

991 ANNIVERSAIRE

# LE CADEAU DES 50 ANS

POUR SES 50 ANS, EN 2013, LA 911 S'EST OFFERTE UN MODÈLE PRODUIT EN SÉRIE LIMITÉE DESTINÉ À COMMÉMORER L'ÉVÉNEMENT, MAIS AUSSI À FAIRE PLAISIR AUX NOSTALGIQUES EN DONNANT À LA TOUTE NOUVELLE 991 UN PETIT AIR RÉTRO EMPRUNTÉ AUX ANNÉES 60. RETOUR SUR L'UNE DES 911 LES PLUS ÉLÉGANTES DE L'HISTOIRE...

TEXTE VINCENT FLANDIN - ADAPTATION PHILIPPE CHASSANG - PHOTOS FLORIAN GROUT

**PERFORMANCES  
ET CONSOMMATION**

**Boîte mécanique**  
Vitesse maxi **300 km/h**  
0 à 100 km/h **4,5 s**  
0 à 200 km/h **14,6 s**  
80 à 120 km/h **6,0 s (6<sup>ème</sup>) s**  
Conso mixte **9,5 l/100 km**  
Emissions CO2 **224 g/km**

**Boîte PDK (Sport +)**  
Vitesse maxi **298 km/h**  
0 à 100 km/h **4,3 s (4,1 s)**  
0 à 200 km/h **14,1 s (13,8 s)**  
80 à 120 km/h **2,4 s**  
Conso mixte **8,7 l/100 km**  
Emissions CO2 **205 g/km**

La première série limitée destinée à marquer la longévité exceptionnelle de la 911 a été produite en 1988 à l'occasion de son jubilé d'argent, c'est-à-dire son vingt-cinquième anniversaire. Il s'agissait alors d'une "simple" 911 Carrera 3.2 dotée d'un équipement spécifique et d'une plaque commémorative apposée sur le tableau de bord.

Pour le trentième, puis le quarantième anniversaire de la 911, Porsche était allé beaucoup plus loin avec des modèles spécifiques, l'un produit à 911 exemplaires à l'occasion de la génération 964, l'autre à 1 963 unités sous l'ère de la 996, ce nombre correspondant à l'année de présentation officielle de la 911 au Salon de Francfort.

Pour le jubilé d'or de la 911, son cinquantième anniversaire, le constructeur ne pouvait faire moins que pour les décennies précédentes, d'autant que de nombreuses manifestations étaient prévues destinées à commémorer cet événement exceptionnel à l'époque. Et quand s'est posée la question de définir le nombre de 991 Anniversaire qui seraient produites, Porsche a décidé de reconduire le chiffre 0 combien symbolique de 1963 unités, un "tirage" qui s'imposait comme une évidence pour cette série limitée.

**50 ans plus tard**

La 991 Anniversaire a été dévoilée au Salon de Francfort, le 12 septembre 2013, pratiquement 50 ans jour pour jour après la présentation de la 911... sur le même salon ! A première vue



La 991 Anniversaire est équipée de jantes de 20 pouces évoquant les célèbres Fuchs

Depuis la génération 991, le moteur est intégralement encapsulé



et lorsque l'on découvre la 991 Anniversaire, à moins d'être un fin connaisseur de la marque, on se demande ce qu'elle peut bien avoir de spécial par rapport à la Carrera S dont elle est étroitement dérivée. Pourtant et à l'étude de ses caractéristiques, on s'aperçoit que, comme toujours, Porsche a soigné les détails sans en faire de trop, la légendaire "discretion" de la 911 étant l'une des caractéristiques les plus appréciées par la clientèle de la marque. Cela dit, discretion n'est pas forcément incompatible avec exclusivité comme le démontre sa carrosserie empruntée aux 991 à transmission intégrale avec les ailes arrière

élargies combinées à des bas de caisse noir et un bandeau reliant les feux arrière. Cependant, sur la 991 Anniversaire, ce n'est pas un bandeau de diodes qui surplombe le bouclier arrière comme sur les Carrera 4 et 4S, mais deux joncs chromés qui répondent à la grille de capot, chromée elle aussi. Un clin d'œil aux premières 911 dont l'air destiné au refroidissement du moteur passait à travers une grille chromée fixée sur le capot moteur. Aujourd'hui, l'air qui circule à travers le capot de la 991 sert uniquement à l'aération du compartiment moteur, la 911, comme tout le monde le sait, étant passée au refroidissement liquide depuis son trente-cinquième

« AVEC SON CAPOT MOTEUR FLANQUÉ DE SA GRILLE CHROMÉE ET ORNÉ DU LOGO 911/50 EN LIEU ET PLACE DU TRADITIONNEL "CARRERA S", L'ARRIÈRE DE L'ANNIVERSAIRE NE MANQUE PAS DE CHARME ! »



La 911 des 50 ans a été produite à 1 963 exemplaires numérotés



Le pack Anniversaire comprenait, entre autres, le module navigation du PCM

Le chrono a lui aussi droit à une finition personnalisée

La grille de capot est chromée, tout comme le logo Porsche 911 réhaussé par le traitement rouge du "50"

anniversaire avec la 996.

