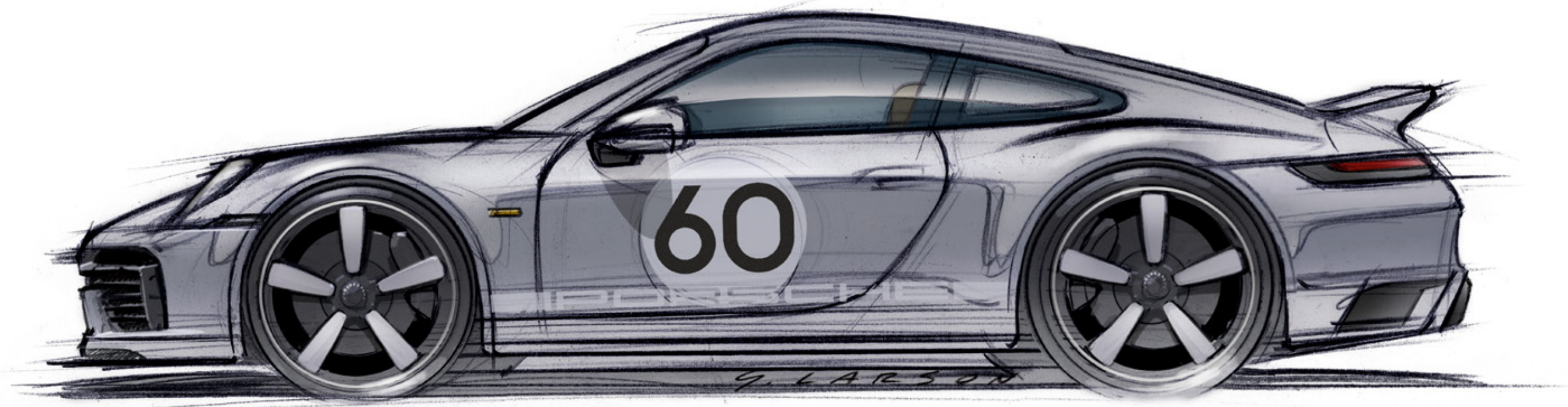
DESIGNER SPÉCIALISÉE DANS LE CHOIX DES COULEURS ET MATÉRIAUX

911 SPORT CLASSIC

Son nom, « Sport Classic » : d'où vient-il ?

Y a-t-il une histoire à ce sujet ou est-ce confidentiel ?

Apenbrink : « C'était un nom provisoire. À l'époque, nous avons élaboré en atelier 3 concepts pour la première série limitée. L'un d'eux était un « Classic Coupé ». Le libellé exact était « Un coupé classique reprenant les éléments de design les plus remarquables de l'histoire de Porsche. » Le terme « classique » évoquait, pour nous, les formes pures de la voiture de sport Porsche. Mais il aurait été trop simple de reprendre ce nom, alors nous avons parcouru l'histoire des noms de véhicules Porsche. Nous avons retenu SC, pour Super Carrera, qui correspondait parfaitement au profil produit du véhicule. Plus un nom est court sur le capot arrière, mieux c'est. Nous avons donc rêvé de 911 SC. Mais les droits de dénomination de « SC » avaient déjà été attribués et notre véhicule n'était pas non plus un successeur exactement conforme à la 911 Porsche SC de l'époque. Nous avons donc continué à chercher et nous sommes passés de Super Carrera à Sport Classic. Une voiture de sport classique à transmission manuelle, propulsion arrière, au moteur aux performances améliorées et aux équipements typiques du grand tourisme – une véritable Sport Classic. »



Lorsque vous avez choisi de créer un nouveau modèle Sport Classic, avez-vous renconhtré des difficultés ou des obstacles particuliers ? Ou au contraire, l'idée s'est imposée d'elle même et le projet a pu facilement être lancé ?

Larson : « Je ne parlerais pas de difficulté. Le plus gros défi dans tout ça, a sans doute été le design des ailes arrière. Nous voulions impérativement conserver les hanches larges, mais sans prise d'air. C'était toutefois un choix inédit, et nous avons donc dû faire quelques essais, expérimenter. On a le droit de le dire, ça ? »

Apenbrink : (rires) « Oui, on peut. Comme Grant vient de le mentionner, nous voulions absolument cette forme sculpturale, cette carrosserie large et de belles courbes.

60



Nous ne pouvions toutefois pas obtenir des millions en frais de développement, il nous fallait donc avoir de bonnes idées. Et c'est alors que nous avons eu l'idée de développer l'outil méthodologique généralement utilisé pour la construction des pré-séries, et de l'appliquer à la production en série limitée. L'approche est certes inhabituelle, mais elle a rendu possible l'impossible.

Au final, on peut dire qu'aucune de ces voitures n'est directement un « home run ». Il y a beaucoup à faire avant que les véhicules ne puissent être présentés dans un salon professionnel et il faut également convaincre de nombreux décideurs. Les véhicules de petite série polarisent toujours l'attention, et c'est voulu. Souvent, ils ne se dévoilent pas non plus immédiatement. Cela fait partie de leur charme. Il faut beaucoup de passion et de persuasion pour amener ces véhicules de l'idée à la réalisation en passant par les phases décisionnelles et de développement. Il faut une petite équipe engagée qui y croit, se bat pour elle et ne se laisse pas abattre. »

Et voici donc maintenant la nouvelle 911 Sport Classic, avec sa queue de canard et tous ses attributs. Certains éléments ont-ils leur propre histoire de développement ?

Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées à partir de la page 94.

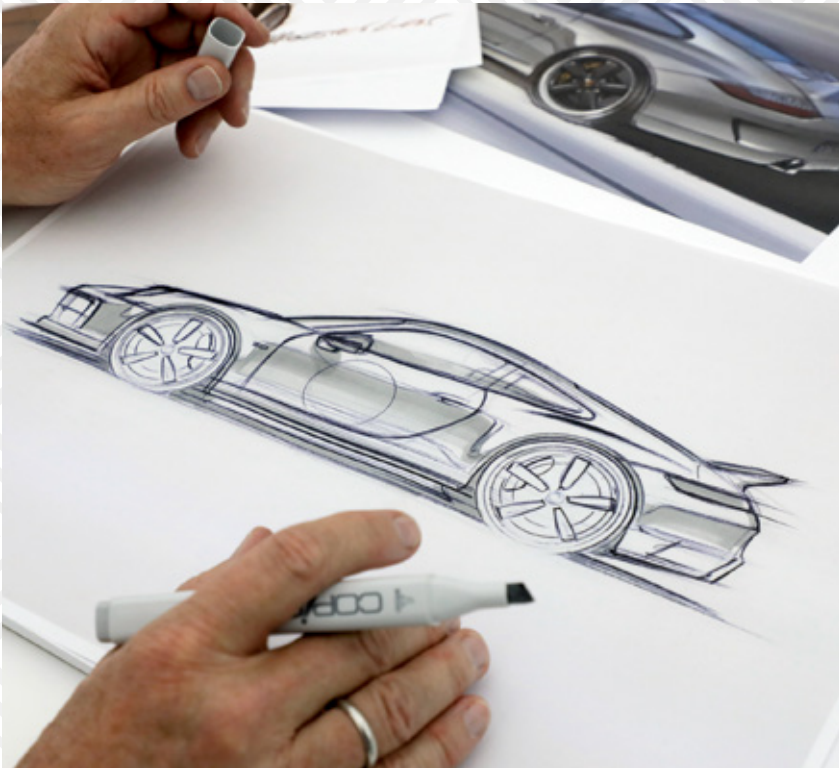
Larson : « Il y a la queue de canard, mais nous avons également repris la jante Fuchs®. On a déjà connu différentes interprétations par le passé, mais avec la Sport Classic, nous sommes plus proches que jamais de l'original. Les bossages du toit sont également inhabituels. Ils ont d'ailleurs empêché l'original de 2009 d'être vendu aux États-Unis à l'époque. »

Apenbrink : « Oh oui, bien vu. Parlons du toit. Porsche n'avait jamais connu cela avant la première Sport Classic. »

Larson : « Nous n'avons pas pu lancer la 997 Sport Classic aux États-Unis, d'où la série très limitée de 250 unités à l'époque. En effet, en raison des bossages du toit, il aurait fallu réaliser des tests spécifiques, comme la loi l'exige aux États-Unis. Ces tests étaient tout simplement trop chers pour le petit nombre d'unités envisagé. C'est pourquoi la 997 Sport Classic est également l'une des voitures de collection les plus convoitées aux États-Unis. »

Apenbrink : « Quelques personnes ont depuis réussi à importer une 997 Sport Classic et la présentent fièrement lors des différents salons automobiles et concours d'élégance. Mais la « Double Bubble » de la nouvelle 911 Sport Classic est maintenant disponible aux États-Unis pour la première fois – c'est un pas de géant. »

Milošević : « Un autre pas de géant : pour la première Sport Classic comme pour la nouvelle, nous utilisons un design à bandes coordonné aux « Double Bubbles », très subtil, ton sur ton. Pour la 997, il s'agissait d'un ton Gris relativement clair et des bandes plus foncées, maintenant c'est l'inverse : la couleur extérieure est plus foncée et plus moderne, les bandes sont un peu plus claires. En revanche, les bandes ne sont plus collées au véhicule comme la dernière fois, mais peintes, et cela fait toute la différence. Une différence énorme par rapport au modèle précédent. Si vous passez vos doigts sur ces deux bandes, vous remarquerez immédiatement la belle surface lisse. Le processus est beaucoup plus complexe, mais également plus élégant. »



Parlons de l'habitacle. On y retrouve également quelques caractéristiques spéciales – le pack intérieur Paldao, par exemple. S'agit-il uniquement d'un pack ?

