

1. Nouveautés de Porsche AG

Lancement prévu à l'été 2009

Les premières photos de la sportive quatre portes Panamera

La société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG a dévoilé, environ neuf mois avant sa commercialisation, les premières photos officielles de la Panamera, la montrant sous sa forme définitive. Le design, le profil et la silhouette du modèle quatre portes ne font aucun mystère : ce sera bien une Porsche.

Conçue comme une sportive quatre portes, la Panamera réunira une conduite sportive, un habitacle généreux et modulable et le confort de roulage d'une GT. La Panamera est, après les voitures de sport 911, Boxster et Cayman ainsi que le tout-terrain sportif Cayenne, la quatrième série de modèles commercialisée par Porsche.

Pari réussi pour les designers, qui sont parvenus à positionner la Panamera comme un modèle de voiture totalement nouveau et unique, mais bien ancré dans la tradition Porsche. Ses dimensions seules en font un véhicule à part sur son segment de marché : avec ses 1.931 mm de largeur et ses 1.418 mm de hauteur, la Panamera est plus

large et plus basse que les modèles quatre portes similaires.

Sa silhouette caractéristique et élancée de GT est le résultat d'une longueur totale de 4.970 mm et de courts portés-à-faux sportifs. Style et détails sont dans la droite ligne de la philosophie de conception qui n'a cessé de s'affiner



avec les décennies sur la 911 et dont les modèles Boxster, Cayman et Cayenne ont bénéficié avec succès. Grâce à un tel « langage stylistique », la Panamera occupera un nouveau segment de marché. L'alliance entre un caractère résolument sportif issu de sa forme de coupé et une interprétation inédite des lignes de la berline classique, le tout associé aux atouts d'une définition de l'espace modulable, confèrent à la nouvelle Porsche une allure unique. Ainsi, la Panamera dispose d'arrières d'air fortement prononcées en lieu et place d'une calandre traditionnelle.

Des passages de roue proéminents et un capot moteur allongé modèlent cette optique typique de la partie frontale de la 911, la sportive de Porsche depuis



45 ans et dont les ailes distinctivement profilées encadrent un capot moteur plat. Le dessin en V des arêtes du capot et la lunette arrière fuselée apportent les caractéristiques typiques d'une voiture de sport dans le nouveau segment créé par la Panamera. Les épaules saillantes et musclées qui surplombent les roues arrière, la fluidité d'une ligne de toit digne d'un coupé et les embouts d'échappement visibles trahissent également l'héritage d'une Porsche de pure race.

L'élégant arc de toit s'étire au-dessus d'un habitacle attrayant et généreux. Comme tous les modèles Porsche, la Panamera est totalement dédiée à la satisfaction des besoins du conducteur. Grâce à une nouvelle définition de l'espace et à l'architecture sportive de l'habitacle, chacun des passagers a la

sensation de piloter lui-même le véhicule. Les sièges avant et les deux places individuelles de la banquette arrière réservent aux quatre occupants un confort ergonomique exemplaire. Le coffre est très vaste, et la définition de l'espace modulable, qui inclut des dossiers rabattables, s'adapte à tous les besoins d'espace. Le hayon arrière marie fonctionnalité et élégance.

Porsche a développé pour la Panamera une motorisation souveraine et moderne typique de la marque. Sous le capot, un moteur en V à six ou huit cylindres développe une puissance comprise entre 300 et 500 ch. Une partie des moteurs disponibles est suralimentée par un turbocompresseur : grâce à l'injection directe d'essence, ils devraient être aussi sobres que performants. La transmission aux roues de la puissance se fait

par le biais soit d'une boîte de vitesses manuelle à six rapports, soit de la boîte automatisée PDK à sept rapports et double embrayage.

La déclinaison haut de gamme de la Panamera est dotée d'une transmission intégrale sophistiquée qui est disponible en option pour les autres versions. Porsche prépare également un modèle particulièrement économique à entraînement hybride. L'entreprise communiquera des informations complémentaires sur les moteurs, les boîtes de vitesses, les performances ainsi que les prix et l'équipement au printemps prochain.

La nouvelle gamme Panamera de Porsche est produite dans l'usine de Leipzig, qui possède une halle de montage de quelque 22.000 mètres carrés et un centre logistique comparable. Les



moteurs de la Panamera seront construits dans l'usine-mère de Zuffenhausen. L'usine Volkswagen de Hanovre livrera les carrosseries brutes peintes. Les véhicules seront ensuite assemblés dans l'usine de Leipzig. L'objectif de vente est fixé à quelque 20.000 unités par an.

