

1. Nouveautés de Porsche AG

Porsche Design Group

Ouverture d'un Porsche Design Store à Florence

Le Porsche Design Group (Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG) de Bietigheim-Bissingen vient d'ouvrir un nouveau Porsche Design Store à Florence. Cette boutique de 80 m² bénéficie d'un emplacement idéal au cœur de la ville, sur la Via Tornabuoni.

Le Porsche Design Store de Florence a été conçu par le Porsche Design Group en collaboration avec l'architecte italien Matteo Thun et l'agence de design munichoise KMS. Ce nouveau concept de boutique a été présenté en janvier 2005, avec l'inauguration du Porsche Design Store de Berlin. L'édition de mai 2005 du Porsche Club News a d'ores et déjà abordé ce thème en détail.

Les boutiques de ce type proposent l'intégralité de la gamme Porsche Design et véhiculent ainsi le concept et la philosophie de la marque. Parmi les autres vecteurs de commercialisation, citons les magasins franchisés, les shop-in-shops, les centres commerciaux et les boutiques spécialisées de luxe.

La société dispose désormais de ses propres boutiques à Berlin, Hambourg, Londres, New York, Florence, Beverly Hills et Costa Mesa/Los Angeles ainsi que de onze espaces franchisés. Siegmund Rudigier, Directeur général du Porsche Design Group, prévoit la création de 30 boutiques à moyen terme.

Porsche Design Store Florence
Via Tornabuoni 39/R et 41/R
I-50123 Florence
Tél. : +39 (0)55 26 550 56
Fax : +39 (0)55 23 995 23
www.porsche-design.com



Porsche AG

Avant-première : une 911 Turbo plus puissante que jamais



La nouvelle 911 Turbo figure toujours sans conteste au sommet de la hiérarchie des 911. C'est au Salon de l'automobile de Genève, le 28 février dernier, que le nouveau modèle a dévoilé en avant-première mondiale ses caractéristiques techniques et son inimitable esthétique racée. Il s'agit bel et bien de la 911 la plus puissante de tous les temps.

Plus large, plus rapide, plus fascinante encore : la nouvelle 911 Turbo se montre on ne peut plus digne de sa réputation de porte-drapeau de la marque. Ses principales caractéristiques sont les suivantes :

- **Puissance** : le moteur Boxer 3,6 litres développe 353 kW (480 CV) à 6.000 tours. Le couple maximal s'élève à 620 Nm ; il est disponible sur une plage allant de 1 950 à 5.000 tours.
- **Performances** : avec sa boîte mécanique à 6 rapports, le Turbo passe de 0 à 100 km/h en 3,9 secondes et de 0 à 200 km/h en 12,8 secondes. Au cinquième rapport, il ne lui faut que 3,8 secondes pour passer de 80 à 120

km/h. Mais attention : pour la première fois, le Turbo avec boîte automatique Tiptronic S en option se montre encore plus sportif que son homologue : il déroule les sprints en 3,7 secondes (0 à 100 km/h) et 12,2 secondes (0 à 200 km/h), et ne nécessite que 3,5 secondes pour l'accélération intermédiaire 80 km-120 km/h. Quel que soit le modèle de boîte, la vitesse de pointe est de 310 km/h.

- **Caractéristiques techniques** : les turbocompresseurs à gaz d'échappement sont dotés pour la toute première fois d'une géométrie variable (VTG). Des pales réglables régulent et orientent le flux des gaz d'échappement en direction de la roue du turbocompresseur, ce qui renforce la souplesse et l'accélération, tout particulièrement à bas régime. La nouvelle transmission intégrale met en œuvre un embrayage multi-disques à commande électronique. Le Porsche Traction Management (PTM) ajuste la répartition de puissance entre les deux essieux moteurs. Il garantit ainsi en permanence une distribution optimale du couple en fonc-



tion des conditions de conduite, pour une transmission optimale. Le PTM figure parmi les systèmes de transmission intégrale les plus performants et les plus légers qui soient.

- **Caractéristiques esthétiques** : la nouvelle partie avant arbore des entrées d'air de refroidissement prononcées. L'éclairage de série se compose de projecteurs ovales bi-xénon, de phares antibrouillard déportés et surbaissés ainsi que de nouveaux clignotants à DEL intégrés aux entrées d'air de refroidissement. La partie arrière s'élargit de 22 millimètres par rapport au modèle précédent. L'aileron à fente arbore une nouvelle forme redimensionnée. Il tend légèrement vers le bas au niveau des flancs pour se fondre harmonieusement avec la forme des ailes. Les nouvelles entrées d'air latérales situées à l'arrière des portes améliorent l'alimentation en air de refroidissement des refroidisseurs d'air de suralimentation.
- **Commercialisation** : le 24 juin 2006 en Allemagne, le 8 juillet aux Etats-Unis.
- **Prix** : prix de base en Europe de 115.000 euros. En Allemagne, le Turbo coûte 133.603 euros, TVA et spécifications nationales incluses. Aux Etats-Unis, il sera disponible au prix de 122.900 dollars (hors taxes).

L'histoire

1905 : naissance du turbocompresseur. Le 16 novembre, l'ingénieur suisse Alfred Büchi (1879 – 1959) dépose un brevet pour un «moteur à explosion composé d'un compresseur (compresseur à turbine), d'un moteur à pistons et d'une turbine montée en aval ».