Holzinger : « De 1964 à 1967, nous proposons les modèles Porsche avec un revêtement de tableau de bord et de couronne de volant en placage de bois d'acajou de couleur naturelle. C'est ainsi que se présentait le modèle historique. Nous voulions des matériaux naturels. En plus du cuir, on retrouve également du bois dans les habitacles de véhicules, car il s'agit d'un produit naturel renouvelable et de grande qualité. Les composants de l'habitacle sont mis en valeur par le traitement de matériaux de haute qualité. »

Apenbrink : « On nous avait confié la réalisation de la millionième 911. En clin d'œil à la « Voiture de fonction » de Ferry Porsche, elle était Irish Green à l'extérieur. Les sièges étaient revêtus d'un motif Pepita et l'intérieur était en bois classique. Encore aujourd'hui, les clients associent cette image aux 911 d'origine. Le bois est très rarement choisi pour les 911 modernes, mais beaucoup plus fréquemment pour les modèles 4 portes comme le Macan, car les clients comparent beaucoup plus ces modèles avec les véhicules d'autres constructeurs. Ce qui est normal pour ces voitures, mais plutôt rare pour la 911. Le bois a toujours figuré parmi les options, parce qu'on s'efforçait de séduire un ou deux propriétaires de véhicules de constructeurs concurrents de la région de Stuttgart ou même d'Angleterre

(rires). Pour la première fois, nos clients ont considéré le pack Paldao comme un élément cool – enfin, d'après ce que j'observe. Lorsqu'ils regardent l'habitacle, ils s'étonnent : « Oh, super ! C'est bien la première fois que j'envisage sérieusement de prendre une 911 avec intérieur en bois. »

Holzinger : « C'est aussi parce qu'il s'agit d'un bois à pores ouverts. C'est ce qui donne à l'ensemble un aspect sophistiqué et contemporain, et un toucher naturel, bien que moderne. En même temps, c'est un hommage aux années 1960. »

En parlant d'hommage. Le mot-clé suivant est : Pepita. Il a également été repris pour des raisons historiques, n'est-ce pas ?

Holzinger : « Oui, il est directement issu de l'histoire de Porsche. Le motif Pepita était, à l'origine, proposé en option dans la phase finale de la 356. Mais très occasionnellement, uniquement sur demande. Il ne figurera officiellement qu'en 1965 au catalogue d'équipement de la 911 d'origine. »

Apenbrink : « Le Pepita est toujours l'un des motifs les plus recherchés aujourd'hui lorsque les clients demandent des options qui ne figurent pas dans le catalogue normal, car de nombreuses personnes associent ce tissu à la marque Porsche. Vous trouverez de nombreuses informations à ce sujet dans l'ouvrage Coffee Table Book. »

C'est vrai, alors parlons plutôt du combiné d'instruments. Comme sur la Targa, le compte-tours est calqué sur celui de la 356. Ces parallèles et la couleur verte – quelle en est la signification ?

Larson : « Les chiffres étaient déjà verts sur la 356, et le sont restés sur la 911 jusqu'en 1967. Mais plus ensuite. La technologie était des plus simples à l'époque : le cerclage ou le verre des instruments était décalé par rapport au cadran. Les instruments étaient éclairés naturellement de l'extérieur par cet interstice. Les aiguilles étaient traitées avec du phosphore vert, comme on peut en trouver sur des jouets qui brillent dans le noir. »

Apenbrink : « Ou comme la trotteuse des montres classiques. »

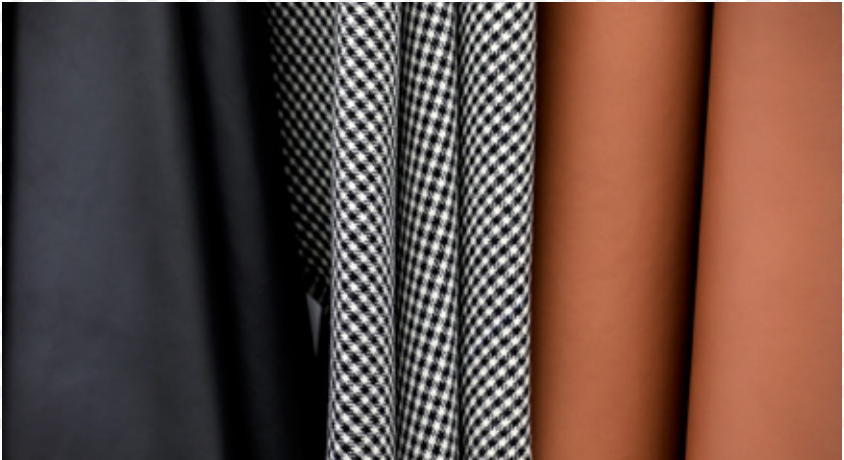
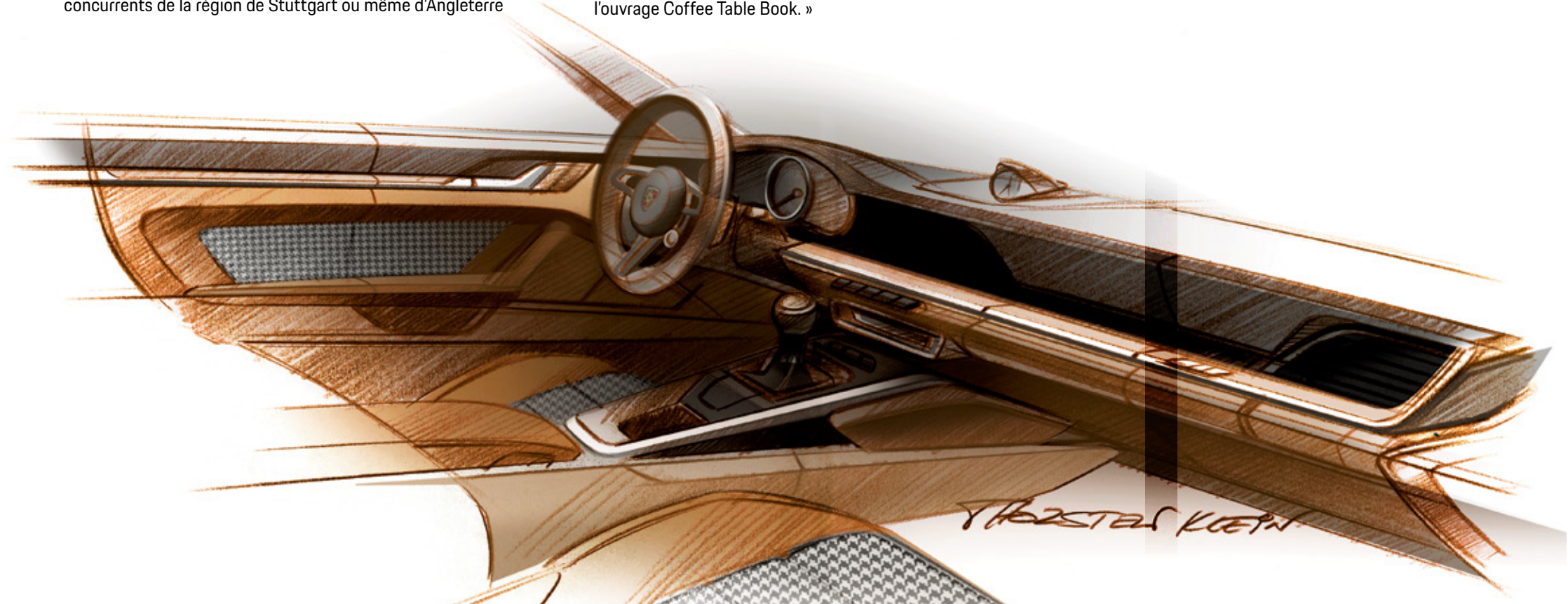
Holzinger : « La technologie à l'époque n'était tout simplement pas assez avancée pour fournir un rétroéclairage avec une source de lumière propre, d'où l'utilisation du phosphore pour sa rémanence. »

Apenbrink : « Je me souviens m'être assis dans une Porsche historique et avoir pensé : on voit à peine les aiguilles . Mais c'est tout à fait logique, une fois la puissance phosphorescente épuisée, plus rien ne brille. »

Larson : « Même dans les modèles les plus récents, ces éléments verts se retrouvent souvent dans les instruments. Ce sont devenus des classiques, même si, bien sûr, on n'utilise plus le phosphore depuis longtemps. »

Apenbrink : « C'est aussi un bon exemple de la fusion naturelle entre innovation technique et tradition. »

Merci beaucoup pour cet entretien.





Depuis environ 2 ans, l'ancien pilote de course et ambassadeur actuel de la marque, Jörg Bergmeister, est chargé de tester les futurs modèles de voitures de sport et s'implique donc dans leurs phases de développement.

« J'ai découvert la 911 Sport Classic à un stade de développement déjà bien avancé. Le réglage de la transmission et du châssis était déjà à un niveau très élevé. Comme toute Porsche, le véhicule est très sportif et conçu pour un plaisir de conduite absolu. Lors des

essais, j'ai conduit la 911 Sport Classic sur la piste d'essai de Weissach et sur les routes d'Espagne. Conduire sur la piste d'essai rappelle la conduite sur circuit, ce qui est bien sûr très différent de la circulation routière normale. Mais une Porsche doit toujours pouvoir fonctionner sur circuit également.

Je donne mes commentaires sur les essais routiers sous forme d'entretien. Je suis un peu vieux jeu sur ce plan (rires), mais c'est le moyen le plus direct d'échanger des idées et de donner un retour aux ingénieurs. Lors de cet échange, nous pouvons résoudre immédiatement des demandes et communiquer tout en nuances. J'essaie toujours de voir le véhicule du point de vue du client. Je regarde à l'avance comment le modèle est positionné et quelles sont les promesses faites au client, puis je compare le tout avec mes impressions. L'important ici est de garder une vue d'ensemble, même si je dois m'adapter, en tant que pilote de course.



**JÖRG
BERGMEISTER**
AMBASSADEUR DE LA MARQUE,
TESTEUR DE MODÈLES DE
VOITURES DE SPORT

TECHNOLOGIE

Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées à partir de la page 94.



La 911 Sport Classic est l'exemple-type d'une série limitée de PORSCHE Exclusive Manufaktur : un véhicule à l'esthétique extraordinaire, unique en tous points, allié à de grandes performances techniques. Les plus belles combinaisons n'émergent souvent qu'au cours du processus de développement, lors des essais. C'est le cas par ex. du levier de vitesses raccourci de la 911 GTS, de la fonction auto-blip de la GT3 Touring ou des éléments du pack sport de conception allégé Turbo visant à renforcer la charge émotionnelle du son. Avec le pack allégé, l'habitacle de la 911 Sport Classic est moins isolé. C'est vraiment toute une expérience et ça me donne le sourire à chaque fois que j'appuie sur la pédale d'accélérateur.