Encore une fois, Porsche va également travailler principalement avec des fournisseurs allemands, de sorte que 70 % de la valeur ajoutée sera produite en Allemagne. La Panamera est donc une voiture « Made in Germany ». L'avant-première mondiale de la Panamera aura lieu au printemps 2009. La commercialisation des premiers modèles sur le marché mondial est prévue à la fin de l'été 2009.



Communiqué de presse Porsche AG



Production d'un diesel sportif à Zuffenhausen

Première chez Porsche : un Cayenne animé par un diesel

Le directoire de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG vient de donner le feu vert pour que le constructeur de voitures de sport produise à partir de février 2009 un Cayenne animé par une motorisation diesel, ce qui élargira encore la palette de motorisation équipant le tout-terrain sportif.

Cette décision a été prise dans un contexte particulier : le changement des conditions cadres sur le plan légal, notamment dans les pays européens, va privilégier fiscalement les véhicules diesel. En outre, la participation de Porsche dans le groupe Volkswagen, le constructeur numéro un dans le monde en matière de diesel modernes destinés aux voitures de tourisme, ouvre de

nouvelles perspectives pour ce type de moteur.

Porsche va donc équiper le Cayenne d'un turbo-diesel V6 de 3,0 litres développant 240 ch (176 kW) fourni par Audi AG, une filiale du groupe Volkswagen. La consommation moyenne du Cayenne Diesel s'élève à 9,3 litres aux 100 kilomètres, les émissions de CO₂ se si-

tuant aux alentours de 244 grammes par kilomètre. Une extrême spontanéité et une capacité à développer un couple élevé prédestinent ce moteur à un tout-terrain sportif tel que le Cayenne. De plus, le puissant couple maximal de 550 Newton-mètres offre à la fois un dynamisme sportif et une souveraineté majestueuse, caractéristiques clés du plaisir de conduire signé Porsche.

Le nouveau modèle Cayenne va tout d'abord être proposé en Europe – notamment en réponse à la demande des clients. Le lancement commercial dans d'autres pays est en préparation.



Le directoire Porsche est convaincu que ce très économe turbo-diesel V6 garantira à long terme le succès de la gamme Cayenne sur le marché. Au cours de l'exercice commercial qui vient de s'écouler (2007/08), 45.478 unités de cette série, qui comprend actuellement cinq modèles différents, ont trouvé acquéreur, un record dans l'histoire de la société.

Avec l'introduction du Cayenne Diesel, Porsche poursuit de manière systématique son offensive de réduction de la consommation de carburant. Dès le printemps 2007, le constructeur de voitures de sport avait lancé une série modèles nouvelle génération avec un moteur à injection directe d'essence, moins gourmand de 15 % à l'utilisation. Depuis l'été 2008, Porsche propose également la dernière génération de 911 avec une injection directe d'essence. En outre, le constructeur de voitures de sport travaille actuellement sur une autre variante du Cayenne équipée d'une motorisation hybride qui consomme moins de neuf litres de carburant aux 100 kilomètres et qui sera lancée à la fin de la décennie.

Le nouveau Cayenne avec moteur diesel sera disponible chez les concessionnaires à partir de février 2009. Equipé en série de la célèbre boîte automatique Tiptronic S, son prix de base avoisinera les 47.250 euros.

En Allemagne, le Cayenne à moteur diesel est proposé à 56.436 euros, T.V.A. (19 %) et équipement spécifique au pays inclus.

Communiqué de presse de Porsche AG



Production

La nouvelle gamme Porsche

A Zuffenhausen, l'atelier de montage est paré pour les défis du futur. L'extension de la chaîne de montage, l'un des plus importants projets Porsche de ces dernières années, s'est soldée avec succès. Les 29 postes supplémentaires sur la ligne de montage garantissent davantage de place, une plus grande flexibilité, une ergonomie améliorée et une logistique optimisée.

La fin des vacances d'été 2008 a marqué l'entrée dans une nouvelle ère de production à Zuffenhausen. « L'extension de la chaîne de montage nous rend en mesure d'affronter le futur », souligne Reinhold Neitzel, directeur du Cost Center Montage. Après trois années de planification et de travaux intensifs, la production peut démarrer. « Ce fut une véritable opération à cœur ouvert », explique Roberto Hernández, chef de projet, « car pendant toute la durée des

travaux, il a fallu veiller à ne pas perturber la production en cours. »

Le résultat est admirable. Au sens premier du terme. Dès le premier regard dans la halle, c'est flagrant : l'extension de la chaîne de montage donne une impression totalement nouvelle de la pièce. Le nouveau bâtiment 60 offre une surface de 3.000 mètres carrés. 29 postes au total ont été intégrés à la ligne, ce qui permet d'optimiser les

conditions de travail et offre davantage de place pour les opérations et les composants.

