



PORSCHE



Juillet 2010

Porsche Club

News 3/10

Editorial

**Chers Membres des Clubs Porsche,
Chers amis de la marque Porsche,**

Il y a quelques semaines à peine que le Conseil de surveillance de Porsche AG m'a nommé au sein du Directoire pour prendre en charge les ventes et le marketing – des fonctions qui impliquent, à ma grande joie, de nombreux contacts avec les Clubs Porsche.

Les neuf dernières années m'ont déjà permis, à titre de Président du Conseil de gérance de Porsche Deutschland GmbH, de me familiariser avec la scène allemande des Clubs Porsche à l'occasion de nombreuses rencontres de Clubs, ou encore lors de la Porsche Sports Cup. Je suis d'ailleurs moi-même membre du Club Porsche d'Allemagne depuis quelque temps. Aussi suis-je parfaitement conscient de l'importance pour notre marque du rôle joué par les membres des Clubs Porsche, à la fois comme ambassadeurs de la marque et comme clients d'une loyauté exceptionnelle. Par l'amour qu'ils portent à nos voitures de sport, les membres des Clubs prouvent qu'une Porsche n'est pas un produit ordinaire, mais le fruit d'un travail réalisé avec la même passion que celle avec laquelle son heureux propriétaire la choisit.

Votre enthousiasme et votre engagement personnel pour la marque Porsche ne vont certes pas de soi, mais dans le monde des Clubs Porsche, ils constituent une tradition de longue date et hors du commun. C'est pourquoi la société Porsche est très fière d'avoir désormais à son actif près de 60 années exceptionnelles d'histoire des Clubs Porsche. Des années fondées sur une étroite relation de confiance entre clientèle et entreprise, et marquées par une solidarité dans les bons moments

comme dans les moments difficiles. Une fidélité pour laquelle je tiens à vous remercier de tout cœur, chers Membres de Clubs Porsche, personnellement tout comme au nom de mes collègues du Directoire.

Afin d'entretenir « votre flamme » pour l'entreprise, nous continuerons à construire avec la même passion ardente des voitures de sport Porsche exaltantes, et à électriser nos clients avec des idées étincelantes. De nouveaux modèles performants et sportifs en font la preuve durable sur le marché.

Par exemple la génération actuelle du Cayenne, ou encore la Porsche 911 GT2 RS qui, avec ses 620 ch, est la sportive Porsche de série la plus puissante de tous les temps. Toutes deux d'une extrême agilité et d'une efficacité énergétique exemplaire grâce au concept « Porsche Intelligent Performance », toutes deux très séduisantes et fascinantes chacune à sa manière.

Je me réjouis de pouvoir bientôt découvrir également, dans le cadre de mes nouvelles fonctions, la scène internationale des Clubs Porsche, et de participer à des manifestations dans le monde entier. La Porsche Parade Europe à Vienne m'a déjà donné l'occasion de me faire une première idée de la grande famille internationale des Clubs Porsche. Et je dois avouer que j'étais subjugué par l'éventail varié de Porsche parfaitement entretenues. Même pour les fans Porsche purs et durs, la vue de l'immense panoplie de différents modèles Porsche remontant aux premiers jours de l'entreprise, et de la palette impressionnante de sportives modernes



Bernhard Maier

hautes performances, était un véritable régal pour les yeux.

Un regard sur le calendrier des manifestations des Clubs Porsche suffit pour constater qu'en 2010, de nombreuses manifestations de Clubs Porsche sont à nouveau les vecteurs actifs de la fascination Porsche sur tout le globe.

Je vous souhaite une grande réussite pour tous les événements à venir – que ce soit à l'échelon international ou régional –, ainsi que des conversations automobiles palpitantes et beaucoup de joie entre Porschistes passionnés.

**Meilleures salutations
Bernhard Maier**

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 4/2010: 23/08/2010
PC News 5/2010: 18/10/2010

Contenu

1. Nouveautés de Porsche AG	page
La nouvelle Porsche 911 GT2 RS – La Porsche de route la plus puissante jamais construite	5
Nouvelles motorisations – La Porsche Cayenne prend le départ dotée de moteurs V6 essence et diesel efficaces sur le plan énergétique	7
2. Bourse aux infos	
Porsche Tequipment – Noir sur blanc	10
Porsche Design Driver's Selection – Nouveau camion de vente : le plaisir du shopping mobile	11
Anniversaire historique pour le sport automobile de Porsche – Il y a 40 ans, Porsche remportait sa première victoire au Mans	12
Centrale de commande : le cockpit de la Porsche 918 Spyder	15
Porsche Travel Club – Circuit « Découverte » Hambourg/Sylt	16
Porsche Sport Driving School – Entraînement g-force sur le circuit de Hockenheim	17
Nombres magiques Porsche – Le nombre 386	18
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	
Porsche Parade Europe 2010 – Passion viennoise	26
Porsche Parade Japan 2010 – Parade à Suzuka	30
5. Reportages	
Porsche Club Great Britain – Le « Modern Porsche Day » au Porsche Experience Center de Silverstone	32
Federazione Italiana Porsche Club – Rencontre avec le Club Porsche de Lituanie	34
Porsche Club Schwaben e.V. – Porsche Club Cup à Zandvoort	36
Porsche 356 Deutschland e.V. – 35e Rencontre internationale des Porsche 356	38
Porsche Club 928 e.V. – l'ancienne ville impériale de Trèves se fait capitale Porsche	41
6. Tête à tête avec	
Dr. Heinz Rabe	44

1. Nouveautés de Porsche AG

La nouvelle Porsche 911 GT2 RS

**Moteur turbo ultra-performant de 620 ch :
la Porsche de route la plus puissante jamais construite**



Préparez-vous au décollage : la nouvelle 911 GT2 RS s'envole vers une nouvelle dimension

Un chrono : 7 minutes et 18 secondes pour la boucle nord du Nürburgring. Une puissance : 620 ch. Un poids : 1370 kg, prête à rouler avec tous réservoirs remplis. Un nom : la nouvelle Porsche 911 GT2 RS. La GT2 RS fête sa première mondiale le 25 août au salon automobile de Moscou. Le prochain modèle phare GT de la famille des 911 est la plus puissante et la plus performante de toutes les voitures de sport de série dans l'histoire de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Avec 90 ch de plus et 70 kg de moins que la 911 GT2, la nouvelle 911 GT2 RS affiche un rapport poids/puissance de 2,21 kg/ch seulement, un record absolu dans sa catégorie. Un chiffre qui caractérise cette sportive de haute volée à l'agilité remarquable et aux performances de conduite exceptionnelles, mais qui illus-

tre aussi les résultats exemplaires de la stratégie Porsche Intelligent Performance. En effet, malgré son gain de puissance, sa consommation de carburant et ses émissions de CO₂ ont été réduites d'environ 5 % par rapport à la 911 GT2, pour atteindre respectivement 11,9 l/100 km et 284 g/km.

Suralimenté par deux turbocompresseurs à turbines à géométrie variable (VTG), une caractéristique spécifique aux moteurs à essence Porsche, le moteur Boxer 6 cylindres de 3,6 litres entraîne les roues arrière au moyen d'une boîte mécanique à six rapports. Conçues spécialement pour cette voiture, les jantes sport 325/30 ZR 19 complètent la motorisation à la perfection pour conférer à la 911 GT2 RS des performances d'accélération époustou-

flantes : de 0 à 100 km/h en 3,5 secondes, de 0 à 200 km/h dès 9,8 secondes et de 0 à 300 km/h en 28,9 secondes. La vitesse de pointe atteint 330 km/h.

La puissante sportive est équipée du système de freinage en céramique composite PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake). L'amortissement des forces longitudinales et transversales est assuré par le réglage sportif RS des ressorts, du système de suspension active (PASM) et des stabilisateurs anti-roulis, ainsi que des supports de moteur et du système de régulation automatique de la stabilité (PSM).

Sur le plan optique, la nouvelle 911 GT2 RS se distingue surtout de la 911 GT2 par ses nombreux éléments en



Aussi rapide qu'une fusée : la nouvelle 911 GT2 RS transforme la route en orbite

fibre de carbone renforcée (CfK) et à finition noire mate, ses jantes plus larges et ses passages de roues élargis sur l'essieu avant, de nouvelles jantes 911 GT2 en alliage léger avec écrou central, ainsi que le logo « GT2 RS » placé sur les portières et la lunette arrière. Également en CfK et à finition carbone, le spoiler avant redessiné et le spoiler arrière rehaussé de 10 mm assurent la précision aérodynamique et augmentent la portance négative.

L'habitacle de la nouvelle GT2 affirme lui aussi un caractère résolument sportif, qu'il s'agisse des sièges baquets de construction légère en fibre de carbone renforcée et à finition carbone, ou du revêtement de portières en construction légère avec poignées intérieures rouges. La teinte dominante de l'habitacle est le noir, souligné par l'Alcantara

Fiche technique 911 GT2 RS

Cylindrée :	3600 cm³
Puissance :	456 kW (620 ch)
Couple maxi :	700 Nm
Vitesse maximale :	330 km/h
Accélération :	3,5 s (0-100 km/h)
Moteur :	moteur Boxer 6 cylindres 3,6 litres, 2 turbocompresseurs, boîte mécanique à 6 rapports
Emissions de CO₂* :	284 g/km
Consommation (NEDC)* :	11,9 l/100 km

rouge de certains éléments tels que la bande médiane des sièges, le ciel de pavillon, ou encore certaines parties de la couronne du volant, du levier de vitesses ainsi que du frein à main.

Limitée à 500 exemplaires, la 911 GT2 RS sera commercialisée en Europe à partir de septembre 2010, et aux États-Unis à partir d'octobre 2010. Le

prix de base en euros est de 199 500 euros. En Allemagne, la nouvelle 911 GT2 RS sera proposée au prix de 237 578 euros, TVA et équipement spécifique au pays inclus.

Relations publiques et Service de presse Presse technique

Commercialisation de nouvelles motorisations

La Porsche Cayenne prend le départ dotée de moteurs V6 essence et diesel efficaces sur le plan énergétique



Aucun détail laissé au hasard : le Cayenne V6 séduit par une efficacité énergétique remarquable

En entamant la livraison des deux modèles six cylindres Cayenne et Cayenne Diesel, la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG clôture le lancement de la nouvelle génération du tout-terrain sportif. Les deux modèles allient les caractéristiques typiques du Cayenne, telles que sportivité confortable et sérénité en tout-terrain, à une efficacité énergétique exemplaire pour une consommation de moins de 10 litres aux 100 km. Ainsi, le nouveau Cayenne équipé de la Tiptronic S affiche une consommation totale sur cycle NEDC de seulement 9,9 l/100 km, soit environ 20 % de moins que le modèle précédent. La consommation du Cayenne Diesel a elle aussi baissé d'environ 20 %, pour passer de 9,3 à 7,4 l/100 km. Par ailleurs, la valeur de 195 g/km pour la version diesel reste en deçà du seuil de 200 g de CO₂ au kilomètre. Les deux modèles respectent également les limites fixées par la norme Euro 5 en matière de gaz d'échappement. Une réduction marquée de la consommation

dans toute la palette des Cayenne, permise entre autres par la nouvelle boîte automatique Tiptronic S à huit rapports, dotée d'une fonction Stop-Start et d'une démultiplication généreuse, par le système de gestion thermique et la récupération d'énergie pour le réseau de bord, mais aussi par une nette réduction du poids grâce à une conception allégée intelligente. Des atouts qui se traduisent aussi par un gain d'agilité, de performances et de dynamique, et donc par un plus grand plaisir de conduite.

