



Août 2006

Porsche Club

News 3/06



Pour obtenir des informations complémentaires, consultez notre site Internet www.porsche.fr.

**Chez Porsche, nous mettons tout en œuvre pour faire
évoluer nos voitures de sport et perfectionner votre conduite.**

L'école de conduite Porsche.



PORSCHE

Editorial

Chers membres des Clubs Porsche,



Sandra Mayr



Alexander E. Klein



Anne Philipp



Mathias Menner

la Club Coordination mondiale de Porsche AG a fait l'objet d'un remaniement et dispose désormais d'une nouvelle direction. L'entrée en fonction de la nouvelle équipe a été officialisée à l'occasion de la rencontre internationale des Présidents de Clubs Porsche en juillet à Berlin. A cette occasion, nombre de Présidents de Clubs Porsche ont pu faire la connaissance de l'Autrichienne Sandra Mayr (voir page 11 de la présente édition des Porsche Club News), qui a succédé à Jutta Aldenhoff au mois de juin. La nouvelle porte-parole de l'équipe a décidé d'assister encore à de nombreuses manifestations de Clubs cette année, pour se présenter en personne aux membres des Clubs Porsche et s'intégrer rapidement à la grande famille Porsche.

Autre nouvelle recrue dans l'équipe, Alexander E. Klein (voir page 12 de la présente édition des Porsche Club News) a célébré son entrée en fonction à l'occasion de la Porsche Parade, en Suède, à la fin juin. Connue de tous depuis longtemps, Anne Philipp fait partie de l'équipe de la Club Coordination de Porsche depuis décembre 2001. Au nombre de ses diverses attributions, elle compte notamment la préparation du Porsche Club News. Mathias Menner, qui nous a rejoints au début de cette année, a quant à lui déjà eu l'occasion de rencontrer plusieurs Clubs Porsche au cours de visites d'usine à Zuffenhausen et à Leipzig. Anne Philipp (née Dangelhoeff) et Mathias Menner vous ont déjà été présentés en détail dans les éditions 3/02 et 5/05 de Porsche Club News.

L'équipe de la Club Coordination de Porsche est désormais à nouveau complète et prête à se consacrer à vos attentes et souhaits avec un engagement toujours plus intense. Vous trouverez tous les numéros de téléphone et adresses e-mails à la page suivante.

Nous anticipons avec plaisir notre collaboration future et espérons vous rencontrer nombreux à l'occasion des manifestations qui animeront l'année en cours.

La Club Coordination Porsche

De vous à nous :

Afin de nous faciliter le travail de réalisation des Porsche Club News, nous vous prions de nous faire parvenir vos articles par e-mail. Envoyez vos textes sous la forme de fichiers Word joints. Veuillez de préférence enregistrer vos images en format **TIFF** ou éventuellement en format **JPEG** (résolution minimale : **300 dpi**, pour une largeur réelle **d'au moins 13 cm**, en format RGB ou CMYK). Veillez à ce qu'**aucune** "pixellisation" n'apparaisse sur les images et à ne pas enregistrer les images en couleurs indexées (échelle des couleurs web). Nous ne pouvons malheureusement pas éditer en qualité d'impression les fichiers Word et les présentations PowerPoint avec images insérées.

La rédaction

Sur Internet :

L'édition actuelle des Porsche Club News de même que les éditions archivées à partir du numéro 1/99 sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante : www.porsche.com.

Votre équipe de la Porsche Club Coordination :

Sandra Mayr
Alexander Klein
Anne Philipp
Mathias Menner

Tél. : +49 (0)711 911-7 80 14
Tél. : +49 (0)711 911-7 89 67
Tél. : +49 (0)711 911-7 83 97
Tél. : +49 (0)711 911-7 83 07

E-mail : Sandra.Mayr@porsche.de
E-mail : Alexander.Klein@porsche.de
E-mail : Anne.Philipp@porsche.de
E-mail : Mathias.Menner@porsche.de

Fax: +49 (0)711 911-7 89 89

E-mail : porsche.club@porsche.de

Rédaction :
Anne Philipp,
Coordination internationale

Iconographie :
Auteur des articles
Porsche AG

Mise en page et réalisation :
massen[ware], Büro für Gestaltung,
Stuttgart

Dr. Ing. h.c. F. Porsche
Aktiengesellschaft
Porschestr. 15-19
D-71634 Ludwigsburg
Germany
www.porsche.com

Impression :
Imprimerie Goss GmbH

Fréquence de parution :
5 fois par an

Contenu

	Page
1. Les nouvelles de Porsche AG	
Visite à Leipzig – Un brin de nostalgie	4
Sport automobile – Présents sur chaque circuit	6
Leipzig va construire la Panamera	7
2. Calendrier des Manifestations	
Le Porsche Club Poland sur le circuit de Poznan	9
Porsche Club of South Africa – Porsche Parade Afrique du Sud	9
PC Deutschland & PC Kirchen-Hausen – Les Journées Porsche de Vidiciatico	9
Rocky Mountain 356 Porsche Club – West Coast Holiday 2006	10
356 Registry – East Coast Holiday 2006	10
3. Club Management	
Club Coordination mondiale de Porsche AG – Nouvelle direction pour la Club Coordination de Porsche	11
Club Coordination mondiale de Porsche AG – Nouveau collaborateur au sein de la Club Coordination	12
Club Coordination mondiale de Porsche AG – Porsche Club News paraîtra à l'avenir sous forme de fichier PDF	13
4. Bourse aux infos	
Porsche Design Driver's Selection – Nouvelle collection MARTINI RACING : des souvenirs évoquant une course légendaire	15
Porsche Tequipment – L'actualité sport	16
5. Bourse aux infos Classic	
Porsche Classic – Service Clientèle Porsche Classic	19
6. Reportages	
Porsche Club of America – The Road to Thunderhill	21
Porsche Club Japan – Deux raisons de faire la fête	23
Porsche Club Chile – Événement sportif	24
Porsche Club Francorchamps – Porsche Francorchamps Days 2006	24
Porsche Club Seetal Luzern – Weekend Porsche dans le Lausitz	25
Porsche Club Holland – FAB 50 Tour	26
Porsche Club Monasteria – Excursion d'anniversaire	27
Porsche Club Freiburg – Excursion printanière dans le Piémont	28
Boxster Group – Sous le signe de la grue – Lufthansa et le Boxster Group	29
7. Reportages Classic	
Porsche Club Great Britain – Succès de la Porsche 356 au Tour Auto	31
Porsche Club 928 e. V., Région Rhin-Main – Ouverture de la saison avec une excursion au cœur de l'Allemagne, dans le massif du Spessart	32

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

2. Calendrier des Manifestations



Le Porsche Club Poland sur le circuit de Poznan

Le Club Porsche de Pologne prévoit à nouveau d'organiser une manifestation le 23 septembre 2006 sur le circuit de Poznan. Jusqu'à présent, cet événement a été accueilli avec enthousiasme par de nombreux spectateurs. Mais la septième édition de cette manifestation n'est pas comme les autres : le circuit a été rénové et son revêtement antidérapant promet des vitesses plus rapides. L'année passée, une des Porsche Carrera GT a parcouru les 4083 mètres du circuit en 1:36 minutes exactement. Vous trouverez un plan du circuit sur Internet à l'adresse suivante :

www.aw.poznan.pl/tor/plan/index.html

Si vous voulez participer à cet événement, contactez Tomasz Tromer.

