



PORSCHE



Mars 2011

Porsche Club

News 1/11

Editorial

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

Etant donné que j'ai pris la succession de mon très cher collègue Wolfgang Dürheimer le 1^{er} février 2011 et suis depuis cette date responsable des secteurs recherche et développement de Porsche AG, je souhaite profiter de l'occasion pour me présenter personnellement aux clients Porsche caractérisés par leur grande passion ainsi qu'aux Membres des Clubs Porsche.

Le parcours qui m'a mené à Porsche est marqué par de nombreuses expériences intéressantes et enrichissantes qui m'ont permises de me préparer comme il se doit à la fonction que je remplis actuellement. A partir de 1989 et les quatre années suivantes, j'ai travaillé chez Porsche à Weissach (une commune du Bade-Wurtemberg située dans la région de Stuttgart). Je me souviens encore de cette époque avec une certaine nostalgie ; époque pendant laquelle j'ai participé à un très grand et ambitieux projet, le développement d'un moteur pour Formule 1. Ma passion pour les sports automobiles et les moteurs devait rester présente tout au long de ma carrière. Voici ce qui m'a amené à travailler pour le groupe Volkswagen (VW) en 2001, où j'ai assuré la Direction du développement moteurs et transmissions pour Audi jusqu'en 2009. Depuis 2007, mes fonctions dans ce domaine se sont élargies à tout le groupe Volkswagen, responsabilité dont je répons encore aujourd'hui.

En ma qualité d'expert confirmé dans le domaine des moteurs, je me réjouis bien sûr à présent tout particulièrement de pouvoir relever de nouveaux défis chez Porsche. Je suis en même temps agréablement surpris par la diversité des produits proposés par Porsche et suis fermement convaincu que vous aussi, en tant que conducteurs enthousiastes de longue date des voitures de chez Porsche, vous

aurez encore beaucoup de plaisir avec nos voitures de sport dernière génération. Laissez-vous surprendre !

Il y a peu de temps Porsche a présenté au Salon de l'Automobile de Détroit le porteur de technologie hors pair 918 RSR, un laboratoire de course au sens propre du terme. Ceci fait clairement comprendre ce qu'il se passe lorsque la technologie de l'hybride 911 GT3 R et le design de la 918 Spyder se rencontrent pour donner le jour à une extraordinaire voiture de sport moderne avec un potentiel à long terme.

La présence d'un monocoque résistant à la torsion en plastique renforcé de fibres de carbone (PRFC), du propulseur à injection directe V-8 doté de 563 ch. à 10.300 tr/min, des deux moteurs électriques supplémentaires représentant au total 150 kW, d'une puissance maximale d'entraînement Peak de 767 ch. ou encore de l'accumulateur optimisé pour le maintien du supplément de puissance issu de l'énergie de freinage, laisse entrevoir la claire intention des techniciens de chez Porsche de générer une puissance supplémentaire de façon intelligente.

Ce qui me réjouit tout particulièrement est que la Porsche 918 RSR n'est pas seulement faite pour les amateurs de technique ou les pilotes automobiles mais est aussi appréciée de la presse internationale. C'est ainsi qu'elle a remporté le prix « Best in Show – AutoWeek Editors' Choice Award 2011 » et a été couronnée meilleure nouveauté du Salon de l'Automobile de Détroit. Après une première récompense en 2010 au Salon de l'Automobile de Genève pour la concept-car 918 Spyder, élue meilleure nouveauté, Porsche a l'honneur de voir son projet 918 encore une fois parmi les plus innovateurs grâce à la victoire du prix très convoité remis



Wolfgang Hatz

par la fameuse revue spécialisée américaine « Autoweek ».

Mais nous ne nous arrêtons pas là et souhaitons à présent élargir notre gamme de produits dans le domaine des voitures de sport en série. Le monde de la 911 doit devenir encore plus intéressant. Sur le modèle de la Carrera dotée de 345 ch et d'un moteur de 3,6 litres, Porsche proposera dès avril 2011 une série limitée particulièrement intéressante et riche en équipements. L'édition 911 Black est limitée à 1911 exemplaires et coûte exactement le même prix que le modèle de base de la Carrera.

En dehors de mon devoir de consolider la position du site de Weissach en tant que centre de compétence pour le développement des voitures de sport, j'aurai la joie et le plaisir de pouvoir connaître de plus près les Clubs Porsche qui depuis presque 60 ans continuent à vivre le mythe Porsche de façon active dans le monde entier.

Je suis tout particulièrement impressionné et touché de voir que près de 180.000 Membres bénévoles des Clubs, et ce dans 68 pays différents, profitent de leur temps libre pour brandir le drapeau de Porsche et continuent de représenter la marque avec passion et engagement.

Pour ma part, cette idée renforce encore l'enthousiasme avec lequel de poursuivrai le développement des produits haut de gamme que sont ceux de chez Porsche ; produits que vous, chers Membres des Clubs Porsche, estimez et entretenez depuis des décennies.

L'internationalité de cette « famille » des Clubs Porsche est très certainement unique dans le monde de l'automobile et ceci se voit très clairement lors des grandes

Manifestations des Clubs Porsche et Parades, qui font à nouveau partie du Calendrier des Clubs 2011.

De cette manière se rencontrent plusieurs centaines d'adeptes et partagent leur passion pour nos voitures de sport, par exemple lors de la Porsche Parade aux Etats-Unis d'Amérique, cette année du 29 juillet au 6 août à Savannah (au sud-est des USA en Géorgie) ou encore lors de la rencontre des Clubs Porsche en Allemagne à Berchtesgaden (en Bavière) en septembre prochain.

Par ailleurs des anniversaires de Clubs sont au programme. A titre d'exemple, le Porsche Club Great Britain, le deuxième plus grand Club Porsche au monde, fêtera son 50^e anniversaire du 2 au 4 septembre 2011.

En Asie en revanche est prévue en 2011 la première Porsche Parade Asia Pacific (du 23 au 25 septembre) et les amateurs des Porsche classiques se rencontreront à l'occasion du Porsche 356 Club Holiday dans les environs de Tokyo (du 1^{er} au 3^{ème} octobre).

Je vous souhaite une grande réussite et un bon divertissement (sur la route !) pour toutes les Manifestations des Clubs, qu'elles soient grandes ou petites, régionales ou internationales. En ce qui me concerne je serai très heureux, si toutefois mon emploi du temps 2011 me le permet, de pouvoir vous rencontrer personnellement lors de l'une des Manifestations des Clubs et de pouvoir échanger quelques mots avec vous. Comme vous le savez, je suis fervent des moteurs et de la technique.

**Meilleures salutations
Wolfgang Hatz**

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.

Rédaction :

Alexander E. Klein, Clubbetreuung

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
Porschestr. 15-19
D-71634 Ludwigsburg
Allemagne
www.porsche.com

Votre équipe de la Club Coordination :

Sandra Mayr

E-mail : Sandra.Mayr@porsche.de

Tél. : +49 (0)711 911-7 80 14

Alexander E. Klein

E-mail : Alexander.Klein@porsche.de

Tél. : +49 (0)711 911-7 89 67

Claudia Schäffner

E-mail : Claudia.Schaeffner@porsche.de

Tél. : +49 (0)711 911-7 83 97

Mathias Menner

E-mail : Mathias.Menner@porsche.de

Tél. : +49 (0)711 911-7 83 07

Paul Gregor

E-mail : Paul.Gregor@porsche.de

Tél. : +49 (0)711 911-7 89 68

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

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

Dans une banlieue de Stuttgart en Allemagne, il a transformé une voiture de sport insolite en une Porsche. C'était un spécialiste de Public relation (PR), relations publiques, doté d'un talent exceptionnel et un pilote de course reconnu. Il a marqué l'image originale et la réputation internationale de la marque Porsche. **Huschke von Hanstein aurait fêté ses 100 ans le 3 janvier 2011.**

**Date de clôture de la rédaction**

PC News 2/2011 : 01/04/2011

PC News 3/2011 : 10/06/2011

PC News 4/2011 : 26/08/2011

PC News 5/2011 : 28/10/2011

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

Contenu

01

Nouveautés de Porsche AG

- 06 **Première mondiale à Détroit : Coupé avec moteur central en tant que porteur de technologie – La Porsche 918 RSR**
 - 09 **Nouvelle édition spéciale – De grande valeur : L'édition spéciale limitée 911 Black Edition**
 - 11 **La Porsche 918 Spyder, la Porsche 959 et la Carrera GT – Porsche au Superlatif !**
 - 15 **La famille 911 – Jamais eu autant de modèles de la voiture de sport classique.**
 - 19 **Nombres magiques Porsche : Le nombre 47**
-

02

Bourse aux infos

- 21 **Porsche Sport Driving School – Pour la première fois au programme : Parcours du Grand Prix Nürburgring et Boucle Nord**
 - 22 **Porsche Travel Club – Porsche Tour Majorque 2011**
 - 23 **Porsche Design Driver's Selection – Le camion manifestation commence la nouvelle saison 2011**
 - 24 **Porsche Tequipment – Un pack ultra-sportif**
-

03

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

- 29 **Election – Alexander E. Klein**
-

04

Reportages

- 31 **Les débuts du sport automobile de Porsche en Amérique du sud – L'histoire de la Carrera Panamericana**
 - 38 **Porsche Club Guatemala – Un Club se présente**
 - 39 **Porsche Luxembourg – Tradition oblige : Porsche Classic Days au Luxembourg**
 - 41 **Porsche Club Seetal Luzern – 40 ans PCSL, Un anniversaire à chiffre rond doit être fêté**
 - 42 **Porsche Diesel Club Europa e.V. / Projekt Porsche Junior e.V. – Ecoliers, adolescents et leurs « Junior »**
-

05

Tête à tête avec

- 44 **Dr. Ing. Frank-Steffen Walliser**

01 Nouveautés de Porsche AG

Première mondiale à Détroit : Coupé avec moteur central en tant que porteur de technologie

La Porsche 918 RSR : Première mondiale à Détroit

La société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG a inauguré le Salon de l'Automobile international nord américain de Détroit avec une première mondiale, la Porsche 918 RSR. A l'occasion de sa première présence après 2007 à Détroit, Matthias Müller, le président du conseil d'administration de Porsche AG, le fabricant de voitures de sport de Stuttgart, a tenu les propos suivants : « Nous sommes de retour à Détroit pour transmettre un message bien clair : Porsche continue à élargir ses compétences dans le domaine de la performance alliée à une grande efficacité. La Porsche 918 RSR démontre en outre de façon claire et précise que nos ingénieurs et designers travaillent avec passion pour

le développement des voitures de sport les plus avant-gardistes et magnifiques au monde ».

Avec la Porsche 918 RSR, le fabricant de voitures de sport haut de gamme a présenté une synthèse High End des concepts hybrides 2010. Le coupé deux places avec moteur central 918 RSR représente le résultat de la combinaison entre la technologie de l'hybride 911 GT3 R et le design de la Spyder 918, qui forme ainsi une voiture de sport hors pair, moderne et durable.

La voiture de course hybride 911 GT3 R équipée d'un accumulateur à volant d'inertie

de grande efficacité a fait sensation lors des courses à la Boucle Nord du Nürburgring, à l'occasion de la course de l'American Le Mans Series (ALMS) de Road Atlanta/USA tout comme pendant la course de l'International Le Man Cup (ILMC) dans le Zhuhai chinois. Elle a réussi à démontrer quel est son potentiel de performance dans le cadre de scénarios de sport automobile réels et contre une concurrence de haut niveau. C'est ainsi que l'hybride 911 GT3 R, connu en interne sous le nom de « Race Lab », « laboratoire de course », a surpassé les hautes attentes de Porsche Motosport. L'idée de base des techniciens Porsche de générer une puissance supplémentaire de façon



Profil : La voiture de laboratoire sur le circuit

intelligente, les a mené à allier compétitivité, grande fiabilité et efficacité exemplaire dans la consommation de carburant avec la performance élevée. L'hybride 911 GT3 R produit sa puissance supplémentaire grâce au freinage de sa dynamique de conduite. Porsche a intégré cette technique dans la Coupé avec moteur central 918 RSR, la version dédiée au sport automobile de la concept-car 918 Spyder.

En partant de la tradition des voitures de compétition pour courses d'endurance classiques de chez Porsche comme la Coupé 908 Langheck (1969) et la Coupé 917 Kurzheck (1971), les designers de Porsche ont fait un pas en avant dans l'époque postmoderne marquée par la philosophie « Form follows function ». La 918 RSR possède des courbes élégantes (dominées par des passages de roue imposants), des prises d'air dynamiques et un poste de pilotage qui ressemble à un cockpit d'avion. Une turbine de ventilateur visible entre les tubulures d'admission d'air forcé et un spoiler arrière aux dimensions identiques à celui de la RS Spyder soulignent encore la fonction de laboratoire de course de la voiture. La nouvelle teinte de carrosserie « Liquid Metal Chrome Blue » met en valeur ses courbes sculpturales, tandis que la couleur orange – typique des Porsche hybrides sur les

étriers de frein et les bandes longitudinales de la caisse lui confèrent des touches remarquables.