La 911 Sport Classic offre une conduite vraiment agréable, surtout en dehors de la ville, que ce soit sur des cols de montagne difficiles ou sur des routes normales. Ses 550 ch sont toujours sous contrôle, soutenus par de nombreux systèmes d'assistance. Il s'agit d'un véhicule idéal pour les amateurs de sensations fortes, il est vraiment superbe. »



« Ce que j'adore sur ce modèle : la combinaison de 550 ch, d'une propulsion arrière et d'une boîte manuelle. »

VIVRE UN COUP DE FOUDRE



SÉRIE LIMITÉE À 1250 EXEMPLAIRES

POUR LA DEUXIÈME FOIS, C'EST POSSIBLE !

UNE ÉPOQUE FASCINANTE.

LES POINTS FORTS DU DESIGN EXTÉRIEUR.

TEINTE DE LA CARROSSERIE

EXCLUSIVE : Gris Sport métallisé.

Autres couleurs : Gris Quartz métallisé, Bleu Gentiane métallisé, Noir, Paint To Sample (sans ajout de motif décoratif)

DÉTAIL : Badge PORSCHE Exclusive Manufaktur dorée sur les ailes

DESIGN : motif décoratif (bandes Sport Classic) sur le capot avant, le toit et le becquet arrière peints en Gris Sport clair

AVANT : écusson Porsche historique sur le capot avant

ROUES : jantes Sport Classic de 20/21 pouces avec écrou central et écusson Porsche historique sur les enjoliveurs

CARBONE : capot avant et toit en carbone avec moulure

LOLLIPOP : autocollant extérieur sur les côtés du véhicule dans un design historique — couleur assortie au motif décoratif Gris Sport clair (omission possible en option), numéro de départ individuel (peut être commandé séparément et sans supplément)

MOTORISATION : propulsion arrière, transmission manuelle à 7 rapports avec levier de vitesses raccourci et blocage de différentiel arrière

MOTEUR : moteur Boxer 6 cylindres de 3,7 litres et 550 ch (405 kW) à l'arrière

BADGE : insigne Porsche Heritage sur la grille du capot arrière

ARRIÈRE : aileron arrière fixe « Queue de canard » en carbone

OR : inscription « PORSCHE » et monogramme du modèle en lettres dorées

DESIGN NOIR : système d'échappement Sport avec sorties d'échappement noires, jupe arrière SportDesign peinte en Noir (finition brillante), baguettes de vitres latérales en Noir, lamelles de calandre d'entrée/sortie d'air peintes en Noir (finition brillante)

CHÂSSIS : carrosserie large au look 911 Turbo sans prises d'air latérales

CÔTÉS : jupes latérales SportDesign

DANS CHAQUE DÉTAIL.

Toutes les informations détaillées sur les équipements de série et individuels sont disponibles en ligne sur www.porsche.com/911SportClassic ou dans le Porsche Car Configurator sur porsche.com



La réussite de Porsche repose sur un élément des plus concrets : le moteur. En effet, que nos ingénieurs intègrent le moteur à l'avant, à l'arrière ou au milieu et qu'il soit à essence ou électrique, il est et reste l'élément-clé de chaque voiture de sport Porsche. La disposition du moteur est constamment optimisée, remise en question, abandonnée ou réarrangée. L'objectif ? Développer une voiture de sport parfaite.

UN CŒUR BATTANT.

**550 CH (405 KW)
7 VITESSES, MANUELLE
COUPLE MAXIMUM DE 600 NM
VITESSE MAXIMALE SUR CIRCUIT DE 315 KM/H
DE 0 À 100 KM/H EN 4,1 S
DE 0 À 200 KM/H EN 12 S**

Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées à partir de la page 94.

Le cœur de la nouvelle 911 Sport Classic – un moteur 6 cylindres biturbo de 3,7 litres – est placé sous l'aile du véhicule. Par rapport aux autres modèles 911, cependant, il dispose d'une chaîne cinématique unique que ce soit parmi ses concurrents ou dans la gamme 911 même. Le maître-mot : propulsion arrière. Ce type d'entraînement est certes un classique dans l'histoire de Porsche – mais jamais alliée à une puissance de 550 ch (405 kW), un couple maximal de 600 Nm et une transmission manuelle. Cela fait de la 911 Sport Classic le modèle 911 manuel le plus puissant de tous et garantit au conducteur des sensations de conduite immédiates et incomparables.

Sa carrosserie est également un chef-d'œuvre à part entière. La 911 Sport Classic possède la carrosserie la plus large de la gamme 911 actuelle. Elle est d'ordinaire strictement réservée aux modèles 911 Turbo. Cependant, alors que les modèles 911 Turbo sont dotés de 2 prises d'air latérales sur les ailes arrière pour l'admission d'air du moteur, dans la 911 Sport Classic, l'admission d'air se fait exclusivement via l'ouverture pratiquée sous l'aile arrière – les prises d'air latérales sont donc omises au profit d'un look unique.

Cet aspect innovant se traduit par l'obtention du plus haut niveau de performance offert, à ce jour, par une 911 à transmission manuelle. En tout cas, c'est ce que nous expliquent les ingénieurs. Concrètement, cela signifie que le véhicule n'est jamais pris en défaut, sans jamais devoir en rajouter. À vous d'apprécier sa supériorité.

Il en résulte une « driver's car » aux caractéristiques exceptionnelles pour un véhicule de tourisme, transférant avec assurance sa puissance sur la route avec son empattement et ses pneus larges. La 911 Sport Classic peut atteindre les 100 km/h en 4,1 secondes à peine et dépasser la barre des 200 km/h en 12,0 secondes. Sa vitesse maximale sur circuit s'élève à 315 km/h. Il s'agit là de chiffres impressionnants, assurément. Il n'en reste pas moins difficile de chiffrer, voire d'exprimer en mots, le plaisir de conduite qui en résulte.

LE MOMENT EST VENU POUR UN VRAI TRAVAIL MANUEL.

Parfois, il faut savoir prendre les choses en main, au sens littéral du terme. Lors de la création d'une entreprise. D'un premier rendez-vous galant. Ou au volant de la 911 Sport Classic. Fidèle à son style et à son époque, la 911 Sport Classic est dotée d'une transmission manuelle exclusive. Comptant 3 rapports de plus que le modèle d'origine. Le charme et la sensation caractéristique associés aux changements de vitesses restent inchangés et purs – grâce à une conception d'entraînement similaire à celle de 1974 dans la première 911 Turbo.

La boîte de vitesse manuelle à 7 rapports offre une connexion particulièrement directe entre le conducteur et le véhicule : à l'aide de mouvements courts et une connexion optimale de chaque rapport, qui, grâce au levier de vitesses raccourci, peut être inséré de manière encore plus réactive pour un ressenti toujours plus immédiat. Incidemment, la combinaison d'une transmission manuelle précise, de la propulsion arrière et d'un moteur puissant dans une carrosserie particulièrement large a été mise en œuvre pour la première fois sur la série limitée de la toute première 911 Sport Classic (type 997) – avec beaucoup de succès.

La fonction de double débrayage automatique est également très impressionnante – tant sur le plan fonctionnel qu'acoustique. Elle réduit l'usure et améliore la stabilité du véhicule lors des passages aux vitesses inférieures. La fonction Auto-blip est activée via les modes de conduite ou par sélection directe dans le Porsche Communication Management System (PCM).

Le châssis, à nouveau, établit une liaison directe avec la route. C'est pourquoi, chez Porsche, il fait partie intégrante du succès

dont jouissent ces modèles sur les circuits – comme sur la route – depuis leurs débuts. Alors que le châssis de la 356 était toujours calqué sur celui de la Coccinelle de VW, celui de la première 911 était très différent – et bien meilleur. La carrosserie autoportante de la 911 repose sur des suspensions à roues indépendantes avec triangles de suspension, des jambes d'amortisseur à l'avant et triangles obliques à l'arrière. À la grande surprise de la presse spécialisée, malgré un réglage ferme, les petits nids-de-poule et les grosses irrégularités de la chaussée sont très bien absorbés.

La 911 Sport Classic perpétue tout naturellement la tradition établie et offre une construction et un réglage de châssis exceptionnels. Avec le châssis Sport Porsche Active Suspension Management (châssis sport PASM), le véhicule est surbaissé de 10 mm. Des ressorts fermes, des barres anti-roulis adaptées et un nouveau réglage des amortisseurs PASM, assurent une grande stabilité de conduite, un confort élevé et, surtout, une grande sportivité dans toutes les situations de conduite.

Le Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) pour la stabilisation active du roulis améliore la dynamique de conduite et permet un comportement de conduite encore plus neutre et davantage de confort sur la route – quelle que soit la vitesse.

Les roues arrière directrices améliorent les performances et l'aptitude à l'usage au quotidien du véhicule. Et le système de levage de l'essieu avant permet une plus grande garde au sol à l'avant de la 911 Sport Classic. Soit, plus précisément : 40 mm de plus, jusqu'à une vitesse d'environ 35 km/h.



FREINS.

Depuis des décennies, Porsche réussit à convertir directement ses victoires sur circuit en chiffre d'affaires. L'intégration des technologies de course haute performance utilisées sur le Nürburgring au modèle de série que l'on pouvait retrouver sur le périphérique de Cologne a fait des modèles Porsche, à cette époque, l'incarnation de la voiture de sport à usage quotidien.

Un bon exemple : les freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Outre leur diamètre de 420 mm à l'avant et de 390 mm à l'arrière, les disques de frein en céramique perforés prennent directement leurs racines dans le sport automobile. Leurs avantages ? Des performances de freinage énormes, une pression de freinage constante pendant la décélération, une résistance au fading particulièrement élevée et un poids extrêmement faible, pour une tenue de route impressionnante et un confort de conduite et de roulage accru. Visuellement aussi, ils créent des ponts solides entre le passé et l'avenir : les étriers fixes monoblocs en aluminium à 10 pistons de l'essieu avant et les étriers fixes monoblocs en aluminium à 4 pistons de l'essieu arrière sont peints en noir et arborent l'inscription « PORSCHE » en blanc. Parce que dans les années 1960 et 1970, personne n'avait encore pensé à utiliser des étriers rouges ou jaunes.



Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées à partir de la page 94.

LA SONORITÉ.

Malgré tout l'amour porté aux détails techniques, pour les valeurs d'accélération et de décélération, pour les millisecondes arrachées à la Nordschleife – le lien émotionnel entre conducteur et véhicule passe aussi par une bonne sonorité. En effet, que serait une 911 sans sa sonorité particulière ? Aucune idée. D'où vient-elle d'ailleurs ? Depuis les premiers grondements rauques du moteur Boxer monté à l'arrière des Porsche 901, les ingénieurs de Stuttgart ont toujours cherché à satisfaire le plaisir acoustique.