1923 : première application. Grâce à la turbocompression des gaz d'échappement, les moteurs diesel à dix cylindres des bateaux à passagers «Danzig» et «Preussen» affichent un regain de puissance (de 1.750 à 2.500 CV).

1973 : Porsche lance la 917/30, véritable porteur de la technologie turbo du haut de ses 1.100 CV, dans la série américaine CanAM. Le bolide surclasse tous ses concurrents.

1974 : Porsche présente la première 911 Turbo sur le Salon de l'automobile de Paris. Il s'agit de la première voiture de sport de série au monde dotée d'un turbocompresseur à gaz d'échappement. Elle passe de 0 à 100 km/h en 5,5 secondes.

1977 : grâce à son refroidisseur d'air de suralimentation, le successeur du tout premier Turbo développe déjà 300 CV pour une cylindrée de 3,3 litres.

1987 : véritable porteur de technologie, la 959 se dote d'un deuxième turbocompresseur à gaz d'échappement.

1995 : avènement de la technologie bi-turbo pour les véhicules de série. La nouvelle 911 Turbo fait sensation avec ses performances routières exceptionnelles (0 à 100 km/h en 4,5



secondes) et inaugure un nouveau système de purification des gaz d'échappement. La technique du catalyseur, alliée au diagnostic embarqué OBD II, fait de ce Turbo la voiture la plus propre au monde.

2000 : la nouvelle technologie Vario-Cam Plus réduit la consommation (de 18 % par rapport à la génération précédente) ainsi que les émissions polluantes de la nouvelle 911 Turbo et améliore le régime du moteur.

2005 : Porsche innove encore avec un moteur à combustion essence doté d'un turbocompresseur à géométrie variable (VTG). Cette technique se caractérise avant tout par un gain notable de souplesse, tout particulièrement à bas régime.

Edition Carrera février 2006

Porsche AG

Nouvelle locomotive, nouveau look



Inauguration de la nouvelle «locomotive Porsche» à la grande gare de Berlin. «C'est parce que la chaussée nous tient à cœur que nous misons sur le rail», explique le Directeur général de Porsche, Wendelin Wiedeking.

Hartmut Mehdorn, président du Directoire de la Deutsche Bahn AG (chemins de fer allemands), a remis symboliquement cette locomotive électrique moderne au design Porsche exclusif à Wendelin Wiedeking dans la nouvelle gare centrale de Berlin. La «locomotive Porsche» n'est autre qu'une motrice d'une puissance de 6.400 kilowatts de la série 182, qui passe de 0 à 200 km/h en quelque 20 secondes. Celle-ci assurera avant tout le transport de marchandises lourdes à travers toute l'Allemagne.

Lors de cette remise, le directeur des chemins de fer s'est félicité des efforts constants du constructeur de voitures de sport de transposer le transport de véhicules et de composants sur le rail. Selon M. Mehdorn, «Porsche cons-

titue un bon exemple d'une logistique intelligente et respectueuse de l'environnement. C'est précisément là notre atout, puisque nous formons un groupe dédié à la logistique et à la mobilité.»

Porsche s'apprête, dès ce printemps, à transposer de la route au rail le transport de composants et de moteurs par le biais le nouveaux wagons et de semi-remorques. Aux dires de M. Wiedeking, «Nous parvenons déjà, en étroite collaboration avec les chemins de fer, à éviter environ 15.000 transports annuels par camion, ce qui équivaut à près de 20 millions de kilomètres.» Toujours selon lui, les transpositions à venir permettront de décharger les routes allemandes de milliers de transports par camion. L'initiative de Porsche n'est certes pas totalement désintéressée : «En tant que constructeur de voitures de sport, la chaussée nous tient à cœur. C'est pourquoi nous misons sur le rail», a reconnu le Directeur de Porsche.

Porsche a commencé dès février 2001 à mettre en œuvre un concept de logistique et de transport impliquant fortement la voie ferroviaire. Tous les véhicules destinés à l'exportation outre-mer sont depuis embarqués dans des wagons spéciaux à destination des ports de la mer du Nord que sont Emden et Bremerhaven depuis la gare de chargement Porsche de Kornwestheim. Ces wagons convoient en retour des modèles Boxster et Cayman en provenance de Finlande et destinés à la clientèle du sud de l'Europe.

Porsche mise également sur le rail à Leipzig : chaque jour, les carrosseries brutes arrivent à bord d'un train spécial dans la gare du site, où elles passent ensuite en production. Tous les Cayenne partant de Leipzig et destinés à l'exportation outre-mer sont exclusivement convoyés par le rail en direction des ports de la mer du Nord.

Edition Carrera février 2006



Pour obtenir des informations complémentaires, consultez votre Centre Porsche ou notre site Internet www.porsche.com.

Tout est enfin prêt : valises, passeport...

Vous n'avez rien oublié ?

Check-up vacances

Porsche Service

Les vacances approchent. Pour voyager en toute quiétude, profitez de notre formule « Check-up vacances ». Un contrôle de l'ensemble des fonctions électriques et mécaniques de votre voiture pour assurer votre sécurité et celle de votre Porsche.

Pour en savoir plus sur nos offres personnalisées, contactez votre Centre Porsche.



PORSCHE