C'est également une technologie directement issue de la compétition qui domine à l'intérieur du monocoque en plastique renforcé de fibres de carbone (PRFC), particulièrement légère et résistant à la torsion. Le moteur V8 est une évolution du moteur à injection directe qui a fait ses preuves dans la voiture de course RS Spyder : il développe maintenant dans la 918 RSR exactement 563 ch. à 10.300 tr/min. Les deux moteurs électriques du train avant fournissent chacun 75 kW, soit une puissance mécanique cumulée de 150 kW, ce qui porte à 767 ch. précisément la puissance de pointe installée. La puissance supplémentaire acquise lors des phases de décélération est conservée grâce à un dispositif optimisé d'accumulateur d'énergie à volant d'inertie.

Les deux moteurs électriques de la 918 RSR disposent de la fonction de vectorisation Torque, qui permet une redistribution variable du couple d'entraînement sur l'essieu avant. À la clé, une agilité encore plus élevée et un comportement directionnel amélioré. Implanté en position centrale devant l'essieu arrière, le moteur est secondé par une boîte de vitesses de compétition elle aussi dérivée de celle de

la RS Spyder. Cette évolution d'une boîte à six rapports à crabots avec arbres montés longitudinalement et pignons droits à denture droite se commande au moyen de deux palettes montées derrière le volant de course.

L'équipement fonctionnel de la 918 RSR accentue encore son côté puriste de voiture de course. Avec ses traditionnelles portes en élytre, sa prise d'air dans le toit entre lesdites portes, ses attaches rapides des capots avant et arrière en fibre de carbone composite CFK, ses deux antennes de toit pour la communication avec les stands et la télémétrie, ses petits déflecteurs latéraux avant dans le style de ceux de la RS Spyder, ses répartiteurs d'air situés sous la lèvre du spoiler avant et ses pneus slick montés sur des roues de 19 pouces à fixation centrale, elle ne peut cacher son statut de voiture laboratoire de course expérimentale.

Contrairement à la concept-car 918 Spyder, la 918 RSR présente un habitacle spartiate dans lequel règne une atmosphère de course. Le revêtement en cuir marron du siège-baquet anatomique évoque l'histoire du gentleman driver. L'allumage de témoins lumineux sur le volant de course et l'affichage sur la colonne de direction, devant l'écran de l'ordinateur de bord, de la quantité d'énergie récupérée aident le



La forme définie par la fonction : Dans la tradition des voitures de course de légende

pilote à bien gérer sa course. Si une console centrale futuriste et à l'ergonomie d'avant-garde avec pavé tactile trônait dans la concept-car 918 Spyder, c'est une console minimaliste dotée d'interrupteurs à bascule qui divise le cockpit de la 918 RSR. À droite de la console, on trouve l'accumulateur à volant d'inertie en lieu et place d'un deuxième siège.

Cet accumulateur à volant d'inertie est un moteur électrique dont le rotor tourne au régime maximal de 36.000 tr/min et stocke l'énergie mécaniquement sous forme d'énergie de rotation. Le système est chargé chaque fois que le conducteur sollicite les freins, les deux moteurs électriques inversant alors leur fonction et faisant office de générateurs. Le pilote peut, grâce à l'accumulateur à volant d'inertie rechargé, utiliser ce surcroît d'énergie quand il le souhaite pour accélérer ou effectuer des manœuvres de dépassement. En effet, en mode génératrice, le volant freiné électromagnétiquement fournit aux deux moteurs électriques de l'essieu avant jusqu'à 2 x 75 kW (soit une puis-

sance cumulée de 150 kW) tirés de son énergie cinétique.

Cette puissance supplémentaire est à la disposition du pilote pour une durée de huit secondes lorsque le système est complètement chargé. Dans le cas de l'hybride 911 GT3 R, elle peut également contribuer à la baisse de la consommation, en fonction des conditions de course, permettant notamment de limiter le nombre d'arrêts aux stands et de réduire le volume du réservoir à carburant, donc aussi le poids du véhicule.

Grâce à la nouvelle voiture de laboratoire 918 RSR, Porsche fait passer le concept d'hybride à un niveau expérimental. « Porsche Intelligent Performance » dans la 918 RSR est le synonyme de la recherche de nouvelles méthodes pour l'amélioration durable de l'efficacité dans des conditions difficiles regroupant : circuits de course, temps de parcours, arrêt au stand et fiabilité. Une mission pour laquelle Porsche s'engage depuis plus de 60 ans.

Le numéro 22 est en fin de compte un hommage pour l'anniversaire d'une autre victoire. Les victoires au général dans les courses de Le Mans ne font pas encore partie de la routine de l'équipe Porsche. C'est en 1971 que les pilotes Dr. Helmut Marko et Gijs von Lelippe ont, les premiers, réussi à atteindre l'objectif de la victoire lors du classique des 24 heures. La distance record parcourue de leur Coupé Porsche 917 Kurzheck, 5.335,313 km avec une vitesse moyenne de 222,304 km/h, n'a pas tenue une éternité mais exactement 39 ans jusqu'en 2010. Le design Martini 917 était déjà à l'époque une expérience qui dépassait son temps : une structure de base en magnésium a défini de nouvelles bases dans le domaine de la construction légère chez Porsche.

Relations publiques et Service de presse, Presse technique



Offre de nouvelles perspectives : La Porsche 918 RSR, une combinaison entre l'hybride 911 GT3 R et la 918 Spyder

01 Nouveautés de Porsche AG

Nouvelle édition spéciale selon le modèle de la Coupé Cabriolet 911 Carrera

De grande valeur : L'édition spéciale limitée 911 Black Edition



Beauté Noire : L'édition spéciale 911 Black Edition

Au printemps 2011, le monde de la 911 va encore gagner en attractivité. Porsche propose une édition limitée particulièrement séduisante, conçue à partir de la Carrera avec son moteur flat-six 3,6 litres développant 345 ch. Dotée d'un équipement complet, la 911 Black Edition est disponible en version Coupé ou Cabriolet, avec pour seule teinte de carrosserie le noir.

Son caractère exclusif et son prix rendent cette 911 Carrera plus attrayante que jamais. La 911 Black Edition est en effet limitée à 1.911 exemplaires. Le lancement sur le marché français est prévu pour avril 2011.

La 911 Black Edition est proposée en Noir uni ou en Noir Basalte métallique, disponible en option. La capote de la version Cabriolet est principalement constituée de tissu noir. Pour apporter une touche de couleur, la Black Edition dispose de jantes 19 pouces 911 Turbo II bicolores, qui s'harmonisent à la perfection avec l'élégance et la sobriété du noir de la carrosserie. En outre, les jantes laissent

entrevoir le système de freinage aux étriers fixes monoblocs 4 pistons en aluminium de teinte noire. Une bande grise ornant de série le haut du pare-brise de la 911 Black Edition complète harmonieusement la silhouette dans son ensemble.

Un monogramme noir « Black Edition » orne les seuils de porte en acier inoxydable, donnant ainsi le ton d'un habitacle de grande qualité qui met l'accent sur le meilleur des valeurs du sport automobile. En toute logique, l'intérieur reprend la gamme de teintes de la carrosserie. Dotée de série de sièges partiellement garnis d'un revêtement en cuir de grande qualité, la 911 Black Edition peut également être équipée en option d'autres équipements en cuir.



Le volant Sport Design est également inclus dans l'équipement de série, tandis que le tableau de bord arbore également le noir. Le couvercle de la boîte à gants est orné d'une plaquette attestant de la production limitée de la 911 Black Edition. Les inserts de la planche de bord, du levier de vitesses et des buses d'aération assurent un contraste grâce à leur teinte Aluminium optique. La console centrale arrière est quant à elle dotée de la même teinte que la carrosserie.

Parmi les équipements optionnels disponibles pour la 911 Black Edition, l'ensemble de haut-parleurs BOSE® Surround Sound-System est incontournable. Spécialement conçu pour l'habitacle des modèles 911 Carrera, il comprend 13 haut-parleurs (12 dans la version Cabriolet), dont un amplificateur actif de basses et une enceinte centrale ainsi qu'un amplificateur numérique à sept canaux, avec une puissance globale de 385 W, assurant une expérience sonore unique. Comme tous les modèles 911 Carrera, les versions Coupé et Cabriolet sont équipées du système Porsche Communication Management (PCM). La 911 Black Edition dispose également en série du système de navigation (GPS) ainsi que de l'interface audio universelle située dans le vide-poches de la console centrale. Les équipements de série de la 911 Black Edition sont complétés par un système d'aide au stationnement, un régulateur de vitesse.





Noir sur noir : La 911 Black Edition transforme le noir en couleur du plaisir.



La technologie mise en œuvre sur la 911 Black Edition correspond aux normes exigeantes de la Carrera : le capot du nouveau modèle abrite un moteur Boxer 6 cylindres caractéristique des modèles Carrera dont les 3.614 cm³ développent 345 ch (254 kW) à un régime de 6.500 tours/minute. Cette puissance associée à la boîte de vitesses à 6 rapports fournie de série

Noir magnifique : elle persuade avec son aspect extérieur, une peinture uniforme noire et des roues 19 pouces 911 Turbo II disponible en version bicolore et un intérieur marqué par une idée conceptuelle haut de gamme sans pour autant perdre de vue les valeurs puristes des voitures de cours

permet aux deux modèles de la gamme Carrera d'atteindre une vitesse de pointe de 289 km/h. En matière d'accélération, la version Coupé franchit le 0 à 100 km/h en 4,9 secondes tandis que la version Cabriolet met 5,1 secondes, départ arrêté. Ces performances exceptionnelles ne nuisent en rien à la sobriété : le Coupé ne consomme que 10,3 litres aux 100 kilomètres en cycle européen, et la Carrera décapotable nécessite à peine 1 décilitre de carburant de plus.

La 911 Black Edition dispose en option de tous les équipements techniques spéciaux déjà proposés pour les modèles

Carrera, et notamment de la boîte à double embrayage PDK (Porsche-Doppelkupplungsgetriebe), qui avait fait son apparition dans le segment des voitures sportives sur la 911. Ses sept vitesses et la rapidité de ses changements de rapport, sans interruption de la force motrice, permettent à la 911 Carrera d'afficher des caractéristiques sans égal, notamment en matière de consommation de carburant : avec 9,8 l/100 km pour la version à toit fermé (230g CO₂/km) et 9,9 l/100 km pour la version décapotable, la Carrera passe en effet en dessous de la barre symbolique des 10 litres aux 100 km. La boîte PDK offre en outre une dynamique hors du commun qui permet au Coupé de franchir le 0 à 100 km/h en 4,7 secondes et au Cabriolet d'atteindre la même vitesse en 4,9 secondes. La dynamique gagne en efficacité avec le pack Sport Chrono Plus disponible en option, qui offre la fonction › Launch Control ‹, pour rendre encore plus rapide l'accélération départ arrêté et permettre une conduite particulièrement sportive par un changement de rapport extrêmement rapide. La fonction Launch Control permet ainsi de réduire les temps d'accélération des voitures équipées de la boîte PDK de 0,2 seconde.

D'autres équipements permettent d'accroître davantage la sportivité et le confort de la 911 Black Edition. C'est le cas du système de suspension active PASM (Porsche Active Suspension Mana-

Caractéristiques 911 Black Edition

DONNEES
Black Edition

Motorisation : Boxer six-cylindres

Cylindrée : 3 614 cm³

Puissance : 245 kW (345 ch)

Couple maximal : 390 Nm

Vitesse de pointe* : 287 km/h

Accélération* :

4,7s (0-100 km/h) Coupé

4,9s (0-100 km/h) Cabriolet

Emissions de CO₂* : 230 g/km

Consommation (NEDC)*

cycle urbain : 14,7 l/100 km

cycle extra-urbain : 7,0 l/100 km

moyenne : 9,8 l/100 km

*avec PDK

gement) et du châssis sport PASM disponible en option pour le Coupé, avec une caisse abaissée de 20 mm et un différentiel mécanique sur l'essieu arrière. Les performances en matière de freinage peuvent également être améliorées grâce au système de freinage en céramique composite PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake).

La Porsche 911 Black Edition sera disponible au prix de 86.987,00 euros (version coupé) et 98.349,00 euros (version cabriolet).

Relations publiques et Service de presse, Presse technique

01 Nouveautés de Porsche AG

Porsche 918 Spyder, Porsche 959 et Carrera GT

Porsche au Superlatif!



Porsche 918 Spyder

Nouvel état d'urgence :
avec la construction de la 918 Spyder, Porsche va à nouveau transformer un prototype fascinant en réalité. Comme ses devancières, cette nouvelle supercar à technologie hybride plug-in est en avance sur son temps.