C'est pourquoi le son du système d'échappement sport de la 911 Sport Classic a été soigneusement raffiné jusqu'à obtenir un concept sonore typique à ce modèle. Cela se traduit, par ailleurs, en un son pur à l'intérieur de l'habitacle. Cela est également dû au pack d'isolation allégé (~2,343 kg) – moins d'isolant phonique pour plus de légèreté. Plus d'émotion. En effet : d'une richesse unique, le son ne s'échappe pas seulement à travers les 2 sorties d'échappement ovales noires (finition brillante), il est également transmis directement à l'intérieur de l'habitacle – et vous y donne la chair de poule.





Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées à partir de la page 94.

PASSION. EN SOUABE.

Honnête, méticuleux, précis. Même dans les années 1960 et 1970, Porsche a les pieds sur terre. On pourrait même dire de l'entreprise qu'elle est « typiquement allemande. » Caractérisée par des ingénieurs passionnés par l'exploration des limites de la technologie. Les expérimentations sont également nombreuses en ce qui concerne les peintures. Ici, à Zuffenhausen, les gens sont plus ouverts, parfois même fantaisistes, créant ainsi un contraste avec la technique et la sobriété allemande. Dans les années à venir, Porsche développera et utilisera 84 nuances de vert différentes, allant de la couleur préférée de Ferry Porsche, le Irish Green, aux couleurs les plus criardes, telles que le Viper Green. Cet engagement en faveur de la couleur perdure encore aujourd'hui – et continue de porter ses fruits. La gamme de couleurs de carrosserie se décline ainsi du blanc discret au Baie glacée métallisé éclatant.

UN RÉGLAGE PARFAIT. JAMAIS AJUSTÉ.

La 911 Sport Classic se veut à la fois traditionnelle et sûre d'elle avec sa sélection de 4 coloris différents : Gris Sport métallisé, Gris Quartz métallisé, Bleu Gentiane métallisé ou Noir. Ces couleurs ont été délibérément choisies par nos experts du studio de design de Weissach, car elles s'harmonisent avec l'intérieur de la 911 Sport Classic jusque dans les moindres détails. Une particularité est que la couleur Gris Sport métallisé est exclusivement réservée à la 911 Sport Classic – et s'inspire du Gris utilisé pour la Porsche 356 des années 1950. La 911 Sport Classic de 2009 a conquis les routes du monde entier dans une couleur souvent considérée comme une réinterprétation du Gris Mode, mais affichée comme une nouveauté absolue de l'époque : le Gris Sport Classic. Cette couleur a conquis le cœur des passionnés de Porsche – et a également eu un impact sur d'autres nuances de l'univers Porsche, comme la couleur Craie, aujourd'hui offerte de série. Le Gris Sport métallisé, disponible en exclusivité pour la nouvelle 911 Sport Classic, réinterprète cette « ancienne » teinte d'une manière nouvelle et contemporaine – dans une version métallisée.

Pour donner à votre 911 Sport Classic des couleurs plus agressives, vous pouvez également donner libre court à vos envies – avec les quelque 100 couleurs au choix* de PORSCHE Exclusive Manufaktur, qui prouvent que les tons riches et francs ne sont pas réservés aux sons du moteur.

Lorsque vous choisissez une couleur personnalisée, veuillez noter qu'aucun motif décoratif ne sera apposé sur le capot, le toit et l'aileron arrière, comme cela est le cas sur les véhicules peints en Gris Sport clair.

* Disponible au plus tôt à partir d'octobre 2022



Gris Sport métallisé
Gris Quartz métallisé
Bleu Gentiane métallisé
Noir
Paint To Sample

TEINTES EXTÉRIEURES

Les doubles bandes en Gris Sport clair contrasté qui ornent certaines parties du capot, du toit et de l'arrière de nos véhicules à la carrosserie Gris Sport métallisé, Gris Quartz métallisé, Bleu Gentiane métallisé et Noir prouvent votre capacité à vous démarquer, avec ou sans couleur vive. Particularité d'exception : ces bandes ne sont pas collées, mais peintes.

CARROSSERIE LARGE.

La 911 Sport Classic fait revivre le charme d'antan. Il va sans dire que cela implique une certaine allure, une certaine esthétique. Car c'est toujours le premier regard qui détermine nos sentiments et nos pensées. Cela dit, elle est loin d'être ostentatoire, ce n'est pas de la poudre aux yeux. Cela est également un trait typique de Porsche : La forme découle de la fonction.

UNE CARROSSERIE TYPIQUE DES TURBO. PAS VRAIMENT, EN RÉALITÉ.

La 911 Sport Classic tient bien la route et, grâce à sa carrosserie sculpturale, se démarque sous tous les angles, notamment en termes de performances. La carrosserie large au look 911 Turbo, avec les ailes arrière clairement évasées, est incomparable. Une Turbo typique, pense-t-on. Cependant, les prises d'air latérales distinctives de ces modèles ont disparu, soulignant le caractère non-conformiste des ailes arrière de la 911 Sport Classic.



TOIT À DOUBLE BOSSAGE.

LÉGER.

Le capot avant, le toit et l'aileron arrière sont en carbone. Il s'agit d'une structure légère comme Porsche les aime pour ses modèles particulièrement sportifs. Mais la 911 Sport Classic est différente. Son design va plus loin. Il est porté sur le détail. Ainsi par exemple : les modèles de série de la génération 911 actuelle sont dotés de nervures sur le capot, une allusion au mode de refroidissement à air du moteur utilisé par le passé. Une merveilleuse réminiscence que l'on pourrait tout simplement réadopter. Ou choisir de faire de l'attention au détail notre mot d'ordre. Comme PORSCHE Exclusive Manufaktur. Et concevoir un nouveau capot avant en carbone, dont les nervures sont parfaitement ajustées aux doubles bandes peintes et à la partie centrale du toit. Ce choix esthétique nous fait gagner plus de 2,1 kg ! Pour ce qui est des bandes contrastées, attention, il ne s'agit pas de films décoratifs. Il s'agit bel et bien de peinture, en coloris Gris Sport clair – encore un cliché de l'acharnement souabe à vous offrir une qualité parfaite, dans les moindres détails. La peinture de ces doubles bandes se fait d'ailleurs à la main, de l'étape du masquage à l'application de la peinture. Cela implique de travailler avec plusieurs couches de laque de finition et des étapes de ponçage intermédiaire pour assurer une transition parfaite sur toutes les pièces de carrosserie.

STRUCTURE LÉGÈRE.



Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées à partir de la page 94.

Les doubles bandes* s'étendent du capot avant jusque sur la longueur du toit. Elles attestent, là encore, de la synergie opérant entre histoire et progrès, technologie et tradition, dans la 911 Sport Classic. Le toit en carbone n'est pas plat, lui non plus. Comme le capot avant, il accueille deux bandes peintes, d'où sa forme particulière à double bossage. Une forme que les fans de course automobile ne manqueront pas de reconnaître. Ils ont donné aux pilotes de grande taille et à leurs casques la garde au toit dont ils avaient besoin dans les voitures GT des années 1960 et 1970. Chez Porsche, ce design a fait son apparition lors de la production en série des moitiés de toit assemblées de la Carrera GT. La 911 Sport Classic de 2009 a été le premier modèle dérivé de la 911 à présenter ce design caractéristique. Fabriqué en carbone léger, il réduit le poids du véhicule de 1,4 kg en son point le plus haut, pour un centre de gravité surbaissé.

Et pour finir en beauté, l'extrémité des doubles bandes se situe sur l'aileron de la 911 Sport Classic. Retrouvez-les en page suivante.

* Motif décoratif omis avec les coloris personnalisés en option.

DOUBLE BANDES PEINTES.



UN AILERON QUI FAIT SENSATION.

On parle souvent de garder le meilleur pour la fin. Dans le cas de la 911 Sport Classic, cela signifie : l'aileron. Et oui, c'est là que la 911 Sport Classic montre ses gènes de manière particulièrement claire, car la « queue de canard » distinctive du capot moteur a marqué l'histoire de Porsche, depuis 1972 et le lancement de la 911 Carrera RS 2.7. Cette « queue de canard » est rapidement devenue l'aileron arrière le plus mythique de Porsche.

La forme surélevée de l'aileron, associé à la lèvre de bouclier avant assortie, assurait non seulement, à l'époque, un look particulièrement saisissant, mais également un comportement routier considérablement amélioré. Malgré tout, la queue de canard n'a pour l'instant été reprise que sur la 911 Carrera RS 2.7 de 1972, la 911 Carrera RSR 2.8 de 1973 et la variante US de la 911 Carrera 2.7 Coupé de 1973, ainsi que de rares autres modèles, tels que la 911 Sport Classic de 2009, la 911 Club Coupé de 2012 et la 911 GTS Club Coupé de 2015.

La Porsche 911 Sport Classic transporte cette pièce légendaire de l'histoire de Porsche du début des années 1970 à aujourd'hui. À une différence près : si l'aileron arrière était autrefois en fibre de verre, il est désormais fabriqué en plastique renforcé en fibres de carbone et abrite le troisième feu stop. Le motif décoratif peint sur le reste du véhicule, c'est-à-dire les doubles bandes, se poursuit également sur le becquet arrière. Réinterprétée et mise en œuvre avec maestria, sur la 911 Sport Classic est prête à conquérir les rues du monde entier – ainsi que le cœur des fans de la queue de canard.