Combiné de série à une boîte mécanique à six rapports, le puissant moteur V6 de 3,6 litres logé dans le capot avant du Cayenne délivre 300 ch (220 kW). Il permet au Cayenne de franchir le 0 à 100 km/h en 7,5 secondes (Tiptronic S : 7,8 secondes) et d'atteindre une vitesse de pointe de 230 km/h.

Le Cayenne Diesel est doté d'un moteur V6 de 3 litres qui développe 240 ch

Fiche technique Cayenne

Cylindrée :	3598 cm ³
Puissance :	220 kW (300 ch)
Couple maxi :	400 Nm
Vitesse maximale :	230 km/h
Accélération :	7,8 s (0-100 km/h)
Moteur :	Moteur V6 3,6 litres
Transmission :	Transmission intégrale active
Emissions de CO ₂ * :	236 g/km
Consommation (NEDC)* :	9,9 l/100 km

*avec Tiptronic S



Le moteur 3,6 litres du Cayenne V6

(176 kW) et permet d'abattre le 0 à 100 km/h en 7,8 secondes. La vitesse de pointe atteint 218 km/h. Le Cayenne Diesel est équipé de série d'une boîte automatique Tiptronic S à huit rapports avec fonction Stop-Start.

Les nouveaux modèles Cayenne offrent encore plus de plaisir de conduite sur et hors route, parallèlement à une plus grande aptitude à l'usage quotidien, un

gain de confort et d'élégance. Dans l'habitacle, l'espace est optimisé et la variabilité s'exprime pleinement grâce à un empattement allongé de 40 millimètres en comparaison aux modèles précédents. L'augmentation totale de longueur est de 48 millimètres. La banquette arrière coulisse sur 160 millimètres en longueur et l'inclinaison des dossiers est réglable sur trois positions.

Déjà très complet, l'équipement de série des modèles Cayenne six cylindres comprend depuis peu des éléments tels qu'une climatisation automatique à deux zones, un régulateur automatique de vitesse, la gestion automatique des feux de route et le système audio CDR-31 à commande par écran tactile. Le Cayenne et le Cayenne Diesel sont chaussés en série de jantes 18 pou-

ces. De nouveaux systèmes d'assistance, tels que l'assistant au changement de voie et un régulateur de vitesse adaptatif, sont disponibles sur demande, de même que la technologie Porsche Dynamic Light System (PDLS) qui régule l'allumage des feux de croisement en fonction de la situation, ou encore le Highend Surround Soundsystem de Burmester à 16 canaux et 1000 watts.

En Allemagne, le Cayenne est proposé au prix de 55 431 euros, TVA de 19 % et équipement spécifique au pays inclus, le Cayenne Diesel coûte quant à lui 59 596 euros.

Relations publiques et Service de presse Presse technique



Efficacité énergétique exemplaire :
le moteur diesel 6 cylindres est une réponse réussie aux questions de notre temps

Fiche technique Cayenne Diesel

Cylindrée : 2967 cm³
Puissance : 176 kW (240 ch)
Couple maxi : 550 Nm
Valeur maximale : 218 km/h
Accélération : 7,8 s (0-100 km/h)

Moteur : Moteur V6 turbo diesel 3 litres
Transmission : Transmission intégrale permanente
Emissions de CO₂ : 195 g/km
Consommation (NEDC) : 7,4 l/100 km

Le moteur 3 litres du Cayenne Diesel





Pour plus d'informations, www.porsche.fr

Exprimez votre talent. Devenez designer d'intérieur.

Offre Porsche Exclusive pour 911 Turbo.

Des teintes personnalisées aux nombreux éléments en cuir, vous choisissez l'intérieur qui vous convient le mieux pour votre 911 Turbo. Nous appliquons ensuite notre principe fondamental : une conception sur mesure, réalisée à la main – avec un soin minutieux. Nous n'hésitons pas à prendre du fil et une aiguille, et le temps qu'il faut pour un résultat à la mesure de votre talent.



PORSCHE

2. Bourse aux infos

Porsche Tequipment Accessoires d'équipement individuel

Noir sur blanc



**Un exemple flamboyant : le Cayenne S équipé du pack additionnel
Extérieur en noir finition brillante**



**Une silhouette marquante :
le spoiler en noir finition brillante sur
l'arête de toit**

Les nouveaux modèles Cayenne séduisent par leur dynamique et leur agilité. Ils offrent par ailleurs un espace généreux - alors, pourquoi ne pas en profiter pour y poser sa griffe ? Avec des idées sportives bien entendu. Le pack additionnel Extérieur en noir finition brillante, par exemple, n'est que l'un des nombreux accessoires individuels de Porsche Tequipment conçus pour enno-

Un caractère sportif : les grilles de prise d'air peintes en noir



blir votre Cayenne. Esthétiquement et techniquement, à l'intérieur comme à l'extérieur. Et pour que votre Porsche ne soit pas une simple voiture, mais le reflet parfait de votre liberté individuelle, de votre goût et style de vie personnels.

Peintes en noir finition brillante, les trois grilles de prise d'air donnent à votre Cayenne un sourire sportif. Un sou-

Un contraste efficace : la coquille inférieure de rétroviseur peinte en noir



rire de vainqueur bien entendu. Pour créer un effet particulièrement marquant, rien de tel que le spoiler peint en noir finition brillante sur l'arête de toit. La coquille inférieure de rétroviseur en noir finition brillante vous permet quant à elle d'ajouter une note personnelle supplémentaire à votre Cayenne. Pour renforcer l'effet de ces éléments, nous recommandons de les combiner au pack Extérieur noir finition brillante. Toute aussi imposante que sportive : la nouvelle jante Cayenne SportEdition 21 pouces, en noir finition brillante et avec élargisseur d'aile. La jante en alliage léger à rayons multiples est dotée d'une étoile peinte en noir, chapeau de moyeu y compris, et met ainsi parfaitement en valeur les couleurs du blason Porsche.

Et comme vous le savez déjà, c'est la première impression qui compte – il en va de même pour votre Cayenne.

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 Design Driver's Selection

Nouveau camion de vente : le plaisir du shopping mobile

La fascination Porsche en vente sur quatre roues : le nouveau camion de vente de Porsche Design Driver's Selection propose tout le nécessaire pour une parfaite séance de shopping. Présent aux manifestations dans toute l'Europe, il constitue un pôle d'attraction incontournable pour l'ensemble des fans Porsche.

Le nouveau camion de vente de Porsche Design Driver's Selection a accompli avec succès sa mission aux premiers salons et courses automobiles. Pour clôturer en beauté la présentation des nouvelles Porsche 911 GT3 Cup au début de saison de la Porsche Carrera



Une boutique sur quatre roues : le camion de vente de Porsche Design Driver's Selection



Le meilleur est à l'intérieur : un espace abondant pour une vaste palette d'articles

Cup, la boutique sur quatre roues a attiré une foule de fans dans le paddock du circuit de Hockenheim. Car ses 38 m² consacrés à la vente offrent à tous les passionnés Porsche des conditions idéales pour une parfaite séance de shopping. Mais ce camion, qui atteint une fois monté 16,5 m de long et 5,60 de large, ne fait pas seulement son apparition à la Carrera Cup et à la Porsche Sports Cup. La boutique nomade de Porsche Design Driver's Selection a de nombreuses autres destinations de choix, telles que le salon Techno Classica à Essen ou les festivals Porsche en France et en Belgique. Outre des articles textiles pour femmes, hommes et enfants, les visiteurs trouveront dans les rayons des accessoires Lifestyle, des modèles réduits ainsi que de nombreux autres articles de la gamme Porsche Design Driver's Selection. Le camion de vente offre une possibilité unique de faire son shopping dans une ambiance de course exceptionnelle et de ramener chez soi un souvenir original.

A la croisée des chemins : les rendez-vous 2010

En 2010, le nouveau camion de vente de Porsche Design Driver's Selection sera présent entre autres aux manifestations suivantes :

Du 07 au 08 août	DTM, Nürburgring
Du 13 au 15 août	AvD-Oldtimer-Grand-Prix, Nürburgring
Du 18 au 19 septembre	DTM, Oschersleben
Du 16 au 17 octobre	DTM, Hockenheim
Du 23 au 24 octobre	Porsche Sports Cup, Hockenheim

Sous réserve de modifications

Vous trouverez le calendrier actuel sur www.porsche.de/shop

Anniversaire historique pour le sport automobile de Porsche

Il y a 40 ans, Porsche remportait sa première victoire au Mans



Un coup de maître : la victoire finale aux 24 Heures du Mans à bord de la Porsche 917 à queue courte en 1970

Le 14 juin 1970, Porsche remporte pour la première fois les 24 Heures du Mans, la course d'endurance la plus réputée au monde. Une victoire qui sera suivie de 15 autres au total. Après exactement 4607,811 kilomètres, soit 343 tours, Hans Herrmann et Richard Attwood franchissent les premiers la ligne d'arrivée à bord de la légendaire Porsche 917 KH, sortie des usines Porsche de Salzbourg et portant le numéro 23. L'arrivée de Gérard Larrousse et Willy Kauhsen à la seconde place, à bord de la Porsche 917 LH Martini, suivis à la troisième place par Rudi Lins et Helmut Marko, à bord de la Porsche 908/02, parachève le triomphe de la marque Porsche.

Cependant, cette victoire est pour Porsche l'aboutissement d'un parcours semé d'embûches. Le constructeur de voitures de sport de Zuffenhausen est au rendez-vous de la Sarthe dès 1951, où il remporte de nombreuses victoires de catégorie grâce aux qualités Porsche réputées depuis toujours, telles que la construction légère, l'aérodynamisme et la fiabilité. A l'issue du finish le plus serré de l'histoire des 24 Heures du Mans, le tandem Herrmann/Larrousse

au volant de la Porsche 908 concède en 1969 la victoire à la Ford GT 40 de Jacky Ickx, avec seulement 75 mètres d'écart, soit une bonne seconde d'intervalle. Mais en 1970, l'année qui devait entrer dans les annales de la marque, Porsche passe à l'attaque : cette fois, il n'est pas question de rentrer à Stuttgart sans la victoire tant attendue au classement général du Mans. Entrée un an auparavant dans la compétition, la Porsche 917 est de taille à relever ce défi. Dès le 21 avril 1969, les 25 Porsche 917 sont vérifiées à Zuffenhausen par la commission d'homologation. Si l'on prend uniquement en compte le coût de leurs matériaux, elles représentent une valeur totale de plus de 5 millions de marks. Conçue par Ferdinand Piëch, la Porsche 917 avait été présentée au Salon de l'automobile de Genève, où elle avait rapidement causé des sueurs froides aux concurrents. Car cette Porsche dernier cri, qui entrera dans la légende comme l'une des voitures de course les plus rapides et les plus titrées, dépasse à peine le poids minimal requis, soit seulement 800 kg. Avec une cylindrée de 4,5 litres, son moteur léger à douze cylindres atteint jusqu'à 580 ch à 8400 tr/min. Ce qui permet à la

Porsche à queue longue (Langheck) de frôler la barre des 400 km/h sur les 5823 mètres de la ligne droite des Haudières.