Pour un prototype, on peut dire qu'il voyage déjà beaucoup. La 918 Spyder, dont la séduisante forme offre un avant-goût de l'avenir de l'automobile, est en tournée mondiale. Pour sa première sortie, au Salon de l'automobile de Genève qui s'est tenu au printemps, le grand public et la presse se sont montrés unanimes dans leur éloge de cette « voiture trois litres au format sport » (Frankfurter Allgemeine Zeitung). À Monterey, en Californie, le gouverneur Arnold Schwarzenegger en personne est venu jeter un œil à ce véhicule futuriste dont les performances techniques laissent pantois. À Pékin, la 918 Spyder a été la star d'Auto China, et dernièrement, le Musée Porsche de Zuffenhausen lui a consacré une exposition spéciale.

La 918 Spyder de Porsche remporte tous les suffrages : moteur central V8 affi-

chant 500 ch (368 kW), moteurs électriques de 218 ch (160 kW) technique hybride plug-in, accélération de 0 à 100 km/h en 3,2 secondes, émissions de CO₂ de 70 g/km, consommation de 3,0 litres aux 100 km. Est-ce possible ? Affirmatif, répond Porsche. La 918 Spyder va être fabriquée, et dans l'entreprise, les préparatifs vont bon train. Car développer un prototype est une chose. En faire émerger une supercar susceptible d'être fabriquée en série en est une autre. Michael Mauer, designer en chef chez Porsche, annonce la couleur : « Maintenant, il va par exemple falloir tenir compte des exigences légales des différents pays. Mais sans toucher au caractère du véhicule. » Pareils à des chevaux de course tapant du sabot dans leur box avant le départ, les ingénieurs, constructeurs et stylistes de la fabrication en série sentent monter la fièvre. Et tous ceux qui travaillent à la

production aussi. Porsche prévoit une usine spécialement dédiée au montage de cette nouvelle voiture de rêve. Qui sera à l'origine de nouveaux emplois, mais aussi d'émotions intenses. « Travailler dans cette usine, c'est un peu comme participer aux Jeux olympiques. C'est le couronnement absolu », dit Uwe Hück, président du comité central d'entreprise du groupe.

Porsche en état d'urgence – une fois de plus. Car la 918 Spyder marque avant tout l'apogée d'une tradition impressionnante : inspirée par le sport automobile, Porsche a toujours pris pour défi de développer des séries limitées en avance sur leur temps. C'est ainsi que des supercars ont régulièrement vu le jour, suscitant la convoitise (car réservées à quelques happy few) et renforçant l'image de la marque.

Exemple : la légendaire Porsche 959. Dans les années 1980, pour participer aux courses du groupe B, 200 véhicules adaptés à la route furent construits. Helmuth Bott, alors directeur du développement, songeait à une « super 911 Turbo, une 911 typique en nettement plus puissant ». Les

ingénieurs planchèrent donc intensément sur une super version de la 911, mais une fois leurs travaux finis, l'évidence s'imposa : à part les feux arrière, il ne restait plus rien du célèbre modèle.

Au Salon international de l'automobile de Francfort (IAA), Porsche présenta en 1983 un prototype qui fit plus qu'éveiller la curiosité. Un véhicule à l'allure exotique, extrêmement large et agressif. Son aileron arrière, d'une taille inhabituelle, courait sur toute sa largeur et était intégré au capot. Des matières premières telles que le magnésium et le plastique rehaussaient son statut exceptionnel. Toutes ces raisons faisaient que cette petite merveille, morceau d'avenir devenu réalité, méritait son propre numéro. Numéro qui aujourd'hui encore impose le respect.

Mais ce qui faisait de la 959 un véritable chef d'oeuvre technologique sommeillait à l'intérieur de la voiture : la suspension à réglage électronique, la transmission intégrale pilotée – et surtout le moteur. Pour la première fois, un véhicule était équipé en série de la suralimentation à deux étages Porsche (PRA), un système permettant de profiter de la puissance des moteurs de course à double turbo. Un seul turbocompresseur fonctionnait sur toute la plage du régime, le deuxième n'entrant



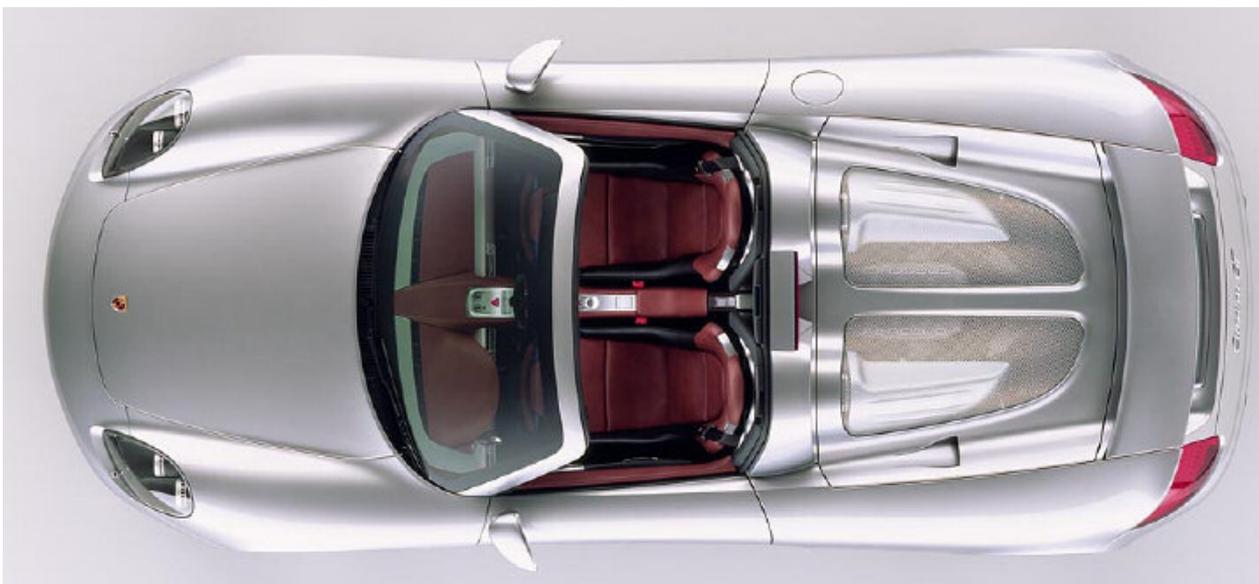
Porsche 959

Traditionnellement, les **supercars** de Porsche suscitent plus que de la curiosité, dès le stade du prototype. **959** ou **Carrera GT** – les visions techniques sont la source de toutes les émotions.

en jeu qu'à partir de 4300 tours/minute, à pleine pression. Ce système permettait d'atteindre des accélérations nettement supérieures à la moyenne dès les bas régimes. La 959 développe 450 ch (331 kW) à 6.300 tours/minute, et passe de 0 à 200 km/h en 14,3 secondes. Cette 911 survitaminée, dont la version sportive tout-terrain offrit à Porsche une double victoire au Paris-Dakar en 1986,

trouva plus d'amateurs que prévu. Les 292 exemplaires furent achetés par des passionnés au prix de 420.000 DM.

Une somme rondelette – mais finalement encore modeste, comme la suite de l'histoire Porsche le montra deux décennies plus tard. Son successeur dans l'aristocratie des bolides de rêve arriva à un tout autre chiffre. Avec 1.270 véhicules vendus



Porsche Carrera GT

jusqu'à l'arrêt de la production, en 2007, la Carrera GT reste la supercar ayant connu le plus grand succès mondial. Son prix : 450.000 euros. Comme pour la 918 Spyder, c'est la présentation d'un prototype maniable et sensationnel qui marqua le début de cette success story. Après une première internationale en 2000, dans le cadre du Mondial de l'automobile de Paris, devant le Louvre, les ingénieurs eurent deux ans pour faire de cet objet d'exposition une voiture de série. Dur labeur...

Au final, la Carrera GT fait fi gure de véritable miracle de technologie des matériaux grâce à son concept ultra neuf de construction légère. Pour la première fois sur un véhicule de série, le châssis monocoque ainsi que le support moteur étaient en matière plastique renforcée en fibres de carbone – principe que Porsche fit bre-

veter. La géométrie du dessous de caisse, entièrement en carbone, était celle d'une voiture de course. Les roues légères étaient fabriquées selon un procédé de forge du magnésium. Les sièges étaient confectionnés dans un tissu composite de fibres aramides et de carbone. En plus du Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), Porsche utilisa aussi – première mondiale – pour la première fois l'embrayage céramique PCC (Porsche Ceramic Composite Clutch). Ses avantages : longévité, performance et surtout un petit diamètre, 169 mm, qui permettait de doter le véhicule d'un centre de gravité très bas. Au total, la Carrera GT ne pèse que 1.380 kg. C'est-à-dire quasiment rien pour 612 ch. Son moteur dix cylindres catapulte cette super voiture de sport de 0 à 200 km/h en 9,9 secondes. Et c'est toujours un délice de voir surgir ce bolide au détour d'une route.

Une fois de plus, les ingénieurs et les stylistes Porsche vont s'atteler à cette grande mission : faire de ce rêve qu'est encore la 918 Spyder une réalité. La voie qui mène du prototype au véhicule de série est aussi exigeante que la rédaction d'une thèse. Comme ce fut le cas pour la Carrera GT, montée à la main dans l'usine de Leipzig, sur une petite ligne de production. Un honneur pour les techniciens. Tous vêtus – et même gantés – de blanc.

Relations publiques et Service de presse, Christophorus

La 911 GT1

Une espèce rare

D'un côté, elle est indéniablement de la même famille que la Porsche 959 et la Carrera GT, mais d'un autre côté, la catégorie de supercar, ou de sportive ultra-performante, ne lui suffit plus tout à fait : la qualification la mieux adaptée à la **911 GT1** de 1997 est encore celle de voiture de course homologuée pour la route. Car avant qu'elle ne soit autorisée à entrer sur les circuits, et selon les règles de la Fédération Internationale de l'Automobile, il a fallu en fabriquer quelques exemplaires respectant les directives européennes en matière de sécurité, de gaz d'échappement et de bruit. La 911 GT1 est un poids léger absolu : **1.120 kg**. La carrosserie et le châssis sont en fibres de carbone. La transmission est prise en charge par une boîte séquentielle six rapports, et quatre pots catalytiques en métal s'occupent des gaz d'échappement. Son moteur turbo, un moteur Boxer six cylindres, développe **544 ch (400 kW)**. De 0 à 100 km/h, il ne lui faut que quatre secondes. Porsche n'a produit que **20 exemplaires** de cette rareté absolue. Son prix : 1,5 million de DM. Le modèle suivant remporta une double victoire au Mans en 1998. Ce fut la 16e et (à ce jour) la dernière victoire générale de Porsche aux célèbrissimes 24 Heures.





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

Le musée Porsche

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



PORSCHE

01 Nouveautés de Porsche AG

La famille 911

Jamais auparavant il n'y a eu autant de variantes de la voiture de sport classique. Sur les deux prochaines pages nous vous présentons la gamme actuelle de produits de cette famille.

Partie 1 : de la 911 Turbo S à la 911 GT3

Texte et photos : magazine des collaborateurs Porsche Carrera



01 Nouveautés de Porsche AG

La famille 911

Partie 2 : de la 911 Carrera Black Edition à la 911 GT2 RS



911 Carrera Black Edition



911 Carrera Cabriolet Black Edition



911 Carrera 4 Cabriolet



911 Speedster



911 Carrera GTS



911 Carrera 4



911 Sport Classic



911 Carrera 4S Cabriolet



911 Carrera S



911 Carrera GTS Cabriolet



911 Turbo

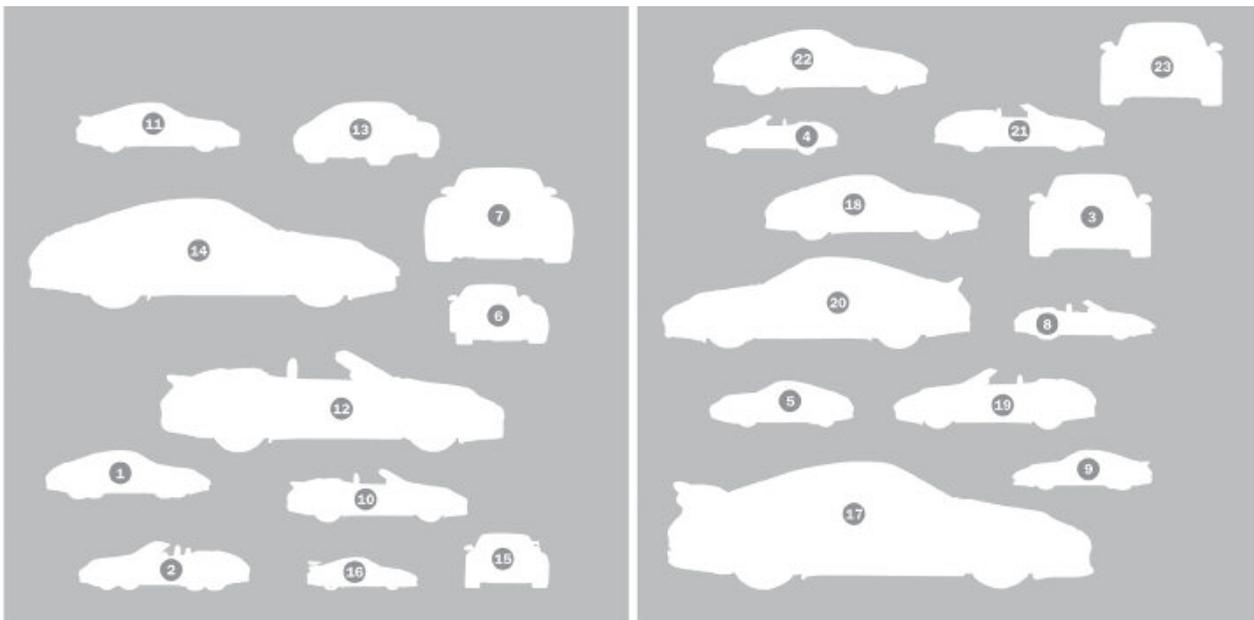


911 GT2 RS

01 Nouveautés de Porsche AG

La famille 911
Caractéristiques

De nombreux faits et chiffres
et les 911 restent toujours présents.