Le gain de place permet de mieux gérer des volumes de montage toujours plus importants. Enfin, l'équipement des véhicules a très largement augmenté, avec l'installation de nombreuses technologies supplémentaires (des systèmes de régulation du châssis au système audio et de communication). A cela s'ajoute le désir croissant de personnalisation des pièces. Ainsi, 137 leviers de frein à main différents sont proposés.

L'agrandissement de l'espace a également permis des améliorations ergono-





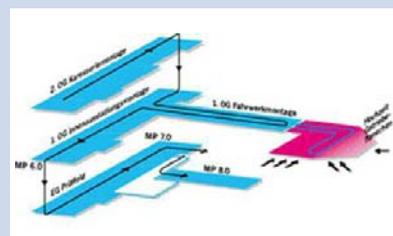
miques. En association avec l'université de Darmstadt et l'organe de promotion de la santé de Porsche, l'ensemble des postes de travail a été analysé afin d'élaborer les meilleures solutions possibles. Les collaborateurs peuvent ainsi régler individuellement la hauteur de travail grâce à un système de suspensions et ainsi éviter de travailler bras levés. « Les réactions sont toutes positives », commente Roberto Hernández pendant la visite de la halle.

Autre amélioration de taille : l'alimentation des postes en matériel. Les pièces sont désormais livrées de plain-pied dans le bâtiment 60 par le biais de sept portes ou sas, en provenance de la construction des moteurs dans l'usine 3, du bâtiment 1 voisin ou des fournisseurs par camions. Ainsi, les tapis de voiture, qui étaient auparavant transportés à l'étage par le biais d'un système élaboré avant d'être soumis en outre à un tri, arrivent désormais direc-

tement et dans le bon ordre sur la chaîne de montage.

Autre nouveauté : l'intégration de la ligne de brides de boîtes dans le processus. Les collaborateurs auparavant affectés à la construction de moteurs font désormais partie du montage. « Nous avons harmonisé cette interface au sein de l'entreprise », explique Reinhold Neitzel. La réussite du projet est le résultat d'un important savoir-faire, d'une grande flexibilité et de l'expérience des collègues impliqués dans tous les domaines. Comme le conclut Reinhold Neitzel : « Logistique, construction de moteurs, peinture, sécurité du travail et d'ouvrage, service construction, entretien, planificateurs, spécialistes informatiques, comité d'entreprise, etc. : la réussite est d'abord le fruit d'un fabuleux travail d'équipe. »

Edition Carrera 9/2008



Faits et chiffres concernant l'extension de la chaîne de montage

- **Montant de l'investissement : 15 millions d'euros.**
- **Durée entre la première planification et la fin des travaux : 3 ans.**
- **Durée des travaux de la nouvelle halle, le bâtiment 60 : 1 an environ.**
- **3.000 m² : surface totale du nouveau bâtiment.**
- **29 : nombre de postes supplémentaires, qui passent de 89 à 118.**
- **Les postes de travail de quelque 600 collaborateurs sont intégrés directement au montage.**
- **La livraison et la logistique de plusieurs milliers de pièces ont été réorganisées et optimisées.**
- **Plus d'un million de blocs de données ont été modifiés dans les systèmes informatiques correspondants.**

Extension de la chaîne de montage

Des heures passionnantes pour des débuts prometteurs

L'usine de Zuffenhausen a dû être complètement vidée fin juillet pour les besoins de la construction de la nouvelle chaîne de montage. A la réouverture, les débuts avec la nouvelle chaîne, les nouveaux postes et les nouvelles fonctions ont été passionnants pour tous les participants.

Certaines images restent gravées dans les mémoires. Ainsi, celle des halles vides de l'usine a été difficile à supporter pour Reinhold Neitzel. Le directeur du Cost Center Montage a ainsi éprouvé « un sentiment de léger malaise » ce 25 juillet 2008 lorsque les halles de Zuffenhausen ont été vidées après le passage de l'équipe du soir et la sortie d'usine de la dernière 911, un Coupé C2 S. « C'est comme si la vie avait disparu », explique-t-il.

