



LA PORSCHE 911

On se plonge dans son histoire comme dans l'épopée d'une dynastie qui porte son ADN mais dont elle ne serait ni la matriarche, ni la véritable héritière. La *Porsche 911* trace sa route depuis plus d'un demi-siècle, sa forte personnalité grisant notre imaginaire. Elle se joue du passé comme du présent, tel un bolide conçu avant l'heure qui serait toujours en avance sur son époque. Un chemin dont on connaît le départ sans vouloir deviner l'arrivée. Suspendue à un temps qui n'a pas d'emprise sur elle, la demoiselle à quatre roues s'est construite d'oxymores : la modernité vintage de ses technologies, sa constance visuelle perpétuellement revisitée, son garage de descendantes dont elle capte l'éternelle jeunesse. Autant de contradictions qui font que l'histoire de la *911* ne s'écoute pas, elle invite à se laisser porter.

Ferdinand Porsche est un jeune ingénieur austro-hongrois qui s'installe à Stuttgart après la guerre. Il élabore son premier modèle, la *Porsche 356* avec pour souhait d'offrir une qualité automobile de haut niveau. Pendant plus de quinze ans, la *356* fera les beaux jours du jeune constructeur. L'innovation apparaît néanmoins comme une carte sans laquelle il est bien difficile de gagner. Ferry Porsche collabore avec son fils Butzi et un nouveau véhicule voit le jour sous les coups de crayons du prodige appliqué. Le dessin convainc mais ouvre la porte à plusieurs interrogations. Devrait-elle être une 2+2 ou offrir quatre places confortables ? Sera-t-elle purement inventive ou suivra-t-elle les pas de la première née ? Des questions auxquelles Ferdinand Piëch répond en partie.

Le neveu du patriarche travaille chez *Volkswagen*, c'est un passionné de course automobile. Pour lui, une seule option est envisageable : donner à la prochaine *Porsche* un caractère sportif. Ce sera donc un coupé deux places avec un moteur six cylindres à plat toujours logé à l'arrière. Un moteur qui rêve déjà d'une progéniture sous le signe de l'amélioration. Une ambition humble et révélatrice de la philosophie du constructeur. Une ambition qui permettra de garder le même moteur (ou presque) pendant plus de trente ans.

En Septembre 1963, la *901* est présentée au Salon de l'Automobile de Francfort. Pour la nommer, *Porsche* choisit un système de numérotation qui convient à *Volkswagen*, son précieux associé. Un succès unanime et un soulagement pour Ferry Porsche qui redoutait ce retour sur scène seize ans après la *356*. La *901* est plus confortable, plus silencieuse mais deux ombres viennent ternir le tableau de bord : son prix est élevé et sa stabilité sur route n'est pas tout à fait maîtrisée. La qualité de fabrication, si chère à *Porsche*, a un coût : les techniques de carrosserie semi-artisanale et la peinture réalisée à la main font grimper le prix autant que l'excitation des férus de vitesse. Chaque modèle étant précautionneusement essayé, la fiabilité de la *901* est hors du commun.

Quelques mois après sa présentation, la belle cylindrée doit se rebaptiser. Le constructeur français *Peugeot* revendique les noms de modèle avec le chiffre zéro au milieu. Il est trop tard pour changer radicalement la combinaison. *Porsche* remplacera donc le chiffre neutre par une double utilisation du 1. La *911* est prête pour un voyage sans itinéraire précis mais à l'horizon lumineux. Les premiers exemplaires sont exportés en France en 1965 et durant cette année-là, il s'en vend deux cent quatre exemplaires. Un nombre qui sera triplé en trois ans.

Voiture de sport par excellence, elle ne brûle pourtant aucune étape. Dès 1966, elle participe à la course de Monte-Carlo. Un circuit qui lui sera propice avec cinq victoires dont trois consécutives en 1968, 1969 et 1970. C'est à ce jour, le plus grand palmarès sportif remporté par une seule et même voiture. Puis, ce sera la course Targa Florio à qui elle empruntera le nom pour sa version cabriolet au toit rigide amovible. En 1975, elle traverse l'Atlantique et teste les virages lors des 24h de Daytona. Chez *Porsche*, l'orgueil n'a pas sa place. Après chaque compétition, les victorieuses sont ramenées à l'atelier, et minutieusement, leurs prouesses sont passées à la loupe par les ingénieurs. L'accomplissement est le seul luxe à atteindre.

Un accomplissement qui se mesure par une progéniture prospère et illustre. La *911S* en 1966, la *Carrera RS* aux roues plus larges en 1973, la *Turbo* qui incarne le second niveau de puissance en 1974, la *953* et ses 300km/h en 1983 ou encore la *Carrera 2* en 1989. Les modèles iconiques se succèdent, les innovations se multiplient mais la *911* demeure indétrônable, tant sa souveraineté est naturelle et indiscutable. L'homologation est parfois complexe, les points faibles s'amoindrissent mais la *911* ne cède jamais aux sirènes du radicalement nouveau. Des 820 000 exemplaires vendus depuis 1963, 70% roulent encore. A l'image de Steve McQueen qui en a fait son partenaire à l'écran dans le film *Le Mans* de Lee H. Katz en 1971, la *Porsche 911* est rentrée dans la légende pour ne jamais en sortir. ■

Berénice Foussard-Nakache

Porsche 911 2.0 Coupé 1963



Porsche 356



Porsche 356



Porsche 356 Carrera GT. 1963



Porsche 911 Carrera 4S et Targa 4S