[1] 911 CARRERA

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3614 cm³
Puissance : 254 kW (345 ch)
Couple maximal :
390 Nm pour 4400 tr/min
0-100 km/h* : 4,7 s
Vitesse de pointe* : 287 km/h
Émissions de CO₂* : 230 g/km
Consommation
- cycle urbain* : 14,7 l/100 km
- cycle extra-urbain* : 7,0 l/100 km
- moyenne* : 9,8 l/100 km
*avec PDK



[2] 911 CARRERA CABRIOLET

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3614 cm³
Puissance : 254 kW (345 ch)
Couple maximal :
390 Nm pour 4400 tr/min
0-100 km/h* : 4,9 s
Vitesse de pointe* : 287 km/h
Émissions de CO₂* : 233 g/km
Consommation
- cycle urbain* : 14,9 l/100 km
- cycle extra-urbain* : 7,0 l/100 km
- moyenne* : 9,9 l/100 km
*avec PDK



[3] 911 CARRERA 4

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3614 cm³
Puissance : 254 kW (345 ch)
Couple maximal :
390 Nm pour 4400 tr/min
0-100 km/h* : 4,8 s
Vitesse de pointe* : 282 km/h
Émissions de CO₂* : 237 g/km
Consommation
- cycle urbain* : 15,2 l/100 km
- cycle extra-urbain* : 7,2 l/100 km
- moyenne* : 10,1 l/100 km
*avec PDK



[4] 911 CARRERA 4 CABRIOLET

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3614 cm³
Puissance : 254 kW (345 ch)
Couple maximal :
390 Nm pour 4400 tr/min
0-100 km/h* : 5,0 s
Vitesse de pointe* : 282 km/h
Émissions de CO₂* : 242 g/km
Consommation
- cycle urbain* : 15,5 l/100 km
- cycle extra-urbain* : 7,4 l/100 km
- moyenne* : 10,3 l/100 km
*avec PDK



[5] 911 CARRERA S

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3800 cm³
Puissance : 283 kW (385 ch)
Couple maximal :
420 Nm pour 4400 tr/min
0-100 km/h* : 4,5 s
Vitesse de pointe* : 300 km/h
Émissions de CO₂* : 240 g/km
Consommation
- cycle urbain* : 15,3 l/100 km
- cycle extra-urbain* : 7,2 l/100 km
- moyenne* : 10,2 l/100 km
*avec PDK



[6] 911 CARRERA S CABRIOLET

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3800 cm³
Puissance : 283 kW (385 ch)
Couple maximal :
420 Nm pour 4400 tr/min
0-100 km/h* : 4,7 s
Vitesse de pointe* : 300 km/h
Émissions de CO₂* : 242 g/km
Consommation
- cycle urbain* : 15,5 l/100 km
- cycle extra-urbain* : 7,3 l/100 km
- moyenne* : 10,3 l/100 km
*avec PDK



[7] 911 CARRERA 4S

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3800 cm³
Puissance : 283 kW (385 ch)
Couple maximal :
420 Nm pour 4400 tr/min
0-100 km/h* : 4,5 s
Vitesse de pointe* : 295 km/h
Émissions de CO₂* : 247 g/km
Consommation
- cycle urbain* : 15,8 l/100 km
- cycle extra-urbain* : 7,5 l/100 km
- moyenne* : 10,5 l/100 km
*avec PDK



[8] 911 CARRERA 4S CABRIOLET

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3800 cm³
Puissance : 283 kW (385 ch)
Couple maximal :
420 Nm pour 4400 tr/min
0-100 km/h* : 4,7 s
Vitesse de pointe* : 295 km/h
Émissions de CO₂* : 251 g/km
Consommation
- cycle urbain* : 16,1 l/100 km
- cycle extra-urbain* : 7,7 l/100 km
- moyenne* : 10,7 l/100 km
*avec PDK

01 Nouveautés de Porsche AG

La famille 911

Caractéristiques



[9] 911 TURBO

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3800 cm³
Puissance : 368 kW (500 ch)
Couple maximal :
650 Nm pour 1950-5 000 tr/min
0-100 km/h* : 3,6 s
Vitesse de pointe* : 312 km/h
Émissions de CO₂* : 268 g/km
Consommation
- cycle urbain* : 16,5 l/100 km
- cycle extra-urbain* : 8,1 l/100 km
- moyenne* : 11,4 l/100 km
*avec PDK



[10] 911 TURBO CABRIOLET

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3800 cm³
Puissance : 368 kW (500 ch)
Couple maximal :
650 Nm pour 1950-5 000 tr/min
0-100 km/h* : 3,7 s
Vitesse de pointe* : 312 km/h
Émissions de CO₂* : 270 g/km
Consommation
- cycle urbain* : 16,7 l/100 km
- cycle extra-urbain* : 8,2 l/100 km
- moyenne* : 11,5 l/100 km
*avec PDK



[11] 911 TURBO S

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3800 cm³
Puissance : 390 kW (530 ch)
Couple maximal :
700 Nm pour 2100-4 250 tr/min
0-100 km/h : 3,3 s
Vitesse de pointe : 315 km/h
Émissions de CO₂ : 268 g/km
Consommation
- cycle urbain : 16,5 l/100 km
- cycle extra-urbain : 8,1 l/100 km
- moyenne : 11,4 l/100 km



[12] 911 TURBO S CABRIOLET

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3800 cm³
Puissance : 390 kW (530 ch)
Couple maximal :
700 Nm pour 2100-4 250 tr/min
0-100 km/h : 3,4 s
Vitesse de pointe : 315 km/h
Émissions de CO₂ : 270 g/km
Consommation
- cycle urbain : 16,7 l/100 km
- cycle extra-urbain : 8,2 l/100 km
- moyenne : 11,5 l/100 km



[13] 911 TARGA 4

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3614 cm³
Puissance : 254 kW (345 ch)
Couple maximal :
390 Nm pour 4 400 tr/min
0-100 km/h* : 5,0 s
Vitesse de pointe* : 282 km/h
Émissions de CO₂* : 242 g/km
Consommation
- cycle urbain* : 15,5 l/100 km
- cycle extra-urbain* : 7,4 l/100 km
- moyenne* : 10,3 l/100 km
*avec PDK



[14] 911 TARGA 4S

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3800 cm³
Puissance : 283 kW (385 ch)
Couple maximal :
420 Nm pour 4 400 tr/min
0-100 km/h* : 4,7 s
Vitesse de pointe* : 295 km/h
Émissions de CO₂* : 251 g/km
Consommation
- cycle urbain* : 15,8 l/100 km
- cycle extra-urbain* : 7,7 l/100 km
- moyenne* : 10,7 l/100 km
*avec PDK



[15] 911 GT3

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3 797 cm³
Puissance : 320 kW (435 ch)
Couple maximal :
430 Nm pour 6 250 tr/min
0-100 km/h : 4,1 s
Vitesse de pointe* : 312 km/h
Émissions de CO₂ : 298 g/km
Consommation
- cycle urbain : 19,2 l/100 km
- cycle extra-urbain : 9,0 l/100 km
- moyenne : 12,6 l/100 km



[16] 911 GT3 RS

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3 797 cm³
Puissance : 331 kW (450 ch)
Couple maximal :
430 Nm pour 6 750 tr/min
0-100 km/h : 4,0 s
Vitesse de pointe : 310 km/h
Émissions de CO₂ : 309 g/km
Consommation
- cycle urbain : 19,4 l/100 km
- cycle extra-urbain : 9,6 l/100 km
- moyenne : 13,2 l/100 km



[17] 911 GT2 RS

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3600 cm³
Puissance : 456 kW (620 ch)
Couple maximal :
700 Nm pour 2 250-5 500 tr/min
0-100 km/h : 3,5 s
Vitesse de pointe : 330 km/h
Émissions de CO₂ : 284 g/km
Consommation
- cycle urbain : 17,9 l/100 km
- cycle extra-urbain : 8,7 l/100 km
- moyenne : 11,9 l/100 km



[18] 911 CARRERA GTS

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3800 cm³
Puissance : 300 kW (408 ch)
Couple maximal :
420 Nm pour 4 200-5 600 tr/min
0-100 km/h* : 4,4 s
Vitesse de pointe* : 304 km/h
Émissions de CO₂* : 240 g/km
Consommation
- cycle urbain* : 15,3 l/100 km
- cycle extra-urbain* : 7,2 l/100 km
- moyenne* : 10,2 l/100 km
*avec PDK



[19] 911 GTS CABRIOLET

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3800 cm³
Puissance : 300 kW (408 ch)
Couple maximal :
420 Nm pour 4 200-5 600 tr/min
0-100 km/h* : 4,6 s
Vitesse de pointe* : 304 km/h
Émissions de CO₂* : 242 g/km
Consommation
- cycle urbain* : 15,5 l/100 km
- cycle extra-urbain* : 7,3 l/100 km
- moyenne* : 10,3 l/100 km
*avec PDK

LES 911 SÉRIES LIMITÉES

[20] 911 SPORT CLASSIC

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3800 cm³
Puissance : 300 kW (408 ch)
Couple maximal :
420 Nm pour 4 200-5 600 tr/min
0-100 km/h : 4,6 s
Vitesse de pointe : 302 km/h
Émissions de CO₂ : 250 g/km
Consommation
- cycle urbain : 15,9 l/100 km
- cycle extra-urbain : 7,6 l/100 km
- moyenne : 10,6 l/100 km

[21] 911 SPEEDSTER

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3800 cm³
Puissance : 300 kW (408 ch)
Couple maximal :
420 Nm pour 4 200-5 600 tr/min
0-100 km/h : 4,4 s
Vitesse de pointe : 305 km/h
Émissions de CO₂ : 242 g/km
Consommation
- cycle urbain : 15,5 l/100 km
- cycle extra-urbain : 7,3 l/100 km
- moyenne : 10,3 l/100 km

[22] 911 BLACK EDITION

Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3614 cm³
Puissance : 245 kW (345 ch)
Couple maximal :
390 Nm
0-100 km/h* : 4,7 s
Vitesse de pointe* : 287 km/h
Émissions de CO₂* : 230 g/km
Consommation
- cycle urbain* : 14,7 l/100 km
- cycle extra-urbain* : 7,0 l/100 km
- moyenne* : 9,8 l/100 km
*avec PDK

