

1. Les nouvelles de Porsche AG

Visite à Leipzig – Un brin de nostalgie

Ces jours-ci, la dernière Carrera GT a quitté la halle de montage de l'usine Porsche de Leipzig. Cette voiture de sport haute performance a marqué les esprits. Et laisse de beaux souvenirs. Voici quelques instantanés d'une tournée d'adieu hésitant entre fierté et mélancolie.

Au premier poste, tout se passe comme prévu. Le monocoque a quitté le boggy pour rejoindre la plateforme élévatrice. C'est ici que sont posés les câbles de l'habitacle, la climatisation et la chaîne de direction et que sont montés les calculateurs. Matthias Würker travaille sur le boîtier de direction. Comme ses collègues, il est vêtu de blanc, gants compris. Un costume harmonisé à des gestes qui s'apparentent à ceux du chirurgien. Ce Leipzigois de 47 ans affiche du respect pour l'objet sur lequel il travaille. Il est ici depuis août 2003. Quant au jour précis de son arrivée, il n'en est plus très sûr. Par contre, il se rappelle parfaitement de la voiture : «C'était la Carrera GT Numéro cinq».

«Mes amis ne cessaient de me dire : René, qu'attends-tu pour nous en amener une ?».



René Schäfer (31), montage des essieux, intérieur, pare-brise

Ici, sur la ligne de montage de l'usine Porsche de Leipzig, chaque voiture est répertoriée. Depuis environ trois ans. «Et depuis quelques semaines» déclare Guido Karrer, le chef de la production, «c'est le compte à rebours». Au mois de mai, tout sera fini. Le dernier sportif de haut niveau quittera alors définitivement la halle de montage et mettra ainsi le point final à l'histoire d'une belle réussite. Mais la fascination demeure. Au cours des prochaines années, la Carrera GT continuera à envoûter : dans les musées privés des amateurs de voiture de sport, sur de nombreux circuits de la planète – ou, tout simplement, en tant que multiplicateur du plaisir des propriétaires qui s'en servent pour aller chercher leur pain à la boulangerie.

Et à Leipzig les gens diront, c'est ici qu'elle a été construite. La ligne de montage est longue de 70 mètres sur 12 de large et comprend huit postes.



Julia Schauer (32), conseillère clientèle Carrera GT

«C'était à chaque fois un événement d'accueillir ici à Leipzig un client Carrera GT».

Tout est fait à la main : que ce soit la pose du moteur ou le remplissage du réservoir en passant par le montage des essieux, de l'habitacle, par la pose

extérieure des seuils, des ailes, du dessous de caisse, du revêtement de la partie arrière et des fenêtres latérales jusqu'à celle des portes. «Le taux d'intégration est fascinant» déclare Karrer. Réparties par poste, les équipes travaillent plusieurs heures sur le même véhicule. A moins de vingt pas, les collègues s'affairent sur le Cayenne avec la même précision typiquement Porsche. Mais là, les gestes suivent une cadence minutée. Ici, sur le territoire réservé à la Carrera GT, les pendules ne sont pas les seules à se distinguer. Pour travailler ici, il faut commencer par engranger de nombreuses connaissances. A la grande époque, 70 élus travaillaient sur la ligne de montage. Ils ne sont plus que 22. Leur fierté est toujours la même, mais la mélancolie les gagne. «Nous aimons ce travail» déclare Karrer, «et ce, jusqu'à la toute dernière pièce». Ensuite, il faudra retourner à la production du Cayenne.



Alexander Fijak (29), porte-parole de l'équipe

«Nous sommes très attachés à cette voiture. Elle nous tient à cœur». Siegfried Bülow travaille, pour ainsi dire, le dos à l'action. En effet, seul un mur épais sépare le gérant de la société Porsche Leipzig du lieu de naissance de toutes les Carrera GT. Le chef aime se trouver au cœur de l'événement. Et il repense au passé, à l'époque où, au

siège de Stuttgart, la direction réfléchissait à la manière de fabriquer en série limitée un véhicule exerçant une telle fascination. Les membres du directoire ont discuté longtemps et simulé sur la table une chaîne de fabrication à l'aide de boîtes d'allumettes et de petits morceaux de bois. L'époque était passionnante. Et le jeu en valait la chandelle. Bülow n'a pas oublié les performances du Département Recherche et Développement de Weissach et le soutien de l'usine-mère de Zuffenhausen. Il en est persuadé : « Cette voiture est le fruit d'une coopération réussie entre les équipes Porsche. Avec la Carrera GT, Leipzig a rejoint le Club très exclusif des constructeurs de voitures de sport. Nous pouvons être fiers du résultat. » Une réception de remerciement est prévue.



Tilo Becker (38), pilote d'essai de l'équipe Finish Carrera GT

« J'étais tous les jours sur le circuit, et j'ai conduit moi-même toutes les Carrera GT. Un privilège réservé à un tout petit nombre ».

