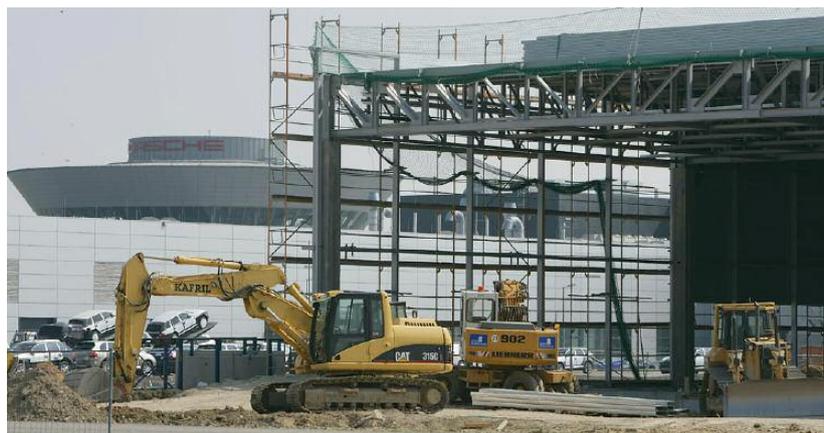


1. Nouveautés de Porsche AG

Fête à l'occasion de la fin du gros oeuvre

Leipzig, l'histoire d'un succès sans faille



En 2009, la première Panamera sera assemblée à Leipzig. « Avec cette quatrième série, Porsche entre dans une nouvelle dimension » a expliqué Siegfried Bülow, président-directeur général de Porsche Leipzig GmbH, à l'occasion de la fête célébrant la fin du gros oeuvre de la nouvelle halle de fabrication.

A Leipzig, les travaux vont bon train. Et lors de la fête célébrant l'achèvement du gros oeuvre, Michael Macht et Siegfried Bülow ont dû travailler dur. Devant 300 invités, le directeur de la production et le président-directeur général de Porsche Leipzig GmbH ont pris part à un concours spectaculaire, consistant à planter de gros clous dans une poutre en un minimum de temps et un nombre de coups limités. L'occasion pour eux comme pour les invités d'honneur de démontrer, « à coups d'arguments percutants », la détermination et le dynamisme qui animent l'entreprise de Leipzig. Messieurs Macht et Bülow se sont finalement imposés face à des personnalités politiques de haut rang. Mais pour le ministre fédéral allemand des Transports, Wolfgang Tiefensee, le ministre-président du Land de Saxe, Georg Milbradt, et le maire de Leipzig, Burkhard Jung, ce fut tout de même une soirée très divertissante.

Le petit intermède artisanal a clôturé la partie officielle de cette fête, qui a

éveillé la joie des convives à l'idée de bientôt accueillir à Leipzig la Porsche grand tourisme à quatre portes. La petite dernière de la famille Porsche sera fabriquée à partir de 2009 dans la nouvelle halle de production d'une surface de 25.000 m². Pour la région, la décision de construire la Panamera à Leip-

zig, et donc d'investir dans l'usine, est d'une grande importance. En termes d'emploi, cela signifie en effet la création de 600 nouveaux postes. « Nous sommes fiers de la confiance que nous accorde le directoire », explique Monsieur Bülow, nommé président-directeur général par le comité consultatif de Porsche Leipzig GmbH. Monsieur Macht souligne quant à lui que « personne n'a regretté, ne serait-ce qu'une seconde, de s'implanter à Leipzig. » Il ajoute également que la décision prise en 1999 de construire une nouvelle usine à Leipzig a marqué le début de « l'histoire d'un succès sans faille ».

Un centre logistique de 23.500 m² est prévu en supplément de la nouvelle halle de production. Par ailleurs, un centre pilote, un centre d'analyse et un atelier d'apprentissage viendront compléter l'actuelle halle de montage du Cayenne. Un élément nouveau : le module dit de découplage, qui servira au stockage intermédiaire des carrosseries livrées. Au total, l'investissement réalisé par Porsche s'élève à 150 millions d'euros. « Personne ne doute du bien-fondé de l'invest-

Des personnalités de premier plan à la fête célébrant la fin du gros oeuvre : Wolfgang Tiefensee, Georg Milbradt, Burkhard Jung, Michael Macht et Siegfried Bülow (de g. à dr.) en pleine action





La vue d'ensemble montre le futur site de l'usine Porsche de Leipzig avec les nouveaux bâtiments

tissement dans ce site d'implantation », commente Monsieur Macht. L'entreprise dispose d'un concept très élaboré permettant de produire à des prix compétitifs des séries relativement réduites de véhicules haut de gamme. Bref, l'usine de Leipzig incarne à merveille le modèle de réussite Porsche.