911 BLACK EDITION
[23] CABRIOLET

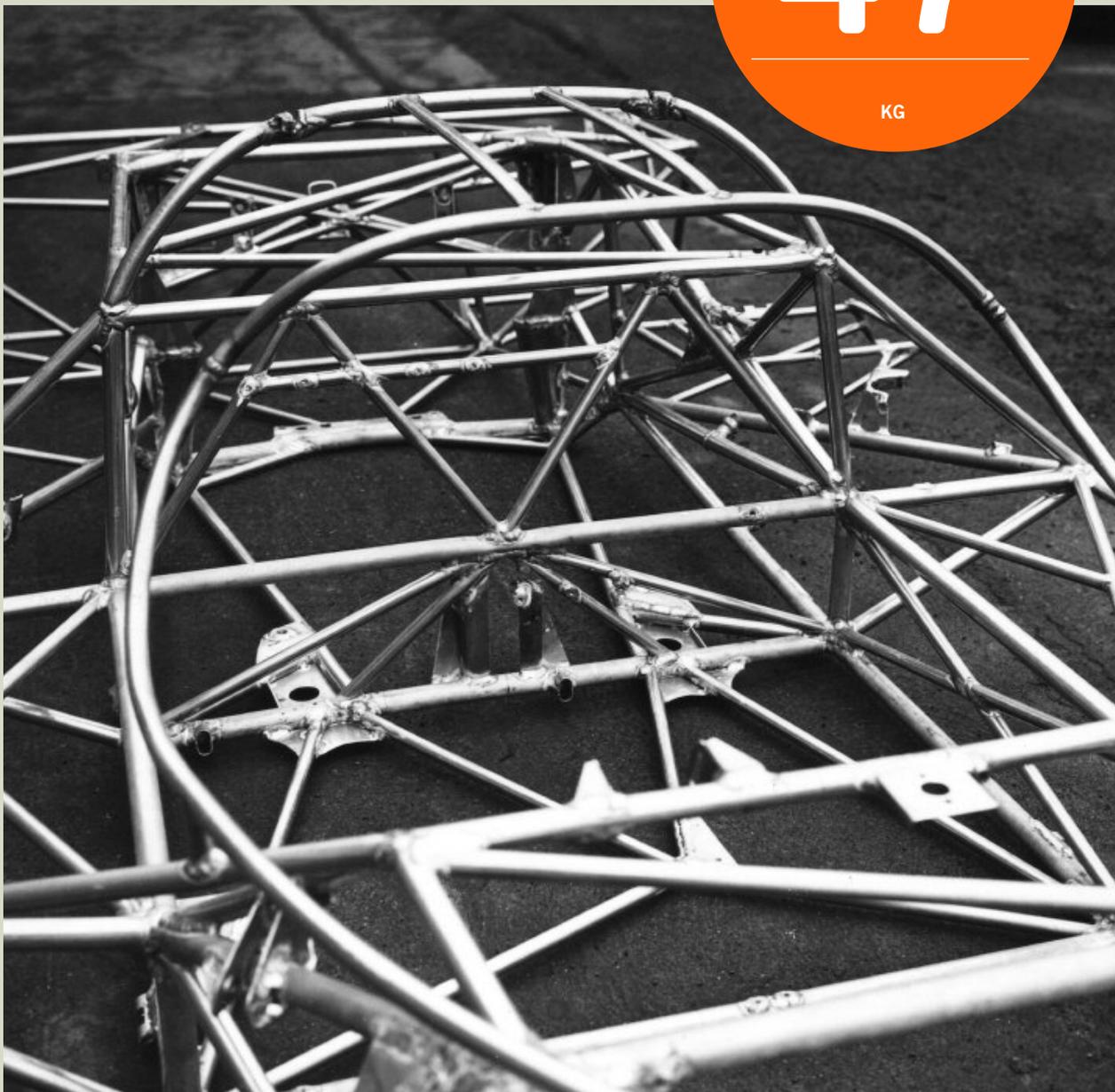
Motorisation : Boxer six-cylindres
Cylindrée : 3614 cm³
Puissance : 245 kW (345 ch)
Couple maximal :
390 Nm
0-100 km/h* : 4,9 s
Vitesse de pointe* : 287 km/h
Émissions de CO₂* : 233 g/km
Consommation
- cycle urbain* : 14,9 l/100 km
- cycle extra-urbain* : 7,0 l/100 km
- moyenne* : 9,9 l/100 km
*avec PDK

01 Nouveautés de Porsche AG

Nombres magiques

Nous sommes heureux de pouvoir, à chaque parution, vous présenter un numéro particulier dans la rubrique « Nombres magiques ».
Dans la présente édition, notre choix s'est porté sur le nombre 47.

Construction Porsche de 47 kg
Structure de base de la Porsche 917 de 1969





Pour plus d'informations - www.porsche.com/sportdrivingschool - +49 (0)711 911 - 78683 - 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

02 Bourse aux infos

Porsche Sport Driving School Une première dans le programme d'entraînement : Circuit de Grand Prix du Nürburgring et la Boucle Nord en réseau

Les connaisseurs n'appellent pas pour rien la Boucle Nord « l'enfer vert ». Construite en 1927, il s'agit d'un circuit venu d'une autre époque dans laquelle aucune erreur n'est pardonnée. Une connaissance précise du trajet est donc requise. Fort dénivelé, succession rapide de virages rapides et moyens, piste relativement étroite : la piste Boucle Nord exige une maîtrise très précise du véhicule. Nous serions heureux de pouvoir vous aider à améliorer votre trajectoire idéale en notre compagnie sur la Boucle Nord.

Dates d'entraînement en 2011* :

du 09/05 au 10/05/11

Performance Training, circuit du Grand Prix de Nürburgring et Boucle Nord

L'entraînement a lieu directement après le week-end de course de la Sports Cup Allemagne sur le Nürburgring (07/05 au 08/05/11) et peut vous préparer pour la Porsche Carrera World Cup qui se tiendra le 25/06/11 sur le Nürburgring.

Prix: EUR 1.997,00 (déjeuner et dîner inclus, hébergement non compris)

Autres rendez-vous* :

09/08 au 10/08/11

Performance Training, Boucle Nord

29/09 au 30/09/11

Performance Training Boucle Nord

Prix pour chaque date : EUR 1.882,00 (déjeuner et dîner inclus, hébergement non compris)

Offre spéciale pour Clubs Porsche

Nous sommes ravis de proposer une offre exclusive aux Clubs Porsche pour le Performance Trainings du Grand Prix Nürburgring et Boucle Nord 2011. Si votre Club Porsche réserve 10 places pour la participation alors une place sera offerte à un Membre de Club Porsche.

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

Pour de plus amples informations et éventuelles réservations, veuillez consulter :

<http://www.porsche.com/germany/sportandevents/sportfahrschule/reservations/>

E-mail : Andrea.Hickethier@porsche.de ou vous pouvez nous joindre par téléphone au numéro suivant :

+49 (0) 711 911-7 81 35



Sans problème à travers « l'enfer vert » : Grâce au Performance Training de la Porsche Sport Driving School Boucle Nord

02 Bourse aux infos

Porsche Travel Club

Porsche Tour Majorque 2011

**Profitez de l'ambiance détendue de Majorque.
Mais avec de l'essence dans le sang.**

Un petit détour par l'île de Majorque est toujours synonyme d'une ambiance détendue. Et avec raison ! Du moins si vous partez à la découverte de l'île avec une Porsche. En passant des routes côtières sinueuses aux plages de sable. Le tout associé aux saveurs de la cuisine méditerranéenne. Dans un paysage varié et inoubliable. Un exemple : la Serra de Tramuntana. Le relief tourmenté peut atteindre jusqu'à 1 000 mètres d'altitude et se poursuit parallèlement à la côte nord. Sur les flancs de la montagne dessinés par les torrents, des vallées fertiles, qui laissent place aux oranges et citronniers, sont formées. Un autre moment fort du tour

est certainement le cœur de Majorque : le centre ville historique de Palma de Majorque avec son atmosphère portuaire pittoresque.

Dates :

du 21/05 au 24/05/11

du 25/05 au 28/05/11

du 29/05 au 01/06/11

du 15/09 au 18/09/11

du 20/09 au 23/09/11

Prix :

EUR 3.050,00 par personne en chambre double

EUR 3.190,00 euros par personne en chambre simple



Pour de plus amples informations, veuillez consulter le lien Porsche Travel Club suivant :

www.porsche.com/france/sportsandevents/travelclub/

E-mail : travel.club@porsche.de ou vous pouvez nous joindre par téléphone au numéro suivant :

+49 (0) 711 911-7 81 55



La mer et le plaisir de conduire : Porsche Travel Club à la découverte de Majorque

02 Bourse aux infos

Le camion manifestation Porsche Design Driver's Selection commence la nouvelle saison 2011

Découvrez de plus près le monde exclusif des produits de la collection Porsche Design Driver's Selection.

Profitez d'une expérience d'achat unique et mobile sur une surface de 38 m² et de nombreux nouveaux produits issus de la collection Porsche Design Driver's Selection tels que des produits textiles de la collection Classique, Héritage ou Sport Automobile, de la collection Porsche Crystal ou MARTINI RACING ou encore des accessoires et modèles réduits à la finition parfaite.

Avec l'enthousiasme de Porsche à Bord, notre camion manifestation Porsche Design Driver's Selection est de nouveau au rendez-vous pour des manifestations extraordinaires. Venez nous rendre visite au Retro Classics de Stuttgart, au Techno Classica de Essen, lors des diverses courses allemandes du championnat allemand de voitures de tourisme (DTM) ou à l'occasion du Grand Prix Oldtimer sur le Nürburgring.

**Nous serions heureux de vous y accueillir.
L'équipe du camion manifestation.**



Flexible, mobile, accueillant : Telles sont les caractéristiques qui marquent la présentation de la collection Porsche Design Driver's Selection dans le camion manifestation

02 Bourse aux infos

Porsche Tequipment Accessoires d'équipement individuel

Un pack ultra-sportif

**Look sportif :**

Le jeu de roues 19 pouces GT3 couleur titane avec écrou central anodisé rouge

Esthétique marquante et dynamique

Dynamique excellente. Design unique. Technique futuriste. La 911 est sans aucun doute de chez Porsche. Et fascine depuis 1963 de nombreuses générations. Grâce à une fonctionnalité irréprochable et des points forts. Les 911 GT3 et 911 GT3 RS deviennent encore plus sportifs et dynamiques grâce à un accessoire Motorsport de Porsche Tequipment. Car le sport automobile et le circuit font partie, depuis le début du programme de développement et de test chez Porsche. Le résultat est le sport automobile dans toute sa force. Mais sans négliger le confort au quotidien. Par exemple, le jeu de roues

19 pouces GT3 couleur titane avec écrou central anodisé pour la 911 GT3 et la 911 GT3 RS pour un changement de roues en toute rapidité. La jante peut être utilisée avec les roues souhaitées pour le circuit et le jeu complet de roues de série pour le chemin de retour. Une véritable profession de foi pour le sport automobile. L'esthétique marquante et dynamique est mise en valeur par la lèvres de spoiler sur l'aileron arrière carbone (pour la 911 GT3) et le rétroviseur extérieur carbone (pour la 911 GT3 et la 911 GT3 RS). Ainsi, vous améliorez aussi l'aspect général puissant de votre véhicule. Sur la 911

**Esthétique dynamique :**

Lèvre de spoiler sur aileron arrière carbone (Gurney Flap)

**Détail particulier :**

Rétroviseur extérieur carbone

**Effet sensation :**

Sortie double en titane

GT3, la sortie d'échappement titane se charge de provoquer un effet sensation : la patine blanche métallisée prend des tons bleutés sous l'effet de la chaleur - une note de sportivité pour une ambiance de compétition assurée. Quelle que soit votre choix, le résultat sera très certainement sportif.

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.



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

03

Club Management

Nouveau départ pour Alexander E. Klein

Alexander E. Klein quitte la Porsche Club Coordination le 1^{er} avril 2011 après cinq années de collaboration pour prendre de nouvelles responsabilités au sein de la Porsche AG. Retour sur un beau et riche parcours.

Monsieur Klein, qu'est-ce qui vous a amené à faire partie de l'équipe Porsche Club Coordination en 2006 ?

C'est tout particulièrement la grande diversité des tâches à accomplir, le contact personnel avec nos clients de grande loyauté et dotés d'un fort enthousiasme mais aussi l'orientation internationale qui permet un enrichissement aussi au niveau personnel. Etablir et maintenir un lien fort entre les Clubs et l'entreprise est une tâche très honorable mais aussi un grand défi.

Quelle est pour vous la particularité de l'univers des Clubs ?

Il y a une différence très marquante que je souhaite souligner à présent. Il y a d'une part le monde du club et d'autre part le monde des Clubs Porsche. Parmi les clubs automobiles, les Clubs Porsche occupent certainement une position particulière. Dans ce cadre, le mythe Porsche est vécu avec un vrai enthousiasme passionnel à la recherche de semblables. Depuis maintenant presque 60 ans, les Clubs Porsche propagent cet amour pour la marque à travers le monde et rencontrent d'autres conducteurs qui partagent la même passion. Le mythe Porsche est perçu dans ce cercle d'amateurs de façon très vivante et est ainsi transmis aux Générations futures. Ferry Porsche avait déjà mesuré l'envergure de cette tendance dès 1952 lorsqu'il encouragea la création du tout premier Club Porsche.

Comment percevez-vous le développement du monde des Clubs ?

Ici encore une fois, nous pouvons nous référer à l'année 1952 : seulement quatre ans après la fondation de l'entreprise, les clients ont sollicité la création d'un Club et aucun autre fabricant automobile, aujourd'hui encore, ne peut prétendre un tel enthousiasme. Ceci montre donc à quel point les Clubs sont ancrés dans l'histoire de la maison Porsche. Porsche a toujours soutenu l'idée des « Clubs Porsche ». Pour cette raison nous pou-

vons dire avec fierté que la scène de Clubs Porsche est la plus grande scène des Clubs de marque automobile au monde. Le passage de 0 à 180.000 membres en l'espace de 60 ans est tout simplement impressionnant et reflète très clairement la passion de nos clients pour nos véhicules. Cette passion est purement et simplement infinie et ne connaît pas de frontières, cela est prouvé par la présence des Clubs Porsche sur la scène, et qui regroupent 620 Clubs réparés dans 68 pays.