L'expérience accumulée au fil des années est largement mise à profit dès la phase préparatoire de la course de 1970. Attaquer ce classique des courses d'endurance « bille en tête » dès les premières heures de la compétition n'ayant jamais mené à la victoire, Porsche mise sur le pilote expérimenté Hans Herrmann. Originaire de Sindelfingen, cet habitué des circuits était réputé pour sa rapidité et son souci de ménager la monture. Il prend le départ aux côtés de l'Anglais Richard Attwood au volant de la 4,5 litres à queue courte (Kurzheck), qui porte le numéro 23 et affiche les couleurs rouge/blanc de Porsche Salzbourg. Avec son moteur 4,9 litres et sa queue longue, la deuxième voiture de l'équipe est pilotée par Vic Elford et Kurt Ahrens. S'y ajoutent les trois Porsche 917 de John Wyer, la 4,5 litres à queue longue et aux couleurs pop de l'équipe Martini, sans oublier une véritable armada de 907, 908, 910, 911 S et 914/6. Au total, 24 Porsche sont alignées sur la ligne de départ du Mans en ce 13 juin 1970, à 16 heures précises. Un jour plus tard, 12 d'entre elles franchissent la ligne d'arrivée, dont 5 sont retenues au classement. Elles seront rejointes par deux Ferrari 512 S, sur les 51 voitures au total qui avaient pris le départ de la course.

Si cette course est entrée dans la légende, et pas seulement pour Porsche, c'est notamment en raison des conditions météorologiques parfois extrêmes qui régnaient sur le circuit. Vic Elford racontera que même dans les grandes lignes droites, il était parfois impossible de doubler. Kurt Ahrens avait lui l'impression d'être sur un bateau.

Quant à Hans Herrmann, il avoua des semaines après sa victoire que dépité par les trombes d'eau, il avait pris la ferme décision de rendre son casque. Quelle que soit l'issue de la course. Or au moment de quitter sa maison à Sindelfingen-Maichingen, quand sa femme lui avait demandé devant la porte du jardin : « Quand est-ce que tu arrêtes la course ? », il avait répondu par ces quatre mots : « Quand j'aurai gagné. »

Chose promise, chose due. Mais une heure après le départ, pris pour la première fois assis dans la voiture et non plus selon les règles du légendaire départ type « Le Mans en épi », Hans Herrmann n'est que neuvième. Jo Siffert, également au volant d'une Porsche 917, est en tête de la course devant la Ferrari 512 S de Jacky Ickx. Plus tard, Siffert commet cependant une erreur de passage de vitesse, le moteur de sa voiture s'emballe. Quant à Jacky Ickx, il fait plier son bolide rouge peu avant le virage Ford. Et vers 18h15 tombe une dépêche qui laisse tout le monde incrédule : sous cette pluie diluvienne, quatre Ferrari 512 S sont entrées en collision et sorties de la course. L'armada Porsche n'est pas épargnée non plus puisque les trois 917 de l'équipe Gulf quittent la compétition l'une après l'autre.

Sonne alors l'heure de gloire pour Hans Herrmann, pilote endurci et chevronné que complète à la perfection Richard Attwood. Malgré les conditions météorologiques épouvantables, Hans Herrmann continue à aller de l'avant et pilote la 917 de Porsche Salzburg avec maîtrise et sang froid jusqu'à la ligne d'arrivée, apportant à Porsche sa première victoire au classement général du Mans. Et peu avant la fin de la course, en ce 14 juin 1970, il réalise : « Nom d'un chien ! Ce sont peut-être tes derniers tours en tant que pilote de course ! » De retour à Stuttgart, la vic-



Deuxième victoire finale : Helmut Marko et Gijs van Lennep à bord du coupé 917 KH de 1971

toire est célébrée comme il se doit par un défilé de voitures dans les rues du centre-ville et un rassemblement sur la Marktplatz. Des milliers de personnes viennent acclamer Hans Herrmann, le jeune coureur automobile retraité.

Porsche signera 15 autres victoires finales au Mans, décrochant de nouveau la première place dès 1971. C'est à bord d'une Porsche 917 très spéciale – avec un châssis en magnésium léger – que Gijs van Lennep et Helmut Marko triomphent sur le circuit dont les chicanes sont encore plutôt rares. Ils établissent dans la foulée un incroyable record qui reste inégalé à ce jour : leur Porsche 917 parcourt exactement 5335,313 kilomètres et 397 tours en 24 heures. Malgré tous les arrêts au stand et la longue nuit, ces chiffres correspondent à une vitesse moyenne de 222,304 km/h. Le record du tour le plus rapide des 24 Heures du Mans revient à la Gulf 917 de Jackie Oliver, avec une vitesse moyenne à peine croyable de 244 km/h ; le coupé 917 à queue longue piloté par le tandem Elford/Larrousse enregistre quant à lui une vitesse de pointe de 386 km/h sur les Hunaudières en 1971.

En 1976 et 1977, les Porsche 936 arrivent en tête de course ; ce modèle, équipé d'un nouveau turbomoteur, remporte une nouvelle fois les 24 Heures du Mans en 1981 grâce à la dextérité de Jacky Ickx et Derek Bell. Le Belge Ickx, qui a remporté les 24 Heures du Mans à six reprises, dont quatre fois au volant d'une Porsche, fait encore partie de l'équipe gagnante en 1982 : un triplé qui marque une première étape importante pour la voiture de course la plus titrée de l'histoire, la Porsche 956. Jusqu'en 1994, les différentes déclinaisons de la 956/962 décrochent sept victoires au Mans ; 148 de ces modèles sont construits à Weissach.

A plusieurs reprises, Porsche confie également la course la plus importante de l'année aux équipes client, qui comptent elles aussi bien souvent parmi les vainqueurs. Ainsi, Klaus Ludwig et les frères Whittington remportent les 24 Heures du Mans en 1979 au volant d'une Porsche 935 de l'équipe Kremer de Cologne, et Reinhold Joest mène la marque Porsche à une victoire finale bien méritée en 1984, 1985 et 1997. Au vu de la concurrence la plus rude qui ait jamais été alignée au départ du



Quatrième victoire finale : Jürgen Barth, Jacky Ickx et Hurley Haywood à bord de la Porsche 936/77 Spyder de 1977



Douzième victoire finale : Hans-Joachim Stuck, Derek Bell et Al Holbert à bord de la Porsche 962 C LH de 1987



Dix-septième victoire finale : Laurent Aiello, Allan McNish et Stéphane Ortelli à bord de la Porsche 911 GT1 de 1998

Mans, le Directeur de course de Porsche, Herbert Ampferer, parle en juillet 1998 de « course du siècle ». Porsche prend le départ avec deux de ses nouvelles 911 GT1 et signe un doublé dans cette course d'endurance mythique, devant près de 250 000 spectateurs conquis. Il s'agit de la 16e victoire de Porsche au classement général du circuit sarthois, et de la dernière à ce jour.

Porsche a fêté les 40 ans de sa première victoire au Mans les 10 et 11 juillet dans le cadre idéal offert par la compétition « Le Mans Classic », qui n'a lieu que tous les deux ans. Réparties en six catégories – en fonction des années de construction qui s'étaient de 1923

à 1979 –, près de 400 voitures de course historiques s'y étaient donné rendez-vous pour faire revivre leurs heures de gloire. Parmi elles se trouvaient plusieurs des voitures victorieuses prêtées par le musée Porsche, qui participèrent également à un défilé d'anniversaire sur le circuit de course. De nombreux pilotes connus, tels que Hans Herrmann et Richard Attwood, étaient bien sûr au rendez-vous et se sont prêtés à des séances d'autographes.

Relations publiques et Service de presse Musée Porsche

Victoires finales de Porsche au Mans

- 1970** – Hans Herrmann/Richard Attwood, Porsche 917 KH
- 1971** – Helmut Marko/Gijs van Lennep Porsche 917 KH
- 1976** – Jacky Ickx/Gijs van Lennep Porsche 936
- 1977** – Jacky Ickx/Jürgen Barth/Hurley Haywood, Porsche 936
- 1979** – Klaus Ludwig/Bill Whittington/Don Whittington, Porsche 935 K3 Kremer
- 1981** – Jacky Ickx/Derek Bell Porsche 936 81
- 1982** – Jacky Ickx/Derek Bell Porsche 956
- 1983** – Al Holbert/Hurley Haywood/Vern Schuppan Porsche 956
- 1984** – Klaus Ludwig/Henri Pescarolo Porsche 956 Joest
- 1985** – Klaus Ludwig/Paolo Barilla/John Winter Porsche 956 B Joest
- 1986** – Derek Bell/Al Holbert/Hans-Joachim Stuck, Porsche 962 C
- 1987** – Derek Bell/Al Holbert/Hans-Joachim Stuck, Porsche 962 C
- 1994** – Yannick Dalmas/Mauro Baldi/Hurley Haywood Dauer-Porsche 962 LM
- 1996** – Manuel Reuter/Davy Jones/Alexander Wurz TWR Joest-Porsche WSC95
- 1997** – Michele Alboretto/Stefan Johansson/Tom Kristensen TWR Joest-Porsche WSC95
- 1998** – Allan McNish/Laurent Aiello/Stéphane Ortelli Porsche 911 GT1 98

Centrale de commande : le cockpit de la Porsche 918 Spyder

01 Compteur de vitesse

Avec graduation visible même lorsque la voiture est à l'arrêt et aiguille numérique – Vitesse maximale de plus de 320 km/h.

02 Compte-tours

Affichage du régime et pourtour gradué extérieur conçu comme « Power-meter », pour indiquer la puissance de fonctionnement du moteur à combustion et du moteur électrique.

03 Gestion de l'énergie (en remplacement de la jauge)

Indique le contenu du réservoir et le niveau d'énergie de la batterie, autonomie restante y compris, tant sur le plan électrique que pour le moteur à combustion.

04 Palettes

Permettent la commande manuelle de la boîte de vitesses à double embrayage Porsche à sept rapports.

05 Commande des menus

Une manette rotative et un bouton d'entrée permettent la commande des menus dans les instruments de gauche et de droite.

06 Interrupteurs

Éléments de commande pour l'éclairage, les essuie-glaces et un limiteur de vitesse.



07 Sélecteur de mode de fonctionnement

Sélection du mode de fonctionnement : électrique, Hybrid ou course. Le bouton rouge active la fonction d'appoint de puissance.