Son adresse e-mail : tromer@porscheclub.pl

Porsche Club of South Africa – Porsche Parade Afrique du Sud

Le Porsche Club d'Afrique du Sud, Région Centrale, organise la Porsche Parade Afrique du Sud qui se tiendra du 21 au 26 septembre. A l'occasion de différentes manifestations, les participants auront l'occasion de profiter au maximum de leur Porsche tout en apportant la preuve de leur talent d'automobiliste. Sont, entre autres, prévus au programme : une course contre la montre sur le circuit de Zwartkops, à l'ouest de Pretoria ainsi qu'une journée sur le circuit de Kyalami. Mais la voiture ne constitue pas le seul point de mire. Le programme prévoit également la visite d'un cimetière d'éléphants aux environs du barrage de Hartbeesport et du De Wildt Cheetah & Wildlife Trust. Les participants logeront dans les chalets de Bakubung et de Kwa Maritane, au cœur du Parc National de Pilanesberg. Si vous êtes intéressé(e), prière de contacter Eddie Roux : eddieroux@worldonline.co.za



PC Deutschland & PC Kirchen-Hausen – Les Journées Porsche de Vidiciatico

Ce n'est pas la première et certainement pas la dernière fois que le Porsche Club d'Allemagne et le Porsche Club Kirchen-Hausen choisissent Vidiciatico (Italie) pour y organiser les Journées Porsche – cette année du 28 octobre au 1er novembre. Les membres participants des Clubs Porsche ne risquent pas d'être déçus par le programme varié qui les y attend. Vous pouvez, dès maintenant, vous réjouir à la perspective de parcourir les routes historiques du vieux village de montagne de Cutigliano, de déguster une savoureuse grappa à Sega Vecchia, de parcourir le marché aux truffes de Lizzano, de visiter l'église de pèlerinage Madonna dell'Acero et de flâner dans les rues de la superbe ville de Bologne. Pour de plus amples informations, contactez Michael Haas, Président du Club Porsche de Kirchen-Hausen:

Michael.Haas@porsche-club-deutschland.de



Rocky Mountain 356 Porsche Club – West Coast Holiday 2006

Le Rocky Mountain 356 Porsche Club vous invite à son West Coast Holiday du 5 au 10 septembre. L'itinéraire qui attend les participants dans les montagnes du Colorado est de toute beauté. De plus, un concours d'élégance, un marché aux pièces détachées et divers séminaires techniques, pour ne citer que quelques-uns des événements prévus, viendront agrémenter le programme. L'hôtel Silvertree de Snowmass est le point de départ de la première partie du programme alors que les participants seront logés au Sheraton de Steamboat Springs pour la seconde partie. La manifestation se termine par une réception et un dîner sur le Mount Werner que les participants rejoindront en gondole. Vous trouverez un bulletin de participation ainsi qu'un aperçu détaillé du programme sur Internet à l'adresse :

www.356westcoastholiday.com/index.html

356 Registry – East Coast Holiday 2006

Le East Coast Holiday du 356 Registry ont lieu du 17 au 20 août. Cette manifestation aura lieu à Mystic (Connecticut), ville célèbre pour ses chantiers navals et son fantastique musée de la Marine. Les participants disposeront de suffisamment de temps pour découvrir la ville et ses richesses. Citons quelques temps forts de la manifestation : festin de homard, séminaire technique, concours d'élégance, nuit casino et marché de pièces détachées. Vous trouverez des informations supplémentaires ainsi qu'un formulaire d'inscription à télécharger sur la page Web suivante :

www.356registry.org/events/Holiday2005F/index.htm





Pour obtenir des informations complémentaires sur le programme Porsche Exclusive, consultez notre site Internet www.porsche.fr.

Chaussures vernies.

Pour athlète de haut niveau.

**La jante Carrera Sport 19 pouces
avec enjoliveur couleur carrosserie
de Porsche Exclusive.**



PORSCHE

4. Bourse aux infos

Porsche Design Driver's Selection

Nouvelle collection MARTINI RACING : des souvenirs évoquant une course légendaire

Souvenez-vous, cette course est restée dans les annales comme la plus rapide dans toute l'histoire des 24 heures du Mans. Helmut Marko et Gijs Lennep, qui pilotaient la Porsche Martini 917 portant le numéro 22, avaient remporté l'épreuve d'endurance mythique à une vitesse moyenne inouïe de plus de 222 km/h.

Ce triomphe, qui remonte à 35 ans, devait constituer la première étape d'une

coopération fructueuse entre Porsche et MARTINI RACING. Les succès récoltés au cours des années furent nombreux et ne se limitent pas au circuit du Mans. Les Porsche Martini incarnaient la sportivité absolue et devinrent l'emblème du succès en compétition automobile.

L'esprit de cette coopération légendaire continue de vivre dans la collection exclusive MARTINI RACING de la Porsche Design Driver's Selection.



Toujours en tête

La veste sweater Porsche 100% coton est parée d'impressions et d'applications raffinées et dotée de deux poches avant. Elle est également disponible en rouge comme veste de femme.



Toujours dans les temps

Le chronographe sport avec fonction chronomètre jusqu'à 12 heures est livré dans un écrin cadeau avec un modèle miniature de la 911 Carrera RSR (1:43).



Toujours bien protégé

Cette casquette travaillée avec soin dans le style MARTINI RACING est en 100% coton. Avec monogramme Porsche.



Toujours prêt au départ

Sac de voyage mode, finition canevas avec impression de la Porsche Martini sur toute la surface. Poche intérieure à fermeture éclair.



Ces produits sont disponibles dans les Centres Porsche et – à l'exception de la montre – à l'adresse www.porsche.de/shop. Info : 01805-356-911.

Porsche Tequipment

L'actualité sport

Voici les dernières nouveautés sportives de Porsche Tequipment : le nouveau pack SportDesign pour le Boxster et le Boxster S, idéal pour profiter des beaux jours, est encore mieux adapté aux souhaits des clients du roadster. Le résultat est convaincant. Tout en conservant la ligne Boxster classique, l'aérodynamique a été optimisée, permettant de réduire la portance sans modifier le coefficient de pénétration dans l'air. L'équilibre spécifique au roadster est ainsi préservé.