Par ailleurs, Porsche renforce ainsi son implantation en Allemagne. Dans le cas de la Panamera, 70 % de la valeur ajoutée est produite en Allemagne. Une démarche possible grâce à un travail d'équipe impressionnant : l'usine-mère de Zuffenhausen livre les moteurs, et 600 nouveaux postes sont également créés chez les sous-traitants. Les carrosseries peintes proviennent de l'usine Volkswagen de Hanovre, où 500 postes sont ainsi assurés à long terme.

« Nous avons besoin d'exemples tels que Porsche », commente Monsieur Tiefensee. « Cette entreprise sait tenir ses promesses. » Une affirmation également valable en matière de protection climatique. En effet, le développement d'un moteur hybride pour les modèles construits à Leipzig pourrait s'avérer être un projet pionnier. Monsieur Jung

ajoute : « Porsche est une valeur sûre. L'arrivée de l'entreprise à Leipzig, en 2002, a donné un véritable coup de fouet à la région », se souvient le maire. « Nous en serons toujours reconnaissants envers Porsche. » Georg Milbradt souligne quant à lui que Porsche a de nouveau investi des fonds propres dans les sites d'implantation de Saxe et renoncé aux subventions d'Etat.

L'avancement des travaux est conforme au planning. Les dalles seront bientôt coulées, puis il faudra poser les conduites et les câbles. La façade devrait être finie à la fin de l'année, de manière à pouvoir commencer les travaux de montage de la nouvelle série début 2008. Fin 2009, 50.000 véhicules haut de gamme des séries Cayenne et Panamera devraient être assemblés chaque année dans l'usine de Leipzig. Des perspectives réjouissantes. Lors de la fête célébrant l'achèvement du gros œuvre, l'air joué par l'orchestre de cuivres de Leipzig ne pouvait mieux convenir : *Bright side of life*. Car Porsche a vraiment une place au soleil.

Edition Carrera 4/07

Porsche Leipzig GmbH en chiffres

Surface de l'usine :
environ 300 hectares actuellement

Effectifs :
400

Surface de production du Cayenne :
18.600 m² (couverts)

Surface administrative :
3.200 m²

Longueur de la piste d'essai et de contrôle :
3,75 km

Longueur de la piste tout-terrain :
6 km

Protection de l'environnement :
Certification selon DIN ISO 14001 (depuis juin 2002)

Production du Cayenne durant l'exercice 2005/2006 :
35.128 véhicules
(2004/2005 : 41.299 véhicules)

Ventes durant l'exercice :
2005/2006 : 34.134 véhicules
(2004/2005 : 41.884 véhicules)

Production journalière actuelle :
180 véhicules (deux équipes de travail)

Panamera :
Grand-tourisme 4 portes
Lancement en 2009

Production prévue pour la Panamera :
20.000 véhicules par an

Service Clientèle

25 ans après : cure de jouvence pour une 911 Targa

Porsche Classic redonne du lustre à des véhicules de collection. Le Service Clientèle de l'usine de Zuffenhausen répond à tous les souhaits en matière de réparation, de maintenance, d'entretien et de restauration.

Dr. Markus Harsch a dû se séparer pendant cinq mois de son véhicule. On imagine donc l'impatience et l'émotion de ce client de 57 ans au moment d'entrer dans l'atelier. Et soudain, ce sont les retrouvailles passionnées. Car avec une 911 Targa, année de construction 1982, platine métallique, la passion va de soi. D'abord un sourire satisfait, plus tard un rire soulagé – et puis les yeux qui commencent à briller.

Le Suisse examine son trésor à la loupe, en connaisseur. Le nouveau toit ? « Parfait », dit Monsieur Harsch en passant la

main dessus. Les points de rouille sur l'aile ? « Impeccable. Il n'y en a plus aucune trace », constate-t-il avec satisfaction. Porsche Classic a fait du bon travail. Monsieur Harsch se trouve dans l'usine 1, un lieu historique. Mais aujourd'hui encore, l'usine-mère construite en 1938 continue d'exaucer les souhaits des conducteurs Porsche du monde entier.