08 Ecran couleur

Affichage pour caméras de recul, caméra embarquée, profils de circuits de course et gestionnaire d'autonomie.

09 Console à écran tactile

Commande de la climatisation ainsi que des fonctions de la voiture et du système audio, avec un concept de commande directe sur écran tactile.

Cette page vous offre une vue sur l'un des tableaux de bord les plus exaltants de l'univers automobile. Car il s'agit aussi d'une vue de l'avenir, qui offre un avant-goût de l'architecture intérieure des sportives de demain – même si le volant, les instruments et les interrupteurs sont bien réels. Bienvenue dans le cockpit de la 918 Spyder. Le prototype de Porsche a été révélé au public lors d'une première mondiale spectaculaire au Salon de l'automobile de Genève. La biplace à moteur central allie les performances de conduite d'une sportive de pointe au taux d'émission d'une petite citadine. En effet, un concept de technologie hybride plug-in permet d'atteindre une émission de CO₂ de 70 g/km et une consommation de 3 l/100 kilomètres. Porsche combine un moteur V8 développant plus de 500 ch à trois moteurs électriques délivrant une puissance totale de 160 kW. Le tout piloté depuis cet emplacement.

Circuit « Découverte » Porsche Travel Club : Hambourg/Sylt

**Pourquoi ne pas troquer le transat contre un siège sport ?
En matière de détente, vous n'y perdrez pas au change.**

Sylt est l'île la plus septentrionale d'Allemagne. Sa plage côté ouest longue de 40 km est particulièrement prisée des grandes personnalités. Sylt est avant tout une île riche en contrastes : la côte ouest est heurtée par de violents ressacs, alors que l'est est bordé par les eaux paisibles de la mer des Wadden. Le paysage alterne dunes à l'état naturel et digues herbeuses, lande florissante et falaises majestueuses. Par ailleurs, les quelque 12 localités de l'île offrent chacune à leur manière d'excellentes opportunités pour s'adonner au shopping ou flâner. Alors, que manque-t-il encore à ce tableau idyllique ? Tout simplement la voiture qui vous permettra de

découvrir ces beautés. Car les routes de Sylt valent elles aussi le détour. Il ne nous reste plus qu'à vous souhaiter bonne route et beaucoup de plaisir.

Au départ de Hambourg, vous longez la côte de la mer du Nord pour gagner la station balnéaire de St. Peter-Ording, où un déjeuner vous permet de reprendre des forces avant d'atteindre Sylt. Le soir, vous êtes convié à un dîner exclusif au célèbre restaurant Sturmhaube.

La journée du lendemain est consacrée à la découverte de l'île en Porsche. Pour le déjeuner, le célèbre chef de cuisine Pius Regli vous attend à

Kampen avec de délicieuses spécialités culinaires.

Et le dernier jour, vous prenez la route de List, la localité la plus septentrionale de l'Allemagne. De là, un ferry vous emmène au Danemark pour une dernière escapade avant le retour à Hambourg.

Prestations comprises :

- 3 jours de circuit découverte à bord d'une Porsche mise à disposition (2 personnes par voiture)
- 2 nuitées avec petit-déjeuner
- 3 déjeuners
- 2 dîners avec cocktails de bienvenue
- Transfert sur le train vers Sylt et traversée en ferry vers le Danemark
- Documentation de voyage
- Accompagnateurs Porsche Travel Club parlant allemand et anglais (autres langues sur demande)

Date :

Du 1er au 3/10/2010

Prix :

**par personne/chambre
double 2190 euros**

**par personne/chambre
simple 2390 euros**

Informations complémentaires :

Tél. : +49 (0) 711/911 – 78155

www.porsche.de/travelclub

E-mail : travel.club@porsche.de



Bienvenu sur l'île: Découvrez Sylt avec une Porsche

Porsche Sport Driving School : entraînement g-force sur le circuit de Hockenheim, dans le Bade-Wurtemberg

L'entraînement g-force vous apprend à rester maître de votre voiture sur l'asphalte et à reprendre le contrôle en survirage – sans aucun système électrique d'assistance. Laissez-vous fasciner par le dérapage contrôlé et entraînez-vous à rester maître de votre véhicule même dans ce genre de situations de conduite critiques – nos instructeurs expérimentés sont là pour vous prêter main forte.

Offre spéciale à l'intention des membres de Clubs Porsche

Nous sommes très heureux de proposer aux Clubs Porsche une offre exclusive pour ce stage de pilotage : si votre Club Porsche réserve plus de 10 places pour ce stage de pilotage, vous recevrez une place gratuite pour un membre de Club Porsche.

Date :

Du 22 au 23/09/2010

Prix :

1850 euros

(participation avec son véhicule personnel, déjeuner et 1 dîner inclus)

Informations complémentaires :

Tél. : +49 (0) 711/911-78315

www.porsche.de/sportdrivingschool

E-mail : Andrea.Hickethier@porsche.de



**Se laisser griser par la puissance sans craindre le dérapage : en toute sécurité
avec la Porsche Sport Driving School**

Nombres magiques Porsche

Depuis le début de cette année, nous avons la joie de vous présenter dans chaque numéro, dans la rubrique « Nombres magiques », un nombre particulier en rapport avec les sujets traités par notre magazine. A l'occasion du thème « Le Mans », nous vous avons choisi de vous faire découvrir la magie du nombre 386.

386 km/h – rouler, rouler, rouler et... laisser tous ses concurrents loin derrière

Le record de vitesse établi au Mans en 1971 par la Porsche 917 à queue longue (Langheck) reste imbattable même pour les pilotes actuels.





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

Le musée Porsche

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



PORSCHE



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

Porsche Parade Europe 2010

Passion viennoise



Rencontre au sommet : la Porsche Parade Europe à Vienne

Les manifestations internationales de Clubs Porsche peuvent s'enorgueillir d'une longue tradition. Quelques années à peine après la fondation du tout premier Club Porsche en 1952 (le Club Porsche Hohensyburg, aujourd'hui Club Porsche de Westphalie), la scène des Clubs Porsche devint rapidement un pont entre différentes cultures. De sorte que les premières « Rencontres Porsche » franchirent les frontières allemandes dès 1955.

Sur le modèle de ces rencontres Porsche internationales, les grands rassemblements Porsche en Europe portent depuis 1990 – comme autrefois aux USA – le nom « Porsche Parade ». Ils sont organisés en alternance par les différents Clubs Porsche et sont accueillis en Europe tous les deux ans par une ville différente.

On comprendra donc la joie toute particulière manifestée par la Fédération des Clubs Porsche autrichiens (PCVÖ), qui s'est vue confier une seconde fois – après 1996 – la tâche honorifique d'or-

ganiser une Porsche Parade dans l'une des métropoles culturelles majeures d'Europe, Vienne, et d'y convier les membres de Clubs Porsche du monde entier.

Au grand plaisir des organisateurs Karl Steiner, Herbert Demanega, Richard Purtscher, Georg Bakosch et Helmuth Totschnig, les participants annoncèrent leur arrivée à temps, facilitant ainsi l'élaboration d'un programme varié pour la plus grande Porsche Parade Europe encore jamais organisée, avec 378 équipes participantes venues de 15 pays.

Les membres du Club Porsche d'Islande et du Club Porsche de Suède n'hésitèrent pas à s'installer dans leur voiture de sport pour un périple de quatre jours, apportant ainsi la preuve éclatante qu'en Porsche, même le plus long des voyages est un plaisir. Et pour agrémenter le voyage de nombreux grands moments Porsche, les voyageurs se donnèrent d'abord rendez-vous au centre Porsche de Hambourg,

à partir duquel ils prirent le chemin de l'usine Porsche à Leipzig. Une fois à parvenus à destination, ils purent faire à bord de leur voiture quelques tours sur la piste d'essai et de contrôle de l'usine, homologuée par la FIA. Ils ne manquèrent pas non plus d'admirer, dans le cadre d'une visite d'usine, le site de production moderne où sont construites la Porsche Cayenne et les modèles Panamera. Etape suivante : Stuttgart-Zuffenhausen, pour y découvrir toutes les coulisses de l'usine-mère Porsche et prendre part à une visite prolongée du musée Porsche. Après cette dernière étape, les passionnés Porsche prirent la route de Vienne pour y retrouver d'autres adeptes de la marque.

La famille Porsche et de hauts cadres dirigeants de Porsche AG ne manquèrent pas non plus de profiter de la bonne ambiance et du charme cosmopolite offerts par la scène des Clubs Porsche. Accompagné de Prof. Claudia Hübner, le Président du Conseil de surveillance de Porsche AG, Dr. Wolfgang Porsche, fut présent dès le tout début de la manifestation, qu'il avait rejointe en compagnie de son frère Hans-Peter Porsche, son fils Dr. Dr. Christian Porsche et leurs épouses. Bernhard Maier, le nouveau membre du Directoire en charge des ventes et du marketing, les rejoignit le vendredi soir, alors que le Président du Directoire de Porsche AG, Monsieur Michael Macht, fit l'honneur de sa visite à la soirée de gala organisée le samedi.

Les premières grandes retrouvailles eurent lieu dès la remise de la documentation aux participants dans le lobby de l'hôtel accueillant la manifestation. Les Porschistes en quête d'une aventure unique en son genre prirent part au jeu-

concours de la Porsche Sport Driving School, dans l'espoir de remporter un stage de pilotage sur glace dans un Camp 4 de Finlande.

Le soir, le Président de la Fédération autrichienne des Clubs Porsche, Helmut Totschnig, inaugura la manifestation et remercia les participants d'avoir répondu aussi nombreux à l'appel des organisateurs de la Porsche Parade européenne 2010. Aussi impatient que les équipes de vivre ces trois jours au programme varié, il croisa les doigts à l'instar du comité organisateur pour que le temps – ou plus précisément les eaux en crue du Danube – fasse preuve de clémence à l'égard de la manifestation.

La soirée de bienvenue se termina en beauté par une prestation musicale de qualité, avec un piano à queue fabriqué dans les ateliers Bösendorfer et sur lequel Porsche Design avait posé sa griffe. Une escapade musicale réussie après laquelle les invités étaient plus impatients que jamais de découvrir les temps forts prévus les jours suivants.

Et ceux-ci ne se firent pas attendre longtemps. Car dès l'aube du lendemain, des centaines de sportives Porsche en grande beauté quittèrent l'hôtel pour gagner le célèbre Prater de Vienne, écrin idéal pour le Concours d'Élégance au programme du jour.

Entièrement fermé à la circulation publique, le Prater n'ouvrit ses portes qu'aux voitures de la Porsche Parade Europe et offrit ainsi une ambiance unique à la famille internationale des membres de Clubs Porsche. Et même si les apparences peuvent être trompeuses, Porsche et le Prater ont beaucoup en commun. Les deux noms sont associés



La roue du temps : des voitures de sport modernes dans un décor historique

à l'action et au dynamisme et ont une longue histoire à leur actif, celle du Prater remontant même à 1766. Par ailleurs, ils sont tous deux symboles de joie et de plaisir, et offrent des sensations fortes exceptionnelles : Porsche avec des voitures de sport, le Prater avec des attractions excitantes et variées.