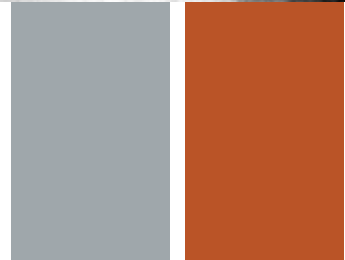
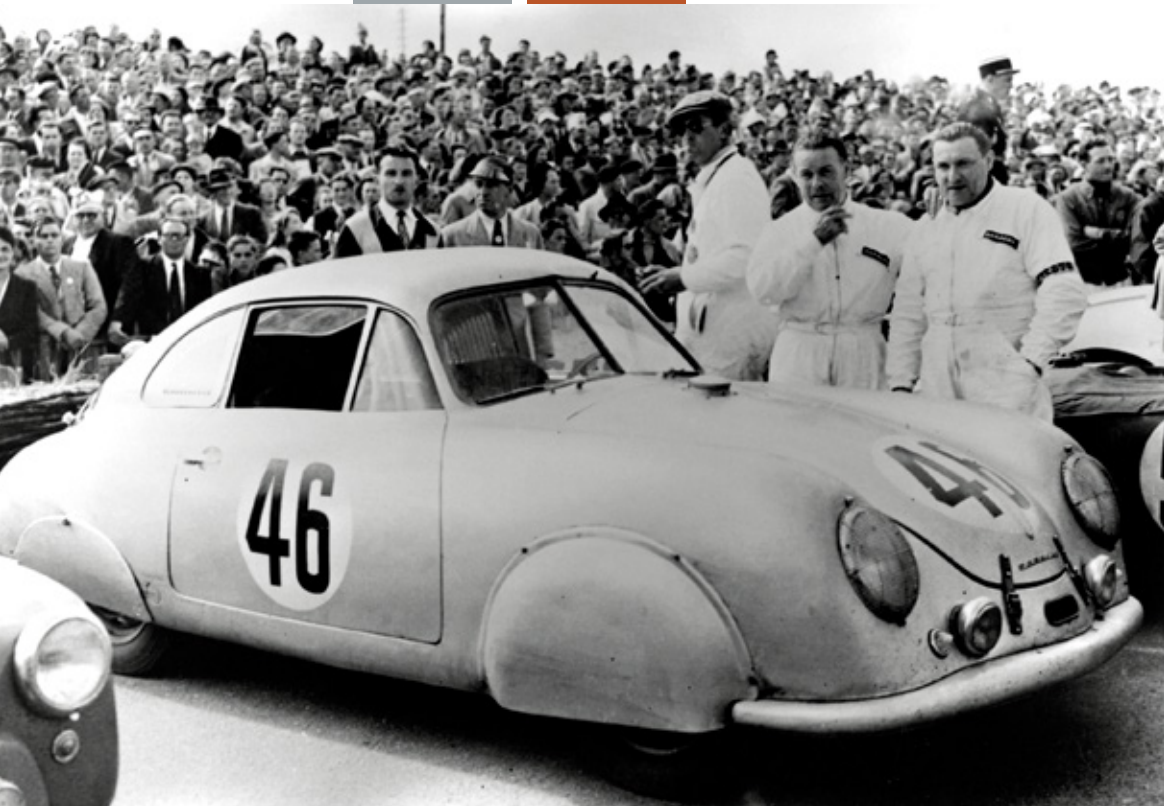
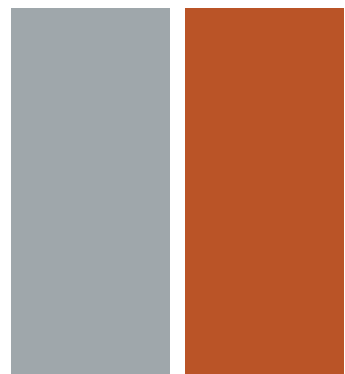
911 Carrera RS 2.7 (à gauche) et 911 Carrera RSR 2.8 (à droite)



911 Sport Classic (2009)

*Pourquoi un spoiler
plutôt qu'un aileron ?
Parce que l'air est
dévié dans cet élément,
mais ne le traverse pas.*

UN COURT RETOUR DANS LE PASSÉ.



En course automobile, chaque centième de seconde compte. Il est donc d'autant plus important que Porsche devance ses concurrents dès la ligne de départ. La première à l'avoir fait est la 356 SL, lors de la course des 24 heures du Mans en 1951. Porteuse du numéro 46, elle a donné le signal de départ d'une glorieuse carrière en sport automobile. Témoignage de ces premiers succès en sport automobile, il est possible de sélectionner, en option, mais sans supplément de prix, un numéro de départ individuel (Lollipop) et de le faire apposer sur les côtés du véhicule – comme pour la 911 Targa 4S Heritage Design Edition – accompagné de l'inscription « PORSCHE ».

PORSCHE

Similaires, mais si différents. Contrairement au modèle des années 1950, ni le Lollipop ni l'inscription ne sont blancs. Ils reprennent la couleur des doubles bandes, c'est-à-dire le Gris Sport clair. La police IROC utilisée pour l'inscription latérale provient du championnat de course automobile « International Race of Champions » du même nom. Autre différence : l'espacement des lettres de « PORSCHE » a été ajusté à l'empattement. Le résultat : un look encore plus saisissant. Par ailleurs, ces deux éléments peuvent être omis si vous le préférez.



911 Sport Classic sans film décoratif



Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées à partir de la page 94.



Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées à partir de la page 94.

La 911 Sport Classic n'est pas une 911 ordinaire. Sa carrosserie plus large, sa peinture à double bande, son spoiler arrière, mais aussi ses jantes en font une représentante particulièrement sportive de sa gamme. En effet, le design des jantes Sport Classic reprend celui des mythiques jantes Fuchs®. D'un diamètre de 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière, ces jantes forgées allient habilement des performances maximales et un look classique. Autre particularité : pour la première fois dans l'histoire de Porsche, la jante 911 Sport Classic 20/21 pouces peinte en Noir (finition brillante) est équipée d'un écrou antivol de série. Grâce aux enjoliveurs de roue spéciaux noirs (finition satinée) et à l'écusson Porsche historique, le passé perdure toujours sur la route de l'avenir.



Jante Sport Classic 20/21 pouces peinte en Noir (finition brillante)

LA ROUE. RÉIN-VENTÉE.



JANTES FUCHS® MYTHIQUES.

Être le premier. Un objectif, source de passion pour Porsche. C'est en 1967, en collaboration avec Otto Fuchs KG, que les premières jantes forgées en alliage léger pour automobile ont été présentées sur la 911 S. Cette jante est nettement plus légère mais tout aussi robuste que les roues en acier standard. Le design est également convaincant, il devient rapidement connu sous le nom de jantes Fuchs® et dans les années qui suivent, s'impose comme le design de jante le plus célèbre de l'histoire de l'automobile. Certains modèles

de jantes Fuchs® de l'époque sont désormais disponibles en réédition auprès de Porsche Classic. Mais Porsche n'est pas le seul constructeur à avoir choisi, de manière répétée, ce design de roue caractéristique, au cours des années et décennies suivantes. Puisque Porsche ne s'en était pas assuré l'exclusivité, d'autres constructeurs ont également choisi de monter les pneus de leurs véhicules, notamment leurs modèles les plus sportifs – ou ceux qui en auraient l'allure – sur ces jantes à 5 rayons caractéristiques.



Le blason qui orne le capot avant de la 911 Sport Classic est presque identique à celui qui ornait la première 911 en 1963, alors connue sous le nom de 901. Il est également présent sur le volant GT Sport, la clé du véhicule et les enjoliveurs des roues de 20/21 pouces de la 911 Sport Classic, ainsi qu'en relief sur les appuie-tête et l'étui à clés.

Comme pour la conception de la 356, Ferry Porsche a préféré prendre les rênes de la conception de l'écusson Porsche en 1952. On dit que c'est une rencontre avec l'importateur américain Max Hoffman qui, à l'époque, a incité Ferry à utiliser une référence locale pour son écusson, car Hoffman souhaitait pouvoir afficher une sorte de label de qualité allemand afin de pouvoir vendre plus de véhicules aux États-Unis. Le « Made in Germany » était déjà populaire, le « Made in Zuffenhausen » se devait de le surpasser.

Souabe par nature.

Aujourd'hui encore, l'écusson Porsche rend hommage aux racines de la marque, une forme de déclaration d'amour à la patrie souabe. Au centre, les armoiries de la ville de Stuttgart ont, à leur tour, été placées sur les armoiries du Land de Wurtemberg-Hohenzollern. Ses couleurs font également référence au terroir, le « Ländle ». Les rayures noires représentent le Wurtemberg, les oranges symbolisent le Bade.

Une présence éclatante.

Le lettrage doré placé à proximité de l'écusson est classique. Il s'agit d'une référence incontestable aux débuts de Porsche. Avec la 911 Speedster doté du pack Heritage Design 2018 et la 911 Targa 4S Heritage Design Edition 2020, il revient au présent, fort d'une tradition qui remonte au lancement de la 356 – et s'affichera à l'avenir sur tous les modèles en série limitée de la stratégie Heritage Design.

Évolution : l'écusson Porsche de 1954 à 2008



NE JAMAIS
OUBLIER
SES
ORIGINES.



Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées à partir de la page 94.



PORSCHE



Insigne Porsche historique

Les connaisseurs de Porsche le noteront dès le premier coup d'œil. Car tout comme la 911 Targa 4S Heritage Design Edition, les lamelles du capot arrière sont ornées d'un insigne Porsche Heritage. Dans les années 1950, l'insigne historique de Porsche incarnait un véritable label de qualité qui ravissait les conducteurs de 356. Les plus fidèles le recevaient à titre de distinction spéciale pour souligner l'excellence des performances de leur moteur et pour avoir franchi la barre des 100 000 kilomètres. La 911 Targa 4S Heritage Design Edition présentait déjà ce charmant détail, qui sera, à l'avenir, un trait distinctif de tous les véhicules Heritage Design.

EXCELLENTE. PAR TRADITION.



SYMBOLE DE SON TEMPS, ET SYMBOLE D'EXCLUSIVITÉ.

L'insigne Heritage n'est pas la seule distinction décernée à la 911 Sport Classic. L'insigne PORSCHE Exclusive Manufaktur couleur Or rayonne, bien en vue, sur les ailes avant, prend lui aussi ses racines dans l'histoire de Porsche. En effet, la 911 Sport Classic de 2009 a relancé la tradition consistant à apposer un badge Manufaktur classique sur les ailes, et la tradition se poursuit. Alors que ces plaques signalaient autrefois le nom des carrossiers-constructeurs, tels que Reutter ou Karmann, elles désignent aujourd'hui, sans équivoque, l'origine de PORSCHE Exclusive Manufaktur dans le bâtiment historique Rössle de l'usine II de Porsche AG – et constitue la signature de chaque série limitée produite ici.

GROS PLAN SUR L'ESSENTIEL : LES DÉTAILS.

Le tout est toujours la somme des parties. C'est pourquoi même le moindre détail compte dans la 911 Sport Classic. Chaque finition, chaque élément, tout est parfaitement bien pensé – du système d'échappement Sport avec sorties d'échappement noires, au tablier arrière SportDesign peint en Noir (finition brillante), au baguettes de vitres latérales noires, en passant par les lamelles des grilles d'admission et de sortie d'air et l'embase du rétroviseur peinte en Noir (finition brillante).