Le premier interlocuteur des clients est souvent Kuno Werner, comme ce fut aussi le cas pour Monsieur Harsch. Le conseiller clientèle montre chaque dé-

tail au client suisse. Il détaille également toutes les opérations effectuées pendant la restauration partielle de la voiture de 25 ans. Monsieur Harsch écoute avec attention. Non seulement parfaitement informé, il est aussi et surtout impressionné par la qualité du travail effectué. La voiture brille à nouveau de mille feux pour les « noces d'argent ». « Formidable, comme neuve. On ne pourrait pas faire mieux », dit Monsieur Harsch, qui se sert de la voiture en été pour traverser les Alpes ou pour des vacances en Italie, au lac de Garde, avec deux planches de surf sur le toit.

Jutta Aldenhoff observe elle aussi la scène avec attention. Car la vue d'un visage de client heureux confirme la qualité du travail de son service. « Les clients nous accordent une grande con-



Avant de laisser Monsieur et Madame Harsch reprendre la route pour la Suisse, la responsable Classic Jutta Aldenhoff (à gauche) leur remet le dossier de restauration

fiance. Ils partent du principe qu'en tant que constructeur, nous nous occupons parfaitement de leur véhicule. Nous prenons donc notre travail d'autant plus au sérieux », explique la responsable Porsche Classic. Aldenhoff remet à Harsch un dossier de restauration, accompagné d'un certificat et d'un insigne. Les 140 heures de travail y sont soigneusement détaillées. De plus, des photos illustrent les emplacements, les raisons et les méthodes des travaux effectués. Dans le cas de la 911 Targa, la carrosserie a été retouchée puis repeinte. Le toit a dû être démonté, réparé puis remonté avec des joints d'origine.

Durant les derniers mois, Kuno Werner avait veillé à sans cesse tenir au courant Markus Harsch des travaux, par téléphone ou par courrier électronique. « Nous tenons à ce que chez nous, le client se sente entre de bonnes mains » dit-il. « Les opérations de restauration ont été déterminées sur mesure pour le véhicule. »

La réception du véhicule fait à Monsieur Harsch l'effet d'un petit voyage dans le temps. En effet, il y a déjà 25 ans de cela, il était venu personnellement à Zuffenhausen chercher la voiture qu'il avait achetée pour 62.000 francs suisses chez un concessionnaire à Lörrach. D'ailleurs, c'est sans hésitation que Monsieur Harsch a reconnu le bâtiment en briques de l'usine 1. Durant la visite guidée de l'usine, il a cependant noté de nombreux changements. Mais une chose ne change pas : il reste pleinement satisfait et très impressionné par le service de première qualité. Le service de livraison des véhicules où Monsieur et Madame Harsch ont retrouvé leur voiture dans une ambiance solennelle, cet après-midi-là comme 25 ans



Les retrouvailles : Kuno Werner explique en détails à Markus Harsch les réparations effectuées sur la 911 Targa



auparavant, fait partie au même titre que le département Classic de la division Distribution du Service Clientèle.

En fait, Monsieur Harsch voulait déjà venir chercher sa voiture le 22 mars, c'est-à-dire exactement 25 ans plus tard et avec 128.000 kilomètres de plus au compteur qu'à la sortie d'usine en 1982. Mais l'hiver en a décidé autre-

ment. Le 19 avril cependant, le soleil était au rendez-vous. Le dentiste et son épouse Françoise ont pris le chemin du retour vers Bâle (270 kilomètres) capote ouverte : « Nous allons passer des moments formidables ! »

Edition Carrera 5/07

Le service de livraison des véhicules

Ses attributions : livraison de véhicules, conseil clientèle professionnel et vente directe d'articles de la Porsche Design Driver's Selection

Livraisons de véhicules par jour :
25 en moyenne

Livraisons de véhicules au cours de l'année passée :
4.000

Philosophie du service de livraison des véhicules :

Porsche permet aux clients qui viennent réceptionner leur voiture à Zuffenhausen de découvrir l'usine de production de leur véhicule. Le client peut lui-même observer le soin qui est mis à chaque étape de la fabrication. L'expérience de l'usine de production ne laisse jamais le client indifférent.

