



PORSCHE



Mai 2010

Porsche Club

News 2/10

Editorial

**Chers Présidents des Clubs Porsche,
Chers Membres des Clubs Porsche,**

En tant que pilote d'usine Porsche, je me félicite du démarrage très sportif de Porsche AG en ce début d'année 2010 : les nouveaux modèles démontrent une fois encore que Porsche est considéré comme le plus grand et le plus prestigieux constructeur de voitures de sport au monde.

Prenons le nouveau Cayenne. Plus économique bien que plus puissant, il a perdu près de 180 kg par rapport au modèle précédent. Un véritable tour de force rendu possible par le principe Porsche à la conception de toutes nos voitures de course : « Porsche Intelligent Performance ».

J'ai également été bluffé par le concept Porsche 918 Spyder conçu selon ce principe, un bolide véritablement exceptionnel. A ma connaissance, personne n'avait encore réussi à combiner les performances de pointe d'une voiture de course et les taux d'émission d'une citadine. Une avancée riche en promesses pour la mise en œuvre de cette technologie hybride plug-in sur les futures voitures de sport Porsche.

Et cela n'est pas réservé à un avenir lointain, comme le montre d'ores et déjà, la Porsche 911 GT3 R Hybrid dotée d'un système hybride innovant avec accumulateur à volant d'inertie. Ce qui permet aux pilotes d'être encore plus efficace, plus performant. L'objectif de la conception du véhicule était de maintenir le niveau de performances tout en réduisant la consommation. Lors des courses, nous espérons ainsi pouvoir faire l'impasse sur un, voire deux, arrêt(s) au stand par rapport à nos concurrents.

Avec le début de la saison des sports automobiles, fleurissent à nouveau les manifestations des Clubs Porsche. Il suffit de consulter le calendrier des Clubs pour s'apercevoir qu'il y a de quoi plaire à tous les passionnés de la marque. Des excursions et courses de slalom aux incroyables courses des séries Porsche Sports Cup, en passant par la Porsche Club Cup, la fascination Porsche ne connaît pas de limite. Il y en a pour tous les âges, pour les nouveaux venus et les membres « historiques », et ce, dans le monde entier.

Les Clubs Porsche forment une véritable famille au sein de laquelle nous, les pilotes, nous sentons bien. A l'occasion des courses de l'American Le Mans Series par exemple, mes collègues et moi avons souvent le plaisir de rencontrer des membres des Clubs Porsche enthousiastes et de partager avec eux nos expériences et notre passion du sport automobile.

Pour les amateurs de courses de voitures historiques, la nouvelle édition de l'événement Le Mans Classic (du 8 au 11 juillet) sera synonyme de sensations fortes. Comment pourrait-il en être autrement, avec des légendes comme les Porsche 908 et 917 ou différents modèles 911 RSR ? Porsche France et la fédération des Clubs Porsche de France ont d'ailleurs concocté un pack exclusif réservé aux membres des Clubs Porsche, leur permettant notamment de se garer sur le terrain intérieur du circuit.

Autre moment fort de la saison : la première finale européenne de la Porsche Sports Cup qui verra s'affronter les vainqueurs des trois séries Porsche



Jörg Bergmeister

Sports Cup et Porsche Super Sports Cup d'Allemagne, de Suisse et de Scandinavie, du 22 au 24 octobre à Hockenheim. De quoi clore la saison en beauté (voir page 22) !

Je suis impatient de disputer les prochaines courses et de voir les nombreux membres des Clubs Porsche le long des circuits.

Je vous souhaite de bien démarrer la saison.

**Meilleures salutations
Jörg Bergmeister**

De vous à nous :

Dans le but de simplifier l'édition des Porsche Club News, nous vous prions de nous faire parvenir vos contributions par courrier électronique. Les reportages écrits doivent être envoyés en tant que pièce jointe au format Word. Les images doivent être sauvegardées de préférence au **format Tiff** ou éventuellement au format JPEG (résolution minimale : **300 dpi**, pour une largeur réelle d'au moins **13 cm**, au format RGB ou CMKY). Veillez à ce que les images **ne soient pas** recouvertes d'une « **pixelisation** » (grainage) et à **ne pas** les sauvegarder avec des couleurs indexées (gamme des couleurs web). Nous ne pouvons malheureusement pas traiter les fichiers Word ou présentations Powerpoint contenant des images ancrées. Leur qualité n'est pas suffisante à l'impression.

La rédaction

Votre équipe de la Club Coordination :

Sandra Mayr
Alexander E. Klein
Claudia Schäffner
Mathias Menner
Paul Gregor

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**
Tél. : **+49 (0)711 911-7 89 68**

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

Porsche Club News sur Internet :

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

E-mail : Sandra.Mayr@porsche.de
E-mail : Alexander.Klein@porsche.de
E-mail : Claudia.Schaeffner@porsche.de
E-mail : Mathias.Menner@porsche.de
E-mail : Paul.Gregor@porsche.de

Club E-mail : porsche.club@porsche.de

Rédaction :
Alexander E. Klein, Club Coordination

Mise en page et réalisation :
Büro Linientreu
Büro für Gestaltung, Stuttgart

Fréquence de parution :
5 fois par an

Iconographie :
Auteurs des articles
Porsche AG

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

Date de clôture de la rédaction

PC News 3/2010: 04/06/2010

Contenu

1. Nouveautés de Porsche AG	Seite
Efficacité et rapidité – un prototype à technologie hybride plug-in	5
Première mondiale – Le nouveau Cayenne : encore plus efficace, plus sportif et disponible pour la première fois avec une motorisation hybride	9
Nouveaux kits d'équipement – Irrésistibles et avantageux	12
Bernhard Maier devient membre du directoire en charge de la distribution et du marketing	14
2. Bourse aux infos	
Porsche Tequipment – Sportivité et confort	16
Porsche AG – Porsche produit depuis 60 ans sur le site de Stuttgart Zuffenhausen	17
Les nombres magiques Porsche – Le chiffre 4	19
Peter Daniell Porsche – « Le voyage d'un(e) PORSCHE »	21
Porsche Motorsport – Début de la nouvelle saison internationale des Porsche Sports Cups	22
Porsche Motorsport – La légende se perpétue : les 24 Heures du Mans pour les voitures de sport anciennes	23
Porsche Travel Club – Camp au Nürburgring	24
Porsche Sport Driving School – Stages de pilotage sur le circuit de Nürburgring	24
3. Club Management	
L'article Club Management est disponible dans la zone protégée de la page d'accueil du Club et peut être visualisé par les membres de Club disposant du droit d'accès	
4. Nouveautés de la Club Coordination	
Clubs Porsche du monde entier – Bienvenue au Club	31
5. Reportages	
Porsche Club Finland – Stage Ice Force organisé par la Porsche Sport Driving School à Ivalo, Finlande	38
Porsche Club of America – American Le Mans : une place au soleil	41
Porsche Club Holland – Première rencontre du Club Porsche de Hollande et du Centre Porsche d'Eindhoven	43
Porsche Classic Clubs Deutschland – Six Clubs Porsche Classic au salon Retro Classics 2010	45
Porsche Classic Club Belgium/Porsche 356 Club Nederland – Pâques au volant de modèles anciens aux Pays-Bas	46
6. Tête à tête avec	
Paul Ernst Strähle	47

1. Nouveautés de Porsche AG

Porsche dévoile à Genève la sportive hautes performances à moteur central 918 Spyder

**Efficacité et rapidité :
un prototype à technologie hybride plug-in**



La Porsche 918 Spyder allie performances maximales et consommation réduite

Avec un prototype de voiture de sport hautes performances à moteur central doté d'une technologie à la fois propre et hautement efficace, Porsche AG conforte ses compétences en matière de motorisation hybride. Le prototype 918 Spyder marie la haute technicité vouée à la course et l'électromobilité : alors que les émissions de CO₂ – 70 grammes par kilomètre pour une consommation de 3 litres aux 100 kilomètres – correspondent à celles d'une citadine, les performances routières sont celles d'une supersportive qui abat le zéro à 100 km/h en un peu moins de 3,2 secondes, file à une vitesse maximale supérieure à 320 km/h et

boucle la Boucle Nord du Nürburgring en moins de 7 minutes 30, distançant même la Porsche Carrera GT.

La 918 Spyder était l'un des trois modèles Porsche à motorisation hybride présentés en première mondiale au Salon international de l'Automobile de Genève 2010. Ce trio – formé par le nouveau SUV sportif Cayenne S Hybrid à « Parallel Full Hybrid », la voiture de course 911 GT3 R Hybrid dotée d'un entraînement électrique sur l'essieu avant et d'un accumulateur à volant d'inertie ainsi que la biplace sport hautes performances à moteur central, la 918 Spyder à technologie hybride

plug-in – ne témoigne pas seulement de la grande diversité de cette nouvelle technologie d'entraînement, mais aussi de la force d'innovation que possède le pionnier de l'hybride : Porsche.

Sur l'étude innovante qu'est la 918 Spyder, Porsche fait converger la technologie « Porsche Intelligent Performance », la haute technicité issue de la compétition ainsi que le langage des formes connu, à la fois classique et moderne.

La Porsche 918 Spyder à entraînement hybride plug-in garantit des performances de supersportive pour une



Pleins feux sur le design : un langage formel électrisant

consommation d'à peine 3 litres aux 100 km selon le cycle NEDC, soit 70 g de CO₂/km. La biplace ouverte est animée par un V8 à haut régime délivrant plus de 500 ch et tournant à un régime maximal de 9200 tr/min, ainsi que par des moteurs électriques placés sur les essieux avant et arrière qui développent une puissance mécanique totale de 218 ch (160 kW). Le V8 est une évolution du groupe propulseur de 3,4 litres animant la voiture de course RS Spyder ; il est logé en position centrale en avant de l'essieu arrière. Grâce à l'excellent équilibre ainsi atteint, cette architecture garantit des performan-

ces maximales sur circuit. La transmission est assurée par une boîte de vitesses à double embrayage Porsche (PDK) à sept rapports qui transmet aussi la puissance de l'entraînement électrique à l'essieu arrière. Le moteur électrique avant entraîne les roues via une démultiplication fixe.

C'est une batterie lithium-ion refroidie par un fluide et logée derrière l'habitacle qui sert d'accumulateur d'énergie. Sur un hybride de type plug-in, la batterie peut être rechargée sur le réseau électrique. De plus, au freinage, l'énergie cinétique de la voiture est conver-

tie en énergie électrique injectée dans la batterie. La voiture dispose ainsi d'un appoint d'énergie supplémentaire pour les accélérations.

Un bouton au volant permet de sélectionner quatre modes de fonctionnement différents : le mode « E-Drive » autorise la conduite toute électrique avec une autonomie maximale de 25 kilomètres. En mode « Hybrid », la 918 Spyder fait appel tant aux moteurs électriques qu'au moteur thermique, l'utilisation des différents composants d'entraînement étant fonction de la situation de conduite donnée et pouvant

privilégier la sobriété ou la puissance.

Les deux systèmes d'entraînement sont aussi mis à profit en mode « Sport Hybrid », mais ils sont alors gérés de façon à mettre l'accent sur les performances. La transmission est à dominante arrière, et le système Torque Vectoring permet par ailleurs une amélioration ciblée du dynamisme de conduite. Enfin, en mode « Race Hybrid », les systèmes d'entraînement sont concentrés sur une conduite privilégiant les performances pures tout en répondant aux exigences dynamiques maximales sur circuit et sont exploités aux limites de leurs possibilités. Lorsque l'état de charge le permet, un bouton « push-to-pass » permet de libérer un appoint de puissance électrique (e-boost), par exemple pour une manœuvre de dépassement ou pour améliorer encore les performances.

L'extrême richesse de cet entraînement hybride permet de réaliser avec la 918 Spyder des temps au tour rivalisant avec ceux de bolides de course – en restant par exemple sous les 7 minutes 30 sur la Boucle Nord du Nürburgring – ou bien de limiter les rejets de CO₂ à 70 grammes par kilomètre seulement en adoptant une conduite économique.

A l'instar de l'entraînement, le caractère sportif s'exprime pleinement sur la carrosserie de la 918 Spyder, conçue selon un concept de construction allégée. La structure modulaire avec monocoque en composite renforcé de fibres de carbone (CFK) et la mise en œuvre ciblée de magnésium et d'aluminium garantissent un poids réduit (moins de 1490 kilogrammes), mais aussi une rigidité torsionnelle élevée, gage d'une précision directionnelle extrême.

Typiquement Porsche, le concept de design de la 918 Spyder s'inspire de voitures de course légendaires, comme

la Porsche 917 Le Mans et l'actuelle Porsche RS Spyder, laissant libre cours à l'émotion. L'association de proportions caractéristiques d'une voiture de course, d'un langage formel clairement structuré avec des surfaces au modelé parfait et de détails innovants débouche sur un look esthétique parfaitement équilibré et très dynamique. Ce design incarne la synthèse parfaite entre formes et fonctions inhérente au style Porsche.

L'équilibre serein entre tradition et progrès exprime la stabilité formelle. L'aérodynamique variable, typique de Porsche, ajoute des touches à la fois visionnaires et traditionnelles au niveau de l'aileron arrière.