Sur les côtés ou à l'avant du véhicule, chaque détail du design est sans compromis. Les détails sportifs tels que les jupes latérales SportDesign et la finition des panneaux latéraux des prises d'air du bouclier avant en Noir (finition brillante) témoignent du perfectionnisme auquel PORSCHE Exclusive Manufaktur attache la plus grande importance. Les phares matriciels à LED teintés, avec PDLS Plus, s'intègrent également parfaitement à ce concept global. Ils répartissent la lumière de manière à ce que le conducteur dispose toujours du meilleur éclairage de voie possible, sans éblouir ni gêner les autres usagers de la route. La commande intelligente de la répartition lumineuse facilite l'intégration d'autres fonctions améliorant nettement le confort et la sécurité de conduite. Grâce à une caméra, le système est en mesure de détecter et d'atténuer de manière sélective les panneaux réfléchissants les plus éblouissants.



- 1) Rétroviseurs extérieurs avec embase peinte en Noir (finition brillante)
- 2) Système d'échappement Sport avec silencieux modifié et 2 sorties d'échappement ovales en acier inoxydable Noir (finition brillante)
- 3) Phares matriciels à LED teintés avec PDLS Plus



Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées à partir de la page 94.



1



2



Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées à partir de la page 94.

3



4



5



6

IL Y A TOUJOURS MOYEN DE FAIRE MIEUX.



La 911 Sport Classic est née sous le signe des années 1960, à une époque où un certain niveau de luxe était considéré comme normal. La devise de la haute société de cette époque y correspondait parfaitement : pourquoi ne pas obtenir davantage, puisque c'est possible ? La 911 Sport Classic incarne alors également un avantage indéniable sur tout ce qui caractérise une voiture de sport exclusive. Notamment en termes de possibilités offertes. Et cela se reflète dans les nombreuses options extérieures disponibles. Un seul catalogue ne suffit donc pas. C'est pourquoi vous trouverez tous les

équipements de la 911 Sport Classic, y compris toutes les options proposées, avec et sans supplément, en ligne dans le Car Configurator. Un autre détail rend unique même l'entreposage de la 911 Sport Classic au garage. Une housse de protection pour l'intérieur spécialement conçue la protège de la poussière et de la saleté. Elle est, en outre, parfaitement assortie aux housses de protection pour l'intérieur des autres modèles Heritage Design – « Passion du détail » ... quand tu nous tiens...

- 1) Sorties d'échappement Sport argent (composant du pack extérieur Accents argent)
- 2) Inserts de lamelles du capot arrière peints couleur Lightsilver (composant du pack extérieur Accents argent)
- 3) Pack extérieur Accents argent (baguettes de vitres latérales argent, lamelles de grille de capot arrière en Lightsilver, sorties d'échappement Sport du système d'échappement Sport argent)
- 4) Indoor-Car-Cover
- 5) Jupe arrière SportDesign peinte en Noir (finition brillante)
- 6) Trappe de réservoir aspect aluminium



ÉQUIPEMENT INTÉRIEUR EXCLUSIF :

équipement cuir bicolore Noir / Classic Cognac
(cuir semi-aniline). En option également disponible
avec équipement en cuir Noir

CHANGEMENT DE PERSPECTIVE : ciel de toit
avec habillage des montants A/B/C en Race-Tex perforé

ÉCUSSON : écusson Porsche historique
de 1963 sur les appuie-tête et le volant

MOTIF : bande centrale des sièges et panneaux de porte en textile Pepita

AFFICHAGE : combiné d'instruments
d'inspiration historique, cadran du
chronomètre Sport Chrono Heritage Design

DÉCOR : pack intérieur en bois Paldao sombre à
pores ouverts, également disponible en option sous
forme de pack intérieur cuir

UNIQUE : Badge Édition limitée de couleur or sur la
baguette décorative du tableau de bord

DISTINCTION : inscription
« PORSCHE Exclusive Manufaktur » en relief,
sur le couvercle du coffre de rangement

LA BEAUTÉ INTÉRIEURE AVANT TOUT.

ÉLÉMENTS MARQUANTS DU DESIGN INTÉRIEUR.

PLANCHER : tapis de sol Heritage Design

Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées à partir de la page 94.

RETOUR AU NATUREL.

Christian Dior l'a adoré. Et même Konrad Adenauer aimait la touche de Dolce Vita conférée par le motif Pepita du chapeau qu'il arborait au cours de ses vacances d'été au bord du lac de Côme. Une chose est claire : dans l'univers de la mode, l'association des éléments fait la différence. Dans le cas de la 911 Sport Classic, il s'agit de la combinaison d'un motif et d'une surface. De tissu et de cuir. Et surtout — du passé et du présent.

L'intérieur en cuir bicolore combine du cuir Walknappa Noir et du cuir semi-aniline couleur Classic Cognac est une réminiscence du bon vieux temps. Tout en restant ouvert sur l'avenir. Comment cela fonctionne-t-il ? Grâce aux matériaux innovants. Plus concrètement : par l'utilisation de cuir semi-aniline, bien connu des fans de la 918 Spyder et qui orne pour la première fois l'intérieur de la 911 Sport Classic dans sa couleur caractéristique Classic Cognac.

Cela semble très technique, mais c'est loin d'être le cas. Chaque pièce de cuir est spécifiquement corroyée en vue de son utilisation pour les intérieurs automobiles. Cette finition est destinée à protéger et ennoblir la surface du cuir. Plus ce processus est appliqué finement, plus l'aspect et le toucher du cuir se font naturels, doux et souples. La structure naturelle des pores et « l'histoire » du cuir ressortent davantage, afin que que seules les peaux brutes de qualité supérieures conviennent au tannage de cette qualité de cuir.



Pack intérieur cuir

Ceci dit, le résultat parle de lui-même : un aspect naturel qui diffère considérablement du cuir conventionnel. Et un toucher singulièrement doux et naturel, comparable à celui d'une veste en cuir impeccablement taillée. Sans pour autant sacrifier les normes de qualité élevées habituelles de Porsche.

Une version plus discrète de l'intérieur en cuir noire est également disponible sur demande. Combinée au motif pied-de-poule Pepita, elle crée un look monochrome sobre.





Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées à partir de la page 94.



TYPIQUEMENT SOUABE – EXEMPLAIRE EN TOUT POINT.

L'histoire de Porsche, c'est aussi l'histoire d'un motif de tissu emblématique. Un classique absolu et toujours élégant : Pepita se compose de petits carreaux reliés les uns aux autres par des rayures diagonales.

C'est en 1965 que Pepita fait son apparition dans la gamme d'équipements officielle de la 911. Ce motif décoratif était alors disponible en 3 versions : noir-rouge-blanc, noir-blanc et noir-marron-blanc.

Il a connu un premier retour en 2013 lors de la sortie du modèle spécial 50e anniversaire de la 911 : les bandes centrales en tissu des sièges ont alors retrouvé le motif historique Pepita pour la première fois dans l'ère moderne de la marque. Depuis 2019, le classique motif à carreaux se retrouve également dans le pack sport de conception allégé du Cayenne Coupé.

Le Pepita original avait également fait une apparence spéciale dans l'habitacle de la 911 n° 1 000 000 – spécialement conçue comme une pièce unique.

Il est évident que ce motif si caractéristique des années 1960 trouvera désormais également sa place dans la 911 Sport Classic – inspiré du motif original, d'une qualité poussée, développée en accord avec les exigences actuelles de sécurité et de confort. Il orne avec style les panneaux de porte et tapisse les bandes centrales des sièges.* Combiné à l'élégant intérieur en cuir, il en impose, visuellement comme au toucher.

*L'option de ventilation de sièges n'est pas compatible avec le revêtement Pepita.





UNE EXPRESSION DU DESIGN FONDÉE SUR LE STYLE.

Ce sont ses innombrables détails qui rendent la 911 Sport Classic unique. L'habitacle n'est pas en reste. Les références au sport automobile et les références stylistiques y sont rassemblées comme pour former un « Best of » de toute cette époque. Le bois chaud à pores ouverts, utilisé discrètement sur les bandes décoratives, rappelle les classiques du milieu du XXe siècle. Et confère à l'intérieur, en association avec le motif caractéristique Pepita, une touche de noblesse venue tout droit des années soixante.

D'Eames au Mans : il suffit de lever les yeux, de l'intérieur en bois de Paldao foncé à pores ouverts vers le ciel de toit, pour remarquer qu'il est doublé de Race-Tex perforé. Un détail de design que l'on retrouvait déjà dans la 911 Targa 4S Heritage Design Edition. Et un hommage aux intérieurs des voitures de course dans lesquels Steve McQueen, dans son rôle de Michael Delaney, et d'autres têtes d'affiche se sont battus pour la victoire dans la Sarthe. Chez Porsche, bien sûr, l'univers de la course automobile a toujours été offert en série : le ciel de toit perforé était déjà utilisé comme élément de design spécial dans la 356 A. À l'époque, il était encore en simili cuir Gris, beige ou – pour les indécis – bicolore beige/gris.

Il est clair que la 911 Sport Classic trouve son inspiration dans une époque riche en icônes. Un simple coup d'œil à la console centrale suffit à voir qu'elle vient d'un endroit aux possibilités de personnalisation infinies. Le compartiment de rangement arbore fièrement l'inscription « PORSCHE Exclusive Manufaktur » embossée dans le cuir. Une référence au site de production de Stuttgart-Zuffenhausen.

Le badge Édition limitée de couleur or portant les chiffres « 911 », la désignation du modèle et le numéro d'édition limitée personnel est bien en vue sur la baguette décorative du tableau de bord. La signature d'un réel chef-d'œuvre. Et un détail de plus pour souligner qu'en pénétrant dans la 911 Sport Classic, vous prenez place dans un véhicule emblématique. Dans l'un des 1 250 exemplaires au monde, construits par PORSCHE Exclusive Manufaktur.

- 1) Badge Édition limitée de couleur or, pack intérieur en bois Paldao sombre à pores ouverts
- 2) Inscription « PORSCHE Exclusive Manufaktur » en relief, sur le couvercle du compartiment de rangement de la console centrale
- 3) Ciel de toit perforé





Pantalon chic à pattes d'eph. Tons pastel et couleurs vives. Les mélanges de styles ne fonctionnent pas seulement dans l'univers de la mode, notre combiné d'instruments ultra moderne en est la preuve. Équipé de 2 écrans haute résolution de 7 pouces et d'un compte-tours analogique à aiguille classique et lettrage « Sport Classic », il démontre qu'outils analogiques et modernes ne sont en aucun cas irréconciliables. Bien au contraire.