Mais le dix-cylindres n'a pas encore fini de donner le ton. « Quand je suis dans mon bureau et que j'entends une

Carrera GT démarrer » dit Julia Schauer, « j'en ai toujours la chair de poule. Cette jeune femme au sourire avenant en connaît un bout sur cette voiture de rêve mais encore plus sur ses propriétaires. Elle s'est occupée de tous ceux qui ont choisi de venir en personne à Leipzig prendre livraison de leur Carrera GT. En août 2003, au jour du premier événement organisé à Leipzig pour les propriétaires en attente de livraison, elle demanda à un américain quel coloris il avait commandé. Argent et noir, répondit-il. Argent à l'extérieur et noir à l'intérieur, c'est une belle combinaison de coloris confirme la conseillère clientèle presque immédiatement remise sur la bonne voie par son invité d'Outre-Atlantique. « J'en ai choisi une noire et une argent » la corrige-t-il. « J'ai compris que ces clients venaient d'un autre univers » déclare Julia Schauer. Mais tous étaient très affables, reconnaissants, intéressés et enthousiasmés par tout ce qu'ils voyaient. Elle a été témoin de très jolies scènes, surtout au moment de la remise. Lorsque le client, en compagnie de l'instructeur, dévoile son véhicule recouvert d'une housse sur mesure, il est en général ébloui. « Je me souviens d'un client » raconte Julia Schauer, « qui est resté là, immobile, en versant des larmes de joie » 798 hommes et deux femmes du monde entier, dont de nombreuses personnalités, sont venus à Leipzig pour goûter à ce rituel. Mais jamais leur nom ne sera mentionné. Dans la catégorie des prix supérieurs à 400.000 euros, la discrétion est de mise. Plus de la moitié de ces voitures exclusives rayonnent aujourd'hui aux Etats-Unis et au Canada. Il y a aussi des pays comme le Luxembourg, la Croatie, la Grèce, la Slovaquie, la Lettonie et la Bulgarie où un seul exemplaire évolue sur les routes.

« Normalement, le contact avec le client est plutôt rare pour celui qui travaille à la production. Ici, de nombreuses personnalités parcourent la halle de montage et veulent tout savoir dans les moindres détails. »



Sebastian Hecht (33), montage de l'extérieur

La Carrera GT a fait rêver Leipzig dont elle demeure la star incontestée. « Nous avons tous participé à écrire un peu de l'histoire de Porsche » dit Siegfried Bülow, « c'est une réelle satisfaction de faire le bilan et de pouvoir dire, j'y étais. »

« Lorsque j'ai rejoint Porsche en 2000, jamais je n'aurais cru pouvoir un jour participer à la fabrication d'un tel véhicule. »



Guido Karrer (36), chef de production Carrera GT

Edition Carrera avril 2006

Sport automobile

Présents sur chaque circuit



Avec le départ de l'American Le Mans Series 2006, le 16 mars, le RS Spyder a entamé sa première saison complète de courses. Sept ingénieurs en compétition, venus de Weissach (Allemagne), sont présents sur chaque circuit pour y préparer les véhicules. Une vie sur les chapeaux de roue.

En compétition automobile, la vitesse constitue bien sûr un facteur décisif. En janvier 2005, le directeur de Porsche a donné le feu vert au RS Spyder. Ainsi, le prototype sport a pu déjà entamer sa première saison complète de courses avec les douze heures de Sebring (Floride), la course d'ouverture de l'American Le Mans Series (ALMS). Les véhicules sont préparés par sept ingénieurs en compétition de Weissach (Allemagne). Tous seront présents sur les dix circuits, afin de préparer les deux RS Spyder engagés par Penske Motorsport 2006 dans le cadre de l'ALMS.

Ainsi, les ingénieurs passeront près de 20 week-ends en déplacement, au rythme des compétitions : départ pour le circuit le mardi et retour à Weissach le lundi. Des journées de test viennent souvent s'ajouter à ces rendez-vous sportifs. Roland Kussmaul, responsable Développement / Performance sport automobile (EME4) explique : «Nous

sommes très souvent en déplacement. Mais c'est un réel plaisir de préparer ces voitures de course et d'œuvrer à la victoire.»

Selon Martijn Meijs (EME4), la base conceptuelle des modèles vainqueurs est déjà élaborée durant la phase de développement. Il s'agit ensuite de la figurer. Dans le cadre de ce travail de précision, l'ordinateur et les essais sur circuit jouent un rôle essentiel. Kussmaul : «Les premiers tests ont lieu sur la table de travail avec un crayon et du papier.» Afin d'obtenir un réglage optimal de la boîte de vitesses pour la course de Sebring, les ingénieurs ont mis à profit leur longue expérience du sport GT. Une fois le réglage de base au point, ils ont poursuivi leur travail avec la simulation et le tuning de précision sur PC. «Nos spécialistes peuvent agir à l'écran sur le couple de sortie, la boîte de vitesses ou les pneumatiques et en déduire les temps obtenus par tour sur le circuit.», explique Kussmaul. «Les chiffres de l'ordinateur correspondent à la seconde près aux résultats atteints en conditions réelles.»