Sur la 918 Spyder, les bossages fuselés marquants dans le prolongement des appuie-têtes ne remplissent pas que des fonctions aérodynamiques, mais hébergent aussi des trompes d'admission d'air télescopiques fonctionnant selon le principe de l'admission d'air forcée.

Le pilote et le copilote ne prennent pas seulement place dans des baquets

Caractéristiques techniques 918 Spyder

Entraînement :

Moteur V8 à haut régime, moteurs électriques sur les essieux avant et arrière, technologie hybride plug-in, boîte de vitesses à double embrayage Porsche à 7 rapports

Puissance (V8) :

plus de 368 kW (500 ch)

Puissance (moteurs électriques) :

160 kW (218 ch)

Vitesse maximale :

plus de 320 km/h

Accélération :

de 0 à 100 km/h en 3,2 s

Emissions de CO₂ :

70 g/km

Consommation (NEDC) :

3,0 l/100 km



Une vision du futur : le cockpit high-tech innovant

sport aux contours parfaits, mais dans un véritable cockpit alliant fonctionnalité et commande high-tech ergonomique, synthèse qui donne un avant-goût de ce que pourra être l'architecture intérieure des supersportives de demain. Trois cadrans individuels indiquant la vitesse (à gauche), le régime (au milieu) et la gestion de l'énergie (à droite) semblent être directement déclinés des bolides de course des années 1960 et incarnent la philosophie selon laquelle tout doit être axé sur le pilote.

A bord de la 918 Spyder, la console centrale ascendante comprend une surface tactile pour la commande intuitive des fonctions du véhicule, poursuivant ainsi la réduction rigoureuse du nombre des éléments de commande

visibles tout en permettant leur actionnement direct. Les commandes pour la conduite sont regroupées pour l'essentiel sur le volant sport multifonctions à trois branches. Les variables offertes par les systèmes dynamiques, caractéristiques de Porsche, sont complétées par une touche « map » permettant de sélectionner les différents programmes de conduite tout en servant de bouton « push-to-pass » déclenchant l'appoint de puissance électrique pour une manœuvre de dépassement par exemple. L'éclairage des instruments passe du vert pour les modes privilégiant la sobriété au rouge pour les programmes de conduite axés sur les performances.

La 918 Spyder offre par ailleurs d'autres fonctionnalités innovantes, telles

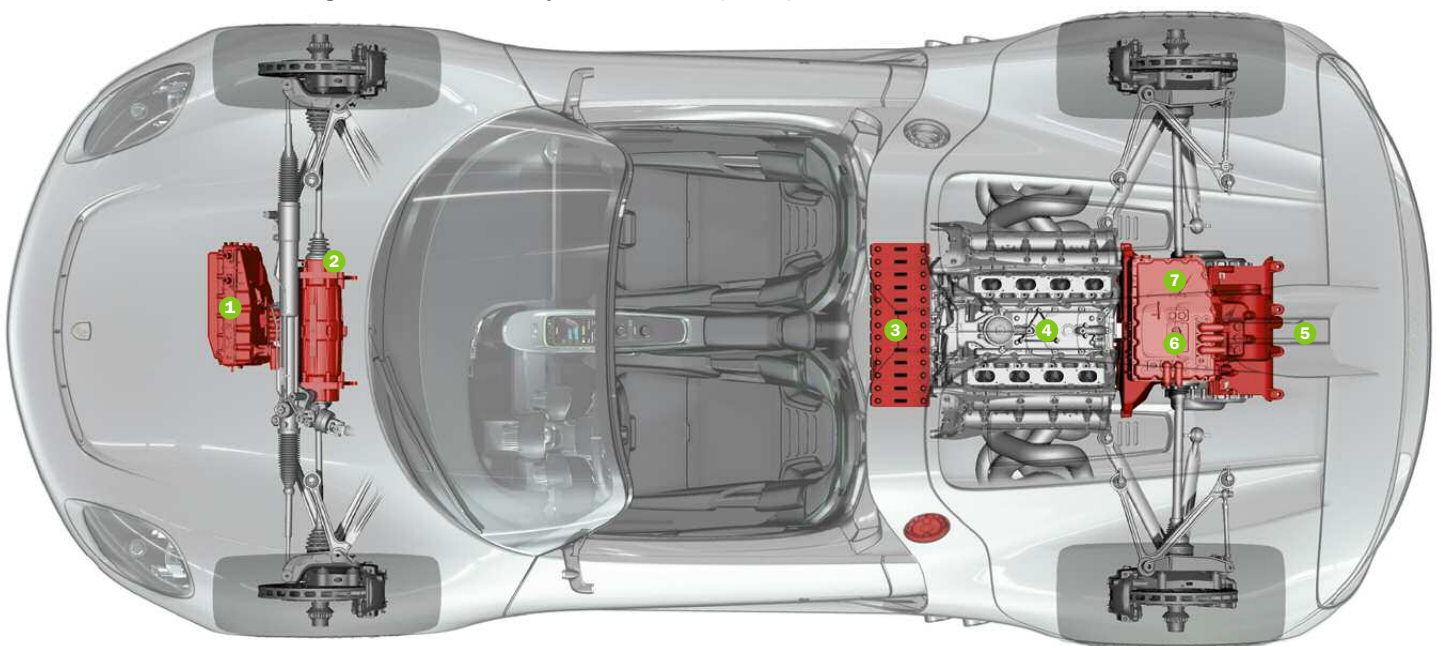
que le gestionnaire d'autonomie. Après activation, celui-ci affiche sur l'écran central une carte du système de navigation indiquant l'autonomie restante sur laquelle le conducteur peut agir en réglant les performances routières. Dans les villes affichant des zones dites environnementales, il indique au conducteur s'il est possible de joindre la destination en mode tout électrique. Avec ces informations et l'indication des stations-service permettant de recharger le plein des différentes énergies, le conducteur peut choisir ses stratégies de conduite et de ravitaillement individuelles.

En offrant une combinaison unique entre consommation ultrabasse, performances routières exceptionnelles et autonomie élevée en tout électrique, la 918 Spyder incarne une étape essentielle dans la stratégie Porsche visant l'électromobilité.

Présentation du système 918 Spyder

- | | | | |
|---|--------------------------------|---|--|
| 1 | Système électronique de pointe | 5 | Boîte de vitesses à double em
brayage Porsche (PDK) |
| 2 | Moteur électrique | 6 | Moteur électrique |
| 3 | Batterie lithium-ion | 7 | Système électronique de pointe |
| 4 | Moteur V8 à haut régime | | |

Relations publiques et Service de presse Presse technique



Avant-première mondiale à Genève

Le nouveau Cayenne : encore plus efficace, plus sportif et disponible pour la première fois avec une motorisation hybride



Eco-logique : des émissions réduites, une agilité renforcée

La société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG a présenté début mars au Salon de l'automobile de Genève la toute nouvelle génération de ce tout-terrain sportif. Le moment fort de la présentation était la première mondiale du Cayenne S Hybrid, équipé d'une motorisation hybride « Parallel Full Hybrid » aux qualités techniques innovantes qui ne consomme que 8,2 litres aux 100 kilomètres, soit 193 g de CO₂/km. Animé par un moteur six cylindres, le Cayenne S Hybrid égale les performances d'un huit cylindres tout en affichant une consommation sensiblement réduite.

A l'instar du Cayenne S Hybrid, tous les modèles de la nouvelle génération se positionnent comme référence, chacun dans sa catégorie, en matière de performances et d'efficacité énergétique.

Ainsi, par rapport aux modèles précédents, la baisse de consommation peut atteindre 23 %. Comme tous les modèles Porsche, le nouveau Cayenne a en effet été conçu selon le principe « Porsche Intelligent Performance » : des performances et une efficacité accrues parallèlement à une baisse de la consommation et des émissions de CO₂.

Des objectifs atteints notamment grâce à la nouvelle boîte de vitesses automatique Porsche à huit rapports « Tiptronic S » à démultiplication généreuse avec fonction Stop-Start du moteur, mais aussi à un système de gestion thermique pour le circuit de refroidissement du moteur et de la boîte de vitesses, à la récupération de l'énergie de freinage pour alimenter le réseau de bord, à une coupure en décélération variable et à

une conception allégée intelligente. Un alliage optimisé en termes de poids et des modifications conceptuelles apportées à l'ensemble du véhicule, comme la nouvelle transmission intégrale active allégée, permettent de réduire par exemple le poids du Cayenne S de 180 kg, tout en améliorant la qualité intrinsèque et la sécurité du véhicule. Un impact positif en termes de consommation et d'émissions de CO₂, qui se répercute également sur les performances, l'agilité et la maniabilité.

Le nouveau Cayenne offre ainsi encore plus de plaisir de conduite sur et hors route, avec davantage de facilité d'utilisation au quotidien, plus de confort et une élégance accrue. Son design entièrement revisité, à la fois sportif et racé, inscrit incontestablement la génération

2010 des Cayenne dans la grande tradition de Porsche. Quel que soit l'angle de vision, la sportivité du nouveau Cayenne s'exprime avec davantage de force et les accents formels et stylistiques typiques de Porsche sont encore plus clairement identifiables.

Dans l'habitacle, l'espace est optimisé et la variabilité s'exprime pleinement grâce à un empattement allongé de 40 millimètres. L'allongement total en longueur est de 48 millimètres. Cependant, malgré l'augmentation de ses dimensions extérieures, le Cayenne nouvelle génération paraît encore plus compact et dynamique. Dans l'habitacle raffiné, entièrement repensé, le regard est attiré par la console centrale proéminente qui arbore le levier de vitesses, donnant ainsi à l'habitacle un caractère de cockpit. La banquette arrière coulisse sur 160 millimètres et son dossier est réglable sur trois positions.

Le Cayenne est commercialisé en Europe depuis le 8 mai dernier. Porsche propose des modèles adaptés aux exigences de chaque client, à commencer par le Cayenne équipé d'un moteur V6 de 3,6 litres. Développant désormais 300 ch, cette motorisation associée à la boîte de vitesses Tiptronic S à 8 rapports en option permet pourtant une baisse de 20 % de la consommation NEDC par rapport au modèle précédent, atteignant 9,9 litres aux 100 km. L'économie de carburant réalisée est également de 20 % (7,4 litres contre 9,3 l aux 100 km) pour le Cayenne Diesel, dont le moteur diesel V6 de 3 litres développe 240 ch (176 kW) et affiche un couple maximal de 550 Nm.

Même le Cayenne S, réputé pour son couple élevé, voit la consommation de son moteur V8 de 4,8 litres diminuer de 23 %, passant à 10,5 litres aux 100 ki-



lomètres. Sa motorisation affiche désormais une puissance de 400 ch, contre 385 ch, et bénéficie de performances considérablement améliorées, comme tous les modèles de la nouvelle génération Cayenne. Une évolution qui concerne également le Cayenne Turbo. Son moteur V8 biturbo de 4,8 litres développant 500 ch (368 kW) ne consomme que 11,5 l aux 100 km selon le cycle NEDC, soit 23 % de moins que son prédécesseur (14,9 l aux 100 km).

Avec le Cayenne S Hybrid, trois des cinq modèles Cayenne consomment donc moins de 10 litres aux 100 km selon le cycle NEDC, et deux d'entre eux présentent un taux de CO₂ émis infé-

rieur à 200 g/km. Avec un taux de 193 g/km, le Cayenne S Hybrid est d'ailleurs le modèle qui émet le moins de CO₂ de toute la gamme Porsche.

Sur le Cayenne S Hybrid, l'association intelligente d'un moteur à compresseur V6 de 3 litres et d'un moteur électrique répond à une exigence d'efficacité maximale de l'ensemble du système. Un objectif atteint grâce à un seul moteur ou aux deux conjointement, en fonction de la situation de conduite. Le moteur électrique de 47 ch (34 kW) constitue à ce titre le complément idéal à bas régime pour le puissant moteur à compresseur de 333 ch et son couple élevé.



Des courbes sportives : la nouvelle génération Cayenne montre la voie du futur

A eux deux, ces moteurs développent 380 ch au total, pour un couple maximal de 580 Nm atteint dès 1000 tr/min, et égalent ainsi les performances du Cayenne S à moteur V8.

Les deux moteurs sont reliés par un module d'embrayage commandé par un « Hybrid Manager ». Ce module est essentiel pour permettre au Cayenne S Hybrid d'être entraîné soit par le moteur électrique, soit par le moteur thermique, soit par les deux. Ainsi, une conduite souple, en zone urbaine notamment, permet de parcourir de petites distances en fonctionnement tout électrique en émettant zéro émission, dans un silence presque absolu, tout en atteignant une vitesse maximale de 60 km/h.

Pour assurer une accélération sportive lors du démarrage, le moteur électrique peut être secondé par la fonction

Boost qui fournit un surcroît de puissance.