Sur le plan optique, les lèvres du spoiler avant ont pour effet d'abaisser la silhouette du Boxster et d'accentuer son dynamisme. Le spoiler arrière à déploiement automatique est conçu selon le principe de l'aileron fendu, déjà connu sur la Porsche 911 Turbo, alors que le revêtement de la partie arrière en forme de diffuseur s'inspire de la Carrera GT.



La nouvelle esthétique de l'arrière du véhicule, avec la sortie d'échappement en acier spécial, souligne ainsi la dynamique puissante du Boxster et du Boxster S.



Pack SportDesign

Pour véhicules sans dispositif d'aide au stationnement, référence : 987 044 802 00

Pour véhicules avec dispositif d'aide au stationnement, référence : 987 044 802 06

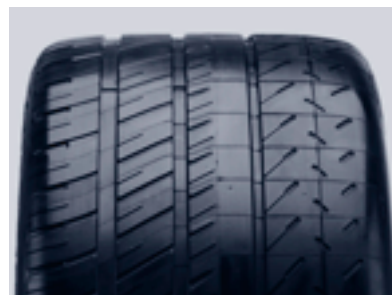
Egalement disponible dans le Porsche Tequipment, les nouveaux jeux complets de roues sport (roue 19 pouces Carrera Sport et roue 19 pouces Turbo) avec les pneus Pilot Sport Cup Michelin.



Ce pneu, conçu pour le circuit, a été spécialement développé pour les modèles de la série 911 (type 997) et amplement testé. Il répond aux plus hautes exigences en termes d'adhérence, de performances de conduite et de manœuvrabilité, permettant ainsi de réduire les temps de tour de piste. Le véhicule reste facilement maîtrisable

même sur chaussée humide. Typique pour le pneu course : la faible hauteur de profil augmente le risque d'aquaplaning par temps de pluie.

Jeu complet de roues sport 19 pouces



Carrera Sport avec Pilot Sport Cup Michelin

Pour les modèles 911 Carrera (type 997)
Pour les véhicules sans/avec contrôle de la pression des pneus
Référence : 997 044 602 17/18

Pour la 911 Turbo (type 997)
Référence : 997 044 602 18

Jeu complet de roues sport 19 pouces Turbo avec Pilot Sport Cup Michelin

Pour les modèles 911 Carrera/S (type 997)
Pour les véhicules sans/avec contrôle de la pression des pneus
Référence : 997 044 602 24/25

Pour les modèles 911 Carrera 4/4S (type 997)
Pour les véhicules sans/avec contrôle de la pression des pneus
Référence : 997 044 602 22/23

Pour la 911 Turbo (type 997)
Référence : 997 044 602 21

Pour obtenir de plus amples informations sur la gamme complète de Porsche Tequipment, adressez-vous à votre partenaire Porsche ou consultez le site Internet à l'adresse suivante : www.porsche.com.



Le Michelin Pilot Sport Cup Sur circuit comme sur route

Que ce soit sur circuit ou sur la route de tous les jours, le Michelin Pilot Sport Cup convainc par sa forte adhérence dans toutes les situations. Vous maîtrisez ainsi les virages rapides et bien d'autres défis. Rien d'étonnant donc que le Michelin Pilot Sport Cup ait été homologué avec la spécification « N » de Porsche. Un garant pour vous assurer un plaisir de conduite porté à son comble et des temps records sur circuit.

www.michelin.com





MICHELIN
Pilot Sport Cup

Le Michelin Pilot Sport Cup Le pneu de circuit pour la route

Le défi : développer un pneu sport qui serait le compromis idéal entre la conduite sur circuit et sur route.

Le résultat : un pneu sport avec homologation internationale pour la route – le Michelin Pilot Sport Cup.

Ce pneu a été développé par Michelin en étroite collaboration avec les ingénieurs Porsche spécialement pour la série 911 (modèle 997) et a subi de très nombreux tests. Un pneu conçu pour les circuits. Pour des exigences particulièrement élevées. Voilà pourquoi il peut porter la spécification N – le label de qualité chez Porsche.

Performance de conduite

La bande de roulement multi-composants de ce pneu garantit une performance de route exceptionnelle.

Dynamisme

Le niveau d'adhérence très élevé de ce pneu augmente nettement le dynamisme sur route sèche. Toutefois, ce pneu est également bien

*Un train de pneus pour tous les jours
Un train de pneus pour le circuit*

Cela donne un même train de pneus

maitrisable sur route humide. Puisque ce pneu dispose d'un profil moins profond – typique pour un pneu sport – en cas de forte pluie, il convient d'adapter sa conduite et sa vitesse aux conditions météorologiques – tout comme un vrai pilote de course.

Accélération transversale

Contrairement aux pneus de série standards, le profil de l'épaule extérieure permet d'augmenter les accélérations transversales. La précision de conduite est ainsi encore plus agile et plus précise.

En bref : Le comportement routier du pneu Michelin Pilot Sport Cup est exact, stable et dynamique et assure un temps record sur circuit.



 **MICHELIN**
Une meilleure façon d'avancer

5. Bourse aux infos Classic

Porsche Classic

Service Clientèle Porsche Classic



Tôle, matière plastique, peinture... et beaucoup de savoir-faire. Les carrossiers du Service Clientèle Porsche Classic rendent à chaque Porsche ses nobles proportions.

Que la carrosserie de votre Porsche classique soit endommagée au cours d'un accident ou par les sévices du temps, les spécialistes de l'atelier du Service Clientèle Porsche Classic savent remédier à tous les problèmes.

Première étape : convenir d'un rendez-vous pour l'examen de votre véhicule. Une opération qui se déroule normalement à l'usine 1 de Stuttgart-Zuffenhausen, mais qui est également possible, moyennant remboursement des frais de déplacement, là où se trouve votre véhicule. En cas de prise en charge par l'assurance, un expert de la compagnie d'assurance concernée sera également consulté. Après ce premier rendez-vous, vous recevrez un devis, permettant d'estimer approximativement les coûts.

Qui pourra être complété sur demande par un second devis plus détaillé. Pour évaluer les coûts, nous retirons complètement la peinture de la carrosserie à l'aide d'un procédé préservant la qualité de la tôle. L'expert peut ainsi mieux juger de l'étendue des dommages ou des dégâts causés par la corrosion, et donc évaluer plus précisément les travaux nécessaires. Cette expertise se déroule également devant vous et, dans le cas d'une prise en charge par l'assurance, en présence de l'expert de la compagnie d'assurance. Si vous décidez, après réception du devis, de confier la réparation à notre atelier, les deux expertises sont gratuites.

Le travail sur votre véhicule peut alors commencer. Les composants irréparables ou corrodés de la carrosserie sont remplacés dans les règles de l'art. Pour ce faire, les mécaniciens ont recours aux nombreuses pièces Porsche Classic d'origine disponibles. Quant aux pièces manquantes, elles sont fabriquées à la main dans l'atelier.

