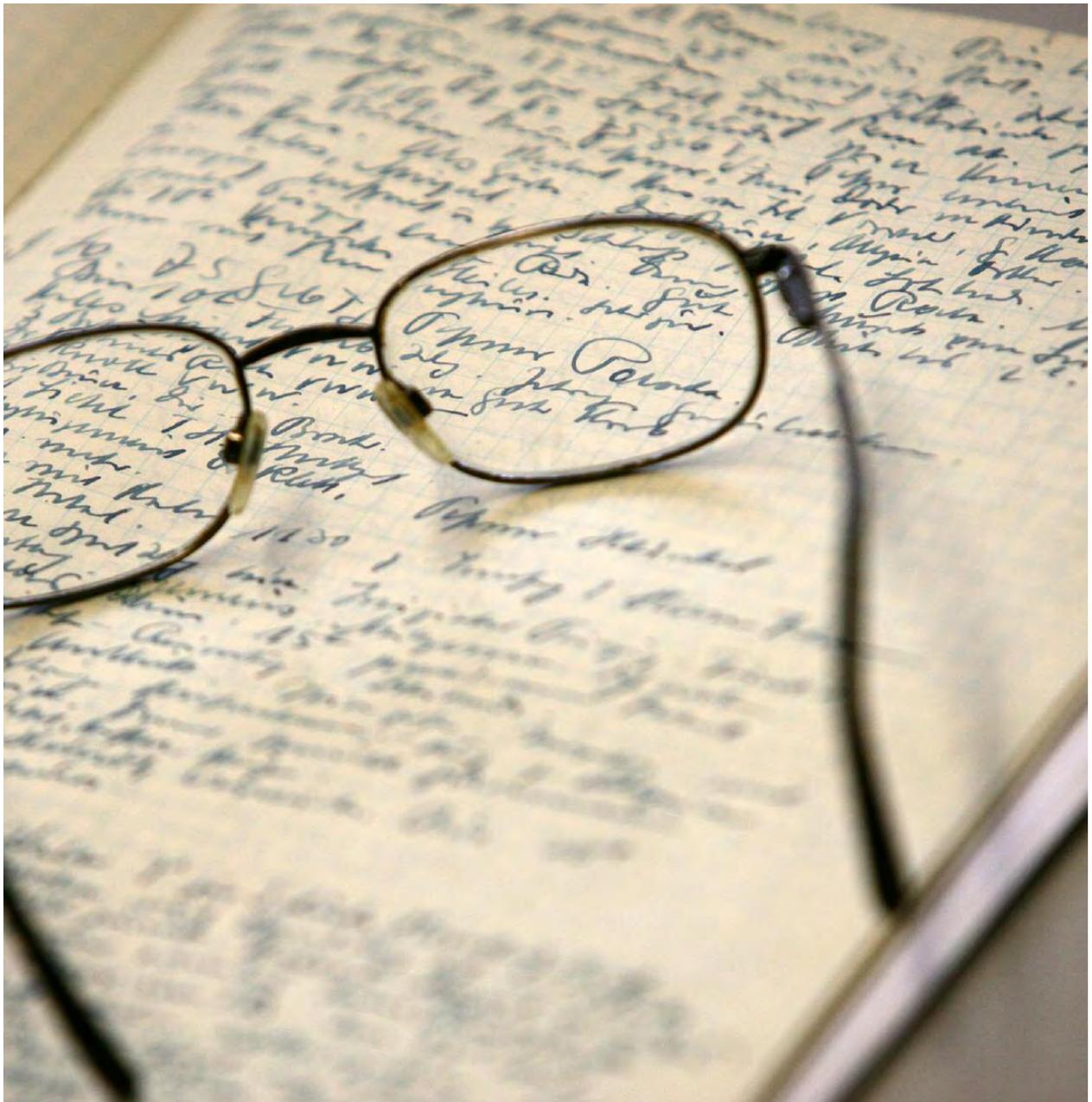


# 1. Nouveautés de Porsche AG

Portrait

## A la recherche du corbeau

Dr. Heinz Rabe est un coup de chance pour Porsche. Personne ne peut mieux relater les débuts de l'entreprise que le fils du constructeur en chef Karl Rabe. L'ancien responsable des affaires sociales âgé de 75 ans traduit les journaux de son père rédigés en écriture Sütterlin et fournit au fonds d'archive historique de nombreux détails presque oubliés de l'histoire de l'entreprise.