La commande intelligente du module d'embrayage assure une transition en douceur, confortable et rapide entre les différents modes de conduite du véhicule hybride. Elle permet également, à vitesse constante allant jusqu'à 156 km/h, de couper le moteur thermique et de le découpler du système de transmission lorsqu'il n'y a plus besoin de puissance de propulsion. Ce « mode croisière », où le véhicule continue d'avancer sans faire appel à une force motrice, permet d'éliminer le couple résistant du moteur à combustion et les effets de décélération, ce qui réduit la résistance à l'avancement et fait baisser la consommation.

En France, les prix des nouveaux modèles Cayenne, TVA et équipement spécifique au pays inclus, sont les suivants

(le prix de base en euros sans équipement spécifique ni TVA est indiqué entre parenthèses) :

- Cayenne**
55 431 euros (46 400 euros)
- Cayenne Diesel**
59 596 euros (49 900 euros)
- Cayenne S**
72 686 euros (60 900 euros)
- Cayenne S Hybrid**
78 636 euros (65 900 euros)
- Cayenne Turbo**
115 526 euros (96 900 euros).

Relations publiques et Service de presse
Presse technique

Nouveaux kits d'équipement pour les modèles Boxster et Cayman

Irrésistibles et avantageux



Des packs exceptionnels : l'option « DesignSport » destinée au Cayman

Porsche AG élargit sa gamme de solutions de personnalisation pour les voitures de sport à moteur central Boxster et Cayman avec quatre nouveaux kits d'équipement permettant une économie d'environ 30 % par rapport à la commande séparée des différents équipements.

Les packs « Confort » et « Infotainment » comprennent tout un ensemble d'équipements spéciaux très prisés simplifiant la configuration du véhicule. Le kit « Confort » comprend la climatisation automatique, des phares bi-xénon avec feu de virage à réglage dynamique, le

régulateur de vitesse, des rétroviseurs extérieurs/intérieur antiéblouissement, un capteur de pluie ainsi que, pour les sièges en cuir, le blason Porsche gravé sur les appuie-têtes. Sans oublier, pour le Boxster et le Boxster S, le pare-vent avec coffret de rangement. Le pack « Infotainment » comprend le système Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation, une interface audio universelle pour raccorder des lecteurs MP3 et des iPods® ainsi que le pack Audio Plus. Sur le Boxster, celui-ci est associé à 7 haut-parleurs d'une puissance totale de 185 watts, et à 9 haut-parleurs (235 watts) sur le

Cayman. Il comprend également un range-CD et le prééquipement pour téléphone mobile Bluetooth.

Quant aux deux packs « Design », ils donnent au Boxster et au Cayman une allure épurée discrètement sportive. Citons notamment les jantes 19" en étoile du Boxster Spyder, peintes en noir et ultra-légères, exclusivement disponibles par le biais des nouveaux kits d'équipement pour tous les autres modèles Boxster et Cayman, tout comme la double sortie d'échappement de couleur noire. Le pack « Design » comprend par ailleurs d'autres éléments in-

térieurs et extérieurs proposés en noir, notamment les rétroviseurs extérieurs, les prises d'air latérales, les baguettes décoratives du tableau de bord et le monogramme du modèle. Sur le Boxster et le Boxster S, les arceaux de sécurité se déclinent également en noir.

Le pack « Design Sport » comprend, outre les équipements contenus dans les packs « Design », l'Aérokkit pour le Cayman et le Cayman S et le pack SportDesign pour le Boxster et le Boxster S. Tous deux sont proposés dans la gamme Porsche Exclusive et sont constitués d'un habillage avant, d'une lèvre de

spoiler revisitée et d'un spoiler arrière spécial.

Prix (TVA incluse) : le pack « Confort » est disponible au prix de 2606,10 euros pour le Boxster/Boxster S et de 2380 euros pour le Cayman/Cayman S. Le prix du kit « Infotainment » s'élève à 3141,60 euros pour les deux gammes de modèles.

Pour le pack « Design », compter 3831,80 euros pour le Boxster (2558,50 euros pour le Boxster S) et 3558,10 euros pour le Cayman (Cayman S : 2296,70 euros). Le pack « Design Sport » est

proposé au prix de 6747,30 euros pour le Boxster (Boxster S : 5474 euros) et de 6473,60 euros pour le Cayman (Cayman S : 5212,20 euros).

Relations publiques et Service de presse
Presse technique



Le pack « DesignSport » renforce le caractère dynamique du Boxster

Le directeur de Porsche Allemagne rejoint la tête de Porsche AG

Bernhard Maier devient membre du directoire en charge de la distribution et du marketing



Le conseil de surveillance de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG a nommé Bernhard Maier (50 ans) au sein du directoire du constructeur de voitures de prestige. Bernhard Maier était jusqu'à présent directeur de la société Porsche Deutschland GmbH. Sa nomination à la direction du secteur Distribution et marketing a pris effet immédiatement. Klaus Berning, qui occupait ces fonctions précédemment, a quitté l'entreprise de son propre chef.

Depuis sa jeunesse, le parcours de M. Maier est étroitement lié au monde de l'automobile. Il a tout d'abord suivi une formation de mécanicien automobile. Après avoir obtenu son brevet de maîtrise, il poursuit des études en économie d'entreprise à Calw. Il travaille ensuite chez Nixdorf, puis rejoint en 1988 le service de gestion de la distribution de BMW AG. Il occupe alors différents postes de direction en Allemagne et à l'étranger. En juin 2001, Bernhard Maier démarre sa carrière chez Porsche en devenant responsable des activités de

la filiale commerciale allemande. Il y assure notamment la mise en œuvre du processus d'optimisation continue de la gestion des ventes ainsi que le développement de nouveaux systèmes, et assoit durablement la présence de la marque Porsche sur le marché allemand. C'est aussi sous sa direction que Porsche Allemagne procède au lancement réussi de deux nouveaux modèles : le SUV sportif Cayenne en 2002 et la Grand Tourisme Panamera en septembre dernier.

Relations publiques et Service de presse Presse entreprise

Biographie Bernhard Maier

29.12.1959 : naissance à Schwäbisch Gmünd (Allemagne)
1979 : formation de mécanicien automobile
1983 : études d'économie d'entreprise à Calw
1984 : brevet de maîtrise auprès de la Chambre des métiers de Haute-Bavière, Munich
1984 : responsable des comptes-clés chez Nixdorf Computer AG, Munich
1986 : directeur des ventes pour les marques Volvo, Jaguar, Toyota, Saab, Fiat et Rover chez Wallhäuser Anlagen Gesellschaft, Siegen
1988 : directeur de secteur chez BMW Distribution Sud-Ouest de l'Allemagne, Stuttgart
1990 : directeur des ventes chez BMW Distribution Ouest de l'Allemagne, Düsseldorf
1992 : directeur général des ventes du concessionnaire BMW d'Essen
1998 : responsable du projet « Stratégie de distribution internationale de la marque BMW », Munich
1999 : directeur Turnaround Sales & Marketing du groupe Rover/Land Rover, Birmingham
1999 : directeur du concessionnaire BMW de Dortmund
2001 : président-directeur général de Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim (Allemagne)
Depuis 2010 : membre du directoire en charge de la distribution et du marketing, société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart



www.porsche.fr

**Votre liberté d'expression,
en toute sérénité.**

Offre Porsche Tequipment pour la 911 Turbo.

Votre 911 Turbo avec Aérokit Turbo et ensemble de roues été « RS Spyder » 19 pouces de Porsche Tequipment. Parce que la liberté de pensée passe également par la libre expression de votre personnalité au travers de notre gamme.



PORSCHE

2. Bourse aux infos

Porsche Tequipment Accessoires d'équipement individuel

Sportivité et confort



Une aérodynamique optimisée grâce à l'habillage avant à entrées d'air de refroidissement prononcées

Puissant, vigoureux, sportif : le son Porsche fait indéniablement penser à la course, même dans les bas régimes. Et ce n'est pas tout : grâce au système d'échappement sport de Porsche Tequipment, il évolue selon la conduite. En conduite calme, c'est le son vigoureux de série qui s'ex-

prime. Mais plus la conduite se fait sportive, plus la sonorité du moteur devient fouguese. Disponible pour les modèles 911 Carrera et 911 Targa, l'échappement sport peut être activé par le conducteur selon ses envies. La touche correspondante est intégrée à la console centrale.

Le son Porsche si caractéristique est brillamment traduit visuellement par les sorties d'échappement. Livrées avec le système, celles-ci accentuent sans concessions le côté sportif du véhicule, au même titre que l'habillage avant SportDesign. Leurs composants, optimisés en soufflerie par les ingénieurs Porsche, améliorent l'aérodynamique. L'habillage avant SportDesign avec ses entrées d'air de refroidissement prononcées et sa lèvre de spoiler supplémentaire est désormais disponible pour tous les modèles coupé 911 Carrera, cabriolet 911 Carrera et 911 Targa.

Quant au nouveau volant sport à 3 branches, il assure des changements de vitesse encore plus rapides grâce aux palettes situées à l'arrière des branches de droite et de gauche permettant le changement manuel de rapport. La sportivité de l'habitacle s'en trouve renforcée. Une fois encore, Porsche Tequipment démontre de manière magistrale que confort et sportivité ne sont pas incompatibles.

Pour des passages de rapport rapides : le volant sport à 3 branches avec palettes de changement de vitesses



Un son fouguese : système d'échappement sport avec sorties d'échappement spéciales



Pour obtenir de plus amples informations sur la gamme de produits complète de Porsche Tequipment et les catalogues Tequipment actualisés, adressez-vous à votre partenaire Porsche ou consultez le site Internet à l'adresse suivante : www.porsche.com. Cette adresse vous donne également accès à notre boutique en ligne.

Porsche produit depuis 60 ans sur le site de Stuttgart Zuffenhausen

Dans le monde de l'automobile, Zuffenhausen, site historique de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, occupe une place à part. Pour Porsche AG, Zuffenhausen est bien plus qu'un simple site de production : c'est là que bat le cœur de l'entreprise. Depuis plus de 70 ans, Zuffenhausen abrite le siège de la société, et plus d'un million de voitures de sport Porsche ont été produites à Stuttgart depuis 1950.

Dès juin 1938, le bureau de conception Porsche avait quitté la Kronenstraße, au centre de Stuttgart, pour s'installer dans un nouveau complexe de bureaux dans le quartier de Zuffenhausen. Depuis, des chapitres essentiels de l'histoire de l'automobile ont été écrits dans l'usine historique de Porsche : c'est ici qu'est née, en 1938, la série pilote de

la future Coccinelle Volkswagen, suivie en 1939 par la toute première voiture de sport Porsche, la Type 64. Conçue à l'origine pour la course d'endurance Berlin-Rome, cette voiture aux lignes aérodynamiques est considérée comme l'ancêtre de tous les modèles Porsche suivants.

Alors que les premières Porsche 356 ont été produites, à partir de 1948, à Gmünd en Autriche, Porsche a repris le chemin de Stuttgart dès la fin de l'année 1949. L'usine Porsche de Zuffenhausen étant occupée par l'armée américaine, Porsche loue un local de production aux usines de carrosserie Reutter & Co. GmbH situées à proximité. Début 1950, les préparatifs commencent en vue de la reprise de la production. Le 6 avril 1950, la première

Porsche Type 356 sort de l'usine. A la fin de l'année, 369 véhicules au total auront été fabriqués. Le succès des voitures de sport Porsche, reflété par les chiffres de vente, entraîne l'extension du site de production de Zuffenhausen. En 1952, l'architecte renommé Rolf Gutbrod conçoit le complexe de bâtiments de la deuxième usine Porsche. En 1956, la 10 000^{ème} Porsche 356 quitte les halles de production qui ne cessent d'être agrandies. L'usine 3 est inaugurée en 1960. Elle abrite notamment la vente et le service après-vente.

Peu après le lancement de la 911, la société Porsche KG reprend en 1964 l'usine de carrosserie Reutter qui compte près de 1000 collaborateurs. Aujourd'hui encore, la série 911 est produite à Zuffenhausen, tout comme





L'usine 2 de Stuttgart Zuffenhausen dans les années 1950



Vue aérienne au cours des premières années de production

des véhicules de la série Boxster et l'ensemble des moteurs Porsche. L'usine comprend les secteurs carrosserie, mise en peinture, montage des véhicules, sellerie, montage des moteurs et bancs d'essai. Afin de garantir une grande souplesse de production sur une surface réduite, Porsche a mis au point des solutions spéciales, dont un système de production sur plusieurs étages pour les travaux de carrosserie et le montage. Autre particularité : la fabrication des véhicules de série et des versions de course sur une même chaîne.

2011 verra la mise en service d'un nouvel atelier de peinture particulièrement écologique, actuellement construit à proximité des usines 1 et 5 sur un terrain ayant appartenu à la société Dürr AG rachetée par Porsche au printemps 2008.

Signe supplémentaire de l'attachement à Zuffenhausen : c'est sur ce site que l'on peut visiter, depuis janvier 2009, le

nouveau musée Porsche. Environ 80 véhicules historiques et des objets témoins de l'histoire de l'entreprise y sont présentés sur une surface d'exposition de 5600 m². Le musée Porsche est la construction la plus spectaculaire de l'histoire de la marque. Il constitue une

nouvelle attraction, sur le plan culturel et architectural, pour la région de Stuttgart.