En effet, le Service Clientèle Porsche Classic est parfaitement équipé en outillage d'emboutissage et dispose également d'experts tôliers. Cependant, l'objectif prioritaire consiste à conserver et à entretenir au mieux la matière existante pour préserver au maximum l'authenticité de la voiture. Finalement, c'est bien sûr au client que profite l'expérience acquise par le Service Clientèle Porsche au cours de nombreuses années.

Une fois réunis tous les composants nécessaires à la réparation, l'assemblage commence et se déroule conformément aux procédés d'origine utilisés. Exemple : les pièces latérales de la 911, brasées sur la lunette arrière comme à l'origine. Les mécaniciens de l'atelier du Service Clientèle Classic n'utilisent pas de mastic pour corriger les différences de cotes. Lorsque la forme d'origine ne peut plus être rétablie par martelage, ils ont exclusivement recours à l'étaimage.

En outre, des accessoires spéciaux apportent une aide précieuse lors de l'assemblage : lorsque des pièces doivent être montées sur la carrosserie ou réparées sans démontage, des gabarits spéciaux sont installés en place des éléments démontés afin de conserver, aux emplacements décisifs, la géométrie initiale du véhicule. Ce procédé permet d'éviter les mauvaises surprises lors du réassemblage des pièces démontées, et de préserver également la précision d'ajustage. Ces gabarits sont utilisés, en particulier, pour les toits de la Targa, les cadres de vitres et les cuvelages de phares.

Lorsque la carrosserie s'est déformée sous l'action de facteurs extérieurs, nos bancs de redressage permettent

de lui rendre ses proportions initiales. Le Service Clientèle Classic est équipé de bancs de redressage pouvant accueillir des modèles anciens jusqu'à la Porsche 356, mais aussi d'autres bancs que l'on ne trouve qu'ici.

Une fois les travaux de tôlerie achevés, nous procédons également, sur demande, à des opérations de protection de la carrosserie proposées en exclusivité. Grâce au trempé cataphorétique, l'ensemble des pièces de la carrosserie est durablement protégé contre la rouille, jusque dans les moindres recoins. Votre Porsche Classic et ainsi préservée à long terme de la corrosion. Une fois la surface protégée, la mise en peinture peut commencer. Apprêt, primaire et peinture sont appliqués dans l'atelier de peinture Porsche, et constituent la dernière étape de la restauration parfaite de votre Porsche.

Le Service Clientèle Classic détient d'autres compétences maîtresses dans les domaines de la réparation et fabrication de pièces d'aluminium, tout comme dans celui de la remise en état des pièces en matière plastique renforcée de fibres de verre. Tout l'équipement nécessaire au travail de l'aluminium est disponible. Là encore, il est possible de fabriquer les pièces d'aluminium manquantes et de rétablir la forme des zones endommagées.

De même, les dommages sur les composants en plastique ne posent aucun problème à notre atelier, puisque le Service Clientèle Classic comprend une équipe spécialisée dans le travail de ce matériau. Il est également doté des locaux et équipements nécessaires au traitement des matières plastiques renforcées de fibres de verre. Du spoiler



à la carrosserie complète en matière plastique renforcée de fibres de verre, l'atelier Classic est capable de remettre votre véhicule en parfait état. Notre atelier s'est vu confié, entre autres, la remise en état d'ailes ou de pièces d'habillage avant et arrière de la 959, de revêtements de la Porsche 917, ou encore de nombreuses pièces des véhicules de luxe de la gamme Porsche.

Dernière étape de la réparation : la remise du véhicule au client, une opération à laquelle nous accordons une grande importance. En effet, nos conseillers clientèle vous expliquent en détails les travaux effectués, documentés sous forme de photos, ainsi que chacune des opérations indiquées sur la facture. Et si vous nous avez confié votre véhicule pour une restauration complète, vous êtes désormais propriétaire du lauréat potentiel du Concours d'Elégance.

En cas de questions ou de demandes d'offre relatives aux travaux décrits ci-dessus, veuillez vous adresser par téléphone à :

Stefan Nadj
Tél : +49 (0)711 911-2 50 90

Vous pouvez également nous envoyer vos demandes d'offre par mail à l'adresse suivante :
E-mail : classic-service@porsche.de

Des informations générales sur le thème «Classic» sont disponibles à l'adresse: www.porsche.com

6. Reportages

Porsche Club of America

The Road to Thunderhill



Les carrières des pilotes de course se ressemblent presque toutes. Ils consacrent leur vie aux sports mécaniques après avoir disputé des courses de karting puis de voitures. A la fin, ils atterrissent dans une écurie d'usine qui offre les meilleures conditions techniques et financières possibles au niveau de la compétition.

Mais il y a parfois des variantes à ce parcours comme l'a démontré en décembre de l'année dernière l'équipe Lost'N Spaced aux 25 heures de Thunderhill. Cette course d'endurance encore très récente a attiré plusieurs écuries d'usine et des pilotes connus comme Derek Hill et Bobby Bondurant Jr., ainsi que les équipes de journaux spécialisés Car and Driver et Road & Track. L'équipe Lost'N Spaced a-t-elle la moindre chance en lançant dans cette épreuve une Porsche 911 de 74 qui a déjà parcouru 178.000 milles ?

Mais revenons aux préliminaires de l'histoire. Masuo Robinson, le chef de l'équipe, achète sa première Porsche, une Carrera de 86, en novembre 1992 et engage cette voiture sur un parcours d'autocross, autrement dit dans une course contre la montre sur un circuit

non stabilisé clairement délimité. A partir de 1998, des duels acharnés l'amènent à affronter d'autres pilotes de course dans le cadre des manifestations sportives organisées par le Porsche Club of America. En l'an 2000, il recrute le premier et le principal membre de son équipe en épousant Louise Sousour. Avec elle, il engage une Porsche 911 de 70 modifiée dans la compétition.

Mais c'est Pete Smith qui l'a décidé à participer à des courses d'endurance. Une 911 de 74 en pièces détachées, achetée par Louise et assemblée par Masuo, a fait l'affaire. Nous y reviendrons plus tard. Pete et Masuo font leurs premières armes sur une Porsche 944 engagée dans l'édition 2003 des 25 heures de Thunderhill. Le succès n'est pas vraiment au rendez-vous, mais ils franchissent la ligne d'arrivée et aux dires de Robinson : dans une course d'endurance, on ne court pas pour gagner mais pour arriver.

En 2004, la Porsche de 74 évoquée précédemment entre en lice. Jusqu'à présent, elle n'avait connu que la route, les circuits d'autocross et les courses chronométrées. Avec un moteur de 3,2 litres gonflé à 3,6 litres et diverses

pièces empruntées, destinées à optimiser les performances de conduite, la voiture prend le départ. A l'exception d'une garniture de frein à changer, la voiture ne connaît aucun problème au cours de cette épreuve et franchit la ligne d'arrivée juste derrière le vainqueur.