Les stands de jeu au long passé servirent bientôt de décor aux voitures du concours, alignées et réparties en fonction de leur type afin de faciliter le travail des membres du jury. C'est seulement une fois installé dans la grande roue construite en 1896 qu'il fut possible de se faire une idée du nombre de voitures rassemblées, qui enrichissaient le Prater d'une nouvelle attraction. Le tour gratuit proposé aux participants permet en effet d'embrasser du regard le vaste site du Prater ainsi que toute la ville de Vienne. Ceux qui le souhaitent purent savourer ce spectacle en dégustant un verre de mousseux.

Installé directement à côté de la grande roue viennoise, le Monde Porsche attira un flot de participants et visiteurs. Quatre grandes tentes pagodes leur permirent de s'informer sur la scène internationale des Clubs Porsche, de trouver réponse à leurs questions sur les offres attrayantes de la Porsche Sport Driving School, ou encore d'obtenir des conseils pour un voyage exclusif avec le Porsche Travel Club.

Les amateurs de technique ultra-perfectionnée et de matériaux nobles purent quant à eux dévorer des yeux les trois voitures du manufacturier Porsche Exclusive exposées sous le chapiteau. Parées de nombreux équipements additionnels, ces voitures incarnaient toutes les possibilités techniques de personnalisation et ne manquèrent pas d'attirer foule.

Et puisque les produits Porsche ne négligent pas non plus les sensations tactiles, les visiteurs purent également



Un éventail de beautés : le Concours d'Elégance dans le parc du Prater à Vienne

tester l'habitacle, ou même configurer sur place la voiture de leurs rêves. C'est directement « à portée de roues » des vedettes que les conseillers décrivent les détails, illustrés par un grand panneau d'exposition, de la dimension artisanale de ces chefs d'œuvre automobiles réalisés sur mesure, ainsi que de la technique indispensable à leur perfection.

Exposé devant le Monde Porsche, le nouveau fleuron de la palette des modèles Porsche fit sensation : la Porsche 911 GT2 RS. Non seulement la Porsche de série la plus puissante jamais construite, mais en l'occurrence l'exemplaire numéro 1 (sur 500 dans le monde).

Après un déjeuner rustique au vénérable « Schweizerhaus » du Prater, vint le moment d'entamer la partie du programme à laquelle toutes les parades Porsche doivent leur nom : la parade de voitures.

Les organisateurs s'étaient inspirés de la devise du Prater, « Le divertissement au cœur de Vienne », pour réserver – avec le soutien actif de la police vien-

noise – le célèbre boulevard viennois Ringstrasse aux tours d'honneur des participants. Malheureusement, une manifestation politique imprévue en plein centre-ville nécessita le retrait d'un grand nombre des policiers enrôlés, de sorte que des barrages durent être supprimés à plusieurs endroits du boulevard. Ainsi, la parade de voitures dut se contenter d'un soutien policier moins important que prévu.

En tête de la parade, une voiture très particulière : une Porsche 356 cabriolet blanche version police, fière de plus de 25 ans de loyaux services parmi les policiers viennois, avec à son bord des passagers eux aussi exceptionnels : Dr. Wolfgang Porsche, coiffé d'une vraie casquette ancienne de la police viennoise, accompagné de Prof. Claudia Hübner. Malgré la densité de la circulation, plusieurs équipes parvinrent à sillonner deux fois le boulevard viennois et à contempler avec grande attention les principaux édifices historiques.

Une fois les vedettes du défilé de Vienne soigneusement garées à l'hôtel,

les participants attendaient déjà avec grande impatience la soirée prévue dans une « Heurigen » (taverne où l'on vient boire le vin nouveau) rustique de Gumoldskirchen. Afin que chacun puisse déguster en toute insouciance les vins typiques de la région, des autocars confortables assurèrent par un temps splendide le transport des participants jusqu'au superbe site du vignoble.

Le programme de la journée de conduite organisée le samedi proposait aux équipes des Clubs Porsche différentes options, comportant chacune une épreuve de régularité pour déterminer les pilotes les plus précis. Les participants purent choisir entre une excursion combinée à une mini-croisière sur le Danube, ou une excursion à destination de la petite ville romantique de Dürnstein.

La décrue des eaux du Danube se faisant attendre, le transport de passagers sur la section du fleuve concernée fut malheureusement interdit pour des raisons de sécurité 24 heures avant l'excursion prévue. Ainsi, la mini-croisière tomba littéralement à l'eau... Le comité organisateur se trouva donc face à un défi de taille : proposer aux équipes inscrites une alternative appropriée en un temps record.

Un défi qui donna lieu à un coup de maître ; car la ville de Tulln était la seule à offrir un cadre suffisamment vaste pour assurer la restauration de plusieurs centaines de participants, et les convier, malgré le changement de programme imprévu, à déguster au déjeuner des spécialités régionales.

Précisons que même les carnets de route furent adaptés, de sorte que toutes les équipes purent continuer à participer ensemble à l'épreuve de régularité.



Un concept lumineux : Porsche Intelligent Performance

Les plus chanceux furent ceux qui avaient opté pour l'excursion à Dürnstein. Car hormis le niveau exceptionnellement élevé des eaux du Danube, dont les flots grondants défilaient presque à hauteur de route en bordure des voitures, rien ne vint distraire les conducteurs des plaisirs du trajet dans la charmante vallée de la Wachau.

Une fois arrivés à Dürnstein et garés sur les parkings du domaine viticole « Domäne Wachau », les participants se mirent tranquillement en route – accompagnés de guides spécialement recrutés pour l'occasion – pour une marche à pied décontractée et informative dans les rues au charme romantique du centre-ville.

Après une pause déjeuner agréable dans le domaine « Domäne Wachau », les participants reprirent le volant pour traverser le célèbre Wienerwald, regagner à temps l'hôtel, et se changer pour la Porsche Night prévue le soir dans l'orangerie du célèbre château de Schönbrunn.

Un bus amena les participants directement au domaine du château. De là, les dames bénéficièrent d'un service exclusif, puisqu'elles furent spécialement conduites dans des petits trains touristiques jusqu'à l'entrée de l'orangerie pour éviter tout désagrément sur les graviers du chemin d'accès.

A l'entrée du bâtiment imposant, le noble groupe de Porschistes fut accueilli par une Porsche Panamera Turbo, une nouvelle Porsche Cayenne Turbo, la super sportive GT2 RS et la voiture de course racée GT3 Hybrid, qui formaient une haie d'honneur en costume d'apparat, étincelantes dans la lumière du soleil couchant.

Le partenaire Porsche Veltins proposa un verre de bienvenue et avant le début du gala, chacun put contempler à sa guise les sportives Porsche exposées, s'informer sur les possibilités de personnalisation auprès des conseillers spécialisés Porsche Exclusive, ou encore participer au jeu-concours du partenaire Porsche BOSE, dont le tirage au sort se déroula le même soir.

La soirée de gala fut inaugurée par les organisateurs Karl Steiner, Richard Purtscher et Herbert Demanega. Ensuite, Dr. Wolfgang Porsche, Michael Macht et Bernhard Maier adressèrent leurs remerciements aux organisateurs de la manifestation ainsi qu'aux membres des Clubs Porsche, en soulignant l'exemplarité de leur engagement bénévole et la grande importance accordée par la marque à la scène des Clubs Porsche.

L'ambiance unique de l'orangerie, combinée à des mets raffinés dégustés dans un fond musical agréable, vint parachever la manifestation que les participants ne sont sans doute pas près d'oublier.

Mais la manifestation réserva encore une surprise aux participants : après la partie « officielle » du programme, la soirée se poursuivit dans l'arrière de l'orangerie, où les invités purent danser et se divertir jusque tard dans la nuit. A nouveau, le partenaire Porsche Veltins était à la disposition des invités assoif-

fés, qui pouvaient venir se rafraîchir au bar Veltins.

Les participants étaient libres de déterminer leur programme le jour du départ, un copieux buffet brunch invitant à la détente et à un petit déjeuner prolongé. Afin de ne pas surcharger la Porsche Night de la veille avec des cérémonies de remise de prix, le comité de la manifestation avait pris la décision judicieuse de les remettre au dimanche matin, dans une atmosphère détendue.

Sandra Mayr profita de l'occasion pour remercier au nom de toute la Porsche Club Coordination l'ensemble des participants pour leur enthousiasme, et spécialement les organisateurs ainsi que leurs compagnes pour leur engagement inlassable. Un anniversaire particulier ne manqua pas non plus d'être évoqué : Hans-Peter Porsche fêtait en effet sa quarantième Porsche Parade. Une assiduité qui témoigne non seulement de l'intérêt manifesté par la famille Porsche à l'égard de ce cercle exceptionnel de ses clients, mais aussi de la haute estime dans laquelle elle tient ces manifestations internationales.

Bien qu'il nous faille patienter encore près de deux ans, nous nous réjouissons déjà tous à la perspective de vous retrouver à la prochaine Porsche Parade Europe, qui se déroulera du 7 au 10 juin à Evian.

Porsche AG
Porsche Club Coordination
Alexander E. Klein

Porsche Club Japan

Porsche Parade Japan 2010 à Suzuka

Le célèbre circuit de Suzuka a de nouveau accueilli en 2010 la plus grande manifestation de Club Porsche organisée au pays du soleil levant – la Porsche Parade du Japon.

Pour la 12e fois déjà, près de 400 membres de Clubs se sont retrouvés du 4 au 6 juin, réunissant au total plus de 260 Porsche. Tous étaient venus pour s'adonner à leur passion « Porsche » sur le circuit mythique, où des légendes de la formule 1 telles qu'Ayrton Senna et Alain Prost s'étaient livrés des duels impitoyables. Pendant que Vienne fêtait à 9000 km de distance l'équivalent européen de la Porsche Parade, le Club Porsche du Japon proposait par un temps de rêve un programme de choix et très varié, élaboré avec le soutien dynamique de la filiale Porsche Japan ainsi que de la Porsche Club Coordination.

Dans le cadre des « Time attacks » et de la conduite libre, les participants lancè-

rent leurs bolides sur le circuit et purent explorer les détails célèbres de son tracé, tels que le virage en « S ». Pour les invités, le grand temps fort fut incontestablement le service de taxi proposé avec la 911 GT3 Cup et la Panamera Turbo, qui fit la démonstration éclatante de leur remarquable dynamique de conduite de ces voitures. Mais dans l'espace d'accueil, les invités ne s'ennuyèrent pas non plus : interviews de pilotes de course, concours de putt, collecte de dons en faveur des non-voyants, boutique Porsche Design Driver's Selection, sans oublier diverses présentations organisées par les sponsors (par exemple Recaro), firent de la manifestation un événement original et très divertissant pour toute la famille.