**Avec passion sur son ordinateur portable : Dr. Heinz Rabe traduit avec soin et en détail les journaux écrits par son père il y a 60 ans et rédigés en écriture Sütterlin.**

Il s'agit d'un cahier DIN A4 tout simple, avec une reliure noire, 112 pages, portant la mention « Journal n° 12 » sur la page de couverture. En dessous figure la mention : 1.1.1950 à 18.4.1951. Dr. Heinz Rabe est assis à son bureau et feuillette les premières pages. Il se plonge littéralement dans les mots et les phrases en écriture serrée qui remplissent le papier à carreaux. Un autre chapitre d'un voyage excitant dans le temps s'ouvre au septuagénaire, un voyage qui le conduit à travers son enfance et l'histoire de Porsche.

Conserver l'héritage de son père est une passion et un engagement pour Rabe. En tant que constructeur en chef, Karl Rabe était présent dès le début. Son fils, qui était aussi filleul du Professeur Ferdinand Porsche, vient chaque

jour à Zuffenhausen et traduit les journaux dans le fonds d'archive historique. Il les a trouvés par hasard dans la cave de la maison paternelle à Korntal. Les journaux étaient rédigés en écriture Sütterlin courante à l'époque. Il s'agit d'une écriture que seule une minorité de personnes est capable de lire encore. « Les notes sont si intéressantes », dit Rabe, « qu'il fallait les mettre à la disposition de la société. » Dieter Landenberger, le responsable du fonds d'archive Porsche, est enthousiaste. « Les journaux sont des sources primaires rares », déclare l'historien de la technique. « Pour nous, Monsieur Rabe est un témoin de son temps qui peut répondre à de nombreuses questions restées sans réponse. »

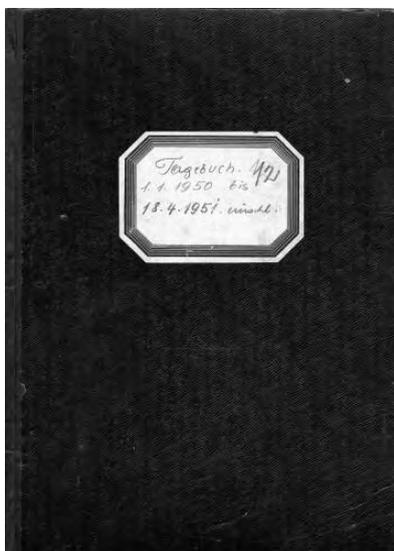
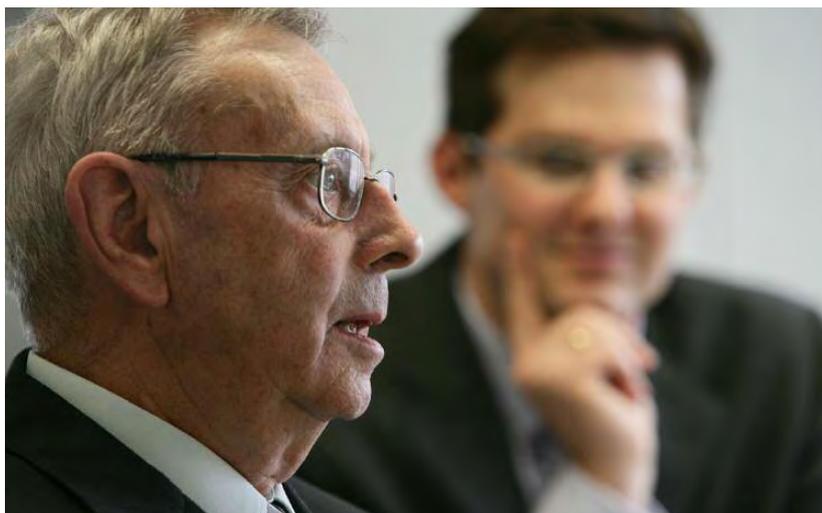
Le 6 février 1948 est par exemple devenu une date historique grâce au travail

## Au sujet de la personne

Dr. Heinz Rabe est né le 30 septembre 1931 à Stuttgart. En avril de la même année, Ferdinand Porsche avait fondé son bureau d'études. Dès le début, Karl, le père de Rabe, était de la partie. Filleul du Professeur Ferdinand Porsche, Heinz Rabe a vécu l'histoire de l'entreprise de très près. Après ses études de droit et de sciences sociales, il commença en 1955 au service du personnel et prit la direction du service social en 1970, poste qu'il occupa jusqu'à sa retraite.

de Rabe. La première sortie de la Porsche, type 356 a eu lieu ce jour-là à Gmünd en Autriche. « Jusqu'à ce jour, nous ignorions le jour exact », confirme Landenberger.