**Relations publiques et Service de presse
Musée Porsche**



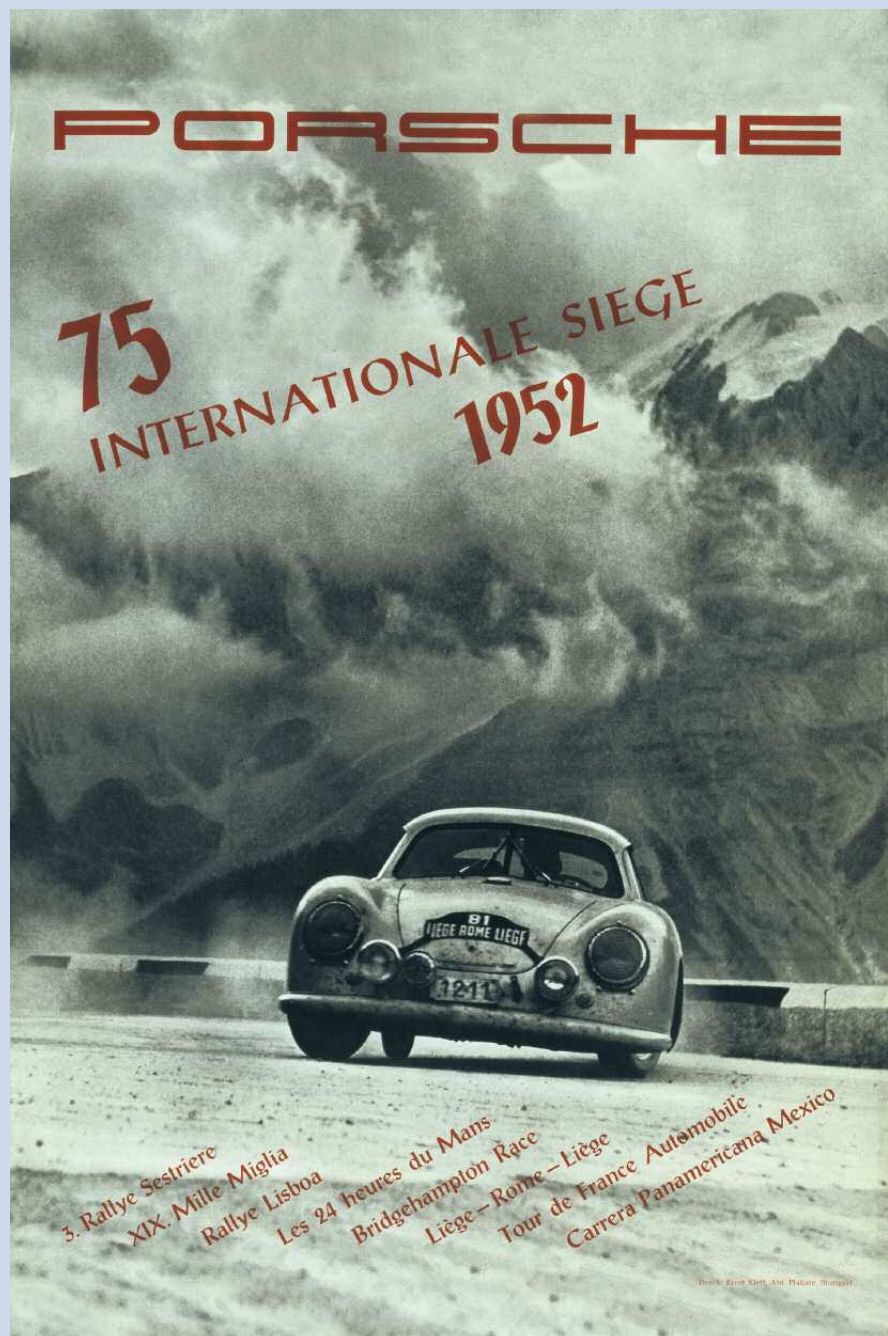
**Tous en rangs :
livraison de véhicules en 1954**

Nombres magiques Porsche

Comme nous l'avions annoncé dans la dernière édition des Porsche Club News, nous vous ferons désormais découvrir dans chaque numéro, à la rubrique « Nombres magiques », un nombre en rapport avec les sujets traités par notre magazine. Il s'agit cette fois-ci du chiffre 4. En effet, quatre ans à peine après le début de la production de la Porsche 356, la jeune société Porsche pouvait déjà se féliciter de 75 victoires internationales, comme le montre l'affiche historique ci-dessous.

4 ans seulement, et déjà une star internationale.

Affiche célébrant le succès au terme de la saison de courses automobiles 1952, 4 ans après le début de la production.





**Le berceau : Porscheplatz,
à Stuttgart-Zuffenhausen.
C'est tout dire.**

Le musée Porsche

Pour plus d'informations : www.porsche.com/museum.



PORSCHE

« Le voyage d'un(e) PORSCHE » de Peter Daniell Porsche

Peter Daniell Porsche, arrière-petit-fils de Ferdinand Porsche, s'engage depuis des années dans des projets sociaux et culturels tels que l'école Paracelsus de Salzbourg (organisme de formation accueillant des enfants et adolescents souffrant de problèmes psychiques), la salle de spectacle Jakobisaal ou encore la toute nouvelle salle Dorothea Porsche.

En 2005, Peter Daniell Porsche fait construire le centre culturel de St. Jakob am Thurn (www.kulturzentrum-stjakob.at), qui abrite, outre l'école Paracelsus de Salzbourg, la salle de spectacle Jakobisaal et le restaurant bio Schützenwirt.

Afin de pouvoir couvrir les frais courants de l'école Paracelsus de Salzbourg, qui s'élèvent à environ 1,2 million d'euros par an et dont près de la moitié est prise en charge par des aides de l'Etat, le Bureau pour les personnes handicapées et les autorités scolaires, Peter Daniell Porsche a commencé à écrire des livres et des recueils de poèmes – parallèlement à ses activités de musicothérapeute et de pédagogue. Les recettes de la vente des livres sont investies dans des projets culturels et sociaux à Salzbourg et dans ses environs.

Le livre « Le voyage d'un(e) PORSCHE » relate un voyage à travers les Alpes et le passage de la ligne de crête des Alpes ligures avec 16 Porsche Cayenne. Les poèmes de Peter Daniell Porsche, illustrés de photographies de l'expédition, font la part belle à la technique mais aussi aux humeurs et impressions ressenties non seulement au cours du voyage, mais aussi au quotidien (format A5, brochure cousue, reliée, 144 pages, quadrichromie, papier couché).

Prix :

1^{ère} édition – édition spéciale limitée numérotée avec empreintes dorées, signature originale de l'auteur et mini-DVD, 65 euros.

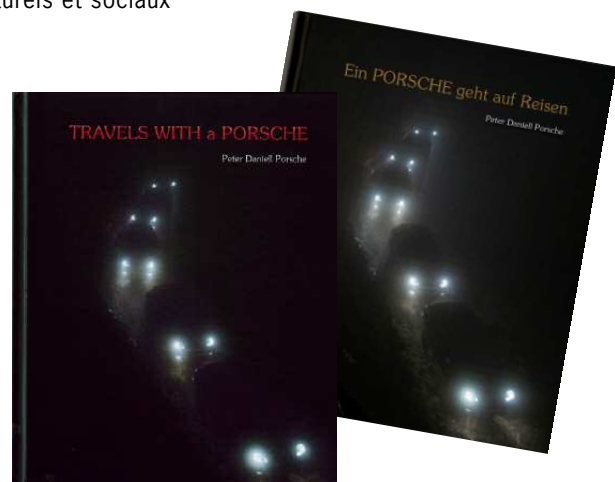
2^{ème} édition – édition normale, 36 euros. Disponible en allemand et en anglais.

La vente de ces livres servira à financer des projets culturels et sociaux

soutenus par Daniell Porsche afin d'assurer leur pérennité.

Le livre est disponible auprès des éditions Polzer (www.polzer.net ou www.kunstschrift.at).

Vous trouverez de plus amples informations à l'adresse :
www.einporschegehtaufreisen.com



Per aspera ad astra : par des sentiers ardu jusqu'aux étoiles

Sport automobile

Début de la nouvelle saison internationale des Porsche Sports Cups

Porsche Sports Cup Deutschland

La Porsche Sports Cup Allemagne, série Clubsport et Clients connaissant le succès le plus retentissant, entame déjà sa sixième saison. En 2010, elle comptera à nouveau 6 dates organisées sur 5 circuits différents, dont les célèbres circuits de Formule 1 d'Hockenheim, du Nürburgring et de Spa-Francorchamps.

Ces séries passionnantes permettent aux pilotes ambitieux, détenteurs ou non d'une licence de course, de se mesurer les uns aux autres. Nul doute que cette nouvelle édition de la Porsche Sports Cup sera riche en suspense, en luttes acharnées et en rebondissements, pour le plus grand plaisir des passionnés de Porsche.

Calendrier des courses :

26 et 27 juin	Hockenheim
10 et 11 juillet	Eurospeedway Lausitz
31 juillet et 1er août	Oschersleben
11 et 12 septembre	Spa-Francorchamps
23 et 24 octobre	Hockenheim

(sous réserve de modifications)

Vous trouverez de plus amples informations à l'adresse
www.porschesportscup.de

Porsche Sports Cup Suisse

Cette troisième saison de la Porsche Sports Cup Suisse offrira une fois encore aux pilotes un terrain idéal pour s'affronter au volant de leurs bolides Porsche. Le début de la saison de la série Clubsport suisse a eu lieu les 10 et 11 avril à Hockenheim.

Calendrier des courses :

25 et 26 juin	Le Castellet
20 et 21 août	Dijon
du 3 au 5 septembre	Imola
9 et 10 octobre	Magny-Cours

(sous réserve de modifications)

Vous trouverez de plus amples informations à l'adresse
www.porsche-clubs.ch

Porsche Sports Cup Scandinavia

Depuis 2006, le Porsche Club PCS Racing organise la Porsche Sports Cup Scandinavie, offrant ainsi un spectacle de compétition automobile des plus passionnants en Europe du Nord. Pour la première fois en 2010, l'une des courses se déroulera en Finlande.

Calendrier des courses :

12 et 13 juin	Ahvenisto
3 et 4 juillet	Gellerasen
7 et 8 août	Kinneulle
11 septembre	Mantorp

(sous réserve de modifications)

Vous trouverez de plus amples informations à l'adresse
www.porschesportscup.se

RENDEZ-VOUS À NE PAS MANQUER



Première édition de la Porsche Sports Cup European Final
Première finale internationale de la saison des Porsche Sports Cups et Porsche Super Sports Cups

C'est à Hockenheim, en Allemagne, que sera donné le coup d'envoi de la première finale internationale des Porsche Sports Cups et Porsche Super Sports Cups. Du 22 au 24 octobre 2010, les participants de toutes les éditions nationales de la Porsche Sports Cup (actuellement allemande, suisse et scandinave) pourront se mesurer les uns aux autres sur le circuit de Formule 1 dans le cadre de la Porsche Sports Cup Allemagne. Les meilleurs participants des éditions nationales se disputeront le titre de « European Champion Porsche (Super) Sports Cup ». Mais tous les autres pilotes sont aussi les bienvenus pour participer en tant qu'« invités ». A condition bien sûr que leur véhicule soit conforme au règlement de la Porsche (Super) Sports Cup Allemagne. Nous vous communiquerons de plus amples détails sous peu.

La légende se perpétue – les 24 Heures du Mans pour les voitures de sport anciennes (du 8 au 11 juillet 2010)

Après l'édition 2008, cette course d'endurance de modèles anciens dont la réputation n'est plus à faire aura lieu cette année pour la 5ème fois. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 1440 minutes de suspense, 612 voitures de course de 166 marques différentes, 6 catégories, 80 000 visiteurs.

La présence de plus de 1200 véhicules de Clubs Porsche sur le terrain intérieur du circuit montre bien que Porsche occupe une place à part au Mans. Avec 16 victoires globales au total, Porsche est le constructeur le plus titré sur la course d'endurance la plus célèbre du monde.

L'occasion pour Porsche France et la fédération des Clubs Porsche de France de célébrer l'événement en beauté en invitant des amis des Clubs Porsche du monde entier.

Principales informations en bref :

Informations générales concernant la manifestation :

La fédération des Clubs Porsche de France a conçu le site www.lmc2010-porscheclub.fr pour tous les membres des Clubs Porsche souhaitant s'informer sur Le Mans Classic et assister à l'événement.

Billets/réservations :

Les billets sont disponibles dans différentes catégories de prix et donnent accès à différents lieux de la manifestation (par ex. billets pour le paddock, les tribunes, l'espace lounge, le parking, le service de restauration, etc.).

Cette année encore, des réductions spéciales sont proposées à tous les membres des Clubs Porsche officiels. En fonction de la catégorie de prix, la

remise peut atteindre jusqu'à 20 euros par billet.