Les représentants officiels de Porsche furent également au rendez-vous de la soirée de gala : le Directeur commercial de Porsche, Andreas Offermann, et Mathias Menner, de la Porsche Club Coordination, ne manquèrent pas de remercier



Une leçon de théorie des couleurs façon japonaise : la palette colorée des bijoux Porsche à la Porsche Parade du Japon

chaleureusement l'équipe organisatrice. En tant que représentant de nombreux aides agissant dans les coulisses, le Président du Club se vit remettre une photo grand format illustrant la première victoire de Porsche au classement général du Mans avec une 917.

Le grand moment de la manifestation fut incontestablement l'imposante parade du dimanche après-midi, qui réunissait toute la palette des modèles Porsche. Elle fut l'occasion de parcourir une nouvelle fois mais à une vitesse confortable le circuit de course considérablement modernisé et agrandi au cours de ces dernières années. L'incontournable : « Gentlemen, start your engines » retentit finalement du haut de la tribune. Pour les participants, ce fut le signal du retour aux pénates, avec un long chemin à parcourir pour certains, après une manifestation parfaitement réussie dont ils se souviendront longtemps.



De quoi faire tourner la tête aux pilotes : le circuit de Suzuka avec ses célèbres virages en S a accueilli la Porsche Parade du Japon

**Porsche AG
Porsche Club Coordination
Mathias Menner**



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

Porsche Club Great Britain

Le « Modern Porsche Day » organisé par le Porsche Club Great Britain au Porsche Experience Center de Silverstone

Le Club Porsche de Grande-Bretagne, deuxième en taille dans le monde, compte plus de 60 régions et registres différents.

Afin de pouvoir couvrir équitablement tous les intérêts de ses membres, le Club regroupe depuis longtemps ses nombreuses manifestations en trois grands « Register events » distincts.

Les amateurs des voitures historiques Porsche jusqu'au millésime 1973 se retrouvent au « Classic at the Castle » à Heddingham (le 12 septembre), le rendez-vous consacré des amoureux des sportives Porsche construites entre 1974 et le lancement de la Porsche

Boxster est l'évènement « Porsche meets Polo » à Kirtlington (le 15 août), alors que les conducteurs enthousiastes de modèles Porsche modernes partagent leur passion dans le cadre du « Modern Porsche Day » à Silverstone.

Grâce à une coopération efficace avec Porsche Cars Great Britain, cette manifestation a obtenu le droit d'entrée au tout nouveau et très imposant Porsche Experience Centre, construit en 2008 au cœur du vénérable circuit de formule 1 de Silverstone.

A la vue des centaines de superbes sportives Porsche, le temps typiquement britannique a fait preuve de clé-

mence et ne s'est pas montré avare de ciel bleu et de soleil. Le magnifique caïéidoscope des carrosseries étincelantes alignées révélait de manière saisissante toute la variété de la palette des modèles Porsche modernes : du Boxster à la Carrera, en passant par le Cayman et le Cayenne, jusqu'à la Panamera et la Carrera GT, l'ensemble des modèles était représenté, dans toutes les couleurs et avec chaque motorisation. Une vue vraiment impressionnante. Ceux qui le souhaitaient avaient la possibilité d'entrer à bord de leur propre voiture dans l'installation de sécurité de conduite ultramoderne du Porsche Experience Centre, afin d'y tester le comportement de leur bolide dans les situations



Ambitions sportives : les Porsche Modern Days mettent des couleurs dans la vie de Club

extrêmes. Quant aux amateurs de conduite sur terrain non stabilisé, ils ont eu le plaisir de s'élancer sur le parcours offroad de Porsche.

De véritables petits bijoux Porsche étaient exposés directement devant le Porsche Experience Centre, où la voiture la plus originale et la mieux entretenue fut désignée dans le cadre d'un Concours d'Élégance. Une galerie complète d'ancêtres servait de décor au concours : de la Porsche 356 à la Porsche GT2 actuelle, tous les modèles Porsche qui ont marqué l'histoire étaient représentés. Mais les participants pouvaient aussi vivre la fascination Porsche à l'intérieur du Porsche Experience Center. En effet, des voitures de course victorieuses étaient exposées à l'occasion de cet événement, dans un espace ordinairement consacré aux stages et aux conférences pour les formations. Par ailleurs, la terrasse panoramique située sur le toit du Porsche Experience

Centre offrait une vue splendide sur tout le superbe site du circuit de Silverstone.

Sandra Mayr, de la Porsche Club Coordination, était heureuse de voir les conducteurs et membres de Clubs Porsche profiter pleinement des fruits de la coopération réussie entre le Club anglais et Porsche Cars Great Britain. Ce dont une manifestation comme celle-ci témoigne de manière sympathique et très convaincante.

Un simulateur de formule 1 ultramoderne, auquel avait contribué le partenaire Porsche Michelin, procurait des sensations fortes aux adultes comme aux enfants, tandis que le célèbre bonhomme Michelin « Bibendum » saluait les plus jeunes des fans Porsche.

Subjugué par le succès du « Modern Porsche Day », le responsable marketing de Porsche Cars GB, Geoff Turrall,

laissa entrevoir la possibilité de concocter avec le Club Porsche de Grande-Bretagne un nouvel événement original en 2011, à l'occasion du 50^e anniversaire du Club.

Quant à l'organisateur principal de l'événement, Barry Smith, il rayonnait lui aussi – non seulement parce que le déroulement de la manifestation avait été absolument parfait, mais aussi parce que sa voiture avait remporté un prix au Concours d'Élégance.

En résumé : que ce soit à titre de participant ou à titre de membre organisateur, nous conserverons longtemps et volontiers le souvenir de cette journée Porsche hors du commun.

C'est pourquoi nous tenons à remercier – au nom de tout le comité directeur du Club Porsche de Grande-Bretagne placé sous la direction d'Andrew Kenyon – notre hôte, Porsche Cars Great Britain, pour son formidable soutien. Merci également à Sandra Mayr de Porsche AG, venue spécialement pour notre événement, et remerciements chaleureux à tous les aides bénévoles si actifs, sans lesquels des manifestations telles que celle-ci seraient impensables.

Nous attendons avec impatience notre fête d'anniversaire l'an prochain !



Profil de gagnante : la Porsche Panamera est parfaitement à son aise dans les Clubs Porsche

Johnny McGirl
Porsche Club Great Britain
www.porscheclubgb.com

Federazione Italiana et Club Porsche de Lituanie

United Nations : rencontre de la Federazione Italiana et du Club Porsche de Lituanie à Vérone

Une rencontre hors du commun entre Clubs Porsche s'est déroulée le 14 juin en Italie : des membres du Club Porsche de Lituanie venus passer quelques jours de vacances en Italie ont retrouvé à Vérone des membres de la Fédération des Clubs Porsche italiens.

Une idée de rencontre déjà née en novembre 2009 durant le European Porsche Club Committee à Ludwigsburg, lorsque le Président du Club Porsche de Lituanie avait annoncé qu'il projetait en 2010 une traversée de l'Italie avec huit voitures au total. A la fin mai, le Club Porsche de Lituanie nous avait contactés et notre choix s'était rapidement porté sur Vérone comme point de rencontre idéal.

Nos nouveaux amis de Club ont goûté aux plaisirs de la joie de vivre italienne dans une vinerie au charme rustique, où nous avons savouré de délicieuses spécialités locales. Une occasion parfaite pour faire plus ample



connaissance dans une excellente ambiance.

Nous sommes finalement restés attablés jusqu'à la fin de la soirée dans le cadre agréable d'un « Restaurant »,

sans nous laisser des thèmes de conversation typiquement Porsche tels que voitures, moteurs, circuits de course et manifestations.

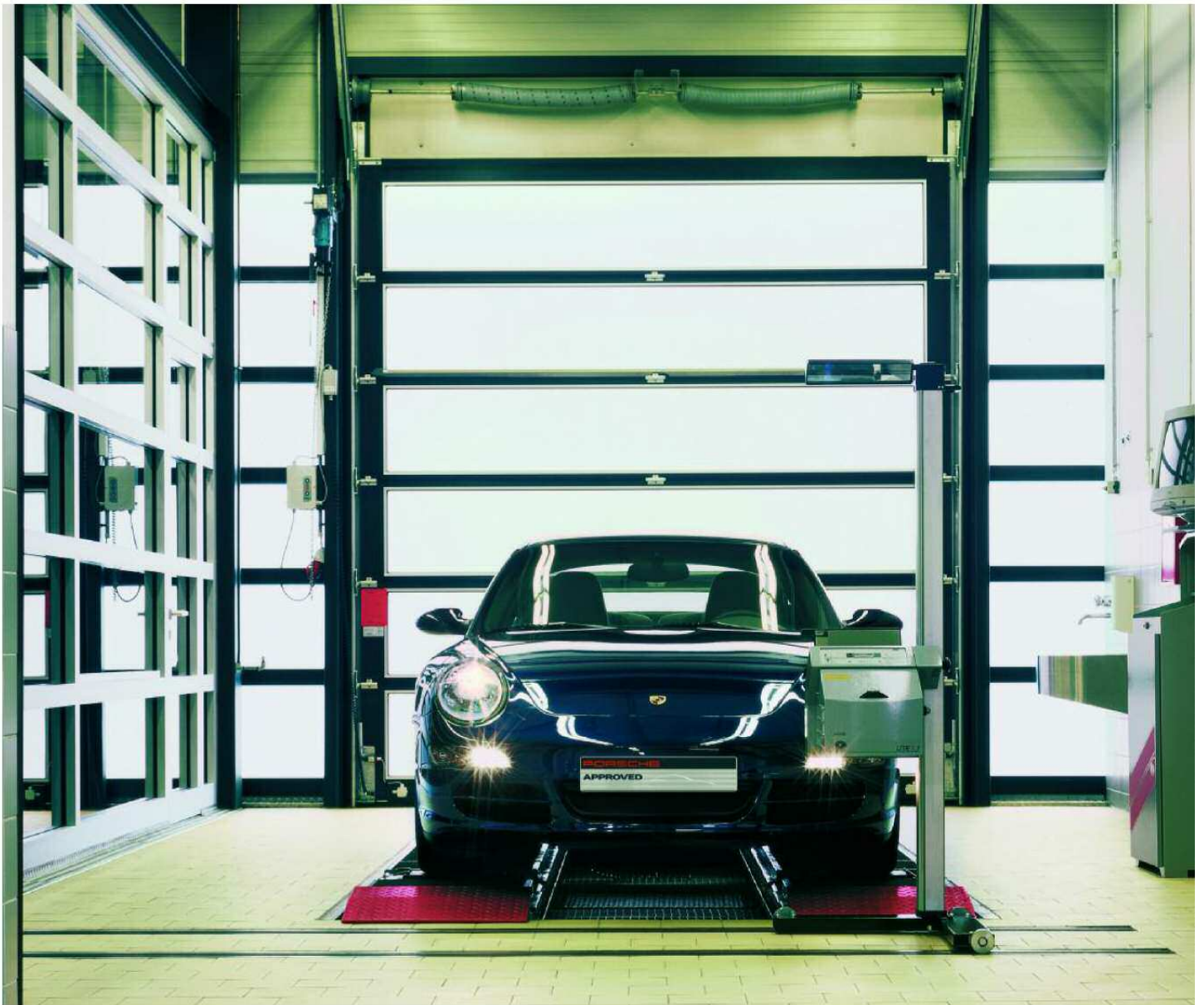
Ce soir-là, l'Italie ne fêtait pas de victoire de son équipe à la Coupe du monde, et les rues de Vérone étaient étonnamment calmes. Mais cela n'entamait pas la bonne humeur des vrais gagnants de la soirée, nos deux Clubs Porsche. Car ils étaient parvenus à réunir des passionnés Porsche de différents pays qui ne se seraient sinon probablement jamais rencontrés.