Attirée par un article relatant les péripéties de cette course paru dans le magazine «The Nugget», la chaîne de télévision ESPN-2 remarque l'équipe Lost'N Spaced et souhaite l'accompagner tout au long de l'année 2005. Ce qui signifie, bien sûr, du temps à consacrer aux interviews et au tournage, mais permet aussi de s'attacher les faveurs de quelques sponsors. Beau résultat mais Masuo est catégorique «notre meilleur sponsor, c'est Louise».

Les travaux de préparation à effectuer sur la 911 déjà engagée l'année passée débutent seulement trois mois avant le coup d'envoi de l'épreuve. Le châssis fait l'objet des transformations les plus radicales. Par ailleurs, la voiture est équipée des freins de la 911 Turbo à l'avant et des freins du Boxster à l'arrière. Robinson décide aussi de monter la boîte de vitesses 5 rapports plus



performante de sa Carrera de 86 sur la 911 de 74. De nombreuses heures de travail sont investies dans l'alimentation en carburant. Après maintes tergiversations, l'objectif poursuivi est atteint. Plus besoin de prévoir des arrêts supplémentaires au stand : le changement de pilote et le remplissage du réservoir coïncident parfaitement et son d'égale longueur.

L'équipe comprend quatre pilotes. En plus de Robinson et de Smith, les pilotes Neil Jackson et Rich Walton font partie du lot. Tout est prêt – la course peut commencer.

Le drapeau s'abat le 4 décembre 2005 et les 58 bolides s'arrachent de la chaussée dans un bruit d'enfer. L'équipe Lost'N Spaced est partie à la douzième place suite aux épreuves de qualification. La course est tout de suite passionnante. Juste avant le changement de pilote, Rich signale à l'équipe le fading des freins et les vibrations du véhicule qu'il a remarqués. Lors de l'arrêt au stand, les mécaniciens ne décèlent rien de suspect. Mais juste avant le départ de Masuo, Peter découvre par hasard qu'un écrou de fusée arrière manque sur le côté. En regardant de plus près, on constate une rupture de l'arbre de transmission. Masuo risquait de perdre une roue.

Fallait-il abandonner ? Non. Bien préparée, l'écurie dispose non seulement d'un moteur de rechange mais d'un véhicule complet pouvant servir de magasin de pièces de rechange. L'arbre de transmission est démonté à toute allure. Malheureusement, il faut aussi remplacer le moyeu car la denture de la pièce de rechange n'est pas adaptée. C'est pratiquement incroyable mais pourtant vrai : 20 minutes suffisent à remettre la Porsche sur orbite – en 39^e position.

Le prochain événement n'est pas plus heureux. Alors que la voiture redémarre après un arrêt au stand, les tapis destinés à absorber le carburant répandu sur le sol restent accrochés à la gomme chaude des pneus avant et s'enroulent autour des roues. Ce qui tord et écrase la conduite de frein gauche.

Et pourtant, à la tombée de la nuit, l'équipe est grimpée à la dixième place et parvient même à la cinquième position à mi-course. Au 516^e tour, à la levée du jour, la Porsche passe en tête. Mais la joie est de courte durée : la température de l'huile commence à monter, ce qui peut être fatal à un moteur dépourvu de refroidissement par eau, dans lequel l'huile joue ici un rôle majeur. Et ce n'est pas tout : la boîte de vitesses laisse entendre des bruits métalliques de mauvais augure.

Rich, qui a signalé ces problèmes au stand, doit réduire le régime de 6300 tr/min à 5000 tr/min. Sans aucun effet. Plus tard, une révision approfondie permettra de constater que la conduite d'huile principale était endommagée. Mais la course ne laisse pas le loisir d'établir ce diagnostic et l'équipe décide de rester en piste. La tension est indescriptible. La voiture va-t-elle tenir ?

Oui, elle a tenu. Ni le moteur ni la boîte endommagée n'ont lâché le pilote. Débordante de joie, l'équipe franchit la ligne d'arrivée et ne se prive pas d'un tour d'honneur. Une inspection ultérieure à la course montrera que le palier de l'arbre secondaire de la boîte de vitesses était sur le point de se désintégrer. Mais il semble que la Porsche ait développé autant d'ambition que ses pilotes. Et dire qu'il existe des gens pour affirmer que les voitures n'ont pas d'âme !

Après la traditionnelle douche au Champagne, une chose était sûre : la participation aux 25 heures de Thunderhill en 2006.

Source :
Article rédigé par John Celona pour l'édition de mars 2006 du magazine «The Nugget» du Porsche Club of America

Porsche Club Japan

Deux raisons de faire la fête



Lors de la parade du Club Porsche du Japon de cette année, deux anniversaires ont été célébrés : les 20 ans du Club Porsche du Japon et la 10e Porsche Parade. Rien d'étonnant à ce que cette Parade, qui se déroule du 26 au 28 mai, ait été promue au rang des événements majeurs de l'histoire du Club. Rien que le nombre des participants a battu tous les records : 410 fans de Porsche sont venus sur le circuit de Suzuka admirer 231 Porsche – dont trois Carrera GT.

Très varié, le programme a débuté le vendredi par une conduite libre sur le parcours. Le soir, tout le monde s'est retrouvé dans le nouveau salon VIP pour participer à la réception d'accueil à laquelle étaient également conviés des représentants de la Club Coordination Porsche. L'ambiance était particulièrement chaude le samedi. Parmi les diverses manifestations de cette journée, citons les trajets en taxi dans le Cayman S et le Cayenne Turbo mis à disposition par Porsche Japon. Et les tickets donnant

droit à un tour à vive allure sur le siège passager d'une Porsche Cup Car ont été vendus en dix minutes.

L'idée de faire présenter aux membres du Club Porsche du Japon des spécialités culinaires typiques de leurs régions respectives a été accueillie avec enthousiasme. Ainsi, il y en avait pour tous les goûts, au sens littéral du terme. Les enfants se sont bien amusés avec des voitures télécommandées, alors que les adultes pouvaient se faire plaisir avec les articles de la collection Porsche Design Driver's Selection ou de la boutique Club. La soirée dîner a ravi tous les convives. Après un verre de mousseux Porsche, les participants se sont rendus au Sakura Hall. Parmi eux, le Dr. Wolfgang Porsche qui portait, à la grande joie de tous, la veste jaune offerte par le Club. Au cours de la soirée, il a félicité le Club pour son anniversaire au nom de Porsche AG et lui a offert en cadeau un diorama avec des modèles Porsche historiques.

Dans cette atmosphère festive, le Kagamibiraki rituel ne devait surtout pas manquer. Il s'agit de briser le couvercle d'un tonneau de saké à l'aide d'un maillet en bois. Puis, tous ont levé leur verre avec le Président du Club Porsche du Japon pour porter un toast.