Réservation possible sur le site www.lmc2010-porscheclub.fr ou à l'adresse suivante :

RS Magazine, Le Mans Classic 201, 4 rue Pitois, 92800 Puteaux

Hébergement :

Le site www.destinationlemans.com répondra à toutes vos questions concernant la réservation de chambres d'hôtel et l'hébergement. Il indique les disponibilités et les prix.

Camping :

Pour les amateurs de camping, des emplacements peuvent être réservés directement sur le circuit ou à l'adresse www.lemanscamping.net.

Le Comité d'organisation n'a pas réservé de campings particuliers pour les membres des Clubs Porsche.

La fédération des Clubs Porsche de France est à votre disposition pour toute question concernant le déroulement de la manifestation, l'inscription ou le paiement, à l'adresse reservations@lmc2010-porscheclub.fr.

Nous nous ferons un plaisir de vous accueillir sur place !



Le rendez-vous des légendes : Le Mans et Porsche exercent une force d'attraction absolument unique

Fédération des Clubs Porsche de France
www.porscheclub.fr

Porsche Driving Experience sur le circuit de Nürburgring

La Porsche Driving Experience propose deux temps forts sur la légendaire Nordschleife (« Boucle Nord »). Le camp organisé au Nürburgring par le Porsche Travel Club vous donnera l'occasion de découvrir par vous-même l'« enfer vert » au volant d'une voiture de sport Porsche ou d'une Panamera, mais aussi de parcourir des routes sinueuses dans un décor de rêve. Le circuit de Grand Prix du Nürburgring tout comme la Boucle Nord sont au programme du calendrier 2010 des stages de la Porsche Sport Driving School.



Programme du camp organisé au Nürburgring du 16 au 19/10/2010, Porsche Travel Club

A votre arrivée au Lindner Congress & Motorsport Hotel Nürburgring, vous serez accueilli par un verre de bienvenue suivi d'un dîner à l'hôtel.

Le deuxième jour, après le petit-déjeuner et un briefing, vous prendrez la direction de l'Eifel au volant d'une Porsche mise à votre disposition. Cette région façonnée par l'activité volcanique est jalonnée de cratères et de lacs appelés « maars » et parcourue par des routes sinueuses à souhait. L'excursion reprendra après le déjeuner puis vous rejoindrez l'hôtel dans l'après-midi. Le dîner se déroulera au complexe restaurant-bar « Grüne Hölle ».

Le troisième jour, après des instructions théoriques, les choses sérieuses commenceront avec la conduite sur la Boucle Nord. Une journée qui s'annonce comme un défi ! Les consignes d'un instructeur professionnel vous permettront d'aborder les bases de la conduite sportive. Après une pause bien méritée et le déjeuner à l'hôtel Dorint, retour sur la Nordschleife pour de nouvelles sensations. Et pour finir en beauté, la soirée aura lieu dans l'espace lounge donnant sur les lignes de départ et d'arrivée.

Le lendemain, retour individuel des participants après le petit-déjeuner.

Date : du 16 au 19/10/2010

Prix : 2790 euros (chambre simple) / 2650 euros (chambre double)

Prestations comprises : 1 journée de conduite « découverte » et 1 journée de conduite guidée au volant de voitures Porsche mises à disposition (2 personnes par véhicule), responsables voyages du Porsche Travel Club, instructeurs de la Porsche Sport Driving School, 3 nuitées avec petit-déjeuner, 2 déjeuners, 3 dîners avec verres de bienvenue, documents de voyage

Informations complémentaires :

Tél. : +49 (0) 711/911-78155

E-mail : travel.club@porsche.de

Programme des stages au Nürburgring Porsche Sport Driving School

Pour un public inexpérimenté, la Boucle Nord est un « enfer vert », pour les fans de Porsche c'est le « plus beau circuit du monde ». Construite en 1927, la Nordschleife est un circuit de course à l'ancienne de 22,8 km, avec 73 virages et jusqu'à 300 m de dénivelé. Une connaissance précise du trajet est donc requise pour maîtriser ce circuit de tous les records, garant d'un plaisir de conduite maximal pour les pilotes même les plus expérimentés.

Nous vous proposons 2 stages de pilotage d'un jour au niveau « Performances »*. Ces stages sont destinés à des participants expérimentés et sont divisés en deux parties, la conduite « guidée et libre ». Au cours de la « conduite guidée », vous découvrirez avec nos instructeurs, spécialistes du circuit, le tracé des virages et les trajectoires idéales. La « conduite libre » vous permettra d'affiner vos connaissances sur l'ensemble du tracé.

* Condition requise pour participer : avoir participé à une formation Précision de la Porsche Sport Driving School ou pouvoir justifier d'une expérience équivalente.

27/10/2010, stage Performances, circuit de Grand Prix du Nürburgring, 850 euros (déjeuner inclus)

28/10/2010, stage Performances sur la Boucle Nord, 911 euros (déjeuner inclus)

Tarif préférentiel pour la participation aux 2 stages : 1690 euros (déjeuner et 1 dîner inclus)

Informations complémentaires :

Tél. : +49 (0) 711/911-78315

www.porsche.de/sportdrivingschool

E-mail : Andrea.Hickethier@porsche.de



Pour plus d'informations – www.porsche.com/sportdrivingschool – sportdrivingschool@porsche.de.

**À l'école, beaucoup ne mettent le turbo qu'au moment des examens.
Chez Porsche, il fonctionne à plein régime depuis 36 ans.**

Porsche Sport Driving School.

Vous faites partie du club des passionnés de la marque. Une passion qu'il est toujours possible de pousser encore un peu plus loin. Sur routes comme sur pistes. Sur neige, sur glace, sur circuit.

Améliorez encore votre conduite et votre sécurité en apprenant à mieux connaître tout le potentiel de votre Porsche – dans des groupes de niveau standardisés, dirigés par des instructeurs Porsche expérimentés. Chez vous comme à l'étranger.



PORSCHE

SKIMPS ON FUEL.
NOT ON FUN.



MICHELIN summer and winter tyres for the Panamera meet the highest safety standards. They also comply with stringent Porsche requirements for driving dynamics, comfort and energy efficiency. This is indicated by the 'N' designation on the tyre wall. The MICHELIN Pilot Alpin PA3 and the MICHELIN Pilot Sport PS2 stand out – and not just because of their extremely high performance. They also help to reduce fuel consumption – and hence also CO₂ emissions. In short: MICHELIN tyres with the 'N' designation and Porsche cars are made for each other. Just like you and your Porsche.

www.michelin.com





Été comme hiver, les pneus MICHELIN équipent la nouvelle Porsche Panamera.

Le MICHELIN Pilot Sport PS2

Le pneu haute performance au quotidien

Effets secondaires positifs :

- Profil sport «Variable Contact Patch»
- Optimisation exemplaire de la distance de freinage
- Performances extrêmes grâce à une bande de roulement composite
- Longévité éprouvée

Dimensions et désignations :

255/45 ZR19 Pilot Sport PS2 N0
285/40 ZR19 Pilot Sport PS2 N0

255/40 ZR20 Pilot Sport PS2 N0
295/35 ZR20 Pilot Sport PS2 N0

Le MICHELIN Pilot Alpin PA3

Le pneu hiver pour les véhicules les plus puissants

Effets secondaires positifs :

- Haute sécurité sur chaussée mouillée
- Excellente maniabilité sur neige et par temps sec
- Très bonne traction sur neige

Dimensions et désignations :

255/45 R 19 Pilot Alpin PA3 N0
285/40 R 19 Pilot Alpin PA3 N0

4. Nouveautés de la Club Coordination

Chers Membres des Clubs Porsche,

Comme vous le savez, la Porsche Club Coordination est fière des multiples activités organisées par les Clubs Porsche à travers le monde et admire l'engagement bénévole des membres. Les membres des Clubs Porsche contribuent ainsi largement à perpétuer et à transmettre l'image positive de la marque qui reflète les valeurs chères à Porsche. Nous avons donc été ravis, en début d'année, d'avoir l'occasion de consacrer un reportage de plusieurs pages aux Clubs Porsche du monde entier dans le magazine clients Christophorus.

Afin de présenter la variété et le dynamisme des Clubs Porsche du monde, Christophorus (dans son numéro 343) a interviewé neuf présidents de Clubs Porsche de neuf pays différents, mettant en lumière des informations passionnantes jusqu'alors méconnues. Nous souhaitons remercier les présidents des Clubs Porsche concernés de leur participation active et la rédaction du magazine Porsche Christophorus de cette coopération très enrichissante et de nous avoir autorisés à reproduire l'article original dans les Porsche Club News.

Clubs Porsche du monde entier

Bienvenue au Club

Tout autour du globe, les Clubs Porsche rassemblent les passionnés de la marque. Un rapide tour du monde des multiples activités montre que, au-delà des voitures, ce sont les personnes qui perpétuent le mythe Porsche.



Cuba

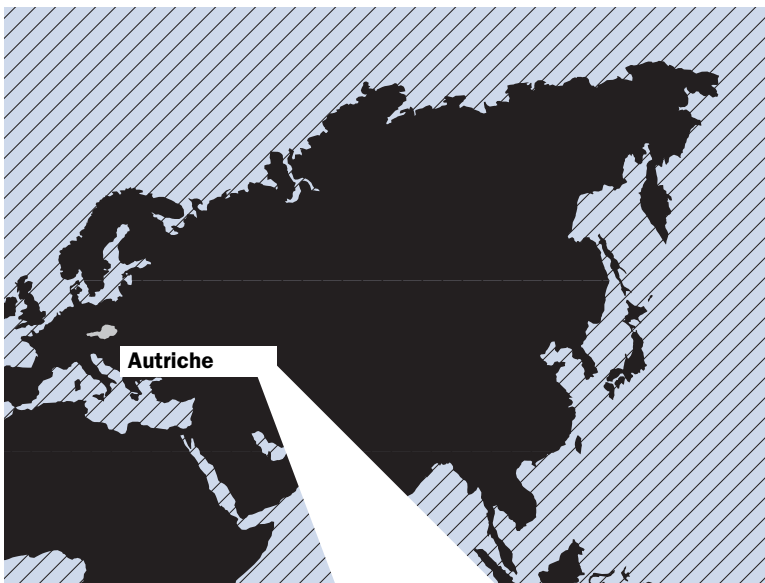
Porsche Club Cuba

Création en 2003
Nombre de membres : 7
www.porsche.com

Au rythme des Caraïbes :
au volant d'une Porsche dans les rues de la Havane



Ernesto Rodriguez est un grand voyageur spécialiste de mode, de rythmes endiablés et de moteurs. Ce Cubain est professeur de musique. Il est déjà monté sur scène avec Eros Ramazzotti et participe régulièrement au célèbre festival de jazz de Montreux en tant que batteur. En Italie, il possède sa propre marque de mode. Dans ses créations, il intègre la mode cubaine traditionnelle au style italien. Ernesto Rodriguez est aussi président du **Club Porsche de Cuba**, antenne régionale du Porsche Club of America. A Cuba, tous les conducteurs de Porsche sont membres du Club. « Quand j'étais petit, mon père avait une Coccinelle VW jaune qui me plaisait beaucoup à cause du bruit typique du moteur et de son design », explique Ernesto Rodriguez. « Plus tard, j'ai appris que c'était Ferdinand Porsche qui avait conçu la Coccinelle. J'ai alors compris qu'il existait un lien très fort entre la Porsche 356 qui passait tous les jours devant chez nous et la Coccinelle de mon père. » Il est désormais lui-même propriétaire d'une Porsche 356 et vit pleinement sa passion pour la marque. Le soir, Ernesto Rodriguez aime s'asseoir à la terrasse d'un bar de la Havane pour admirer le coucher de soleil en sirotant un Mojito ou un Daiquiri. Et la Porsche 356 qui l'attend sur le front de mer rend le spectacle de l'océan encore plus magique.



Porsche Club Tirol

Création en 1974

Nombre de membres : 108

www.porscheclubtirol.at

Lors du trophée Karwendel, manifestation annuelle organisée au cœur des paysages montagneux du Tyrol, **Herbert Demanega** sait pouvoir compter sur ses copilotes. Ceux-ci disposent d'un carnet de route bien particulier : les informations pour la course y sont écrites en braille. Au volant de sa Porsche de 450 ch, le président du **Club Porsche du Tyrol** passe les cols sans problème avant de redescendre dans la vallée. Le Club collabore depuis 2006 avec l'Association tyrolienne des non-voyants et malvoyants, dans un esprit de responsabilité sociale commun à de nombreux Clubs Porsche. « Nous souhaitons donner plus de sens à cette manifestation et procurer des sensations uniques à des non-voyants et malvoyants », explique Herbert Demanega. « L'expérience Porsche est inoubliable pour les pilotes, mais aussi pour les copilotes dont l'ouïe et le toucher si développés leur permettent de vivre intensément cette escapade en Porsche. »



Herbert Demanega (au centre) et ses copilotes malvoyants avant l'assaut du sommet

Une diversité sans frontières

La famille ne cesse de s'agrandir. Fidèles de la 911, amateurs de modèles anciens, pilotes automobiles, collectionneurs de modèles réduits, passionnés du Cayenne ou du Boxster et, désormais, fans de la Panamera partagent leur passion au sein des Clubs Porsche aux quatre coins du monde. Et ce, depuis près de 60 ans. Ensemble, ils vivent et font vivre le mythe Porsche. Autre raison de ce succès : les avantages dont bénéficient les membres des Clubs. Les activités sont nombreuses et variées, des excursions aux défilés en passant par les stages de pilotage sur route, glace ou circuit. Sans oublier les rallyes et l'engagement sur le plan social, le tout organisé dans l'esprit de la marque Porsche. Les Clubs Porsche sont des associations sans frontières visant à rassembler tous les conducteurs de Porsche.