On retrouve ces mêmes joncs chromés au niveau des entrées d'air du bouclier avant tandis que les vitres latérales sont elles-mêmes soulignées d'un jonc en alu poli.

Enfin, la 991 Anniversaire repose sur des jantes SportClassic de 20 pouces évoquant les Fuchs à branches en alu poli des premières 911 S. Mais avec un peu moins de réussite à notre goût que les "vraies" Fuchs qui équipaient la 997 Sport Classic ou la 997 Speedster...

On aura ainsi fait le tour des spécificités esthétiques extérieures de la 991 Anniversaire qui fut proposée en trois coloris dédiés (gris graphite, gris geyser métallisé et noir) en notant la présence de rétroviseurs SportDesign et d'un logo spécifique 911/50 apposé sur le capot arrière, à la place du traditionnel "Carrera S".

### Ambiance Pepita

L'habitacle propose lui aussi une succession de clins d'œil aux premières 911, en commençant par les aiguilles de compteurs argentées placées devant des graduations vertes tandis que la garniture "pied-de-poule" de la partie centrale des sièges est elle aussi empruntée à la tradition 911. Bien entendu, les sièges sport livrés en série pouvaient être intégralement recouverts de cuir gris quartz ou noir avec coutures contrastées, mais les clients qui ont fait ce choix ont eu bien tort de se priver de cette partie centrale type Pepita devenue une des marques de fabrique de cette série Anniversaire. De plus et avec ce revêtement, ces sièges sont presque plus accueillants que ceux de série en cuir, notamment en hiver ou ils sont plus "doux" et apportent une touche d'originalité bienvenue



« LES NOMBREUSES TOUCHES DE CHROME, L'INTÉRIEUR PEPITA, LES COMPTEURS AUX GRADUATIONS VERTES ET LES JANTES SPORTCLASSIC ÉVOQUANT LES FUCHS DES ANNÉES 1960 FONT IMMÉDIATEMENT PENSER AUX PREMIÈRES 911 »

Les sièges à la bande centrale en tissu Pepita donnent une note rétro à l'habitacle

quand on roule toute l'année dans des voitures à l'habitacle uniformément unicolore.

Toujours dans l'esprit des années 60, la 991 Anniversaire est équipée du pack intérieur Alu complété du levier de vitesses SportDesign alors que le fameux logo 911/50 se retrouve sur les seuils de portes, les appuie-têtes et le dessus de la boîte à gants où il s'accompagne du numéro de chaque exemplaire de cette série limitée. Et si jamais vous n'en aviez pas assez, en plus d'être repris sur le fond du compte-tours, il s'affiche sur l'écran du PCM lorsque vous mettez le contact !

### Un prix de vente "raisonnable"

Cette série spécial cinquantième anniversaire peut sembler quelque peu timide si on la compare aux dernières séries limitées en date comme la 992 Sport Classic ou encore la 992 S/T. Partir sur un projet plus ambitieux aurait bien entendu été envisageable, mais elle aurait coûté beaucoup plus cher. A l'époque, Porsche a préféré proposer une 991 Anniversaire abordable. Pour autant, elle n'était pas donnée. Mais à un peu plus de 122 000 €, elle se situait encore dans une fourchette accessible pour la majorité des acheteurs de 911 neuves. Mais ça c'était il y a 10 ans. Dorénavant, les



« AVEC SES GROSSES AILES EMPRUNTÉES AUX 991 DOTÉES DE LA TRANSMISSION INTÉGRALE, LA 991 ANNIVERSAIRE "TAILLE" 44 MM DE PLUS EN LARGEUR QUE LES CARRERA DE SA GÉNÉRATION »

Les chiffres verts rappellent les compteurs des 911 des années 60

Passagers ou bagages, les places arrière sont plus accueillantes que sur les générations précédentes

Les appuis-tête sont brodés au logo du cinquantième anniversaire

Les prises d'air du bouclier avant ont également eu droit à leurs joncs chromés





« LA 991 ANNIVERSAIRE A ÉTÉ DÉVOILÉE AU SALON DE FRANCFORT, LE 12 SEPTEMBRE 2013, PRATIQUEMENT 50 ANS JOUR POUR JOUR APRÈS LA PRÉSENTATION DE LA 911 AU MÊME ENDROIT »