Les séparations sont douloureuses. Après près de cinq ans ce n'est certainement pas évident ?

Cela est bien vrai car la chance d'avoir une position dans laquelle vous pouvez vous identifier avec les tâches à remplir n'est pas simple à trouver et tel était le cas pour moi en tant que responsable de l'encadrement des Clubs Porsche. Pour moi, les Membres des Clubs sont non seulement de bons clients mais encore les plus importants ambassadeurs de la marque desquels je comprends très bien la passion. La visite régulière et ce pendant des années des mêmes manifestations organisées par les Membres des Clubs Porsche et les échanges intenses ont fait croître pas à pas cette sensation d'appartenance à la communauté. Devenir un membre accepté et reconnu de cette grande Famille des Clubs a été pour moi une expérience merveilleuse qui me manquera certainement. Mais je ne suis pas pour autant complètement en dehors de ce monde et je continuerai à contribuer au maintien du contact avec mes amis de la scène des Clubs Porsche.

Quelle sera votre prochaine étape ?

Je reste un fervent admirateur des voitures de sport Porsche. Après avoir rempli ma mission dans le cadre international des Clubs Porsche classiques, je me suis toujours plus passionné pour les Porsche classiques restaurées avec amour. Ma carrière professionnelle se poursuivra donc sous le symbole toujours plus significatif de l'automobile. La prochaine étape me rapproche encore un peu plus de la voiture à proprement dit, c'est-à-dire dans le Musée Porsche à Zuffenhausen dans le nord de Stuttgart. Je serai en charge de la gestion des véhicules, cela signifie que je serai responsable de la collection de véhicules du Musée, de l'atelier du Musée et de la coordination de la participation des « Musées sur roues ».



Alexander E. Klein

N'existe-t-il pas là aussi des points communs avec le monde des Clubs ?

Bien entendu ! Les Membres des Clubs Porsche sont présents à presque toutes les manifestations et salons lors desquels des véhicules issus de la collection du Musée Porsche entrent en jeu. Je me réjouis d'avance à l'idée de pouvoir rencontrer des amis de la famille des Clubs par exemple à l'occasion du Grand Prix AvD-Oldtimer ou encore du Le Mans Classique. Ces perspectives facilitent en ce sens mon départ du Porsche Club Coordination.

Quels conseils souhaitez-vous à présent donner à la famille des Clubs ?

Je dois avouer que le contraire a eu lieu. En effet, la scène des Clubs Porsche m'a beaucoup apporté et j'en suis très reconnaissant. Elle m'a montré avec quelle sympathie et crédibilité les Clubs Porsche contribuent au développement de l'image positive de notre marque dans le monde entier de par leur enthousiasme passionnel et leur sensation de conduite. Ils permettent ainsi d'assurer la survie du mythe Porsche dans le futur, et attention, le tout volontairement ! Je voudrais donc exprimer toute ma gratitude pour leur engagement hors pair.

Que puis-je dire d'autre à présent à la famille des Clubs ? Cela a été un grand plaisir pour moi de pouvoir collaborer intensément chaque jour avec les Clubs Porsche. Je vous suis reconnaissant d'avoir pu faire partie de la famille des Clubs Porsche et suis persuadé que ces moments enrichissants me manqueront par la suite !

Votre Alexander E. Klein



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

Consulter le médecin de famille est toujours préférable.

Porsche Service



PORSCHE

04 Reportages

Les débuts du sport automobile avec Porsche en Amérique du sud **L'histoire de la Carrera Panamericana**



Carrera Panamericana 1953 : Le Coupé Porsche 550 de l'équipe Herrarte/González avec le numéro 152

La première pierre dans la construction de l'histoire commune entre Porsche et le Guatemala a déjà été posée au milieu du siècle dernier et ce grâce à une série de heureux hasards. Tout a commencé lorsque le Tchécoslovaque Jaroslav Juhan a fait la connaissance de l'ambassadeur de Guatemala résidant alors à Rome en Italie. M. Juhan lui parla de son intention de partir aux USA. L'ambassadeur, pensant admiratif à la beauté de sa propre patrie, n'hésita pas un seul instant et invita Juhan dans son pays afin qu'il puisse se faire lui-même une idée. Pour « l'aider à se décider », l'ambassadeur remit immédiatement à Juhan un visa pour se rendre dans son pays et lui souhaita un bon voyage.

A son arrivée dans ce pays qui lui était complètement inconnu, Juhan postula

presque tout de suite pour un poste de mécanicien et eut ainsi de la chance. Dans une usine de machines de chantier, il trouva non seulement un poste mais fit aussi la connaissance de son employeur, une personne qui s'y connaissait en matière d'Europe et qui voulait entamer un échange avec la patrie d'origine de Juhan. Lors d'une discussion, ils parlèrent du fait que le patron entretenait des contacts personnels avec l'un des pionniers de l'industrie automobile allemande, Prof. Ferdinand Porsche.

Juhan profita alors de l'opportunité. Etant donné qu'il était un pilote de sport automobile expérimenté et avait participé à la toute première manifestation dédiée au sport automobile dans son pays d'origine, il comprit sans aucune difficulté que seul

peu de véhicules présents dans le pays étaient adaptés pour le sport automobile. Il proposa alors à son employeur d'importer les voitures de course fabriquées par la jeune entreprise allemande Porsche et de les commercialiser ensuite au Guatemala.

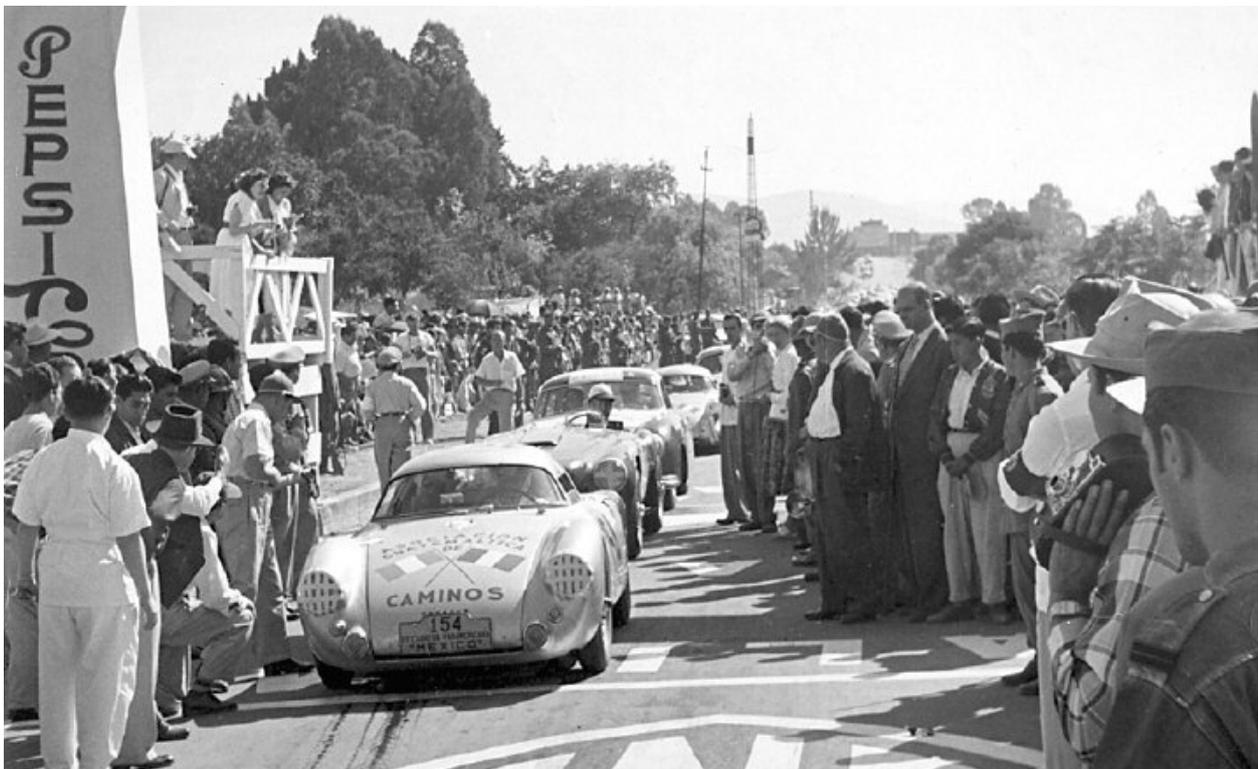
En même temps dans le pays voisin, au Mexique, la dernière partie d'une construction monumentale était presque conclue : le Panamerican Highway.

Cette voie rapide, appelée en espagnol « Carretera Panamericana » est, dans sa liaison nord-sud la plus longue plus de 25.000 km et relie, le long de côte ouest tous les pays de l'Amérique du nord, centrale et du sud.

La « Carretera Panamericana » était bien plus qu'une simple voie énorme. Son but était essentiellement de devenir un instrument stratégique permettant l'amélioration du transport de la marchandise entre les USA et le Mexique mais aussi l'Amérique centrale et du sud tout en ralliant le continent de l'Amérique du sud à celui de l'Amérique du nord. C'est pourquoi il était

'50

Lors de la course d'inauguration début mai 1950, 132 véhicules inscrits au total ont parcouru la route (seules les limousines 5 places étaient autorisées) pendant cinq jours et laissant derrière eux plus de 3.436 kilomètres en passant à travers le Mexique pour arriver à la frontière du Guatemala.



Carrera Panamericana 1953 : Le Coupé Porsche 550 de l'équipe Juhan/Asturias (numéro de départ 154) à Oaxaca au Mexique

'53

La Carrera Panamericana s'est vite transformée en une légende. Il se peut que le côté aventurier de la dangereuse course sur route ait joué un rôle majeur car tout le monde racontait alors que chaque année de nombreux accidents tragiques et en même spectaculaires avaient lieu.

tout particulièrement important pour les responsables de faire le plus de publicité possible autour de l'inauguration et l'utilisation de cette importante autoroute de biens.

Ceci était possible dès 1950 grâce à des activités de sport automobile qui, déjà à l'époque, attiraient les foules en masse. Puis la décision fut prise d'inaugurer la dernière étape de la « Carretera Panamericana » au Mexique par une course automobile, « Carrera » en espagnol, organisée justement sur cette voie. La légende de la « Carretera Panamericana » est née.

Lors de la course d'inauguration début mai 1950, 132 véhicules inscrits au total ont parcouru la route (seules les limousines 5 places étaient autorisées) pendant cinq jours et laissant derrière eux plus de 3.436 kilomètres de Ciudad Juárez en passant à travers le Mexique pour arriver à la frontière du Guatemala. Etant donné la distance et les circonstances, de nombreux participants se sont vus contraints d'abandonner la course et seuls 47 véhicules ont franchi la ligne d'arrivée.

Vu que cette course était presque deux fois plus longue que la course sur route la plus connue et la plus longue d'Europe en Italie, la Mille Miglia, les plus grandes écuries de course européennes et l'ensemble de l'élite des pilotes internationaux se sont vite intéressés à ce parcours et se sont inscrits à cette course particulièrement difficile, qui depuis faisait partie de la coupe du monde de voitures de sport.

Entre temps, Jaroslav Juhan, qui avait pris la nationalité guatémalienn, s'occupait de la représentation de Porsche au Guatemala et rêvait d'une adaptation du règle-



Pause bien méritée : Etape intermédiaire lors du quatrième Carrera Panamericana

ment – les voitures de sport étaient à présent autorisées – et demandait donc la permission de faire courir les voitures de sport fiables et rapides de chez Porsche à la Carrera Panamericana. Il avait entendu dire que Porsche avait participé aux 24 heures du Mans en 1953 avec une voiture de sport nouvelle, le type 550, et avait accumulé de nombreuses expériences importantes lors de cette fameuse épreuve d'endurance classique.