En achetant une Porsche, on se retrouve au sein de la grande famille des 613 Clubs Porsche de 68 pays. Cette extraordinaire communauté de fans compte aujourd'hui plus de 120 000 membres actifs. Et c'est à Ludwigsburg en Allemagne que les intérêts des Clubs sont gérés de manière centralisée. A 13 kilomètres environ de l'usine historique de Zuffenhausen, cinq collaborateurs sont responsables de l'encadrement, jouant le rôle d'interface entre Porsche AG, les Centres Porsche, les importateurs ainsi que les filiales et les Clubs. « A travers leur fidélité et leur identification à la marque Porsche, les membres jouent un rôle essentiel dans la transmission du mythe », précise Sandra Mayr, responsable d'équipe, « et Porsche est conscient de cet engagement sans borne. C'est pourquoi la Club Coordination cherche à être au service des amateurs de Porsche à tous les niveaux. »

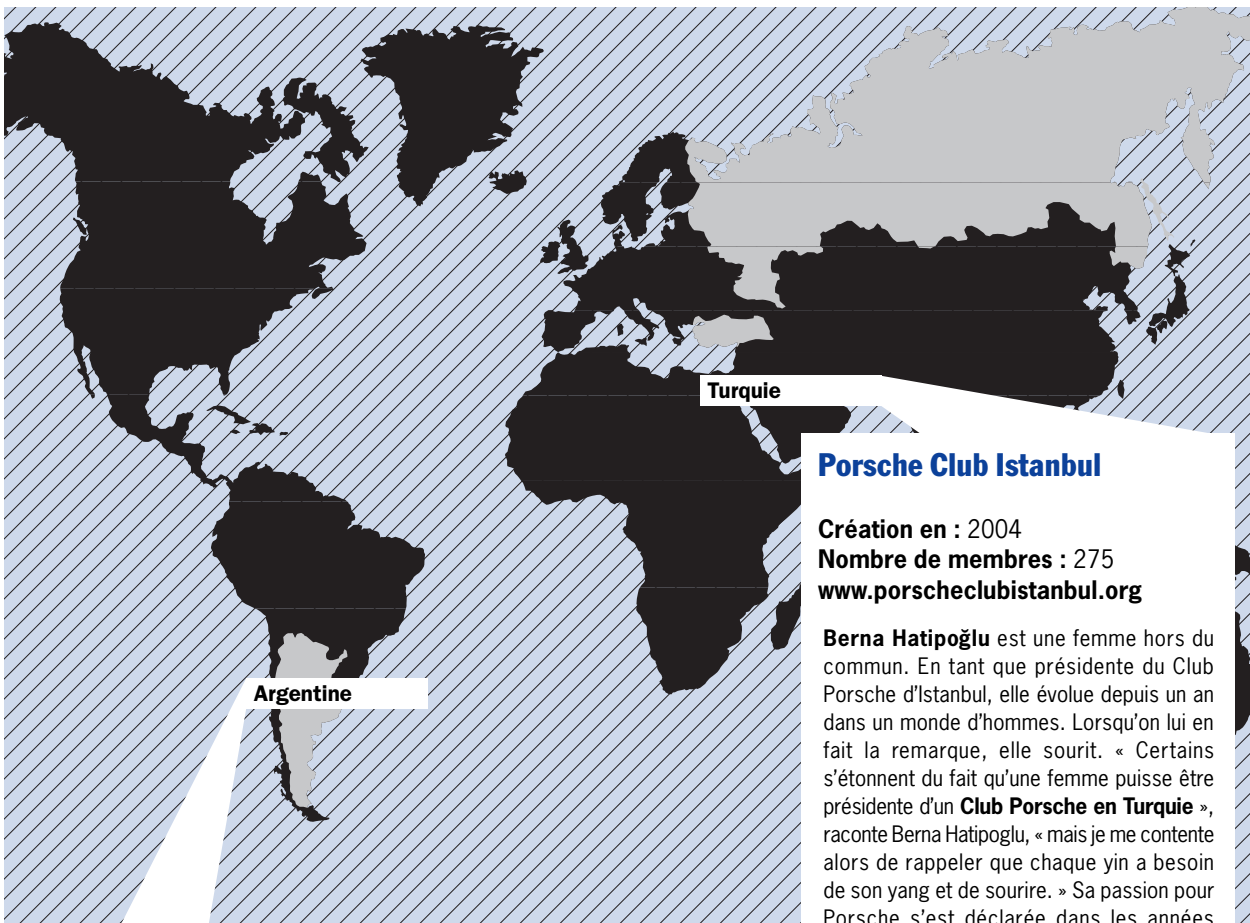
Le suivi des Clubs Porsche se fait en fonction des différents marchés. Nous sommes ainsi en mesure de répondre au mieux aux attentes de nos membres : chacun est assuré d'avoir affaire à un interlocuteur direct et le contact avec Porsche est le plus concret possible. Les membres des Clubs établissent des contacts personnels à l'occasion des nombreuses manifestations organisées. Par exemple, jusqu'à 1000 véhicules participent chaque année à la « Porsche Parade » aux Etats-Unis. En 2005, la société a célébré les 50 ans du Porsche Club of America avec une série spéciale limitée de la 911. Les 50 exemplaires du coupé Carrera S Club bleu azur étaient exclusivement réservés aux membres du Club. Ils se sont envolés comme des petits pains. Tous les Clubs officiels sont reconnaissables à leur logo et à leur site conformes au design Porsche. On obtient ainsi une image de marque homogène à l'échelle mondiale.

Contact :

Fax : +49 (0)711 911-78989

E-mail : porsche.club@porsche.de

Internet : www.porsche.com



Porsche Club Argentina

Création en 1998
Nombre de membres : 200
www.porsche.com



Hugo Pulenta a fait de sa passion sa profession. Il est directeur de l'importateur Porsche Nordenwagen S.A. et président du **Club Porsche d'Argentine** – et possède également son propre vignoble à Mendoza. C'est là, sous le soleil de l'Ouest argentin, à l'approche des Andes et à 700 m d'altitude, qu'il produit un excellent vin rouge. Ce dont ont pu se convaincre les invités lors de la présentation aux concessionnaires du Cayenne et, plus récemment, de la Panamera. Les membres du Club ont eux aussi droit chaque année à un rendez-vous dédié tout entier aux sensations gustatives et au plaisir de conduire. Hugo Pulenta et son frère Eduardo les invitent en effet à participer au « Wine Lover's Tour » qui mène à la découverte de différentes bodegas, au volant d'une Porsche bien entendu. Les participants profitent ainsi d'escapades inoubliables au cœur des paysages majestueux de l'Aconcagua, point culminant de l'hémisphère ouest avec ses 6962 m. Dernièrement, ce sont pas moins de 40 Porsche de différents modèles qui ont participé à l'événement.

Turquie

Porsche Club Istanbul

Création en : 2004
Nombre de membres : 275
www.porscheclubistanbul.org

Berna Hatipoğlu est une femme hors du commun. En tant que présidente du Club Porsche d'Istanbul, elle évolue depuis un an dans un monde d'hommes. Lorsqu'on lui en fait la remarque, elle sourit. « Certains s'étonnent du fait qu'une femme puisse être présidente d'un **Club Porsche en Turquie** », raconte Berna Hatipoglu, « mais je me contente alors de rappeler que chaque yin a besoin de son yang et de sourire. » Sa passion pour Porsche s'est déclarée dans les années 1980, pendant ses études à Boston. Elle avait alors été séduite par une Porsche 912. Elle a ensuite conduit un Boxster. Aujourd'hui, cette mère de famille a opté pour un Cayenne, plus adapté aux enfants. La passion prend toujours le dessus, même au quotidien. Berna Hatipoglu se considère comme une pionnière dans de nombreux domaines : « Le fait que je sois présidente de Club en Turquie devrait encourager d'autres femmes à conduire une Porsche et à devenir membre. »



Une vraie passionnée de Porsche : Berna Hatipoğlu, présidente du Club Porsche d'Istanbul, teste le confort de la Panamera



Les Clubs Porsche en chiffres

613 Clubs Porsche de **68** pays
organisent environ **9.000** événements par an pour
120.000 membres actifs. Avec ses **57.000**
membres, le Porsche Club of America est le plus grand du monde.
Le premier Club a été fondé le 26 mai **1952**
Il s'agit du Club Porsche de Hohensyburg en Allemagne.
Rebaptisé Club Porsche de Westphalie, le Club a donc été
créé **2** ans à peine après le début de la production en série
de la Porsche 356 à Zuffenhausen.

Porsche Classic Club Russland

Création en 2008

Nombre de membres : 30

www.porsche-classic.ru

Andrey Gerasimov se rappelle parfaitement comment tout a commencé. C'est sur grand écran, dans le film « Détective privé » avec Paul Newman, qu'il admire pour la première fois le Speedster 356 A avant de dévorer tous les magazines automobiles consacrés à Porsche, des étoiles plein les yeux. Il a longtemps rêvé de parcourir les routes de Russie au volant d'une Porsche 356. Un rêve qu'il réalise des années plus tard. Depuis 2008 il existe en Russie, outre le **Club Porsche de Russie**, un Club Porsche Classic. Et, ce n'est pas surprenant, Andrey Gerasimov en est le président. Désormais, même dans le très reculé Vladivostok, on croise de nombreuses Porsche classiques. Le véhicule le plus ancien appartenant à un membre du Club est un cabriolet 356 C de 1964. M. Gerasimov possède lui une 911 Carrera (1964), une 911 Carrera RS (1964) et un Cayenne S. La restauration de véhicules anciens n'est pas chose commune en Russie. Pour l'importation de modèles classiques, les frais de douane sont souvent aussi élevés que le prix d'achat. « Nous souhaitons contribuer à ce que l'on puisse aussi admirer ces véhicules extraordinaires sur les routes de Russie », plaide Andrey Gerasimov.



La passion Porsche en Russie : Andrey Gerasimov conduit une Carrera RS, mais son cœur bat aussi pour les autres Porsche classiques

Porsche Club of America

Création en 1955
Nombre de membres : 57.000
www.pca.org

Prescott Kelly vit à Weston dans le Connecticut, à une heure et demie de route de New York. Sa société, « The Writers Institute », publie des ouvrages de référence et du matériel de formation pour les futurs écrivains. Et lorsqu'il s'installe lui-même devant son ordinateur pour écrire, le sujet est tout trouvé : Porsche et ses multiples facettes, bien sûr. Prescott Kelly informe ses lecteurs de tout ce qui concerne la marque – de Ferry Porsche aux moteurs d'avions Porsche, en passant par les tracteurs diesel. Prescott Kelly fait l'acquisition de sa première Porsche en 1968, un cabriolet 356 B 1600 S millésime 1963. Il est depuis lors membre du **Porsche Club of America**. Pendant des années, il participe activement, en tant que président, à développer ce qui est devenu aujourd'hui le plus grand Club Porsche du monde avec ses 57 000 membres. « Aujourd'hui encore, j'aime rencontrer des gens grâce au Club et partager avec eux ma passion pour Porsche », s'enthousiasme-t-il. Sa seconde passion est de collectionner la littérature spécialisée, les affiches et autres souvenirs consacrés à Porsche. Il participe d'ailleurs à l'organisation de la plus importante rencontre de collectionneurs au monde : chaque année au printemps, ce sont plus de 1200 personnes venues de 15 pays environ qui se retrouvent à Los Angeles.

Deux choses suffisent au bonheur de Prescott Kelly : une Porsche et les expériences communes vécues au sein du Porsche Club of America



Etats-Unis

Allemagne

Porsche Club Westfalen

Création en 1952
Nombre de membres : 60
www.porsche-club-westfalen.de



Le président du Club Reiner Kötter (à droite) et les vainqueurs de la chasse au renard, Michael Bonnemann (à gauche) et Klaus-Dieter Jänicke

Klaus-Dieter Jänicke a été le premier à trouver le renard empaillé. A l'occasion de la traditionnelle « chasse » organisée par le **Club Porsche de Westphalie** au cœur de la Ruhr, il a su repérer tous les indices au volant de son cabriolet 911 Carrera S. Ces derniers avaient été semés sur le bord de la route par Michael Bonnemann, vainqueur de l'édition précédente, sous la forme de traces de sciure. Le parcours de plus de cent kilomètres a mené les participants dans les environs de Dortmund, via le château en ruine de Hohensyburg, sur les traces des pères fondateurs. « Pendant un an, le trophée m'appartient ! », se félicite Klaus-Dieter Jänicke. Cette victoire a ensuite été fêtée dignement dans une auberge typique, autour d'un repas de spécialités composé de choux, de pommes de terre sautées et de saucisse fumée. Klaus-Dieter Jänicke est fier de voir inscrire son nom sur la longue liste des vainqueurs de cette manifestation traditionnelle. En effet, cette chasse au renard a été créée par les « pères fondateurs » du plus ancien Club Porsche du monde, fondé le 26 mai 1952 sous le nom de « Porsche Club Hohensyburg ». C'est cette même année qu'est organisée la première chasse. Depuis, chaque année à la Toussaint, la « meute Porsche » s'élance à la poursuite du renard. Klaus-Dieter Jänicke a donc déjà réservé la date du 1^{er} novembre 2010. Cependant, il ne pourra pas défendre son titre : en tant que vainqueur, c'est lui qui sèmera les indices.