Le lendemain était axé sur la Parade. Les nuages de pluie, qui menaçaient Suzuka sans parvenir pour autant à ternir l'ambiance, ont été bien avisés de disparaître à temps. Pendant plus de 40 minutes, quelque 200 Porsche ont pris place pour former un imposant serpent. Cette magnifique manifestation s'est terminée sur la Parade et en se quittant, tous ont promis de revenir.

Porsche Club Japan
Président : Nobuo Oda San
Tél. : +81 (0)92 831 32 36
Fax : +81 (0)92 821 60 25
E-mail : Oda@porscheclub.jp

Porsche Club Chile

Événement sportif



En mai, le Club Porsche du Chili organisait sa première formation pilotage de l'année. 16 conducteurs de Porsche et leurs copilotes se sont retrouvés sur l'Autodromo Pacifico Sport de Santo Domingo. Ils ont tous apprécié les virages de l'autodrome et la bonne ambiance qui régnait sur le circuit comme au cours du repas pris au Rocas Golf Club de Santo Domingo.

Nous adressons tout particulièrement nos remerciements aux deux directeurs Eduardo Costabal et Jorge Charbin qui ont tout fait pour que cette manifestation soit un succès. Eduardo Costabal a pris contact avec les trois pilotes professionnels qui nous ont démontré avec brio le potentiel de puissance dissimulé sous le capot de nos voitures. Jorge Charbin a supervisé la manifestation et a veillé à son déroulement parfait. Les collaborateurs de notre service des Relations Publiques ont gagné les sponsors Starbucks Café et Michelin à notre cause.

Si vous souhaitez voir toutes les photos de notre formation pilotage, consultez notre page d'accueil Internet à l'adresse suivante : www.porscheclubchile.com

La prochaine manifestation est déjà en phase de préparation.

Porsche Club Chile
Président : Edgard Haddad Hakim
Tél. : +56 (0)2 225 695
Fax : +56 (0)2 229 863
E-mail : eh@entelchile.net

Porsche Club Francorchamps

Porsche Francorchamps Days 2006



Tout peut encore s'arranger. C'est ce que la septième édition des Journées Porsche de Francorchamps, très appréciées du public, a eu l'occasion de démontrer du 5 au 7 mai. L'élan de l'équipe d'organisation a quelque peu été brisé par la pluie en début de semaine. Mais l'on raconte que cette manifestation est aimée des dieux qui font la pluie et le beau temps, ce qui semble être vrai. La première journée, en effet, a été sèche et ensoleillée. Ce n'est qu'en soirée, à 18h05 exactement, qu'une pluie diluvienne s'est déversée sur le circuit comme si le tarmac devait être lavé des traces des premières épreuves pour les jours suivants.

Ce qui n'empêcha pas les voitures d'atteindre des vitesses élevées dans les catégories Fun, Sport et Racing. Au total, les spectateurs ont eu l'occasion d'admirer plus de 3.000 Porsche au cours de ce week-end. Comme l'année passée, le programme parallèle proposait une tentative de record consistant

à faire rouler simultanément autant de Porsche que possible sur le circuit. Succès sur toute la ligne : avec 662 Porsche, nous avons surpassé de quatre véhicules notre résultat de 2005.

Un regard sur les statistiques des réunions organisées jusqu'à présent nous permet de constater qu'outre les amateurs belges et français, les fans venus de Suisse, des Pays-Bas et d'Allemagne sont les plus fortement représentés. Parmi les 5 premiers Clubs : 1^{er} Porsche Club Francorchamps, 2nd Club Porsche Genève, 3^e Club 911.net, 4^e Flat Club Nord – Tourcoing, 5^e Porsche Club España. Et 73 pour cent exactement de tous les participants sont membres d'un Club Porsche.

Porsche Club Francorchamps
Président : Marc Francois
Tél. : +32 (0)497 500 911
Fax : +32 (0)842 104 59
E-mail : porscheclub@skynet.be

Porsche Club Seetal Luzern

Weekend Porsche dans le Lausitz



Martin Kammerbauer et le responsable sportif Heinz Arnold ont, une fois de plus, démontré leurs excellents talents d'organisateur en préparant cette manifestation et méritent nos félicitations et un sincère remerciement. Nous remercions également les sponsors qui nous ont soutenu avec leur générosité habituelle.

Porsche Club Seetal Luzern
Présidente : Esther Friberg
Tél. : +41 (0)44 713 12 78
Fax : +41 (0)44 713 15 41
E-mail : praesident@pcsl.ch

Fin mai, le Club Porsche Seetal de Lucerne organisait une formation pilotage de deux jours sur le circuit de l'EuroSpeedway Lausitz à Klettwitz – et reçut un accueil plus que favorable. Après l'arrivée au Parkhotel Branitz de Cottbus, le programme parallèle débutait déjà avec, entre autres, la possibilité de découvrir cette région d'Allemagne de l'Est sous son meilleur jour.

Premier point au programme : la découverte en autocar de Berlin, la capitale. Un seul jour ne permet sûrement pas de connaître cette métropole trépidante mais d'avoir tout de même un aperçu et de respirer une grande bouffée d'air berlinois. Le lendemain, il était prévu de faire une excursion à Dresde pour admirer, entre autres, la Frauenkirche sortie resplendissante de sa toute récente reconstruction. Ceux qui n'en ont pas encore assez vu ont profité de leur dimanche libre pour visiter la ville de Cottbus ou le parc Branitz et son château situé à proximité de l'hôtel.

Lundi et mardi, nous avons eu l'occasion de nous entraîner avec les fougueux chevaux-vapeur de nos merveilleuses machines. Deux groupes ont été constitués. Sous la houlette de Heinz Arnold, responsable sportif, l'instructeur du Porsche ClubSL-Racing-Team a montré aux «pilotes de course» la trajectoire idéale avec les points de freinage, de virage et de vitesse maximale. Long de 4,5 kilomètres et plein de surprises, le circuit de Grand Prix de l'EuroSpeedway restait pour nous à découvrir. Il fallait être habile conducteur et bien maîtriser son véhicule pour parvenir à faire de bons temps. Bref, les conditions idéales pour profiter au maximum de la puissance dynamique de marche de nos Porsche et aiguiser nos talents. Dans le respect du fameux proverbe : «C'est en forgeant qu'on devient forgeron».

Porsche Club Holland

FAB 50 Tour



Le Club Porsche de Hollande a fêté sa 50^e année d'existence par une excursion de trois jours à Leipzig et Berlin. 40 Porsche se sont retrouvées le 28 mai devant le Centre Porsche Gelderland flambant neuf de Heteren. Les représentants de l'importateur hollandais de Porsche ainsi que l'équipe dirigeante du Centre Porsche Gelderland ont souhaité la bienvenue aux voyageurs et ont remis à chacun un polo FAB 50 ainsi qu'une plaque de rallye pour la voiture.