## FICHE TECHNIQUE

Moteur	6 cylindres à plat en alliage Refroidissement liquide 2 doubles arbres à cames en tête 4 soupapes par cylindre Variocam +
Cylindrée	3 800 cm <sup>3</sup>
Al. x course	102 x 77,5 mm
Taux de comp.	12,5:1
Puissance	400 ch à 7 400 tr/mn
Couple	440 Nm à 5 600 tr/mn
Alimentation	Injection directe
Transmission	Boîte manuelle 7 rapports ou PDK 7 rapports
Train avant	McPherson triangulé Amortisseurs PASM Direction à assistance électrique
Train arrière	Essieu multibras LSA Amortisseurs PASM
Freins	4 disques ventilés percés 340x34 mm à l'avant 330x28 mm à l'arrière Assistance, ABS et PSM Etriers en alu 6 pistons à l'avant 4 pistons à l'arrière
Jantes	9j x 20 à l'avant 11,5j x 20 à l'arrière
Pneus	245/35 zr 20 à l'avant 305/30 zr 20 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 491 x 1 852 x 1 295 mm
Voies Av / Ar	1 532 / 1 518 mm
Empattement	2 450 mm
Réservoir	64 l
Coffre	135 l
Cx	0,29
Poids	1 410 kg
Poids/puiss.	3,52 kg/ch
Prix neuf (2013)	122 792 € hors options

séries limitées du constructeur sont devenues intouchables pour la très grande majorité des porschistes, à l'image de la 992 S/T proposée à 308 976 € hors options (et hors malus) l'été dernier. Cela n'a pourtant pas empêché que l'on s'arrache les 1963 exemplaires (encore !) produits en quelques jours seulement...

De face, en dehors du coloris gris geyser métallisé de cet exemplaire mis à notre disposition par David Marciano de Speedstar, la série Anniversaire se distingue des autres 991 par ses lames chromées dans les entrées d'air du bouclier avant ainsi que sa lèvre inférieure en caoutchouc proéminente, sans oublier ses phares directionnels bi-xénon. De profil, on remarque l'entourage des vitres latérales en alu brossé et les rétroviseurs SportDesign très réussis sur le plan esthétique... mais qu'il est impossible de replier lorsque la voiture est stationnée ou pour rentrer dans un parking.

En continuant de longer la voiture, on tombe sur les ailes arrière plus imposantes que celles des Carrera, ce qui est logique puisqu'elles sont empruntées aux 991 dotées de la transmission intégrale. Du coup, l'Anniversaire "taille" 44 mm de plus en largeur que les Carrera.

## Pas de prime à la puissance

Sous le capot arrière doté de sa magnifique grille chromée, on retrouve le 6 cylindres à plat de 3,8 litres délivrant 400 ch de la 991 Carrera S... totalement invisible comme sur les autres 991. Ce moteur pouvait être couplé, au choix, à une boîte mécanique ou à une boîte PDK, toutes deux à 7 rapports. La 991 Anniversaire recevait la suspension PASM Sport rabaisant la caisse de 20 mm par rapport à la suspension de série ainsi que le PTV Plus qui aidait la voiture à s'inscrire en courbes. Enfin, l'échap-

pement sport venait compléter la panoplie afin de mieux profiter de la symphonie du 6 cylindres à plat.

Les 22 mm de largeur supplémentaire de chaque côté de la 991 Anniversaire ne sont pas un handicap dans les embouteillages car on se faufile rarement au millimètre avec une 911. En revanche, ils peuvent se révéler gênants si l'on possède un parking des années 70 dont la largeur a été calculée pour les petites voitures de l'époque. En outre, les rétroviseurs extérieurs SportDesign n'étant pas rétractables, il faut vraiment prévoir large au moment de se stationner.

Au volant, cet élargissement de la voie arrière se traduit par un train arrière à l'efficacité accrue en courbes ce qui fait renaître un léger soulagement dont les 991 Carrera et Carrera S sont dépourvues, l'équilibre entre les voies avant et arrière ayant été modifié sur la 991 Anniversaire. Cela dit, une voiture légèrement souveuse a tendance à rassurer les conducteurs qui ne sont pas forcément des pilotes chevronnés. Et même si l'électronique veille au grain, personne n'apprécie une auto qui semble échapper aux désirs de son conducteur.

Un peu moins sportive que la Carrera S de sa génération, la 991 Anniversaire est avant tout un très (très) bel objet que l'on s'offrirait pour le plaisir de rouler dans une voiture au pedigree exceptionnel. 12 ans plus tard, elle n'a rien perdu de son pouvoir d'attractivité, bien au contraire. Et s'il vous prenait l'envie de vous offrir un des 1963 exemplaires produits il vous faudra prendre votre mal en patience. Les Anniversaire sont rares sur le marché de l'occasion. Sans atteindre pour autant des sommets, elles se négocient aujourd'hui plus ou moins au prix du neuf de l'époque. Comptez entre 130 et 155 000 € selon le kilométrage et les options. ■