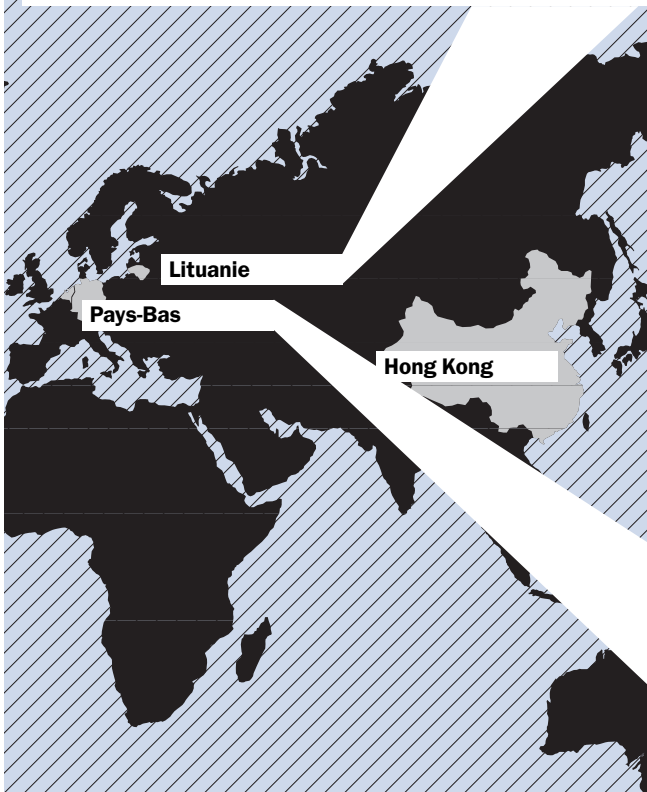
Porsche Club Lithuania

Création en 2003
Nombre de membres : 37
www.porsche-club.lt

Edvinas Mamedovas a collecté des signatures avec assiduité pendant cinq ans avant de pouvoir présenter une liste de 30 noms qui lui ouvrirait les portes des Clubs Porsche officiels. Depuis 2003, ce Lituanien a parcouru le pays afin de convaincre les conducteurs de Porsche de devenir membres. A ce titre, Edvinas Mamedovas n'est pas prêt d'oublier le 18 février 2009 : c'est en effet la date à laquelle le président du **Club Porsche de Lituanie** a reçu le certificat de membre tant attendu. « Nous sommes fiers d'y être arrivés », se félicite-t-il.



Réunion des membres du Club à Kaunas pour fêter l'arrivée des beaux jours



Porsche Modell Clubs

Porsche Model Club Europe : création en 1978
Nombre de membres : 250
www.porsche.com

Porsche Model Club Asia : création en 2008
Nombre de membres : 200
www.porschemodelclub.com

Jackie Mok nourrit une grande passion pour de toutes petites Porsche, tout comme Henk Koop. Le premier est président du **Porsche Model Club Asia**, le second s'engage auprès du **Porsche Model Club Europe**. Et tous deux vivent à l'échelle 1:43, celle des modèles réduits de voitures de course. Les membres des Clubs ont rassemblé des milliers de modèles, entretenus et catalogués avec amour. Des fiches techniques viennent compléter les informations sur Internet. « Nous essayons d'établir une collection la plus complète possible afin de servir de référence aux passionnés de Porsche », explique Jackie Mok. Les Clubs éditent régulièrement leurs propres séries, par exemple une 911 GT2 (997) jaune en 2009. La prochaine rencontre aura lieu à l'occasion du Porsche Collectors Swap international annuel.

Les principaux rendez-vous en 2010

du 3 au 9 juillet
Porsche Parade USA à St. Charles

du 9 au 11 juillet
Le Mans Classic

du 23 au 25 juillet
Silverstone Classic



Henk Koop (à g.) du Porsche Model Club Europe lors d'une discussion entre collectionneurs



Pour plus d'informations, www.porsche.com/service.

**Nos pièces de rechange ne sont pas
simplement aussi bonnes que celles d'origine.
Ce sont les pièces originales.**

Porsche Service



PORSCHE

5. Reportages

Stage Ice Force organisé par la Porsche Sport Driving School à Ivalo, Finlande

L'élégance sur glace



Souveraine : la Panamera maîtrise avec panache ces conditions difficiles

Depuis longtemps déjà, le Club Porsche de Finlande souhaitait proposer à ses membres un stage de pilotage sur glace particulièrement sportif. Or, la Porsche Sport Driving School avait exactement ce qu'il fallait : l'Ice Force Training, destiné aux conducteurs de voitures de sport dynamiques et fort opportunément organisé « à domicile ». En compagnie de l'importateur Porsche sur le marché finlandais, 39 de nos membres ont donc rejoint Ivalo. Après l'arrivée, les informations de base concernant la conduite ont été présentées aux participants, de sorte que ceux-ci, en prenant le chemin du terrain d'essais sur les bords du lac Pasasjärvi, étaient déjà particulièrement impatients. Après un court trajet en bus, nous avons été accueillis par vingt Porsche 911 Carrera 4S et Panamera pressées d'entrer en piste sur la glace !



Danse sur glace : la 911 Carrera 4S dans son élément

Nous avons été répartis en groupes de 10 conducteurs maximum, encadrés par des instructeurs Porsche ravis de nous faire découvrir les finesses de la conduite sportive en toute sécurité.

Le terrain d'essais offrait pour cela tout l'espace nécessaire, avec ses quelque 7 km de long sur 1 km de large.

Tous les essais ayant lieu sur glace (d'où le nom « Ice Force »), toutes les Porsche étaient chaussées de pneumatiques à clous procurant l'adhérence nécessaire même dans ces conditions extrêmes.

Plusieurs tracés de différents niveaux de difficulté étaient proposés et ont pu être parcourus à différentes vitesses. Grâce à leurs quatre roues motrices, les deux véhicules ont fait preuve d'une traction exceptionnelle, laissant s'exprimer toute leur puissance sur glace. Ces exercices ont cependant mis en lumière les différences conceptuelles entre la Porsche 911 à moteur arrière et la Panamera à moteur avant. Si nous avons tous été bluffés par l'agilité de la Panamera, difficile de dire avec certitude laquelle des deux sportives procure le plus de plaisir de conduite sur glace.

Mais il y a un point sur lequel tous les participants sont d'accord : tous sont prêts à renouveler l'expérience !

Eero Mikkola
Porsche Club Finland
www.porsche-club.fi



La flotte de véhicules de l'Ice Force Training



**On n'a jamais vu de vieilles Porsche.
Seulement des nouveaux propriétaires.**

Occasion Porsche Approved.

Toute Porsche d'occasion est soumise à un examen rigoureux portant sur 111 points de contrôle. Les interventions techniques font exclusivement appel à des pièces de rechange d'origine. Nous garantissons ce niveau de qualité élevé dans le monde entier.

L'expertise Porsche que l'on dédie à une voiture d'occasion est une garantie de longévité.



PORSCHE

Porsche Club of America

Une place au soleil – la Porscheplatz à Sebring



En bonne compagnie : le pilote de légende Hans Herrmann (2^{ème} en partant de la g.) entouré de Vu Nguyen (2^{ème} en partant de la dr.) et de Many Alban (à droite) du Porsche Club of America et de Paul Gregor de la Porsche Club Coordination (à gauche)

Comme chaque année, le printemps est annoncé par des signes précurseurs : les jours rallongent, les températures radoucissent et l'impatience des fans de sport automobile ne cesse de croître en vue de la nouvelle saison.

Cela tombe bien, les 12 Heures de Sebring sont justement là pour donner le coup d'envoi de la saison American Le Mans Series, et introduire pour cette 58^{ème} édition les nouvelles catégories LMPC et GTC.

Avec, comme il se doit, un concept qui a fait ses preuves auprès des amateurs de sport automobile Porsche : le chapiteau installé sur la Porscheplatz. Ce lieu de rencontre exceptionnel constitue l'épicentre de la passion Porsche. Les membres des Clubs Porsche peuvent se garer près du chapiteau, à proximité di-

recte du circuit, et suivre la course sur des écrans géants en dégustant des boissons fraîches. Ils vivent ainsi l'aventure au plus près, dans une atmosphère détendue, et peuvent rencontrer les pilo-

tes et les équipes Porsche qui viennent discuter technique.

Cette année, c'est l'ancien pilote de Formule 1 et vainqueur des 24 Heures du Mans au volant de sa Porsche 917, Hans Herrmann, qui était présent sous le chapiteau de la Porscheplatz pour fêter le 50^{ème} anniversaire de la première victoire de Porsche à Sebring. Cette victoire fut suivie de 17 autres, un record qui reste inégalé à ce jour.

Avec enthousiasme, Hans Herrmann a dévoilé aux spectateurs conquis des informations exclusives sur cette course de 1960 que lui et son copilote Olivier Gendebien ont remportée au volant d'une Porsche 718 RS au bout de 1017 miles, un joli coup d'éclat pour la toute jeune société Porsche (en comparaison, les voitures de course Porsche actuelles parcourent environ 30 % de distance supplémentaire dans le même temps).

Un autre événement était célébré : Ruben Ledesma, trésorier du Porsche Club of America, assistait cette année pour la 40^{ème} fois consécutive (!) aux 12 Heures



Un cadre prestigieux : la Porscheplatz entourée des superbes véhicules des Clubs

de Sebring. Pour l'occasion, le directeur et le directeur marketing adjoint de l'American Le Mans Series ainsi que le directeur du circuit de Sebring lui ont remis, au cours d'une réception surprise, une grande bannière Porsche signée par tous les participants. Ruben Ledesma, l'un des initiateurs de l'idée de la Porscheplatz, a été particulièrement touché par ce cadeau très personnel et a remercié chaleureusement tout le monde.

Ensuite, les pilotes et responsables de l'équipe Flying Lizard ont rejoint le chapiteau où ils ont pu répondre aux nombreuses questions des membres des Clubs Porsche. Cette rencontre a été complétée par des interventions passionnantes de Porsche Motorsport North America consacrées à la Porsche 911 GT3 Hybrid et aux futurs modèles de course Porsche.

Dès le samedi matin, 156 bijoux Porsche soigneusement sélectionnés étaient rassemblés le long du virage 17, magnifique caléidoscope de toutes les générations de Porsche. De la Porsche 356 aux derniers modèles Boxster, de la voiture de sport Porsche Transaxle à la toute nouvelle Panamera, tous les modèles et millésimes étaient représentés autour de la Porscheplatz. Devant l'entrée du chapiteau, une surprise attendait les membres des Clubs : un invité très spécial, un Boxster Spyder flambant neuf, présenté



Des perspectives éclatantes : atmosphère ensoleillée sur la Porscheplatz

en détail par Tim Cupp de Porsche Cars North America aux visiteurs éblouis.

Le chapiteau de la Porscheplatz est par ailleurs le cadre de présentations dédiées aux partenaires officiels de Porsche, tels que Michelin, et qui attirent elles aussi un public nombreux, au-delà des frontières de l'Etat de Floride. D'ailleurs, la tradition veut que Michelin offre un jeu de pneumatiques à l'équipe ayant parcouru la plus longue distance pour se rendre à Sebring. Une grande satisfaction pour le vainqueur du « long distance award » de cette année, venu de Grants Pass dans

l'Oregon, à quelque 5500 km, pour trouver une « place au soleil » sur la Porscheplatz.

Nous nous ferons un plaisir de vous accueillir lors du prochain rendez-vous sur la Porscheplatz, les 23 et 24 juillet 2010 à Limerock, Connecticut, à l'occasion de la course ALMS

David O'Neal
Porsche Club of America
www.pca.org



L'ambiance est à la fête : les pilotes d'usine Porsche Patrick Long (à g.) et Jörg Bergmeister (à dr.)

Porsche Club Holland

Première rencontre commune du Club Porsche de Hollande et du Centre Porsche d'Eindhoven



Une étape importante pour l'avenir : des manifestations communes aux Clubs et aux Centres Porsche

Au début de l'année, le Club Porsche de Hollande avait mûri l'idée d'organiser une manifestation en partenariat avec un concessionnaire Porsche. Une excellente idée qui a vite trouvé preneur. Le Centre Porsche d'Eindhoven, responsable du Sud des Pays-Bas, s'est proposé comme partenaire et a offert son aide, tant sur le plan opérationnel qu'à travers de précieux contacts avec des sponsors potentiels.