Puis, tous ont pris la route de Leipzig où un hôtel du centre s'appropriait à les accueillir. Le jour suivant, la visite de l'usine Porsche de Leipzig était inscrite au programme. Après une visite guidée intéressante des halles de production, les participants ont eu l'occasion de se détendre autour de la table du déjeuner dressée dans le restaurant des visiteurs. Il le fallait, car l'heure de la montée d'adrénaline allait bientôt sonner. La surprise : jouer les copilotes auprès d'un instructeur Porsche et rouler à très grande allure sur la piste d'essai dans un Cayenne Turbo. Difficile à dire ce qui était le plus impres-

sionnant : la dextérité des instructeurs ou les remarquables qualités routières du Cayenne sur l'asphalte.

La colonne de Porsche est partie ce même jour pour Berlin, où les participants ont découvert le lendemain les beautés de la capitale. Le dîner de gala à l'hôtel Berliner Palace, auquel participait aussi Mathias Menner de la Club Coordination mondiale de Porsche AG, a été le point fort de la journée et le bouquet final de l'excursion. Cette manifestation fut également l'occasion de rendre hommage à Ton van Heuzen, membre du Club hollandais. En l'honneur de ses 50 ans d'appartenance au Club Porsche de Hollande et de ses 50 années au volant d'une Porsche, période pendant laquelle il a parcouru plus de 1,4 million de kilomètres dans divers modèles, le Club et Porsche AG lui ont remis plusieurs cadeaux.

Ton van Heuzen continue à se sentir très à l'aise au sein du Club, car l'amitié et la passion pour Porsche font partie des priorités du Club Porsche Hollande. Un logo a spécialement été créé pour



le Club à l'occasion de cet anniversaire et il accompagnera le Club tout au long de cette année.

Porsche Club Holland
Président : Leo Biermans
Tél. : +31 (0)735 22 22 22
Fax : +31 (0)735 22 22 20
E-mail :
voorzitter@porsche-club-holland.nl

Porsche Club Monasteria

Excursion d'anniversaire



Le Club Porsche de Monasteria a choisi de fêter ses 30 ans d'existence avec une excursion aux châteaux entourés d'eau du Münsterland. Ce périple organisé du 6 au 7 mai visait non seulement à visiter des curiosités touristiques et à goûter à la beauté du paysage, mais aussi à accomplir des tâches bien déterminées. Mais commençons par le début. Les participants se sont retrouvés au Centre Porsche de Münster, où Ilse Nädele, la Présidente du Club Porsche d'Allemagne est venue les rejoindre en qualité d'invitée d'honneur.

Le coup d'envoi de l'excursion est donné à 13 heures avec le premier exercice du programme : garer une VW Fox les yeux bandés en suivant les instructions du passager. Un petit exercice à la fois amusant et instructif démontrant combien il est difficile de maîtriser une voiture les yeux fermés. Puis les Porsche nous ont conduit à travers le merveilleux paysage au château entouré de douves de Hülshoff, où une énigme

devait être résolue avant de pouvoir franchir l'entrée. Tous avaient bien mérité le café et les gâteaux servis dans la cour ensoleillée du château.

Prochain objectif : le château de Nordkirchen, appelé le Versailles du Münsterland. Après sa visite, les participants ont dû démontrer leurs talents de slalomeurs. Les membres du Club ont ensuite passé la soirée au musée en plein air de Mühlendorf, où ils ont été accueillis par le «Kiepenkerl» (colporteur) qui s'est aussi chargé de leur faire visiter le musée. Le Kiepenkerl est un personnage historique qui symbolise les colporteurs de la région de Münster. Jadis, ils apportaient à la ville les produits de la campagne dans de grandes hottes (Kiepen) et les proposaient sur le marché ou sur le pas de la porte. Cette journée riche en événements se termine dans le moulin historique du musée par un buffet rustique garni des spécialités du Münsterland. L'heure du départ sonne le dimanche matin. Tous garderont



longtemps en mémoire l'image des 25 Porsche stationnées devant la Résidence des évêques de Münster pour la remise des trophées. Le prochain rendez-vous est déjà pris à Munich en septembre, à l'occasion de la réunion du Club Porsche d'Allemagne.

Rainer Wenker

Porsche Club Monasteria
Présidente : Christine Brüggemann
Tél. : +49 (0)251 97 218 45
Fax : +49 (0)251 97 218 20

Porsche Club Freiburg

Excursion printanière dans le Piémont



Une excursion printanière ayant autant mérité son nom que celle-ci est rare dans l'histoire du Club Porsche de Freiburg. Sept Porsche flambant neuf ont pris la route fin mai pour rejoindre le Piémont. L'itinéraire traverse la Suisse puis rejoint Alba via Milan – délaissant l'Allemagne sous la pluie pour offrir aux voyageurs une ambiance quasi estivale.

Le premier objectif du voyage est déjà en soi un temps fort : devant nous, des truffes de taille gigantesque à toucher et déguster. Le Club est l'hôte du plus grand transformateur de truffes du Piémont.

Ce sont ces moments de plaisir qui relient d'un fil rouge toutes les étapes de notre voyage. Prenons, par exemple, Alba. Une ville fleurant bon les noisettes grillées (c'est le berceau de la société Ferrero), une ville de charme, offrant avec générosité ses fruits et ses légumes, ses sucreries, ses vins Barolo, Barbaresco, Barbera, sa grappa, son salami, ses jambons et autres délices partout présents dans ses murs.

Les jours suivants, nous entreprenons de nombreuses excursions chez les petits vigneron ou vers les grands domaines vinicoles réputés ainsi que dans les remarquables auberges de la région.

Par exemple, les portes des caves légendaires de la Grappa Levi se sont ouvertes au Club Porsche de Freiburg. Quant au marché hebdomadaire de Alba, c'est une aventure inoubliable. Impossible donc de passer en revue ici tous les points forts de ce séjour.

Dimanche soir, tout le monde est rentré chez soi – avec le sentiment d'avoir vécu un rêve merveilleux. Nous nous réjouissons à la perspective du prochain rêve Porsche.

Pieter Schubert

Porsche Club Freiburg e.V.
Président : Heinz Schäfer
Tél. : +49 (0)761 896 15 16
Fax : +49 (0)761 896 15 61
E-mail :
h.schaefer@schaefer-holzbau.de

Boxster Group

Sous le signe de la grue – Lufthansa et le Boxster Group



Lorsque deux entreprises de pointe de l'industrie allemande se rencontrent, en l'occurrence, Porsche et Lufthansa, le résultat ne peut être que grandiose. Au cours du Lufthansa Tour du Boxster Group à Francfort, la présence d'un véritable initié, notre pilote et organisateur Oliver Antoniou, nous a ouvert la porte de différents secteurs habituellement fermés au public. Outre une visite du service des groupes moto-propulseurs, nous avons pu jeter un coup d'œil dans les hangars de maintenance des avions. Nous avons visité les locaux de briefing des pilotes et le service des simulateurs. Deux ex-pilotes ont répondu à toutes les questions possibles et imaginables en puisant dans la richesse de leur expérience professionnelle.