Les notes du 3 septembre 1950 suscitent également l'étonnement. Au jour du 75<sup>e</sup> anniversaire de Ferdinand Porsche, Karl Rabe écrit : « A 10 heures je me trouve au Feuerbacher Weg. De nombreuses personnes présentant leurs vœux sont ici, Josef Kales avec trois membres du comité d'entreprise de l'usine Volkswagen présentent une corbeille. Le premier maître Dr. Arnulf Klett, le Professeur Heinkel et bien d'autres sont présents. A 11h30 je me rends avec Kales à la réception au Parkhotel où se trouvent 30 voitures de sport. A 15h00, nous nous rendons tous au château



L'histoire en DIN A4 : les journaux comptent d'ores et déjà plus de 1.000 pages en document Word

l'attendent. La cave en est pleine. Un cahier lui prend environ dix semaines. Les textes dans l'ordinateur portable couvrant la période de 1931 à 1950 représentent entre-temps plus de 1.000 pages en document Word. Les traductions sont complétées par de nombreuses remarques personnelles.

Selon Monsieur Rabe, il reste jeune grâce au travail. Le (non-)retraité conduit avec passion sa 911, quand le soleil est de la partie, il prend sa coccinelle. Dans une grange, il a également un tracteur Porsche diesel. Il rencontre encore aujourd'hui de nombreux anciens collègues lorsqu'il se déplace dans l'entreprise. Rares sont ceux qui se rappellent toutefois de l'habitude qu'avait son père. Son nom « Rabe » signifie « corbeau » en français. Souvent, il dessinait un petit corbeau sur les notes à côté de la signature. Jusqu'ici, le fils recherche en vain la trace de ce corbeau dans les livres.

Solitude en passant par la Königstraße. Vue intéressante. Grande réception avec Prof. Porsche devant le château. » L'ampleur de la fête d'anniversaire était tombée dans l'oubli.

Bien du travail reste à faire pour le retraité Rabe. Il ignore combien de cahiers

## L'avenir a aussi besoin d'une origine

Les archives Porsche sont la mémoire du consortium Porsche. Toutes les informations importantes, les photos et les films concernant l'histoire de l'entreprise, des produits et des courses y sont documentés et exploitables pour les besoins de l'entreprise. Des quantités phénoménales sont archivées. Ainsi, le nombre de photos par exemple atteint les millions et des centaines d'heures de films sont disponibles. Si les dossiers et les documents archivés étaient empilés, nous aurions une tour de plusieurs centaines de mètres de haut.

Grâce à la gestion des informations historiques, c'est-à-dire à la mise à jour, la mise à disposition et la communication de l'histoire de Porsche, le fonds d'archive historique contribue à l'image de confiance dont jouissent l'entreprise et ses produits à l'intérieur et à l'extérieur. Avec son offre de services étendue, le fonds d'archive propose en outre son aide aux services spécialisés internes, principalement les journalistes, les agences et les scientifiques.

Dieter Landenberger est le directeur et interlocuteur du fonds d'archive historique de Porsche.

## L'écriture Sütterlin

A la demande du Ministère de la Culture de Prusse, le graphiste Ludwig Sütterlin (1865 à 1917) développa en 1911 l'écriture qui plus tard portera son nom. Pour faciliter l'apprentissage de l'écriture aux enfants, il simplifia les formes des lettres, les mit debout et les fit écrire avec une plume à encre de Chine. L'écriture Sütterlin fut encore enseignée dans quelques écoles allemandes jusque dans les années soixante-dix. L'écriture de départ en caractères romains introduite en 1953 qui est à la base de l'écriture actuelle a également été influencée par l'écriture Sütterlin.