Prestations lors de la livraison :

visite de l'usine, déjeuner, photo souvenir, informations techniques, voiture livrée avec le réservoir plein

Voyages les plus importants effectués par les clients :

depuis les États-Unis, le Sri Lanka et Hong-Kong

Adresse :

Centre Clientèle Enlèvement à l'usine
Porte principale usine 2
Zuffenhausen, Allemagne
Tél. : +49 711 911-2 53 88
Internet :
www.porsche.com/france/accessoriesandservice/factorycollection

Livraison de véhicules :

du lundi au vendredi, de 8h à 16h

Le Service Clientèle Classic

Ses attributions :

acquisition et distribution de pièces d'origine pour le monde entier, restauration de voitures sur l'usine, prestations SAV, maintenance de voitures de collection

Pièces d'origine disponibles :
26.000 pour les millésimes 1950 à 1995

Véhicule le plus ancien à avoir été restauré :

un coupé Porsche 356 métal léger, millésime 1951

Restauration la plus difficile :

une Porsche 718 Spyder avec moteur Fuhrmann à huit cylindres, mill. 1962

Adresse :

Service Clientèle Classic
usine 1, porte 1
Zuffenhausen, Allemagne

SAV/Maintenance/Restauration :

Tél. : +49 711 911 2 71 50
E-mail : classic-service@porsche.de

Pièces détachées modèles de collection :

Tél. : +49 711 911 2 57 29
E-mail : classic-parts@porsche.de
Internet : www.porsche.com/france/accessoriesandservice/classic

Edition Carrera 5/2007

La première livraison de véhicule

Kurt Ahrens (2^e en partant de la gauche) est le premier client à avoir acheté une Porsche 550 Spyder en tant que client privé. Le 15 janvier 1955, il vient chercher sa voiture à l'usine 2 de Zuffenhausen, en Allemagne. Ferry Porsche, Wilhelm Hild, Ernst Fuhrmann et Huschke von Hanstein (en partant de la gauche) lui souhaitent bonne route



Compétitions

Introduction aux boutons du cockpit de la 911 GT3 Cup

Les valeurs Porsche ont toujours reposé sur le sport mécanique. « On commence par la gauche », Richard Lietz prend place dans le véhicule. « Première règle de base : dans un véhicule de course, pas besoin de clé, on appuie juste sur le bouton. »

Le pilote autrichien de l'équipe d'usine conduit des bolides « à bouton » depuis 2004, époque à laquelle il a fait ses ar-

mes sur une 911 Cup. « La première fois que je suis monté dans cette voiture, je me suis dit : aïe, aïe, aïe, pourvu que je m'y retrouve », poursuit le pilote de 23 ans. « Mais, on s'y habitue très vite. Et maintenant, c'est un automatisme : embrayage, première vitesse, et c'est parti. » Richard Lietz court pour les équipes clients dans les Le Mans Series avec une 911 GT3 RSR et teste les nouvelles 911 Cup avec ses collègues

pilotes d'usine sur la piste de Weissach (Allemagne). Pour la saison en cours, plus de 200 911 Cup ont été produites. Pour être clair, les cockpits Porsche n'ont plus de mystères pour lui. Son credo : « L'ergonomie du tableau de bord est une qualité essentielle pour maîtriser les 400 ch de la bête. »

Edition Carrera 5/2007



1) Il suffit d'enfoncer le **Speed limiter** pour être sûr de tenir la vitesse autorisée sur la pit lane

2) Le **témoin de diagnostic** vous avertit de tout défaut dans le système

3) Les **témoins Shift** signalent qu'un régime préprogrammé a été atteint

4) Les **témoins d'avertissement Motec** indiquent un grave défaut de fonctionnement pendant la conduite

5) **Flasher** s'allume avec le clignotant

6) **High Beam** s'allume avec les feux de route

7) Le **bouton Alarm** permet d'ignorer un signal Motec (4) et d'éteindre le témoin

8) Le **régulateur de freinage** modifie la répartition de la force de freinage entre les roues avant et arrière

9) Le **bouton de démarrage** permet de démarrer le moteur

10) **Main Switch** : interrupteur principal pour enclencher/arrêter le circuit électronique

11) **Ignition** : active l'allumage

12) **Fire** : active le système d'extinction d'incendie

13) **Light** : allumer/éteindre la lumière

14) **Motec Mode** : ce bouton permet de régler le mode de conduite actuel sur l'affichage du tableau de bord – entraînement, qualification ou course

15) **Motec Start/Stop** : démarre l'enregistrement de données (par exemple télémétrie, changement de vitesse, régimes et vitesse)

16) **Motec Display Next Line** : cet interrupteur permet d'afficher un certain nombre d'informations Motec à l'affichage du tableau de bord (par exemple les temps par tour de circuit, le niveau du réservoir, la vitesse enclenchée, la vitesse)

17) **Fan** : active la ventilation

18) **Fuel Pump Switch Service** : active la pompe à essence pour vider le réservoir

19) **Bosch Hazard** : feux de détresse

20) **Fog Rear** : feu antibrouillard

21) **Cockpit-Windscreen** : régulateur pour la ventilation