Cependant, l'univers virtuel ne prétend pas se substituer aux tests sur le circuit. Meijs : «Il s'agit uniquement de données de base utilisées pour contrôler sur

place tous les paramètres en détails.» Avant le début de la saison, l'équipe s'est rendue à Atlanta et Sebring pour effectuer des tests. Le dernier parcours d'essai couvrait la distance totale de compétition, soit douze heures de course. «Ensuite, nous avons démonté toutes les pièces du véhicule afin de détecter les éventuels défauts». En effet, explique Kussmaul : «Nous ne sommes jamais satisfaits. Le progrès ne s'arrête pas.»

Après l'entraînement à Sebring, le Spyder est en pole position dans sa catégorie. Mais alors qu'il occupait la seconde place au classement général, il fut contraint à l'abandon juste avant la fin de l'épreuve. Toutefois, il a été consacré second de sa catégorie. Après la Floride, les ingénieurs ont ramené les moteurs à Weissach, où ils ont été démontés, analysés et remis en forme.

Le 13 mai à Houston, l'équipe devra affronter un autre type de situation : un circuit urbain. Kussmaul : «Cette compétition se déroule dans des conditions diamétralement opposées». En effet, Sebring se caractérise par de longues lignes droites tracées sur un ancien aéroport militaire, alors qu'à Houston, les RS Spyder devront faire leurs preuves dans des virages serrés. L'équipe devra donc reprendre pratiquement tous les réglages des deux prototypes sport. Car finalement, tout est affaire de vitesse.

Edition Carrera avril 2006

Leipzig va construire la Panamera



Le directoire de Porsche a décidé de construire le coupé sport quatre portes Panamera à Leipzig. Pour ce faire, l'entreprise va considérablement agrandir l'usine et a prévu d'investir au total 120 millions d'euros. Par ailleurs, cette décision permet de créer, voire de conserver, plus de 2.000 emplois en Allemagne.

La Panamera arrive – et l'espace dont elle a besoin lui est accordé. En septembre, le coup d'envoi des travaux sera donné à Leipzig pour accueillir la production de la quatrième gamme de Porsche. On prévoit une halle de fabrication de 25.000 mètres carrés et un nouveau centre de logistique de 30.000 mètres carrés. De plus, l'actuelle halle de montage sera agrandie d'un centre pilote, d'un centre d'analyse et d'un atelier d'apprentissage.

«Avec le Cayenne et la Carrera GT, notre usine de Leipzig a démontré de manière incontestable sa capacité à fabriquer des véhicules de grand luxe. La décision prise en faveur de Leipzig est, par conséquent, une marque de confiance à l'encontre de nos collaborateurs, mais aussi une contribution supplémentaire à l'expansion économique des nouveaux Länder» déclare le patron de Porsche, Dr. Wendelin

Wiedeking, en annonçant la décision prise en faveur du site de Leipzig en compagnie de Michael Macht, directeur de la production et de Siegfried Bülow, directeur de l'usine. Wolfgang Tiefensee, le ministre fédéral des transports, responsable de l'expansion économique de la région, s'était déplacé pour l'occasion. Le maire de Leipzig, Burkhard Jung ainsi que le ministre d'Etat Hermann Winkler ont également salué l'engagement de Porsche.

L'entreprise comprend également cette décision comme une prise de position en faveur de l'Allemagne en tant que site de production industrielle. «Ceci nous permet d'accroître encore la valeur de nos voitures de sport et de répondre en outre aux attentes de nos clients» déclare Wiedeking, «le label 'Made in Germany' a aussi son importance pour la Panamera.»

Comme Porsche travaille principalement avec des fournisseurs allemands, 70 pour cent de la valeur ajoutée est produite en Allemagne. Et Porsche continue à renoncer aux subventions. Wiedeking : «Le succès du Cayenne a montré que nous pouvons construire nos véhicules sans avoir à recourir aux deniers publics.»



Les moteurs de la Panamera seront construits à Zuffenhausen. Ainsi, le taux d'intégration de ce véhicule dans les usines Porsche se monte à 15 pour cent. L'usine VW de Hanovre livre les carrosseries peintes. Wiedeking : « Cette usine compte parmi les plus modernes du groupe VW et les carrosseries de la Panamera seront fabriquées dans la qualité luxe que nous exigeons. ». L'attention de Porsche a été attirée sur l'usine VW par la société de conseil du groupe même. En effet, Porsche Consulting lui a apporté son soutien au moment de la rationalisation des processus de production.

La Panamera crée aussi des emplois. Quelque 600 emplois vont être créés chez Porsche Leipzig auxquels s'ajoutent encore 600 postes supplémentaires chez les fournisseurs régionaux. Zuffenhausen et Weissach comptent embaucher 400 collaborateurs supplémentaires. A l'usine VW de Hanovre, environ 500 postes sont assurés à long terme. De plus, le directoire de Porsche a décidé, avec le comité d'entreprise du groupe, le comité d'entreprise de la société Porsche Leipzig et le syndicat IG Metall, de reconduire la convention tarifaire d'entreprise pour cinq années supplémentaires.

Edition Carrera mai 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