Edition Carrera 2/2007

## Interview sur la discussion actuelle concernant les émissions de matières toxiques des voitures particulières

### « Différentes valeurs limites de CO<sub>2</sub> pour les différentes classes de véhicules »

**La commission de l'UE veut réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) pour les véhicules neufs. Carrera a questionné Herbert Ampferer, responsable de l'Environnement et de l'Energie chez Porsche AG.**

#### Quelle est exactement la décision de la commission de l'UE ?

Ampferer : « La commission a proposé une stratégie qui prévoit que les émissions de CO<sub>2</sub> pour l'ensemble des véhicules neufs européens ne devaient pas dépasser 130 g/km d'ici à 2012. A l'origine, l'objectif de la commission était de 120 g/km. Pour répondre à cette demande, d'autres exigences ont été formulées devant être appliquées par l'industrie automobile : des normes minimales pour la climatisation, des systèmes de contrôle de pression des pneus pour tous les véhicules, une limite supérieure pour la résistance au roulement des pneus, l'équipement de tous les véhicules avec un affichage du passage à la vitesse supérieure, sans oublier l'utilisation accrue des carburants bio que nos moteurs doivent supporter. »

#### Que fait Porsche pour réduire l'émission de CO<sub>2</sub> de ses véhicules ?

Ampferer : « Ces dix dernières années, nous avons investi des centaines de millions dans l'optimisation de la consommation et des émissions de nos moteurs et nous réduisons l'émission de CO<sub>2</sub> de nos voitures de sport d'environ 15 % d'ici à 2008. Avec la nouvelle série Cayenne équipée de la toute nouvelle génération de moteurs, certains modèles consomment en conduite réelle jusqu'à 15 % de carburant en moins que la première génération et émettent ainsi autant de di-

oxyde de carbone en moins. A l'avenir, notre moteur hybride permettra également d'obtenir une autre réduction importante. »

#### Du point de vue technique, est-il possible pour une Porsche d'atteindre une émission de CO<sub>2</sub> de 130 g/km ?

Ampferer : « Non, ce n'est techniquement pas possible. La physique ne permet pas aux véhicules équipés de moteurs de notre classe de puissance d'atteindre une émission CO<sub>2</sub> de 130 g par kilomètre. Cela ne veut pas dire que nous ne voyons plus de potentiel de développement dans notre segment. Précisément les producteurs allemands de super travaillent d'arrache-pied pour obtenir des mesures permettant la poursuite de l'optimisation de la consommation et peuvent présenter des succès impressionnants. D'ailleurs : de nombreuses technologies innovantes sont d'abord introduites dans la classe supérieure avant d'être utilisées dans les segments à volume. »

#### Où se situe Porsche pour les émissions de matières toxiques par rapport à ses concurrents ?

Ampferer : « Actuellement, la flotte de véhicules de Porsche avec une émission de CO<sub>2</sub> nettement en dessous de 290 g/km est tout à fait compétitive dans son segment. A l'avenir également, Porsche continuera de fournir des efforts

soutenus afin d'optimiser en permanence la consommation en carburant et les émissions. »

#### Quelles seraient les conséquences pour Porsche si une valeur limite de 130 g/km était fixée pour chaque constructeur ?

Ampferer : « En général, nous soutenons les prescriptions en matière de réduction du CO<sub>2</sub> stipulées par la politique. Elles doivent toutefois être conçues de manière à pouvoir être atteinte par les constructeurs et elles doivent garantir que la compétitivité dans les marchés européens et internationaux est maintenue. Les valeurs limites ne nous posent pas de problèmes tant qu'elles sont plus ou moins réalistes. Ce serait bien plus problématique si ces prescriptions devenaient obligatoires pour chaque constructeur. Au lieu de cela, nous avons besoin d'une étude par segment. Cela signifierait que les constructeurs produisant un assortiment complet peuvent compenser leurs flottes de véhicules supérieurs ayant une haute émission par un grand nombre de petites cylindrées. Cette démarche n'est pas réalisable pour Porsche dû au manque de petites cylindrées. Il serait aussi envisageable de définir une réduction de CO<sub>2</sub> en pour cent. Ainsi, tous devraient fournir des efforts et pas uniquement les constructeurs de véhicules de grosses cylindrées et puissants. »

Edition Carrera 2/07

## Ambassadeur de la marque

# La quête de la perfection

**Le représentant Porsche Walter Röhrl a eu 60 ans. Mais le perfectionniste préfère à toute fête un événement qui touche à l'extrême.**