Et qui sait... peut-être que des Clubs Porsche italiens organiseront plus tard un voyage en Lituanie... il ne faut jamais dire jamais !



Flagge zeigen: Italien und Litauen stoßen auf die neue Freundschaft an

Federazione Italiana Porsche Club
Andrea Gruppach
www.club.it.porsche.com



**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 Schwaben e.V.

Le Porsche Club Schwaben à la Club Cup du PCD à Zandvoort

En 2008, nous avons déjà choisi Zandvoort comme destination de notre sortie annuelle, et tous ceux qui étaient de la partie se rappellent encore les splendides soirées au bord de l'eau. Le temps avait naturellement largement contribué à cet enchantement des sens, de même que les couchers de soleil sur la mer. Nous avons donc enduré deux ans d'attente pour ces retrouvailles avec le circuit tracé dans les dunes et « tout ce qui va avec ». Car même si Zandvoort compte parmi les circuits de référence du Club Porsche de Souabe, il n'empêche que 700 km nous en séparent.

Après l'Anneau du Rhin, Dijon et Gross-Dölln, Zandvoort est le quatrième point de chute de la Club Cup du Club Porsche d'Allemagne – pour la neuvième édition de cette série. Afin de limiter, dans chacun des trois groupes, le nombre de voitures de sport Porsche à 25 sur la

piste de 4,3 km, le nombre de participants a été limité à 75.

La piste tracée dans les dunes et aménagée directement en front de mer se caractérise par de longues associations de virages rapides. Le tracé raffiné surprend par des montées et des descentes inattendues et offre un plaisir de conduite maximal grâce à diverses inclinaisons de la voie.

Pas besoin pour les pilotes participants de se soucier des questions techniques. Comme à l'accoutumée, ils pouvaient s'en remettre pleinement au soutien infailible du Centre Porsche de Reutlingen.

Le samedi matin déjà, le beau temps et l'impatience avait réuni les participants très tôt sur la piste. Grâce au soutien bienvenu des employés du Circuit de Zandvoort, le feu des stands est passé

au vert exactement à 9h00.

A partir de cet instant, c'est le Club Porsche de Souabe qui prend les rênes de la manifestation et maintient le contact avec la tour de contrôle, les organisateurs, les instructeurs et la voie des stands.

Le « first stint », tour guidé avec instructions, nous montre la trajectoire idéale. L'objectif est de s'habituer au comportement routier sur le circuit et de trouver la trajectoire idéale.

Ensuite, la conduite libre permet de passer à la pratique. Ces étapes visent à familiariser les participants avec la piste.

Pendant les épreuves, tous les participants roulent ensemble sur la piste. L'objectif est alors d'optimiser le comportement routier tout en prêtant attention aux autres participants.



Des puces de mer en pleine forme : deux 911 sur le circuit de Zandvoort

Comme il y a deux ans, la conduite sur ce circuit était si engageante qu'après les deux épreuves, la plupart des participants sont remontés dans leur bolide pour refaire un tour de piste en conduite libre.

L'évènement de cette année était la participation, pour la première fois, d'un modèle 914-6 Club à cette excursion hollandaise. Avec leur modèle de collection, Anne et Ulrich Koppers ont fait plus que sauver l'honneur et ils réfléchissent déjà avec nous à une prochaine aventure.

Autre nouveauté, une première pour la Club Cup du Club Porsche d'Allemagne :

une Panamera Turbo, dont la silhouette est venue rajeunir la moyenne d'âge des participantes. En comptant divers modèles Transaxle et des 911 de toutes les générations, nous pouvons dire que presque tous les types Porsche étaient réunis sur le circuit. Plusieurs Porsche Cayenne ont également pris part à la manifestation, mais essentiellement pour remorquer les voitures de course dans le paddock.

Le soir, le barbecue au coucher de soleil annonçait la fin de la Club Cup du Club Porsche d'Allemagne, dont la célébration allait pourtant se prolonger jusque tard dans la nuit. Nous avons tant de choses à nous raconter que le

temps n'a pas suffi, mais il fallait préparer le retour. Malgré la mélancolie du départ, nous savions que nous allions revenir. Zandvoort, ce n'est qu'un au revoir – nous nous reverrons bientôt !

Porsche Club Schwaben
Dr. Fritz Letters
www.porsche-club-schwaben.de



Pas un grain de sable dans le mécanisme : à Zandvoort, la Porsche Club Cup fonctionne parfaitement bien

Porsche 356 Club Deutschland e.V.

35^e Rencontre Internationale des Porsche 356



Un bel ensemble : exposition des Porsche 356

Du 13 au 16 mai dernier, le Club Porsche 356 d'Allemagne a proposé à plus de 420 membres de Clubs Porsche 356 venus du monde entier une expérience Porsche des plus fascinantes.

C'est la tradition : chaque année, la grande rencontre internationale des Porsche 356 se déroule dans un pays européen différent. Le Club organisateur s'est donc félicité de voir, pour la cinquième fois depuis 1976, la désignation de l'Allemagne comme pays d'accueil de l'évènement.

Avec plus de 420 participants venus de plus de 15 pays, dont les Etats-Unis, cette « réunion de famille » des amateurs de Porsche 356 a démontré une fois encore la sympathie, le dynamisme et la proximité qui caractérisent le réseau des Clubs Porsche et ses manifestations.

L'équipe organisatrice et Ralf Dobro, président du Club, ont su combiner parfaitement plaisir de conduire et détente dans un programme Porsche répondant en tous points aux exigences les plus élevées en matière d'automobile, de luxe et de culture.

Point de départ des excursions et des soirées : Leipzig, ville phare de l'univers automobile. Ainsi, c'est à Leipzig que Porsche Leipzig GmbH produit les gammes quatre portes Porsche, Cayenne et Panamera, qui représentent aujourd'hui env. 65 % de la production totale.

Par ailleurs, ce vaste site comprend une piste tout-terrain sur laquelle sont testées les performances des modèles Cayenne ainsi qu'une piste d'essai de 3,7 km, certifiée par la FIA et destinée aux exercices de conduite les plus variés.

Pour le comité d'organisation, il ne faisait aucun doute que cette rencontre internationale des Porsche 356, correspondant au 60^e anniversaire du début de la production de la Porsche 356 et se déroulant en outre dans le pays d'origine de Porsche, se devait de présenter un lien fort avec la marque Porsche.

Dès leur arrivée – après un verre de bienvenue offert par Veltins, partenaire officiel de Porsche – les 210 équipes participantes ont pressenti que cette rencontre serait très particulière. Le directeur du centre Clientèle de Porsche Leipzig GmbH, Roland Clement, a souhaité la bienvenue aux invités en promettant pour le lendemain aux membres des Clubs un programme passionnant organisé au sein même de l'usine Porsche.

C'est donc avec impatience que les participants se sont retrouvés à 8h30 le lendemain matin à l'usine Porsche, toute ornée de drapeaux, où plusieurs programmes leur étaient proposés afin que chacun puisse vivre le mythe Porsche au plus près.

Les visites guidées des ateliers de production de la Panamera et du Cayenne, en plusieurs langues, ont ainsi connu un franc succès. Les visiteurs ont été particulièrement étonnés de découvrir le degré de propreté, de précision et de tranquillité de la production automobile moderne. Quant à savoir si, il y a 60 ans, la Porsche 356 était fabriquée dans des conditions aussi optimales...

Parallèlement aux visites guidées, les conducteurs passionnés ont pu participer au volant de leur propre véhicule à une course d'essai sur piste. Une Porsche GT3 Pace accompagnait les modèles historiques rares à intervalles réguliers



En piste : départ pour des essais passionnants

sur la piste, les guidant en toute sécurité à travers la succession de virages.

Quant à tous ceux qui préféraient conduire une nouvelle Porsche sur un terrain d'essai hors du commun, ils ont eu la chance de pouvoir profiter d'un parcours tout-terrain au cœur du site de l'usine Porsche, très étendu et laissé à l'état naturel. Visiblement impressionnés par la robustesse et les performances de traction des modèles Cayenne, ces conducteurs n'ont quitté leurs véhicules maculés de boue que pour se lancer dans une discussion entre spécialistes sur les angles de rampe et de talus, la profondeur de gué et la démultiplication tout-terrain. Une expérience pour laquelle les Porsche 356 des participants n'auraient pas été les véhicules les mieux adaptés !

Autre type de découverte : les spécialités culinaires régionales proposées

dans les cafés et les ateliers du centre Clientèle Porsche. Par ailleurs, l'exposition de véhicules anciens et la boutique exclusive Porsche Design Driver's Selection invitaient à une agréable promenade et à une petite séance de shopping.

Au cours de la manifestation, les passionnés de Porsche ont pu également se renseigner auprès de Porsche Classic sur la disponibilité de pièces de rechange et de littérature technique. Les spécialistes Classic de l'usine ont démontré, à l'aide d'un cabriolet Porsche 356 fraîchement restauré, une fidélité aux détails et une qualité uniquement possibles dans une usine du constructeur.

Porsche n'est pas uniquement synonyme de plaisir de conduite mais aussi de plaisir auditif – la plupart des participants le savaient déjà. Mais la visite de l'église Saint-Nicolas de Leipzig, en fin d'après-midi, a été l'occasion d'une

toute autre expérience en matière de son, plus culturelle celle-ci. Des extraits de concertos pour orgue ont en effet été joués sur le célèbre orgue Ladegast dont Porsche AG a soutenu la restauration.

Un autre haut lieu de la « culture » attendait les participants à proximité de l'église, le restaurant Auerbachs Keller. Dans cette cave vieille de près de 600 ans, les invités ont goûté à des spécialités régionales dans une ambiance conviviale, en profitant d'une représentation originale du Faust de Goethe.

A l'hôtel, les événements de la journée ont fait l'objet de conversations jusque tard dans la nuit. Le lendemain matin, les superbes paysages de la région viticole de Saale-Unstrut attendaient les participants. Un carnet de route détaillé facilitait la découverte du circuit recommandé. Monuments et constructions impressionnantes jalonnent ce paysage façonné par l'extraction de lignite. A midi, le repas était organisé à la Rotkäppchen Kellerei.

Le domaine du premier producteur allemand de mousseux offrait autant de places de parking et de sièges que nécessaire, les participants ont donc profité en toute tranquillité d'un généreux buffet et d'une visite guidée de la cave. Source d'étonnement pour la plupart des visiteurs : la plus grande cuve close à vin d'Allemagne, d'une capacité de plus de 120 000 litres et richement ornée de sculptures sur bois.