Les aiguilles et graduations blanches du combiné d'instruments et du chronomètre Sport Chrono assurent un contraste maximal – les chiffres verts rendent hommage à la légendaire Porsche 356. Ce n'est toutefois pas la seule chose qui rappelle l'histoire Porsche. Par analogie avec son compte-tours historique, la 911 Sport Classic arbore également un élégant relief sur les cadrans du combiné d'instruments et du chronomètre Sport Chrono.



PRESQUE HORS DU TEMPS.



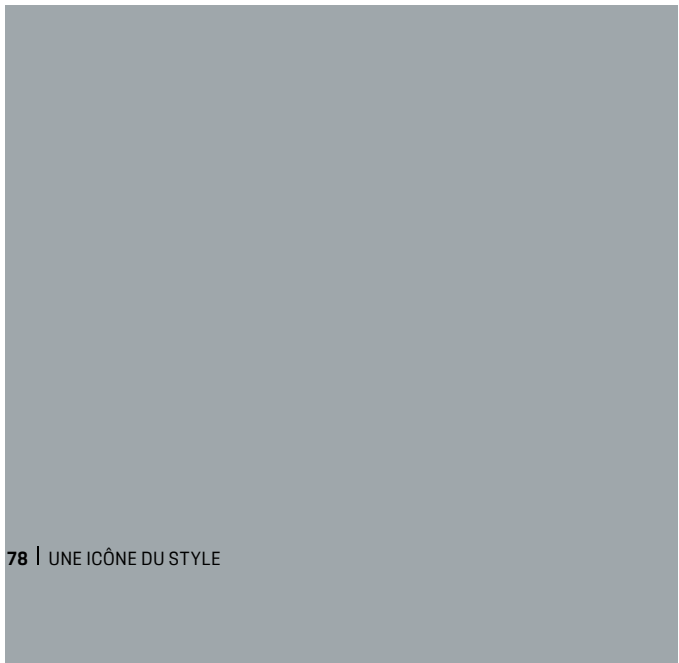
La 911 Sport Classic est un clin d'œil à notre passé. Pour autant, cela ne veut pas dire que nous nous reposons sur nos lauriers. Ou qu'en choisissant nos véhicules, vous sacrifiez quoi que ce soit. Bien au contraire. L'équipement soigneusement sélectionné et les détails exclusifs créent la symbiose parfaite entre hier et aujourd'hui. L'histoire à portée de main : le volant sport GT chauffant est orné d'un écusson Porsche historique de 1963 – plus d'informations sur son contexte à la page 58.



À quoi pensez-vous quand vous pensez à une Porsche ? Ses performances routières, ses records, son design, évidemment. Mais une autre chose vient à l'esprit des connaisseurs : le traitement unique du cuir. C'est parce que nous possédons notre propre sellerie. Pour des résultats uniques et la flexibilité de répondre aux souhaits particuliers de nos clients. Par exemple, en refendant le cuir jusqu'à une épaisseur de seulement 0,4 mm, ce qui permet d'en revêtir jusqu'aux composants les plus petits. Nous sommes toujours heureux de le démontrer – de préférence sur un véhicule tel que la nouvelle 911 Sport Classic, livrée de série avec de nombreux éléments revêtus de cuir.



COMME AVANT. MAIS MODERNE.



Les meilleures places pour revivre une époque : les sièges sport Plus adaptatifs à réglage électrique 18 positions pour le meilleur maintien latéral et un confort d'assise moderne. L'écusson Porsche historique en relief sur les appuie-tête crée un lien avec notre passé. Les baguettes de seuil de porte couleur Lightsilver, ornées du lettrage éclairé « 911 Sport Classic », sont un autre détail exclusif qui s'intègre harmonieusement dans le concept global.



- 1) Volant sport GT chauffant avec écusson Porsche historique
- 2) Pare-soleil en cuir, bouches d'aération en cuir avec lamelles en cuir, habillage de la colonne de direction en cuir, console de rétroviseur intérieur en cuir, couvercle de boîte à fusibles en cuir, cache porte-gobelet en cuir
- 3) Clé du véhicule peinte avec étui à clé en cuir
- 4) Baguettes de seuil de porte en Lightsilver avec inscription éclairée « 911 Sport Classic »
- 5) Sièges sport Plus adaptatifs avec l'écusson Porsche historique sur les appuie-tête
- 6) Carnet de bord en cuir
- 7) Tapis de sol Heritage Design

L'ESPRIT DES ANNÉES 1960

AU POIGNET.



L'excitation des années 1960 et du début des années 1970, une tranche de l'histoire de Porsche et surtout : l'esprit de l'époque classique, réinterprété. Le chronographe 911 Sport Classic transpose la fascination déclenchée par la marque Porsche au-delà des routes. Pour être plus précis : jusqu'au poignet du propriétaire du véhicule, à qui cette montre est exclusivement réservée.

Ce qui saute aux yeux ? Les innombrables détails de design et les analogies historiques directement dérivées de la 911 Sport Classic. Ils font de ce chronographe une pièce d'horlogerie des plus spéciales et, fidèle aux promesses de Porsche Design, vous donnent le sentiment de porter une « voiture de sport au poignet ». Ainsi, le cadran – avec ses chiffres et graduations verts – et l'aiguille blanche du chronographe rappellent le compte-tours Heritage Design. Autre exclusivité : pour la première fois, le cadran de ce modèle de montre peut être personnalisé. Outre le cadran Noir (finition satinée) classique Heritage Design, vous pouvez choisir entre les rayures emblématiques Sport Classic en Gris Sport clair ou le légendaire motif Pepita. Assorties aux inscriptions sur et

dans le véhicule, l'icône Porsche Design du cadran et les inscriptions de la fenêtre des secondes sont également dorées. Les 4 bracelets proposés avec la montre, aux coloris Noir et Classic Cognac, sont eux-aussi directement inspirés de l'intérieur de la 911 Sport Classic – et sont fabriqués en cuir véritable Porsche. Un numéro de série limitée, gravé au dos à l'identique du numéro de série limitée du véhicule, vient compléter ce chronographe iconique. Et souligne une fois de plus le caractère individuel de nos clients.

Malgré toutes ces références historiques, la technologie utilisée dans cette montre est des plus sophistiquées. À l'intérieur se trouve le calibre de chronographe mécanique Porsche Design WERK 01.200 avec fonction Flyback, certifié COSC pour sa grande précision. Le rotor de remontage à 360 degrés est dérivé du design des options de jantes de la 911 Sport Classic. La montre est fabriquée dans l'usine horlogère suisse de Porsche, Porsche Design Timepieces AG à Soleure. En bref : le chronographe 911 Sport Classic redonne vie à ce qui était autrefois considéré comme cool. Et le propulse à plein régime vers l'avenir.

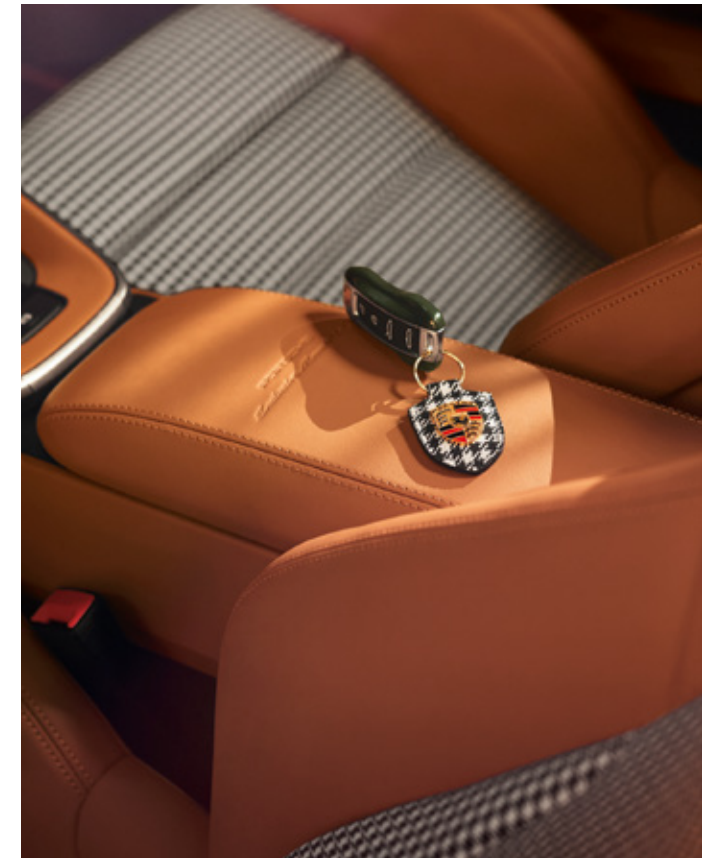
L'INSPIRATION DU PASSÉ.

MOTIF PEPITA CARACTÉRISTIQUE.
INSCRIPTIONS PORSCHE DORÉES.
ÉCUSSON HISTORIQUE.

Prêt pour un voyage dans le temps loin de la route ? Voici la nouvelle collection Heritage de Porsche Lifestyle. Laissez-la propulser votre quotidien dans les années 1960, mais aussi dans le cœur des fans et des passionnés de Porsche. Parce que la collection rétro moderne prouve, une nouvelle fois, que les tendances vont et viennent. Alors que le style véritable reste.

La nouvelle collection reprend des éléments de design sélectionnés – et rend ainsi hommage à 2 icônes de Porsche : la nouvelle 992 Sport Classic et son modèle historique, la 911 Carrera RS 2.7. Le motif légendaire Pepita, fréquemment utilisé comme un classique des costumes féminins dans les années 1960 et qui a fini par séduire les pilotes de Porsche, a non seulement trouvé sa place dans l'habitacle de la nouvelle 992 Sport Classic, mais également sur plusieurs pièces choisies de notre collection.

Cela ne s'arrête pas là : un fil d'or parcourt littéralement toute la collection – sous la forme du lettrage doré qui orne les différentes tenues. Un badge « ICONS OF COOL » immortalise également ce lien au premier coup d'œil. On ne peut manquer de noter la couleur de lancement de la nouvelle collection, qui rappelle à la fois la couleur extérieure Gris Sport métallisé et celle du cuir Cognac de l'intérieur. En bref : la nouvelle collection Heritage remet à la mode le style de vie et l'air du temps d'une décennie passée. Et insuffle un nouveau souffle aux années 1960.