Niki Lauda a qualifié Walter Röhrl de « génie du volant », les collègues l'ont désigné comme « pilote de rallye du millénaire ». Ses admirateurs étaient avant tout impressionnés par sa passion de la précision. Elle poussait le sportif enthousiaste et le moniteur de ski de formation sur la piste, même dans le brouillard le plus épais, pas pour le plaisir, mais au contraire pour améliorer son sens de l'équilibre. Quand il décida depuis Ratisbonne de conquérir le monde du Rallye, il le fit avec un grand objectif : « Je voulais prouver qu'au fin fond de la forêt bavaroise, il y en avait un qui pouvait l'emporter sur tous. »

Cet objectif fut atteint avec son premier succès lors du rallye de Monte-Carlo. C'était en 1980, l'année où il remporta son premier titre mondial et concrétisa le « rêve de sa vie » (Röhrl). Avec deux autres victoires au « Monte » et le deuxième titre mondial en 1982, le Bavarois né le 7 mars 1947 était devenu le meilleur pilote de rallye de tous les temps. Il était dans son élément sur la neige et la glace au col légendaire de Turini, où il présenta en 2005 la 911 Carrera 4/4 S à la presse en tant que représentant de Porsche. Il en était de même sur les pistes caillouteuses du Portugal ou les routes sinueuses goudronnées de Corse.



**Tendre à la perfection : Walter Röhrl cette fois sans voiture pour conquérir le Großglockner**

Walter Röhrl est toutefois plus qu'un pilote de sport automobile couronné de succès. Le sport sous toutes ses facettes a déterminé et détermine encore ses loisirs. Sa propension à la perfection est toujours le mobile pour les plus

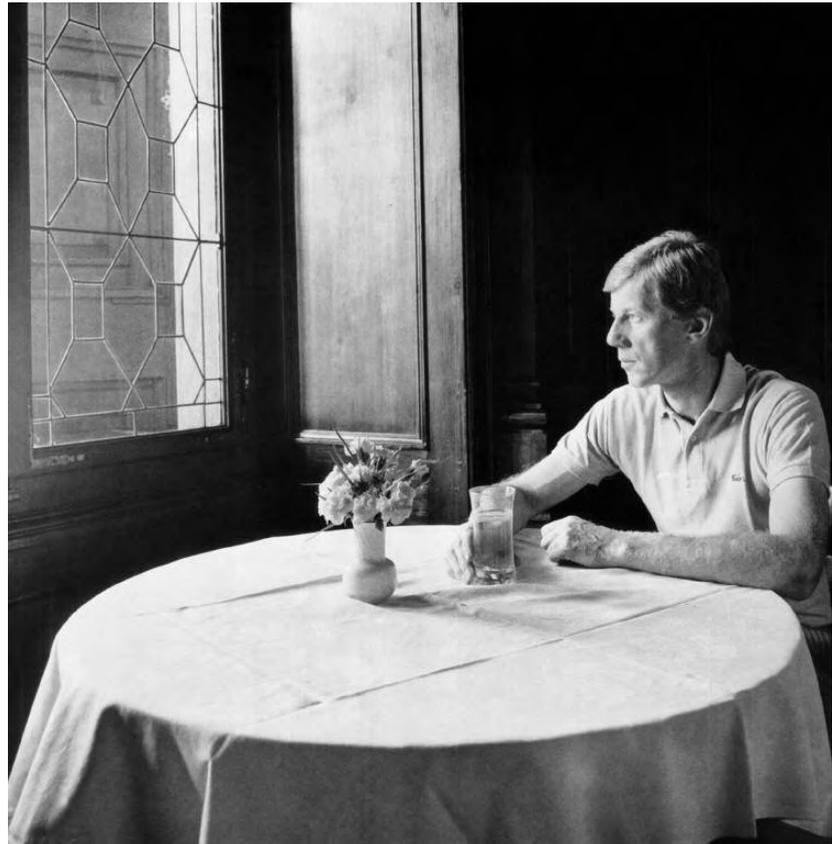


grandes performances. « Maîtriser un appareil comme une partie de son corps, c'est pour moi la perfection », déclare-t-il.

Depuis 1993, Walter Röhrl est représentant Porsche pour le monde entier, entre autres pour les présentations en conduite des nouveaux modèles. Le sexagénaire est un ambassadeur de la marque par excellence.