Étaient invités des membres du Club Porsche de Hollande et des clients du Centre Porsche d'Eindhoven. La rencontre a débuté dans le showroom du Centre Porsche. Pas moins de 65 véhicules de différentes séries et modèles avaient pris place sur le parking, tandis que 130 invités privilégiés étaient accueillis et admiraient avec curiosité la toute nouvelle Porsche Boxster Spyder, livrée deux jours auparavant.

Chargés de petits cadeaux et de boîtes à déjeuner offerts par la Porsche Club Coordination et l'importateur Pon, les participants ont alors entamé une excursion à travers des paysages grandioses, sans se laisser décourager par l'arrivée de la pluie.

Les véhicules ont d'abord pris la direction du Sud pour rejoindre la province de Limbourg. Un carnet de route ludique proposait aux participants de se lancer à la recherche d'indices représentés sur des photos et de répondre à des questions. A mi-parcours environ, les participants ont eu la surprise de découvrir le « Porsche Eindhoven Road-Mobile », un camion événementiel proposant des spectacles sur route, dans lequel ils ont pu se restaurer.

Malgré un temps de plus en plus maussade, les nuages s'assombrissant, la

bonne humeur était au rendez-vous. A vrai dire, la fraîcheur et la bruine ont même eu pour effet de souder le groupe.

Et l'expédition s'est achevée en beauté au château de Holtmühle près de Bilderberg. Dans un cadre moyenâgeux, un buffet gourmand attendait les participants, séduits par l'ambiance chaleureuse et visiblement ravis de leur journée.

Pour le Club Porsche de Hollande et le Centre Porsche d'Eindhoven, une certitude à l'issue de cette expérience commune : une coopération aussi positive ne peut que se poursuivre ! D'ailleurs, après cette première très réussie, une autre excursion est déjà prévue cette année pour rassembler membres des Clubs et clients Porsche.

Nous nous en réjouissons par avance !

Henry de Vaal
Porsche Club Holland
www.porscheclubholland.net



Pour plus d'informations, rendez-vous sur www.porsche.com/classic.

**Toutes les Porsche ont une histoire.
Et nous savons en prendre soin.**

Porsche Classic.

Entretien, restauration et pièces d'origine pour votre Porsche Classic.



PORSCHE

Porsche Classic Clubs Deutschland

Sous un même toit : six Clubs Porsche Classic se retrouvent à l'occasion du salon Retro Classics 2010 !

La devise Retro Classics 2010 « Creme de la Chrome », était prometteuse. A juste titre : le plus grand salon de voitures anciennes du Sud de l'Allemagne a attiré plus de 60 000 passionnés d'automobile du 11 au 14 mars.

La dixième édition du salon de Stuttgart a battu tous les records : plus de visiteurs, plus de 1150 exposants et plus de 3000 véhicules exposés sur une surface de 100 000 m². Six Clubs Porsche Classic agréés étaient présents sur un stand commun dans la halle 3. Pour la première fois cette année, le stand était équipé du tout nouveau mobilier du kit Porsche Classic Club mis à disposition par la Porsche Club Coordination pour les quatre principaux salons de modèles classiques. Une nouveauté qui a fait son petit effet !

Le stand Porsche comptait deux véhicules de plus que l'année précédente. Véritable petit bijou présenté en « première ligne » (illuminée de spots multicolores) : la Porsche 904 d'un membre de Club 356. Pour la première fois, une splendide 914-6 a pris place sur la seconde ligne de notre stand. Etaient également présentés une Porsche 356-S90, une 928-S4 gris ardoise métallisé, un tracteur diesel Porsche rouge indien de type Standard, une Carrera 911 RS blanche et verte, la 914-6 jaune précédemment citée et le cabriolet 968 vert menthe de l'un de nos membres, Herbert Hintz. Tous ces modèles ont fait sensation.

En dehors de l'espace occupé par les sept voitures des Clubs, le stand proposait suffisamment de places assises et debout pour permettre des discussions entre experts. Mais le samedi, pendant la visite de Walter Röhrl, ancien champion du monde des rallyes, il n'y avait plus un centimètre de libre entre les véhicules tant les spectateurs étaient

nombreux. Walter Röhrl a répondu avec gentillesse aux demandes d'autographes et de photos.

Même en ces moments de grande affluence, la collaboration entre les Clubs présents a parfaitement fait ses preuves. Nous remercions vivement les responsables du stand pour le travail accompli et la Club Coordination Porsche pour son soutien.

Selon les organisateurs, le caractère international du salon de Stuttgart s'est encore accentué comme le montre la présence de visiteurs de plus de 15 pays. 34 % des visiteurs étant étrangers au Bade-Wurtemberg, la plupart originaires des lands voisins de Bavière et de Hesse, ce salon doit être exploité

en vue de séduire de nouveaux membres potentiels du Sud de l'Allemagne. Des entretiens prometteurs ont eu lieu avec des personnes intéressées.

Bilan : le salon Retro Classics 2010 a fait honneur à sa réputation. 98 % des visiteurs interrogés ont d'ailleurs affirmé vouloir participer à la prochaine édition qui aura lieu du 10 au 13 mars 2011.

Norbert Kehnen
Porsche 968 Club Deutschland e.V.
www.porsche-club-968-deutschland.de



Un grand bravo à toute l'équipe des Clubs Porsche Classic d'Allemagne

Porsche Classic Club Belgium / Porsche 356 Club Nederland

Pâques au volant de modèles anciens aux Pays-Bas, le 5 avril 2010

Pour Pâques, le Club Porsche Classic de Belgique et le Club Porsche 356 des Pays-Bas avaient organisé une belle excursion au-delà de la frontière belge, direction Oisterwijk aux Pays-Bas.

Le jour du départ, les quelque 200 participants ont été accueillis par un petit-déjeuner copieux dans le salon d'exposition des véhicules neufs du Centre Porsche d'Anvers. Les membres des Clubs Porsche ont pu prendre le temps d'admirer les tous nouveaux modèles Porsche. D'un point de vue historique, il suffisait de jeter un coup d'œil à l'extérieur du bâtiment moderne en verre pour voir le temps suspendu : à l'intérieur, des modèles Porsche flambant neufs, à l'extérieur, plus de 100 Porsche classiques. Une association réussie et la preuve de la durabilité et de la fiabilité des voitures de sport Porsche.



Un espace intergénérationnel : le Centre Porsche d'Anvers accueille tous les conducteurs de Porsche

Après le discours de bienvenue, les présidents des deux Clubs, Pascal Pauwels et Ton Vos, ont donné le signal du départ pour le plus grand bonheur des participants. Au volant de leurs Porsche classiques, ces derniers ont alors entamé une excursion de près de 100 km pour se

rendre à Oisterwijk, à travers des paysages romantiques.

Une escapade des plus agréables, agrémentée de pauses bienvenues pour les pilotes et les voitures, l'occasion de profiter de la compagnie d'amoureux de Porsche et du magnifique paysage. En fin d'après-midi, tout le monde avait rejoint l'hôtel où était organisée la soirée. Les participants ont profité de ce bon moment pour parler technique et trinquer au prochain Classic Club Tour belgo-néerlandais

Henk Schotanus
Porsche 356 Club Nederland
www.porsche-356-club-nederland.nl



Priorité aux modèles anciens : le Centre Porsche d'Anvers réunit tradition et modernité



6. Tête à tête avec Paul Ernst Strähle

Inspirées du questionnaire de Marcel Proust, vingt questions ont été posées à Paul Ernst Strähle qui vit depuis près de 60 ans le mythe Porsche au quotidien en tant que pilote privé, concessionnaire et propriétaire d'une écurie de course.

Où aimeriez-vous vivre ?

Dans ma ville natale, Schorndorf, où a été fondée la société Strähle en 1827.

Quel est pour vous le bien le plus précieux en ce monde ?

Pouvoir profiter d'une grande mobilité.

Quelles fautes vous inspirent le plus d'indulgence ?

Toutes celles qui n'ont pas de conséquences graves.

Quel serait votre plus grand malheur ?

De perdre ma mobilité avec l'âge.

Quelle est votre personnage historique préféré ?

Léonard de Vinci.

Quelles qualités appréciez-vous le plus chez une femme ?

Le sens inné de la famille et des affaires.

Quelles qualités appréciez-vous le plus chez un homme ?

Toutes celles qui garantissent la droiture morale.

Quelle est votre vertu préférée ?

L'ouverture aux autres.

Quelle est votre occupation préférée ?

Mes engagements professionnels et la course automobile.

Qui auriez-vous aimé être ou qu'auriez-vous aimé devenir ?

Ce que je suis.

Qu'est-ce que le mythe Porsche ?

Le mythe Porsche est la concrétisation d'une histoire incroyable, celle du progrès technique et automobile. Il s'agit d'un mythe fondateur marqué par des personnalités hors du commun et des pionniers de la mobilité.

Quelles sont les caractéristiques d'une voiture de sport Porsche ?

Porsche transpose au mieux le concept de perfection en matière de voitures de sport, en s'appuyant sur des valeurs comme la fiabilité, le progrès et la sécurité. Pour moi, Porsche montre la voie.

Comment voyez-vous l'avenir de Porsche ?

Un avenir motivé par le progrès, avec des défis techniques et environnementaux, comme c'est déjà le cas. En essayant d'être un exemple constructif pour l'ensemble de l'industrie automobile.

Si vous deviez choisir une seule voiture, quel serait votre choix ?

Ma WN - V 2 (n.d.l.r. immatriculation de la Porsche 356 A Carrera au volant de laquelle P. E. Strähle participe avec succès à des courses et rallyes depuis plus de 50 ans).

Quel est votre trait de caractère principal ?

Je suis (souvent trop) honnête.

Quelle erreur regrettez-vous le plus ?

J'ai pris quelques mauvaises décisions, la plupart dues à mon désintéressement.

Quels sont vos héros dans la vie réelle ?

Les héros se font rares dans la vie réelle, mais je pense que les personnes qui se mettent au service de la communauté peuvent être considérées comme des « modèles ».

Qu'est-ce que vous détestez par dessus tout ?

Les pratiques commerciales peu scrupuleuses.

Quel don de la nature aimeriez-vous avoir ?

Pour me donner un peu de marge, j'aimerais avoir le pouvoir de réaliser tout ce que je n'ai pas encore eu le temps de faire jusqu'à présent.

Votre devise ?

« Le temps perdu ne se rattrape jamais. »



Biographie Paul Ernst Strähle

20 Septembre 1927 : naissance à Schorndorf (près de Stuttgart). Il est le fils du pionnier souabe de l'aviation Paul Strähle.

Mr Strähle débuta sa carrière dans le sport automobile en **1951** avec une victoire au guidon d'une coccinelle VW. Cette voiture nommée « Dapferle » (la courageuse) se vu attribuer un moteur Porsche afin de se transformer en véritable voiture de course. Des lors, les victoires se succédèrent sur le plan national et international entre autre avec la victoire en **1954** à la Mille Miglia dans le classement voiture de course (cylindre maximale 1300cm³). Paul Ernst Strähle courut par la suite uniquement avec des voitures Porsche.

Outre son engagement professionnel, Mr Strähle sorti victorieux des plus grandes courses du championnat européen et mondiale dans les montagnes, sur les circuits, les longs parcours et lors des rallyes tels que la Targa Florio, la Mille Miglia ou le Rallye Liège-Rome-Liège.

En **1955** il fut champion automobile d'Allemagne, en **1956** vice champion d'Europe des rallyes et en 1958 champion d'Allemagne des rallyes. En **1963** il fini sa carrière sportive avec sa cinquième victoire d'affilée lors des 1000km du Nürburgring.

Mr Strähle fonda en **1966** l'écurie de course « Strähle Autosport » composée uniquement de voitures Porsche. Cette écurie rencontra un franc succès sur les courses internationales. Entre autres, « Strähle Autosport » gagna la Porsche 944 Turbo Cup avec les pilotes Joachim Winkelhock ('86) et Roland Asch ('88, '89), la Porsche Turbo World Cup à Kyalami tout comme la Porsche Carrera Cup en **1991**.

Avec sa prestigieuse Porsche 356 A Carrera (WN - V 2), il gagna le Oldtimer Grand Prix à Salzburgring en **1977**. Depuis cette victoire il participe avec succès aux grands Oldtimer Rallyes internationaux.



www.porsche.com/travelclub

Nouvelle Porsche Panamera : le plaisir de voir défiler de multiples panoramas.

Porsche Travel Club.

Gardez l'esprit sport sur de longues distances : à bord de la nouvelle Porsche Panamera, vivez des moments d'exception lors d'une échappée pour découvrir le Musée Porsche, par exemple, ou au détour d'un circuit dans les Cols alpins. La toute nouvelle Grand Tourisme de Porsche Travel Club vous offre le confort de son intérieur 4 places. Nous restons à votre écoute pour vous aider à organiser votre voyage sur mesure. Contactez-nous à l'adresse travel.club@porsche.de ou par téléphone, au +49 (0)711 911-78155.



PORSCHE