C'est donc l'esprit rempli d'impressions inoubliables que les participants ont repris la direction de leur hôtel de Leipzig, où une soirée de gala permet de clôturer en beauté cette manifestation très réussie.



**Top modèles :
réunion entre bolides**

Après l'accueil par les organisateurs, Andreas Offermann, directeur commercial de Porsche AG et lui-même conducteur passionné d'une Porsche 356, a souligné dans son discours l'importance des Clubs Porsche pour la marque et a présenté une vidéo consacrée à la technologie hybride innovante mise en œuvre sur des modèles Porsche de série et de course. La Porsche Club Coordination, représentée par Alexander E. Klein, a ensuite félicité l'équipe organisatrice pour le succès de la manifestation et a remis des cadeaux de remerciement. Puis un groupe de musique a pris le relais pour faire danser les participants une bonne partie de la nuit.

La prochaine rencontre internationale des Porsche 356 se déroulera à Vaals, aux Pays-Bas, du 2 au 5 juin 2011. Nous nous ferons un plaisir de vous accueillir l'année prochaine à cette nouvelle « réunion de famille » des membres des Clubs Porsche 356 !

**Porsche AG
Porsche Club Coordination
Alexander E. Klein**

Porsche Club 928 e.V.

Une ancienne ville impériale se fait capitale Porsche



L'éveil du printemps : l'association réussie de la nature et de la technique lors de la rencontre annuelle du Club Porsche 928

Du 23 au 25 avril, l'ancienne ville impériale de Trèves et ses environs magnifiques ont offert le cadre idéal à la rencontre annuelle du Club Porsche 928.

C'est un programme riche et passionnant qu'avaient concocté les organisateurs, sous la direction de Helmut Schmidt, directeur régional du Club Porsche 928 de Sarre/Palatinat, et de Franz-Josef Weil, président du Club Porsche de Trèves, aidé de son épouse Maria Weil, pour les 44 pilotes Porsche participants. Saint-Pierre, patron de la ville de Trèves, a quant à lui apporté sa contribution en faisant briller un soleil printanier sur les bords de la Moselle pendant toute la durée des activités et des excursions.

C'est au matin du 23 avril que les premiers participants sont arrivés à l'hôtel restaurant Eurener Hof de Trèves. Puis le son racé des 8 cylindres s'est fait entendre à intervalles de plus en plus rapprochés, et l'après-midi une impressionnante flotte de tous les modèles Porsche 928, millésimes 1977 à 1995, s'était formée sur le parking de l'hôtel. Le soir, dans l'atmosphère raffinée et chaleureuse de l'Eurener Hof, les membres du Club ont fait connaissance à l'occasion d'un dîner « Come together » accompagné de vin de Moselle.

Helmut Schmidt a souhaité la bienvenue aux participants en se félicitant de voir qu'autant de membres du Club avaient répondu « présent », certains venus de

loin. Franz-Josef Weil a ensuite présenté le programme mis au point pour le lendemain. A titre de repère, il a agité un drapeau Porsche semblable à ceux qu'il avait auparavant mis en place aux points de rendez-vous et sur le bord de la route empruntée pendant l'excursion.

La journée de samedi a commencé par un minutieux rituel de nettoyage des Porsche 928. De bon matin, le cortège de bolides a ainsi pris la direction d'une station de lavage au Nord de la ville. Impeccables et parfaitement lustrées, les voitures de sport étaient prêtes pour leur entrée en scène au centre-ville de Trèves. Le défilé de Porsche 928 a offert un spectacle grandiose sur la place du marché et l'ancienne cité impériale



Elle grimpe en flèche : la Porsche 928 connaît un succès grandissant

romaine s'est retrouvée, l'espace d'un instant, une véritable capitale Porsche. Tandis que les passants admiraient les superbes Porsche 928, les membres du Club ont découvert le magnifique centre-ville historique, toujours très animé. Au programme, séance de shopping ou visite des curiosités de la ville.

Cette parenthèse culturelle a été suivie d'une expérience culinaire des plus agréables. Le convoi des Porsche 928 a ensuite quitté la ville pour longer la Moselle, en direction de Leiwien pour un « arrêt au stand » prévu au domaine St. Laurentius Sektgut Klaus Herres. Ce « Champion du monde » inofficiel des producteurs de mousseux est, entre autres, fournisseur du Schloss Bellevue, résidence berlinoise du président allemand, et de la cour royale de Suède. Dans le cadre d'une visite de la cave et autour d'un repas de spécialités mosellanes au restaurant « Sektstuuf », les participants ont pu goûter à différents mousseux de la célèbre maison.

Ensuite, l'excursion s'est poursuivie sur le trajet de la course de montagne « Thommer Bergrennen », véritable défi pour les pilotes avec ses virages en épingles à cheveux. L'après-midi, tous les véhicules se sont rassemblés au point de rendez-vous et, par groupes de 6 véhicules, la communauté Porsche a traversé la Mo-

selle en bac d'Oberbillig à Wasserbillig, au Luxembourg.

Et pour finir la journée de la plus belle des manières, un dîner de gala était organisé à l'Eurener Hof. Les convives ont pris place à table dans une atmosphère festive et joyeuse. L'occasion d'échanger des impressions sur le programme passionnant de la journée et de se régaler des spécialités tout droit sorties des cuisines et de la cave de cet hôtel renommé.

Après le plat principal, Joachim Eichhorn, membre de la direction du Club Porsche 928 responsable des manifestations à l'échelle nationale, a rendu divers hommages et a remis les prix pour le Concours d'Elégance. Il a remercié plus particulièrement Helmut Schmidt ainsi que Franz-Josef et Maria Weil. « Vous nous avez fait vivre des moments inoubliables sur la Moselle », s'est-il enthousiasmé. Pour finir, Joachim Eichhorn a

remercié Christina Degenhart, directrice du Centre Porsche de Trèves, pour son soutien précieux à cette rencontre.

La rencontre annuelle a pris fin le dimanche. Après le buffet de petit-déjeuner, l'assemblée des membres du Club Porsche 928 s'est déroulée à l'hôtel, à l'initiative de la direction. Par ailleurs, un bus avait été mis à la disposition des personnes intéressées par une visite de la belle ville de Trèves.

Pas de doute, Trèves a constitué un moment fort du calendrier des manifestations du Club Porsche 928.

Roland Kurtz
Porsche Club 928 e.V.
www.porsche-club-928.de



A contre-courant : cette 8 cylindres était bien en avance sur son temps



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

6. Tête à tête avec Dr. Heinz Rabe

Inspirées du questionnaire de Marcel Proust, vingt questions ont été posées à Dr. Heinz Rabe, longtemps responsable des affaires sociales chez Porsche et filleul de Ferdinand Porsche.

Où aimeriez-vous vivre ?

Dans une belle villa entourée de verdure, au bord d'un lac. Mais je me sens aussi très bien à Korntal, avec ses près et ses jardins.

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

De ne pas avoir à faire face à des problèmes de santé et d'argent.

Quelles fautes vous inspirent le plus d'indulgence ?

De mauvaises notes à l'école.

Quel serait votre plus grand malheur ?

Un décès au sein de ma famille.

Quelle est votre personnage historique préféré ?

Marie-Thérèse pour son côté maternel et sa conscience des responsabilités.

Quelles qualités appréciez-vous le plus chez une femme ?

Ses capacités de « gestion du quotidien » et son sens de l'esthétique.

Quelles qualités appréciez-vous le plus chez un homme ?

Le courage, la capacité à s'imposer et la conscience morale.

Quelle est votre vertu préférée ?

La droiture et la générosité.

Quelle est votre occupation préférée ?

Le jardinage – j'aime tondre la pelouse sur mon tracteur tondeuse.

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

Quelqu'un qui aurait la liberté de mettre en œuvre ses idées, comme cela a été mon cas. Je me serais aussi bien vu paysagiste ou designer.

Qu'est-ce que le mythe Porsche ?

C'est la diversité de l'entreprise en termes de technique, alliée à l'unicité de ses réalisations (notamment dans le domaine du sport automobile), le tout sur la base historique d'une entreprise familiale.

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

La sportivité et la fiabilité, un design unique et une grande fonctionnalité au quotidien, mais aussi l'exclusivité et la considération sociale.

Comment voyez-vous l'avenir de Porsche ?

Fidèle à ses racines, une Porsche sera toujours considérée comme une voiture de sport racée.

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

J'aime les voitures hors du commun qui ne correspondent pas forcément aux normes actuelles. (J'aimais particulièrement ma Carrera cabriolet turbo look en vert Wimbledon métallisé).

Quel est votre trait de caractère principal ?

L'honnêteté et la sincérité.

Quel est votre plus gros défaut ?

Mon impatience et ma générosité.

Quels sont vos héros dans la vie réelle ?

J'admire beaucoup l'ancien président Theodor Heuss.

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

La mauvaise foi et le manque de ponctualité.

Quel don de la nature aimeriez-vous avoir ?

J'aimerais « donner » au sens littéral, être un bon grand-père.

Votre devise ?

Sois un exemple pour les gens qui t'entourent.



Biographie Dr. Heinz Rabe

30/09/1931 : Naissance à Stuttgart (son père, Karl Rabe – compagnon de route de Ferdinand Porsche depuis 1913 – était concepteur en chef de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH fondée en 1931). Ferdinand Porsche était le parrain de Heinz Rabe.

A partir de 1935 : Premiers essais sur des prototypes de la future Coccinelle VW fabriqués dans le garage de la villa Porsche à Stuttgart.

1944 : Délocalisation du bureau de conception Porsche à Gmünd in Kärnten (Autriche). La famille Rabe déménage à Gmünd où elle vit aux côtés de la famille Porsche.

1951 : Baccalauréat au lycée de Spittal an der Drau (Autriche). (Heinz Rabe passe sa dernière année scolaire seul en Autriche, ses parents étant retournés à Stuttgart en 1950. Débuts à Zuffenhausen de la production de la voiture de sport Type 356.)

1951–1955 : Etudes de droit et de diplomatie à Tübingen.

01/12/1955 : Débuts chez Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG en tant que collaborateur du service de direction du personnel et des affaires sociales. (En 1955, Porsche KG comptait 618 collaborateurs et a produit 2952 véhicules).

1956–fin 1996 : Conformément à la devise de Ferry Porsche qui considérait que Porsche ne devait pas seulement montrer l'exemple sur le plan technique mais aussi social, Heinz Rabe, en tant que directeur des affaires sociales, permet des avancées sociales qui font référence. Citons par exemple :

- **1956** : Introduction des prestations vieillesse au sein de l'entreprise
- **1960** : Maintien du salaire en cas de maladie sans réglementation légale
- **1961** : Introduction du salaire mensuel pour les collaborateurs du secteur industriel
- **1961** : Prime de congés payés sans réglementation légale
- **1964** : Modèles d'intégration pour les travailleurs étrangers
- **1970** : Mise en place du sport d'entreprise



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