Edition Carrera 3/07

**Walter Röhrl en privé : dans le Club-house, en bateau à rames sur le Danube, dans une salle de musculation et sur un terrain de golf à Ratisbonne. (Photos du calendrier de Walter Röhrl de 1986)**



## Rallye Transsyberia 2007

# Spécialiste des rallyes longues distances : le Cayenne S Transsyberia



**Porsche enrichit son vaste programme de sport pour clients d'un autre événement : le Cayenne S Transsyberia a été développé sur la base du nouveau Cayenne S comme véhicule pour les rallyes longues distances.**

Le tout-terrain sportif fête sa première du 2 au 17 août 2007 à l'occasion du rallye Transsyberia qui, partant de Moscou, traverse la Sibérie jusqu'à Oulan-Bator en Mongolie. Le trajet emprunte des voies publiques, des pistes caillouteuses et des chemins de trial exigeants. Même des traversées de fleuves et des épreuves spéciales dans le désert de Gobi figurent au programme. L'année passée, deux équipes privées ont participé pour la première fois au rallye Transsyberia au volant d'un Cayenne S et occupé les deux premières places. Le succès remporté par les véhicules a attiré

l'attention de Porsche sur cette manifestation et l'a amené à proposer aux propriétaires enthousiastes de Cayenne la possibilité de participer également avec ce véhicule à des compétitions de sport mécanique.

Cette année, le Cayenne, réputé pour ses excellentes propriétés dans le segment SUV relève une nouvelle fois le défi. Avec la deuxième génération de Cayenne, la barre a été mise encore plus haut. Les nouveaux moteurs à essence avec injection directe assurent une puissance accrue tout en réduisant

la consommation de carburant. Par rapport à ses prédécesseurs, les économies peuvent atteindre 15 pour cent. Un autre point fort est représenté par le nouveau Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) qui compense presque complètement l'inclinaison latérale dans les virages grâce à deux stabilisateurs actifs.

Pour la première fois, les capacités tout-terrain déjà très bonnes du Cayenne ont été optimisées davantage, ce qui a permis de développer un véhicule destiné spécialement à l'utilisation en rallye longues distances. Le nouveau Cayenne S Transsyberia, qui dans un premier temps ne sera construit qu'en série limitée de 26 véhicules, possède entre autres des pneumatiques tout-terrain spéciaux à grosses barrettes, une cage de sécurité,

un rapport de pont plus court, un blocage de différentiel de l'essieu arrière, un réducteur, un blocage longitudinal, le PDCC, une protection de bas de caisse renforcée et plus importante ainsi que des bras transversaux renforcés sur l'essieu avant. Avec 385 ch (283 kW), la puissance du moteur huit cylindres reste inchangée. Dans des conditions extrêmes, le Cayenne peut ainsi prouver son plein potentiel de dynamique de conduite en rallye face à ses concurrents.

Le rallye Transsyberia comprend en tout six groupes d'épreuves. Les véhicules du type Cayenne S Transsyberia avec un moteur V8 de 4,8 litres prennent le départ dans la classe 1C pour véhicules de tourisme à essence avec une cylindrée supérieure à 4 litres.

Après le départ de Moscou, les participants doivent montrer ce dont ils sont capables lors des 14 étapes de jour, car le Transsyberia associe l'expérience d'un rallye de tourisme exigeant au défi véritablement sportif.

Le rallye traverse sur plus de 6.600 km la Sibérie jusqu'en Mongolie, sur route et en tout-terrain. Outre les étapes quotidiennes pouvant atteindre 950 km qui attendent les participants au rallye, ils doivent prouver tout leur talent lors d'épreuves spéciales. Sur ces trajets particulièrement délicats, les équipes participant au rallye doivent tirer le maximum d'eux-mêmes et de leurs véhicules : ainsi, lors des épreuves spéciales en Sibérie, ils seront confrontés également à des traversées de fleuves



et à des chemins de trial difficiles. En revanche, les « Special Stages » en Mongolie exigent une navigation parfaite et une maîtrise des dunes dans le désert de Gobi. C'est pourquoi seuls les « polyvalents » du volant avec des capacités de navigation affirmées et un fort esprit d'équipe seront sur les premières marches à la fin du rallye.

Le rallye est un événement unique pour tous ceux qui recherchent le défi et sont en quête de sensations nouvelles, voire à la recherche d'eux-mêmes.

Avons-nous éveillé votre curiosité ? Pour plus d'informations sur le rallye Transsyberia, inscrivez-vous sur le site [www.porsche.de](http://www.porsche.de).