

1. Du nouveau chez Porsche AG

Une ligne de montres assorties à la voiture : Porsche Design PTC 911 Limited Edition

Noir Basalte, Rouge Indien, Jaune Speed – tel est le choix de couleurs qui ornent le cadran des chronographes en titane actuels de la Porsche Design PTC 911 Limited Edition proposée pour la nouvelle Porsche 911 Carrera. Ces montres séduisent de par la clarté de leur affichage, affichent la date, possèdent une fonction Arrêt ainsi qu'une échelle tachymétrique et sont disponibles soit avec un bracelet en titane, soit avec un bracelet en caoutchouc naturel, ce dernier étant orné de profondes rainures, à l'image des pneumatiques grande vitesse. Un verre saphir au fond du boîtier offre une vue remarquable sur le cuir de ce chronographe exceptionnel : un mécanisme automatique de calibre ETA 2894-2 avec système de rotor Porsche Design. Les interstices du rotor en titane, entre lesquels demeurent des barrettes de moins d'un millimètre de large, permettent de contempler les autres organes du mécanisme.

A 12 heures, la silhouette caractéristique de la Porsche 911 Carrera sur le cadran, au-dessous du logo Porsche Design, souligne la particularité de cette montre qui ne sera éditée que 911 fois dans chacun des trois coloris proposés. Le numéro de série est gravé au dos du boîtier. Les montres sont disponibles sous la forme d'une trilogie ou séparément et présentées dans un écrin spécial en cuir de haute qualité. Un certificat et un modèle réduit Porsche de la couleur sélectionnée sont associés à chacune de ces montres, en vente au Porsche Design Shop de Munich (tél. +49 (0)89 228 96 52) ou chez quelques horlo-



gers de renom dont les noms et les adresses vous sont fournis sur Internet sur : www.porsche-design.com

Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft

Fête-Anniversaire : Les 30 ans de la Porsche 911 Turbo



On ne pouvait, en son âme et conscience, parler d'un «croupion». Quant au terme de «plateau», il s'agissait plutôt d'une manière charmante de minimiser l'imposante construction du spoiler arrière. Cette nouvelle voiture de sport exigea en effet un esprit et un vocabulaire généreux : plus imposant, plus massif, plus sportif et surtout plus puissant. Lorsque, en 1974, Porsche présenta pour la première fois au Salon de l'Automobile de Paris la nouvelle voiture super sport de 260 ch, l'ensemble de la presse spécialisée s'enthousiasma pour cette «bête sauvage». L'évocation de cette explosion de puissance fait, aujourd'hui encore, grimper le taux d'adrénaline. Il est vrai que cette voiture n'était pas d'un type familier. Quiconque démarrait la première Turbo sans y être vraiment préparé, était saisi par la charge concentrée lorsque le turbocompresseur se mettait à tourner à environ 3.000 tr/min. Ce véhicule à l'instinct impétueux pouvait atteindre les 250 km/h et devint ainsi la voiture de sport routière allemande la plus rapide.

L'idée turbo n'était pourtant pas nouvelle, mais pour la première fois appliquée définitivement à un usage quotidien. Voilà maintenant 99 ans que

le concept – réutiliser directement sous le capot moteur les gaz d'échappement afin d'accroître la puissance du véhicule – fut breveté. Un seul inconvénient : le trou du turbo. Des alternances incessantes de charge faisaient chuter la pression de suralimentation.

Le jeune ingénieur Porsche, Ferdinand Piëch, eut alors une brillante idée : un plus petit compresseur, un plus petit trou et une réaction plus rapide. Pour pouvoir réaliser un compresseur de plus petit gabarit, une partie des gaz d'échappement fut déviée au moyen d'un bipasse. Le reste suffit à un supplément de croissance considérable.

Après avoir remporté deux années consécutives la série de course CanAm, la Turbo fut déclarée apte à la circulation routière en 1974. Malgré la crise du pétrole de l'époque et un contexte peu favorable aux véhicules énergivores, elle remporta un vif succès. Au lieu des 1.000 véhicules prévus à l'origine, ce ne furent pas moins de 21.000 qui sortirent au total de la chaîne jusqu'en 1989. L'aileron arrière n'est pas le seul à s'être perfectionné au cours des 15 années intermédiaires. La puissance du véhicule passa à

partir de l'année-modèle 1977 à 300 ch et, cinq années plus tard, une optimisation de la préparation du mélange permit même de réduire sensiblement la consommation de carburant.

Après 1989, les performances du véhicule ne cessent de s'améliorer. 320 ch sont disponibles à partir de l'année-modèle 1991 et, en 1993, le moteur de 3,6 litres développe 360 ch. La voiture super sport de Porsche abat pour la première fois le 0-100km/h en moins de cinq secondes. Une nouvelle dimension de la conduite en Turbo débute en 1995 : une puissance de 408 ch grâce à la suralimentation bi-turbo et la transmission intégrale élèvent le véhicule jusqu'aux premiers rangs des voitures routières les plus rapides. La Turbo de la génération 996, présentée en l'an 2.000, fit les gros titres en termes honorables puisqu'elle fut sacrée, grâce à sa technologie de pointe, «voiture la plus propre du monde» malgré ses 420 ch.

La Turbo 2004 s'inscrit dans la continuité de cette évolution fructueuse. Le moteur de 3,6 litres à refroidissement à eau quatre soupapes, avec commande des soupapes VarioCam Plus, refroidissement de l'air de suralimentation optimisé et électronique moteur, développe à l'intérieur de la Turbo S 450 ch impétueux pour une émission des gaz d'échappement extrêmement réduite. La puissance tacitement mais constamment attendue lors de la présentation d'un nouveau véhicule Turbo est ici présente en quantité suffisante. Demeure la question de la forme de l'aileron. Le mieux est que vous vous fassiez une idée par vous-même.

Carrera
Rédaction Porsche Club News

Fabrication de pièces de rechange Porsche

La Porsche Carrera au profit d'un centre de rééducation



Cette initiative fut lancée par Manfred Mönnich, le directeur du département de la fabrication des pièces de rechange de Zuffenhausen. Une Porsche Carrera 996 a été remaniée et aménagée pour les personnes handicapées à l'intérieur de l'atelier d'apprentissage et mise à la disposition de la Medical Park Prien Kronprinz-Klinik. La Porsche stationne à présent aux côtés d'autres appareils de rééducation dans la salle de thérapie et complète le programme de rééducation quotidien.

Les patients qui ne sont plus en mesure d'appuyer sur les pédales apprennent ici à conduire uniquement avec les mains à bord de la Carrera. Pour cela, un levier commandant l'accélération et les freins a été aménagé juste à côté du volant. A la question de savoir pourquoi une Porsche plutôt qu'une autre, le Docteur Wolfgang Wilde, directeur de la clinique, répond par ces quelques mots : «C'est en vivant l'extrême que l'on apprend le mieux.»

Manfred Mönnich
Directeur Fabrication des pièces de rechange
Tél. : +49 (0)711 911 71 09
Fax : +49 (0)711 911 50 09