Les collaborateurs de la ligne de brides de boîtes au sein de la construction des moteurs, intégrés au montage à l'issue du réaménagement, ont apporté leur

touche personnelle. Sur le dernier moteur qui a rejoint le montage figurait une note indiquant : « Je suis le dernier. PAM4 vous souhaite de bonnes vacances et se réjouit de rejoindre le PMF. » Quelque 600 collaborateurs ont été intégrés au nouveau bâtiment. Ils ont été formés avant les vacances dans le cadre de réunions d'information et sur leur poste de travail. Il s'est agi ensuite de tout préparer pour la reprise. Il restait trois semaines pour réinsuffler de la vie dans l'usine.

Un gigantesque puzzle. Le cahier des charges prévoyait notamment la démolition du mur de liaison au nouveau bâti-

ment 60, le déménagement des postes de travail dans leur totalité, le déplacement de grosses installations, le couplage de nouvelles brides de montage aux anciennes et l'adaptation des systèmes informatiques complexes (pour la feuille de route et la logistique fournisseur, par exemple). La flexibilité étant le maître-mot, la plaque de béton a été coulée à l'endroit de l'ancienne livraison d'essieux, tandis que les spécialistes informatiques procédaient d'une main ferme à la mise à niveau des logiciels.

Puis vint le test ultime : pendant deux jours, quelque 200 collaborateurs ont construit dix véhicules, passant au crible l'intégralité du système. Tout était prêt pour la reprise, fixée au lundi 18 août à 7h03 précises. « Tout a parfaitement fonctionné », commente Reinhold Neitzel. Plus tard, le changement d'équipe s'est déroulé avec succès, et le lendemain à 7h25, la première 911, une Turbo Cabriolet, sortait de la nouvelle chaîne de montage.

Il a cependant fallu attendre quinze jours environ pour respirer. « Passé ce délai, la réussite était acquise. La minutie du travail de planification préalable et l'excellence de l'équipe sont certainement pour beaucoup dans ce succès », ajoute Roberto Hernández.

Par ailleurs, une surprise particulière attendait les nouveaux collègues de la ligne des brides de boîtes à la reprise : un immense panneau de bienvenue indiquant « Nous saluons l'arrivée de nos nouveaux collègues de la fabrication de moteurs au sein du Cost Center Montage ! » Rien ni personne n'avait été oublié !



Edition Carrera 9/2008

Porsche-Tennis-Grand-Prix

Première mondiale dans le Porsche-Arena

L'année 2009 marque une nouvelle ère pour le Porsche-Tennis-Grand-Prix : Stuttgart accueillera pour la première fois au printemps, du 25 avril au 3 mai, les meilleures joueuses de tennis mondiales pour une compétition sur terre battue dans l'enceinte du Porsche-Arena. Une première mondiale.

« Il s'agit du seul et unique tournoi à se jouer sur terre battue à l'intérieur », commente Markus Günthardt, directeur du tournoi. « C'est un honneur et une grande chance. Je suis certain que nous pourrons une fois de plus présenter à notre public les meilleures joueuses mondiales. »

Au vu de l'écho positif rencontré auprès des joueuses, il est convaincu que cette nouveauté sera bénéfique au tournoi et que les spectateurs vivront des matchs et un tennis encore plus exaltants. Jelena Jankovic, la numéro un mondiale et championne du Porsche Tennis Grand Prix 2008, a spontanément confié juste après la finale qu'elle participerait à nouveau en 2009 à ce tournoi qui est le

préférée des joueuses sur le WTA Tour. La championne Olympique Elena Dementieva signe elle aussi à nouveau pour ce rendez-vous de l'élite mondiale : « Une victoire à Stuttgart fait partie des moments forts d'une carrière de joueur de tennis. »

Les membres de Clubs Porsche peuvent également être de la partie et bénéficient de conditions très intéressantes sur les billets d'entrée : le mot-clé « Porsche Club » leur donne droit à 10 % de réduction sur toutes les places en tribune, les abonnements (1^{re} et 2^e catégorie) et les pass. Il leur suffit de contacter Easy Ticket par téléphone au +49 (0) 711 2555 555 ou sur Internet à l'adresse www.easyticket.de. Les ré-

ductions ne sont pas valables pour le Family Day et le Ladies Day ainsi que pour les élèves et les étudiants qui bénéficient déjà de tarifs réduits. Autre avantage : à la commande, les membres de Clubs reçoivent un coupon à remettre au stand Merchandising du Porsche Tennis Grand Prix 2009.

De gauche à droite : Larry Scott, PDG et président du WTA Tour, Markus Günthardt, directeur de tournoi du Porsche-Tennis-Grand-Prix et Anke Huber, directrice sportive