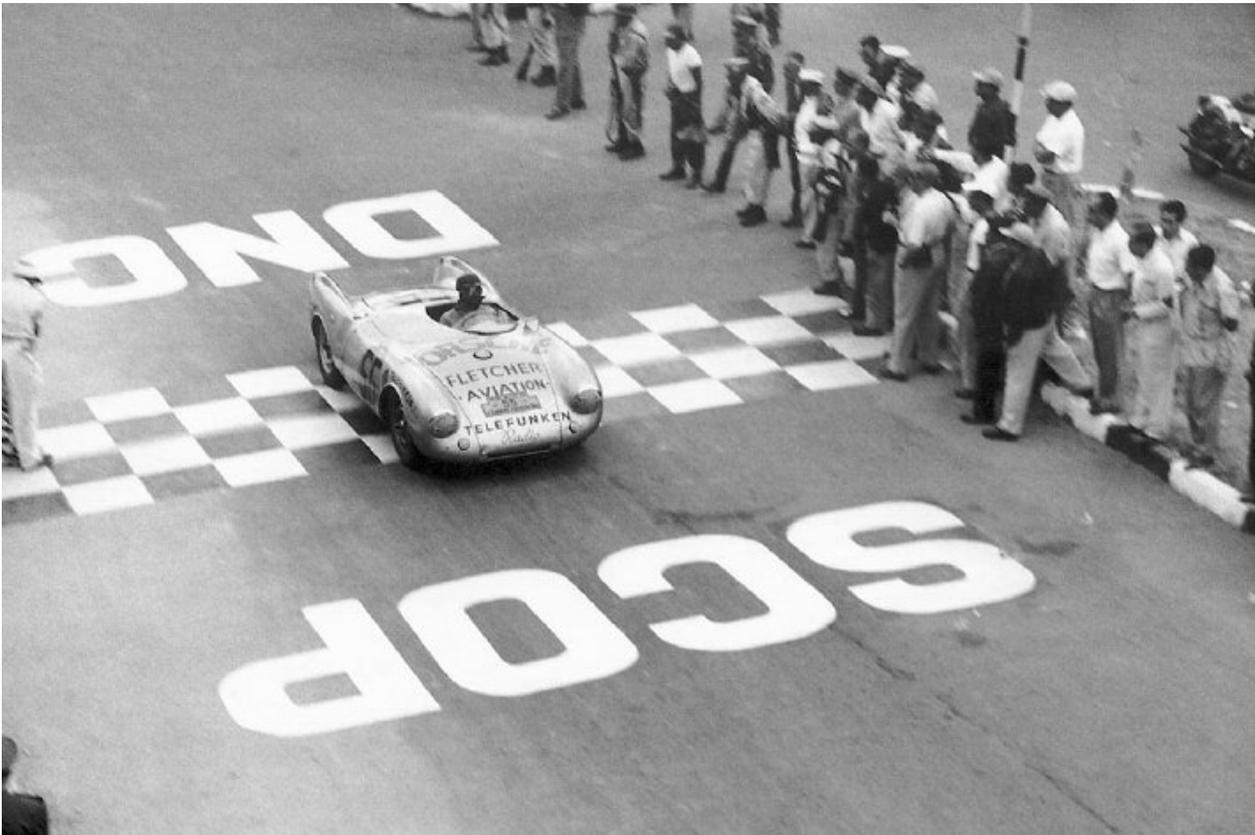
Il était convaincu que les véhicules de course parfaits pour la Carrera Panamericana pouvaient voir le jour.

Grâce à l'aide de l'ancien président du Guatemala, Jacobo Arbenz, qui était très intéressé par ce domaine et tenait à ce que ses compatriotes représentent le pays comme il se doit dans le sport automobile, Juhan a réussi à atteindre son objectif. L'usine Porsche a en effet mis à sa disposition deux Porsche 550 et deux Porsche 356 et quatre pilotes guatémaliens de grande renommée ont donc participé à la Carrera Panamericana au volant de ces véhicules :

- José Herrarte et Carlos González – Coupé Porsche 550-02
- Jaroslav Juhan et Antonio Asturias – Coupé Porsche 550-01
- Guillermo Suhr et Oscar Alfonso – Porsche 356 avec carrosserie en aluminium
- Manfredo Lippmann et Carlos Espana – Porsche 356

L'équipe Herrarte et González a gagné haut la main dans sa catégorie et a donc écrit une nouvelle page de l'histoire de Porsche. Cette victoire représenta le tout premier triomphe de la manufacture de voitures de sport souabe sur le continent américain et fut donc la première étape d'une histoire à succès sans égal dans les décennies à suivre.

La Carrera Panamericana a joui d'une telle réputation de prestige sur la scène mondiale de par la victoire au général de l'ancienne superstar de Formule 1 Juan-Manuel Fangio et la participation de toutes les grandes écuries de course européennes que Juhan compara la popularité du dit évènement avec celle des manifes-



Succès : Classement de Hans Herrmann, le troisième au classement général et vainqueur dans sa catégorie.

tations de Formule 1. Il se peut que le côté aventurier de la dangereuse course sur route ait joué un rôle majeur car tout le monde racontait alors que chaque année de nombreux accidents tragiques et en même spectaculaires avaient lieu.

En 1954, du 19 au 23 novembre, la Carrera Panamericana était disputée pour la cinquième fois. Toutes les grandes équipes et grands pilotes de cette époque se rencontrèrent à nouveau. Le suspense resta alors intact jusqu'à la fin : quel pilote et quelle marque de voitures de sport allait s'imposer sur ce parcours de dure endurance pour les véhicules et qui serait sacré « héros » par les médias.

L'un de ces « héros » était justement un pilote allemand qui était sur la ligne de départ avec une petite voiture de sport allemande. Le jeune pilote de Grand Prix Hans Herrmann fit une performance impressionnante avec une Porsche 550 Spyder. Il ne fut pas seulement numéro 1 dans sa catégorie mais obtint aussi la

'54

L'un de ces « héros » était justement un pilote allemand qui était sur la ligne de départ avec une petite voiture de sport allemande.

Le jeune pilote de Grand Prix fit une performance impressionnante avec une Porsche 550 Spyder. Il ne fut pas seulement numéro 1 dans sa catégorie mais obtint aussi la troisième meilleure évaluation globale et démontra ainsi au monde de la course automobile les capacités des voitures de sport de chez Porsche : Hans Herrmann

troisième meilleure évaluation globale et démontra ainsi au monde de la course automobile ses capacités et par la même occasion celles des voitures de sport de chez Porsche.

Jaroslav Juhan, qui a participé à la Carrera Panamericana de 1954, lui aussi avec une Porsche 550 Spyder, a prouvé la rapidité et la fiabilité de sa voiture de sport et son talent de pilote. Il arriva seulement une place derrière Herrmann, second au classement et quatrième de l'évaluation globale.

La double victoire acclamée de Herrmann et Juhan, qui a fait un vrai coup d'éclat dans la presse internationale et a permis de répandre le nom de Porsche comme une trainée de poudre au niveau international marque aussi la fin de l'histoire de la Carrera Panamericana, la course sur route la plus riche en aventure de tous les temps.

La manifestation est devenue trop dangereuse et les courses trop rapides et trop de participants et spectateurs ont été

victimes de graves accidents. L'idée d'origine de profiter de cette course pour promouvoir la route principale pour le transport de biens ne pouvait plus être développée.

L'aventure Carrera Panamericana resta cependant inoubliable et se transforma en une légende qui perdure.

Porsche rappelle encore aujourd'hui le succès rencontré au Mexique et utilise depuis le nom « Carrera » pour désigner l'un de ses modèles de véhicules. Le nom « Panamera » provient lui aussi de « Carrera Panamericana » ce qui permet de faire survivre le mythe dans le futur.

Entre le Guatemala et Porsche s'est développé depuis lors un très fort lien qui persiste encore aujourd'hui. Considérons par exemple qu'un Guatémalien qui se présente au Musée Porsche et s'identifie comme tel devra souvent entendre raconter la première victoire de Harrarte pour Porsche sur le grand continent américain, une anecdote qui nous, compatriotes, nous honore tout particulièrement.

Carlos Pinelo
Porsche Club Guatemala

Traduction et parution (même partielles) autorisées par le Porsche Club Guatemala.



En action : L'équipe Lippmann/Espana à la dernière étape de Oaxaca 1953



En retraite (mouvmentée) : L'équipe Lippmann/Espana avec leur Porsche 356 actuelle



**Carrera Panamericana
1950 – 1954**

- Distance :** jusqu'à 3.500 km
- Étapes :** 8
- Participants :** jusqu'à 218 équipes
- Départ :** 1951–1954 à chaque mois de novembre
- Durée :** 5 jours

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 :

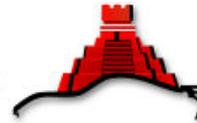
255/45 R 19 Pilot Alpin PA3 N0
285/40 R 19 Pilot Alpin PA3 N0

04 Reportages Porsche Club Guatemala

Le Porsche Club Guatemala Présentation d'un Club



Porsche Club
Guatemala



Fondé en 2000, le Porsche Club Guatemala représente avec ses 45 Membres le Club Porsche de l'Amérique central le plus grand mais certainement aussi le plus activiste.

2010 – année d'anniversaire – le Club a proposé de nombreuses et diverses activités. Il y en avait pour tous les goûts : des promenades communes au travers des paysages charmants du Guatemala, des sessions de conduite sur le circuit ou en-

core des manifestations socio-culturelles telle que la dégustation de vin.

Les grands moments étaient certainement la Porsche Parade et le Track Day de Noel sur le circuit de Pedro Cofiño, à côté de la ville d'Antigua, caractérisé par le paysage volcanique.

Pour 2011, près de 20 manifestations locales et internationale font partie du calendrier des Clubs. Le point culminant de cette

année sera certainement le tour proposé par le Porsche Travel Club en Suisse centrale, un parcours qui prévoit aussi la visite du nouveau musée et des usines Porsche à Stuttgart Zuffenhausen et Leipzig.

Nous nous en réjouissons par avance !

Carlos Pinelo
www.porscheclubguatemala.com.gt



Le Porsche Club Guatemala : Esprit d'équipe et plaisir de conduire font partie des conséquences.

04 Reportages Porsche Luxembourg

Tradition oblige

Porsche Classic Days au Luxembourg du 20 au 21/11/10

La fascination pour Porsche est toujours la même. Ce qui a commencé il y a 60 ans pour Porsche connaît un vrai tournant avec les nouveaux modèles.

Après la grande réussite de 2008, Porsche Luxembourg a décidé d'organiser le deuxième « Porsche Classic Days », cette fois-ci la manifestation a eu lieu sur deux jours.

Avec le soutien des Clubs Porsche luxembourgeois, du Musée Porsche et du Porsche Zenter Letzebuerg et grâce à de fameux modèles historiques de voitures de sport Porsche et près de 30 modèles privés de Porsche de divers types et années, l'objectif de présenter une palette de types intéressants a été atteint. Cette palette de produits a permis de transmettre de manière saisissante l'origine et les racines de l'entreprise aux nombreux visiteurs.

Parmi les voitures de sport Porsche en provenance des deux Clubs Porsche (Porsche Club Luxembourg et Porsche Classic Club Luxembourg) pratiquement tous les modèles de valeur historique ou considérés comme particulièrement rares étaient présents, en partant de la Porsche 356 A pour arriver à la Porsche Carrera GT.

Les points forts étaient certainement les deux modèles exclusifs du Musée Porsche qui sont en exposition dans le Porsche Zenter Letzebuerg, à savoir :

d'une part la légendaire Porsche 917 dans un ton Gulf Racing bleu clair/orange. La Porsche 917 était l'une des voitures de sport connaissant le plus de succès dans les années 70. C'est avec une telle voiture de sport que Porsche a obtenu une victoire au général lors des 24 heures du Mans en 1970. Les amateurs de films



Histoire mixte : Six décennies de mythe Porsche sous un seul et même toit

de sport automobile connaissent aussi ce véhicule du film « Le Mans » dans lequel Steve McQueen jouait le rôle principal du pilote de course Michael Delaney.

Un autre point fort à contempler était la Porsche 956 C, année 1984, avec la fameuse teinte Rothman. Dans les années 80, la Porsche 956 était considérée comme imbattable. Le prototype de la voiture de course a remporté de 1982 à 1984 tous les titres des championnats internationaux de voitures de sport de la Fédération Internationale de l'Automobile FIA, qu'il s'agisse des évaluations pour les pilotes ou des marques. Cette dernière serait même l'une des voitures de sport avec le plus grand succès à travers les époques.

Lors de ce week-end d'exposition, plus de 2.000 visiteurs ont contemplé avec admi-

ration et un grand intérêt les bijoux et modèles classiques exposés.

En guise de remerciement pour la mise à disposition des pièces privées des collectionneurs, une petite fête a été organisée par les deux Clubs Porsche à la veille de la manifestation. Près de 120 Membres des Clubs ont participé à la conviviale introduction aux Classic Days 2010 et se sont réjouis de la collaboration réussie entre Porsche Luxembourg et le Porsche Zenter Letzebuerg.

Miriam Eisenmenger
Porsche Luxembourg
www.porsche.lu



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

04 Reportages Porsche Club Seetal Luzern

40 ans PCSL

Un anniversaire à chiffre rond doit être fêté

En novembre dernier, le Porsche Club Seetal Luzern en Suisse a eu quarante ans. Cet anniversaire a été fêté tout au long de l'année. Le point culminant était une soirée de gala d'anniversaire le 20 novembre. Un coup d'œil à l'histoire du Club et à l'année de fondation.