Notre soif de savoir était insatiable. A quoi ressemblent les cabines des équipages intercontinentaux et comment dort le personnel d'accompagnement sur ces vols ? Comment fonctionne une turbine d'avion et quelle est sa taille ? Comment se sent-on sur le siège du pilote ou des premières classes

des différents types d'avion ? Nous aurions pu, sans problème, continuer ainsi jusqu'au soir. Une séance photos, avec en arrière-plan un avion mis spécialement à notre disposition pour la circonstance, a constitué le point d'orgue de cette visite captivante.

Dans la seconde partie de la manifestation, Andrea Saabe notre organisatrice, a prévu de nous faire découvrir la route allemande du vin sur les hauteurs du Palatinat. Ces journées sont centrées sur la nature et le vin. Le Musée du vin de Deidesheim a ouvert ses portes pour nous accueillir tard dans la journée. Placée sous le signe de la découverte des vins, de la viticulture et de l'art de vivre, la dégustation fut un véritable plaisir grâce aux vins principalement régionaux et aux spécialités du Palatinat. La dégustation était accompagnée d'explications qualifiées sur les différents vins, d'anecdotes historiques et d'«amuse-gueule» littéraires axés sur le thème du vin. Heureusement que la proximité de l'hôtel rendait nos Porsche superflues...

Le dimanche matin, visite des vignobles des environs. En traversant la Forêt Palatine, nous avons découvert la plus grande surface boisée de l'Allemagne, dépassé les formations rocheuses époustouflantes du Haardtrand, des forteresses, des ruines et des châteaux. Après un déjeuner d'adieu au restaurant Wartenberger Mühle prisé par la revue spécialisée des gourmets «Feinschmecker», nous avons pris la route du retour.

En raison du succès qu'il a remporté auprès des participants, une nouvelle édition du Lufthansatour est prévue le 26 et 27 août 2006. Vous trouverez un complément d'information à l'adresse Internet suivante : www.boxster-group.de.

Regine Striepen

Boxster Group
Président : Franziskus Lorey
Tél. : +49 (0)931 66 777 53
E-mail : franziskus.lorey@porsche-club-deutschland.de



Visitez www.porsche.com.

**Pourquoi avoir appelé nos pièces
détachées « pièces d'origine » ?
Parce que nous les avons voulues irremplaçables.**

Porsche Classic.



PORSCHE

7. Reportagen Classic

Porsche Club Great Britain

Succès de la Porsche 356 au Tour Auto



Jack Logan et Fred Hampton, 356 Register, du Club Porsche de Grande-Bretagne ont remporté l'Index of Performance lors du Tour Auto 2006 sur un 356 Speedster GT. La voiture est l'un des six exemplaires fabriqués en fin de production. Equipée des pièces en métal léger typiques pour la version GT, elle est propulsée non pas par un moteur à arbre de renvoi mais à tiges de pistons. Pendant les six jours de l'épreuve partie de Paris le 24 avril, Logan et Hampton n'ont pas demandé l'assistance d'une Service-Team, ce qui semblait insensé à tous, mais pas aux propriétaires d'une Porsche 356.

Les bagages n'ont pas été transportés dans un véhicule d'accompagnement mais à bord - en compagnie des trophées décrochés chaque jours par l'équipe. La Porsche grimpe dès le début en tête de l'Index of Performance. A l'arrivée à Cannes, le moteur continue à tourner régulièrement malgré toutes les épreuves spéciales, les courses de montagne et sur circuit qu'il a dû affronter. Un beau succès pour les deux amateurs



de Porsche qui participent pour la 15e fois au Tour Auto.

Fred Hampton

Porsche Club Great Britain
Président : David Newton
Tél. : +44 (0)1256 39 71 05
Fax : +44 (0)1608 65 29 44
E-mail : chairman@porscheclubgb.com

Porsche Club 928 e.V., Région Rhin-Main

Ouverture de la saison avec une excursion au cœur de l'Allemagne, dans le massif du Spessart



L'excursion avait été préparée avec un soin méticuleux. Une semaine avant le rendez-vous, deux membres du Club étaient partis reconnaître le parcours de 120 kilomètres et avaient rédigé un carnet de route détaillé, illustré des cartes indiquant l'itinéraire. Ces documents sont remis à tous les participants réunis le 30 avril sur le parking «Kinzigcenter», à Langenselbold. Puis, les 11 Porsche prennent la route. Le cortège comporte des Porsche 928, deux 944, une 924 et un Boxster. Pour l'un des couples, venu de Wiesbaden, il s'agit d'une première. Les époux viennent, en effet, d'adhérer au Club dont ils ont lu l'adresse dans un magazine de voitures anciennes.

Dès les premiers rugissements des moteurs, saint Pierre fait cesser la pluie et rayonner le soleil, ce qui nous permet d'apprécier mieux encore la beauté des routes du Spessart. Pour sa première pause, notre cortège fait halte à la maison forestière «Engländer», inaugurée en 1844 par Louis I

de Bavière et sa femme Thérèse. Nous avons, bien sûr, déjà réservé des places.

Confortablement installés dans cette auberge accueillante, nous pensions être à l'abri des mauvaises surprises. Pourtant, un regard jeté par hasard par la fenêtre nous apprend que saint Pierre a décidé d'entretenir le suspense : neige et grêle s'étaient abattues sur le Spessart et pendant quelques minutes, le paysage est noyé dans le blanc. Cependant, dès que nous montons en voiture, les précipitations cessent et le soleil se remet à briller, comme si de rien n'était. Taquin, l'un des membres du Club déclare, sourire aux lèvres : «Quelle organisation parfaite !»

Après la seconde étape de notre traversée du Spessart, nous faisons route vers le restaurant «Beim Fernblick», à Freigericht-Neuses, pour déjeuner. Quelques cavaliers ayant également choisi ce lieu pour se restaurer, chevaux-vapeur et montures se retrouvent côte à côte. Nous profitons ensuite du



reste de l'après-midi pour converser longuement dans ce cadre agréable.

Roland Kurtz

Porsche Club 928 e.V.
Président: Gunther Kussauer
Tél. : +49 (0)5232 92 19 21
Fax : +49 (0)5231 99 31 91
E-mail : gunther.kussauer@porsche-club-928.de



Pour en savoir plus : téléphone ++49 (0) 711 911 - 7150, fax ++49 (0) 711 911 - 7811 ou www.porsche.com.

**Pour les uns, c'est simplement
la restauration d'une voiture de sport ancienne.
Pour nous, c'est une œuvre d'art.**

**Restauration d'origine au départ de l'usine
avec des pièces d'origine Porsche Classic.
Porsche Exclusive et Classic Center, Zuffenhausen, Usine I.**



PORSCHE