PACK HERITAGE DESIGN CLASSIC

911 Turbo Cabriolet (01/04/2022) – Valeurs WLTP : Conso. combinée : de 12,5 à 12,1 l/100 km – Émissions de CO₂ : de 284 à 275 g/km.

Plus d'informations sur le site www.porsche.fr

911 Sport Classic (28/04/2022) – Valeurs WLTP : Conso. combinée : 12,6 l/100 km – Émissions de CO₂ : 285 g/km.

Plus d'informations sur le site www.porsche.fr



Avec le Porsche Car Configurator, découvrez comment cocher une case de la liste d'équipements peut transformer la 911 de vos rêves en un véhicule iconique. Le pack Heritage Design y est disponible pour de nombreux modèles 911.



911 Turbo Cabriolet (01/04/2022) – Valeurs WLTP : Conso. combinée : de 12,5 à 12,1 l/100 km – Émissions de CO₂ : de 284 à 275 g/km.
Plus d'informations sur le site www.porsche.fr

Les années 1960 font leur grand retour. Et pas seulement pour les propriétaires de 911 Sport Classic, mais aussi pour de nombreux passionnés de 911. En effet, avec le pack Heritage Design Classic*, disponible en option sur la plupart des modèles 911, l'excitation des années 1960 et du début des années 1970 vient également habiller d'autres types de carrosserie – pour prolonger les années 1960.

Dans le pack Heritage Design Classic, par exemple, l'équipement en cuir bicolore Noir / Classic Cognac (cuir semi-aniline) ou Noir est harmonieusement assorti au motif Pepita. Élément de style à part entière, ce tissu aux accents nostalgique orne les sièges et les panneaux de porte. D'autres détails exclusifs incluent l'écusson Porsche apposé en relief sur les appuie-tête, le lettrage « PORSCHE Exclusive Manufaktur » sur le couvercle du compartiment de rangement et le badge « 911 » argent placée sur la baguette décorative du tableau de bord.

Et si vous préférez les années 1950 et le début des années 1960 avec le velours côtelé : le pack Heritage Design Pure est toujours disponible pour de nombreux modèles 911.

* Disponible au plus tôt à partir de septembre 2022

PACK HERITAGE DESIGN CLASSIC.





Le combiné d'instruments et le chronomètre Sport Chrono Heritage Design font également référence au passé et donnent un caractère toujours plus personnel à l'intérieur de votre Porsche.

En bref : nombre de ses détails ont été conçus par nos designers Porsche pour le modèle 911 et mis en œuvre avec beaucoup de savoir-faire et de minutie par PORSCHE Exclusive Manufaktur. Le passé, le présent et le futur s'y retrouvent en parfaite harmonie.

- 1) Combiné d'instruments Heritage Design
- 2) Inscription « PORSCHE Exclusive Manufaktur » en relief, sur le couvercle du coffre de rangement
- 3) Chronomètre Sport Chrono Heritage Design (uniquement en combinaison avec le Pack Sport Chrono)
- 4) Tapis de sol Heritage Design
- 5) Badge « 911 » argent
- 6) Baguettes de seuil de porte en Lightsilver avec inscription « 911 »

Le Pack Heritage Design Classic sera disponible au plus tôt à partir de septembre 2022.



911 Turbo Cabriolet (01/04/2022) – Valeurs WLTP : Conso. combinée : de 12,5 à 12,1 l/100 km – Émissions de CO₂ : de 284 à 275 g/km.

Plus d'informations sur le site www.porsche.fr

SONDERWUNSCH.

Face à un véhicule déjà si spécial, vous vous demandez sans doute s'il reste possible de le personnaliser encore. Et bien, oui ! Pour cela, il vous faut l'envie d'exprimer votre personnalité et de l'inspiration. Dès le départ : lors de la consultation. Sans perdre de vue ce qui vous tient à cœur : vous-même et vos envies.

La personnalisation de votre voiture de sport est une affaire de cœur. Pour vous, comme pour nous. C'est pourquoi nos experts en Sonderwunsch attendent avec impatience votre première ébauche de configuration, développée en collaboration avec votre conseiller commercial du Centre Porsche, et se tiennent à votre disposition pour toutes questions supplémentaires et pour vous en apprendre plus sur les nombreuses options de personnalisation qui s'offrent à vous.

Personnellement, par téléphone ou sous forme de consultation numérique en direct. Parce que notre équipe d'experts possède une connaissance approfondie de toutes les options et de tous les modèles de véhicules. Et travaille avec passion à la personnalisation haut de gamme de votre véhicule Porsche.

Vous souhaitez faire l'expérience de votre passion ? Rendez-vous à l'usine de Zuffenhausen, le cœur de notre marque. Vous y découvrirez les coulisses de Porsche et vous aurez la chance d'observer de vos propres yeux notre grand amour du détail. Nous vous proposerons une collection unique au monde d'échantillons de matières et de coloris. Notamment de nombreuses teintes de cuir et de peinture. Vous bénéficierez également d'un accès exclusif à la salle d'exposition de nos véhicules magnifiquement personnalisés. Vous pouvez nous retrouver à Zuffenhausen, mais aussi sur d'autres sites dans le monde, comme à Atlanta ou à Los Angeles.

Peu importe l'originalité des questions et des demandes, nous n'avons qu'une chose en tête : vous et la voiture de vos rêves.

Découvrez tout sur les options de personnalisation et la configuration de véhicules uniques sur www.porsche.com/exclusive-manufaktur.





911 TARGA 4S HERITAGE DESIGN EDITION

911 SPORT CLASSIC

2 sur 4. La 911 Sport Classic s'inscrit dans la lignée de la 911 Targa 4S Heritage Design Edition. Elle donne un aperçu de ce que nous souhaitons continuer à mettre en œuvre sur nos 2 prochains modèles : leur insuffler aujourd'hui le style et l'héritage d'époques révolues.

À SUIVRE ...

Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées à partir de la page 94.

LES ICÔNES SE LAISSENT DIFFICILEMENT DÉCRIRE EN MOTS. MAIS S'EXPRIMENT EN CHIFFRES.

911 SPORT CLASSIC

Moteur	
Nombre de cylindres	6
Cylindrée	3 745 cm³
Puissance (DIN) au régime indiqué	550 ch (405 kW) 6 750 tr/min
Couple maxi. au régime indiqué	600 Nm 2 000 – 6 000 tr/min
Transmission	
Motorisation	Propulsion
Boîte de vitesses	Boîte mécanique à 7 rapports
Châssis	
Essieu avant	Essieu avant Mac Pherson avec barre anti-roulis
Essieu arrière	Essieu arrière multibras, avec barre anti-roulis et roues directrices
Direction	Direction assistée électromécanique à rapport variable et impulsion
Diamètre de braquage	10,9 m
Système de freinage	Freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) peints en noir avec inscription « PORSCHE » en blanc Étriers fixes monobloc en aluminium à 10 pistons à l'avant et Étriers fixes monoblocs en aluminium à 4 pistons à l'arrière
Jantes	AV : 9,5 J × 20 ET 44 AR : 12 J × 21 ET 70
Pneumatiques	AV : 255 / 35 ZR 20 AR : 315 / 30 ZR 21
Dimensions / coefficientCx	
Longueur	4 535 mm
Largeur (avec rétroviseurs extérieurs)	1 900 mm (2 024 mm)
Hauteur	1 299 mm
Empattement	2 450 mm
Volume du coffre	132 l
Capacité du réservoir	67 l
Coefficient de pénétration dans l'air (Cx)	0,35
Poids à vide	
DIN	1 570 kg
Selon directive CE ¹⁾	1 645 kg
PTAC	1 955 kg

Performances	
Vitesse maximale	315 km/h
Accélération de 0 à 100 km/h	4,1 s
Accélération 0 – 200 km/h	12,0 s
Consommation / Émissions WLTP ²⁾	
Consommation basse vitesse (l/100 km)	21,2
Consommation moyenne vitesse (l/100 km)	12,9
Consommation haute vitesse (l/100 km)	10,6
Consommation très haute vitesse (l/100 km)	10,9
Consommation combinée (l/100 km)	12,6
Emissions de CO ₂ combinée (g/km)	285
Filtre à particules	Oui
Norme relative aux gaz d'échappement	Euro 6d-ISC-FCM

1) Selon la norme CE, le poids à vide correspond au poids du véhicule équipé de série. Les équipements optionnels augmentant cette valeur. La valeur indiquée tient compte d'un poids du conducteur de 75 kg.
2) Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure légale obligatoire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules sont homologués selon la norme WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure). Dans la mesure où les valeurs WLTP sont données sous forme de plages de valeurs, elles ne se rapportent pas à un seul véhicule et ne font pas partie intégrante de l'offre : elles ont pour seul objectif de permettre des comparaisons entre les différents types de véhicule. Certaines options et équipements peuvent faire varier certains paramètres du véhicule tel que le poids, la résistance au roulement ou la résistance à l'air et, en plus des conditions météorologiques, des conditions de circulation ou du style de conduite, peuvent faire varier la consommation de carburant, d'électricité, les émissions de CO₂ et les performances du véhicule.



Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées à partir de la page 94.



En coulisses : une semaine sur la Côte d'Azur. 2 modèles et 4 véhicules à l'honneur.



En coulisses : une semaine sur la Côte d'Azur. 2 modèles et 4 véhicules à l'honneur.



Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées à partir de la page 94.



© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2022

Les textes, photos et autres informations contenus dans le présent document sont la propriété de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Toute reproduction, représentation ou tout autre usage réalisé sans le consentement préalable de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG est illicite.

La société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG soutient l'utilisation de pâtes à papier issues d'une gestion durable des forêts. Le papier utilisé ici a été imprimé avec des encres sans huile minérale et certifié selon les règles très strictes du programme de reconnaissance des certifications forestières FSC® (Forest Stewardship Council®).

Les émissions de CO₂ générées lors de l'impression de cette publication ont été compensées par un projet certifié de protection du climat.

Porsche, l'écusson Porsche, 911, Targa, PDK ainsi que d'autres noms d'équipements mentionnés dans le présent catalogue sont des marques déposées de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart, Allemagne
www.porsche.com

Édition : 04/2022
Imprimé en Allemagne
WSLC22004630 FR/WW