Le Porsche Club de Seetal Luzern a été créé le 7 novembre 1970 à Baldegg (Seetal Lucerne) par sept propriétaires de Porsche. L'objectif des fondateurs était de cultiver l'amitié entre les pilotes de Porsche en organisant des rencontres régulières, d'échanger les expériences et tout simplement de passer du temps ensemble dans une ambiance détendue.

Lorsqu'en 1980, René Hediger provenant de Neuheim en Suisse, a pris les rênes du Club en main, l'association des Clubs Porsche suisses a instauré la série de courses « Gentlemen-Trophy ». Le Porsche Club Seetal Luzern a connu un grand boom et le nombre de membres n'a pas cessé d'augmenter. Un an plus tard, trois Présidents de Clubs suisses, parmi lesquels se trouve aussi René Hediger, ont pris l'initiative de créer la Porsche Cup Suisse. Pendant des années, les Membres du Club Porsche ont remporté la victoire au général au classement annuel de la Porsche Cup Suisse.

L'année du millénaire de 2000, le Club a fêté ses 30 ans, occasion qui a bien entendu été célébrée comme il se doit. Le moment fort de cette célébration est très certainement le voyage en Espagne d'une durée de deux semaines auxquels les 20 Membres du Club ont participé. Le parcours dans les Pyrénées à travers la zone viticole Navarra dans La Mancha (région de la Rioja en Espagne) est encore ancré dans les esprits.

En novembre 2000, après 20 ans de suc-



Porsche Club
Z u g



cès, René Hediger a quitté ses fonctions de Président pour laisser sa place à Esther Friberg qui fut élue nouvelle Présidente du Club.

Pour célébrer les 35 ans du Club et répondre à la demande des Membres, le vice Président Martin Kammerbauer a organisé un nouveau voyage en Espagne. 34 Membres répartis dans 17 véhicules Porsche ont fait un tour de 17 jours à travers l'Andalousie en direction de Gordes en Provence.

2010 fut marqué par un nouveau grand événement, l'anniversaire des 40 ans. La première manifestation organisée à cette occasion fut en mai 2010, un voyage de 7 jours à Budapest qui regroupa 46 Membres du Club. Au programme, des excursions au lac de Balaton, à Estzergom, une visite guidée de Budapest et un tour en bateau sur le Danube. Pour terminer, un stage de pilotage de deux jours sur le Hungaroring auquel 30 amateurs de la conduite particulièrement actifs dans le domaine ont participé.

A la mi-septembre, l'année jubilaire a atteint l'apothéose. Un voyage d'une durée totale de six jours sous le signe des « visites d'usine et points forts culinaires » a conduit les 55 participants à la Porsche AG de Stuttgart.

La Porsche Club Coordination les a donc accompagnés dans l'usine et ils ont eu la possibilité de visiter le nouveau Musée de



Culture est en arrière plan :

Les grands voyages à l'occasion du jubilé du Club

Porsche à Zuffenhausen. La deuxième étape fut ensuite Leipzig où les participants ont été invités par la Porsche Leipzig GmbH.

Et pour terminer, la destination de la troisième étape était la ville de Wolfsburg en Basse Saxe.

L'année jubilaire du Porsche Club Seetal Luzern s'est conclue par une grande soirée de gala fin novembre 2010.

Selon la décision de l'assemblée générale le nom du Club deviendra Porsche Club Zug à compter de 2011.

Esther Friberg
Porsche Club Zug
www.pczug.ch

04 Reportages Porsche Diesel Club Europa e.V. / Projekt Porsche Junior e.V.

Ecoliers, adolescents et leur « Junior »

Le « projet Porsche Junior » se développe depuis trois ans dans les écoles, ateliers pour handicapés et autres institutions à caractère social et rencontre un succès grandissant.

En suivant la devise « de la léthargie à la créativité », le projet d'intérêt général Porsche Junior e.V. et en collaboration avec le Porsche-Diesel Club Europe e.V., le tout sous le parrainage du Dr. Wolfgang Porsche, cette toute nouvelle méthode de recherche projectuelle unique et couvrant l'ensemble du territoire a été mise en place.

Entre temps, près de 82 projets éducatifs de ce genre ont vu le jour. L'objectif est, dans un cadre d'un groupe de travail d'écoliers, la restauration de vieux véhicules Porsche. 45 groupes ont déjà conclu leurs travaux avec succès et ont transformé de vieux appareils usés de l'agriculture en tracteurs Porsche restaurés avec amour, qui, niveau qualité, atteignent presque celui d'un véhicule neuf sorti d'usine et prêt à être livré.

Le projet de travail offre la possibilité aux jeunes gens de faire un premier pas dans le monde du travail tout en restant sur les bancs de l'école et leur transmet ainsi des connaissances techniques à travers la pratique. A la fin du projet de restauration, les écoliers ayant participé reçoivent un certificat justifiant leur travail effectif de

manière officielle. Ceci aide les jeunes à prouver qu'ils ont accumulé des connaissances techniques avant de commencer à travailler effectivement et ceci sera une aide supplémentaire dans la recherche d'un poste d'apprenti.

Nombre des 2.000 participants au total ont eu la chance de démarrer immédiatement une carrière dans des entreprises pour apprentis grâce à la formation pré-professionnelle du projet et la détention du certificat.

Dans l'atelier pour personnes handicapées de Berlin (BWB) et après le développement de divers projets, une sorte de « centre de compétence » s'est formé. Certains des participants au BWB ont cumulé tellement d'expériences qu'ils ont

décidé de former une « manufacture Porsche-Diesel » dans laquelle près de 30 personnes souffrant d'un handicap sont actives aujourd'hui.

Le parrain Dr. Wolfgang Porsche a profité du vendredi 12 novembre 2010 pour se rendre personnellement dans cette « manufacture Porsche-Diesel » dans les ateliers pour handicapés de Berlin GmbH. Dr. Porsche est venu en compagnie de sa partenaire le Prof. Dr. Claudia Hübner et des directeurs des centres Porsche de Berlin, Postdam/Brandebourg, Stephan Blässing et Patrick Henkel.

De jeunes gens souffrant d'un handicap restaurent ici avec une grande passion des tracteurs Porsche en suivant le modèle original à la lettre et apprennent en même temps les termes de base du métier de la mécanique automobile. Travailler sur de vrais Porsche est un facteur de motivation supplémentaire pour les jeunes d'apprendre le savoir-faire technique et de faire partager leur savoir au sein du groupe.

Même si la Porsche AG ne produit plus de tracteurs depuis longtemps, Dr. Porsche a pu se convaincre dans la « manufacture Porsche-Diesel » que les tracteurs Porsche Diesel ne facilitent pas seulement le travail quotidien des agriculteurs mais s'adaptent parfaitement au « projet Porsche Junior » permettant ainsi de transmettre au jeunes l'importance de la qualité, la fiabilité, l'endurance ou encore l'efficacité.

Nous remercions tous les écoliers, professeurs et sponsors qui soutiennent activement le « projet Porsche Junior », mais aussi son parrain Dr. Wolfgang Porsche et la Porsche AG qui ont permis à ce projet de prendre une telle ampleur.

Harald S. Stegen
Porsche Diesel Club Europa e.V.
www.porsche-diesel-club.de



Parrain : Dr. Wolfgang Porsche est impressionné par la manufacture Diesel



Porsche recommande **Mobil** 

Pour en savoir plus, consultez notre site www.porsche.com/france ou téléphonez au 0 820 800 911

Un rêve ne s'use jamais.

Véhicules d'occasion Porsche Approved.

Même si le temps file à vive allure, certains rêves ne vous abandonnent jamais et prennent du temps pour devenir réalité. Porsche Approved : des véhicules d'occasion 100% Porsche, avec un historique connu, dotés de la garantie Porsche Approved et du service Porsche Assistance.



PORSCHE

05

Tête à tête avec Dr. Ing. Frank-Steffen Walliser

Inspirées du questionnaire de Marcel Proust, vingt questions ont été posées à Dr. Ing. Frank-Steffen Walliser, le directeur du projet 918 Spyder.

Où aimeriez-vous vivre ?

Dans un petit village de Toscane en Italie avec vue sur la montagne viticole. Mais je suis très lié à la région de Stuttgart et me sens bien ici.

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

Une soirée entre amis avec ma femme accompagnés d'un bon repas et un vin rouge d'excellence.

Quelles fautes vous inspirent le plus d'indulgence ?

Lorsqu'il y avait de bonnes raisons mais que la solution n'était pas correcte.

Quel serait votre plus grand malheur ?

Là pas de grande découverte, je suis du même avis que la plupart d'entre nous : la guerre et les injustices.

Quelle est votre personnage historique préféré ?

Le mathématicien allemand Friedrich Johannes Kepler (1571–1630)

Quelles qualités appréciez-vous le plus chez une femme ?

Qu'elles soient émancipées sans le paraître pour autant.

Quelles qualités appréciez-vous le plus chez un homme ?

Authenticité sans manières.

Quelle est votre vertu préférée ?

Très sincèrement ? Mon sens de l'ordre.

Quelle est votre occupation préférée ?

Je n'en ai pas qu'une seule : La conduite occupe clairement la première place mais je suis aussi fasciné par l'électronique. Mais malheureusement je ne dédie que rarement du temps à ces deux occupations.

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

A vrai dire, je ne souhaite être personne d'autre.

Qu'est-ce que le mythe Porsche ?

Le mythe est que nous ayons encore aujourd'hui la possibilité de mettre en pratique ce qu'a annoncé Ferry Porsche : « Au début je regardais autour de moi mais je n'arrivais pas à trouver la voiture donc je rêvais. C'est alors que j'ai décidé de me la construire moi même ».

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

Sa perfection, son adaptabilité au quotidien et sa performance.

Comment voyez-vous l'avenir de Porsche ?

Question facile ! Comme une Porsche 918 Spyder bien entendu. Logique, n'est-ce pas ?

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

Une Carrera 4 993 de couleur bleu nuit avec un moteur de 285 ch., la voiture avec laquelle j'ai voyagé pendant trois jours à travers l'Allemagne alors que j'étais encore étudiant et cherchais un responsable pour ma thèse de doctorat.

Quel est votre trait de caractère principal ?

Patient, exigeant avec un léger penchant pour la perfection.

Quelle erreur regrettez-vous le plus ?

Attendre des autres qu'ils réagissent de la même façon que moi dans des situations données.

Quels sont vos héros dans la vie réelle ?

Joachim Löw, Reinhold Messner.



Biographie

Dr. Ing. Frank-Steffen Walliser (l.)
avec Timo Bernhard

Nom : Dr. Ing. Walliser

Prénom : Frank-Steffen

Date et lieu de naissance : 16/08/69, Stuttgart

Situation familiale : marié, 2 enfants (nés en *2002 et *2004)

Porsche AG

11/10 – aujourd'hui

directeur du projet 918Spyder

08/08 – 10/10

directeur de l'intégration de matériel

02/08 – 07/08

directeur du système de gestion dans les

domaines électriques/électroniques

04/03 – 01/08

directeur stratégie Motorsport

02/00 – 03/03

assistant personnel des membres du

conseil d'administration, département

recherche et développement

(Monsieur Marchart, Monsieur Dürheimer)

10/98 – 01/00

directeur observation des technologies et

analyse des véhicules étrangers

04/95 – 09/98

stagiaire, diplômé et doctorant Promotion

08/96 – 04/99

Université de Chemnitz, chaire de

professeur pour les sciences du travail,

conclus avec mention très bien

10/91 - 03/96

Etudes : Université de Stuttgart,

Construction mécanique avec

spécialisation pour les moteurs à

combustion et gestion des technologies,

récompense obtenue le pris Arthur-Fischer.

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

Le manque de sincérité et d'activité.

Quel don de la nature aimeriez-vous avoir ?

La musicalité.

Votre devise ?

Les objectifs très ambitieux ne peuvent être atteints que de par nos propres actions, organisations et décision. Observer, attendre et accepter les choses comme elles sont n'est pas d'une grande aide.



Pour plus d'informations, consultez notre site www.porsche.com/travelclub ou appelez le +49 (0)711 911 - 78155.

Conduire une Porsche par –15 °C et dans la neige ? Une aventure que nous vous recommandons chaudement.

Porsche Travel Club.

Quel endroit plus rêvé que le Camp4 de l'Arctic Driving Center, à Rovaniemi en Finlande pour s'initier, en toute sécurité, à la maîtrise de la conduite sur glace ou sur neige. Ou alors plus au nord, vous choisirez le Camps4S, à Ivalo, sur le lac de Pasaajärvi, où le Porsche Driving Experience Center vous offrira des conditions idéales pour parfaire vos compétences de pilotage. Des pneus armés de clous de 1,5 mm vous permettront d'évoluer dans des conditions extrêmes, aussi bien sur glace que sur neige.



PORSCHE