



PORSCHE



Juillet 2011

Porsche Club

News 3/11

Editorial

Chers Présidents des Clubs Porsche, Chers membres des Clubs Porsche,

il y a presque un an exactement, j'ai été désigné Président du Directoire de Porsche. A présent, je peux dire que la réalité a dépassé mes espérances : être à la tête de cette entreprise extraordinaire est une profession de rêve. Pour moi, ce poste représente très certainement le point culminant de la carrière professionnelle que j'ai entamée en 1977 chez Audi où j'ai pris en charge la gestion des produits en 1995 puis suis devenu responsable de diverses lignes de produits à partir de 2003. Quatre ans plus tard, je suis entré chez Volkswagen AG pour coordonner la gamme de produits au niveau international en tant que responsable général.

Mais la tâche qui m'incombe chez Porsche représente un défi particulier. La marque est une icône appréciée partout dans le monde par des millions d'amateurs de voitures. Nous suivons tous le même objectif, à savoir entretenir et maintenir l'image prestigieuse de la marque. Comme vous le savez, nous nous sommes fixé de nombreux objectifs. Nous voulons exploiter au maximum nos possibilités sur le marché mondial et répondre aux attentes de nos clients en proposant des véhicules d'exception. Voilà pourquoi la gamme de produits sera élargie. Un premier pas en ce sens a la fabrication d'un petit tout-terrain sportif. Ce projet est mené sous le nom « Cajun ».

Les 620 Clubs Porsche, répartis dans plus de 68 pays et regroupant plus de 180.000 membres, témoignent de l'importance et de la fascination pour Porsche. Ce grand engagement bénévole nous touche tout particulièrement. Les 10.000 événements organisés par les Clubs Porsche chaque année sont la preuve indéniable de l'estime que vous avez pour la marque et sa longue tradition. Il est clair que votre engagement représente par la même occasion une publicité hors du commun pour notre entreprise.



Matthias Müller, Président du Directoire de
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Cette année sont prévues diverses grandes manifestations, qui auront un impact certain. Parmi celles-ci, on peut noter la Porsche Parade du Porsche Club of America de Savannah qui aura lieu du 31 juillet au 7 août. Les participants auront la chance d'apprécier non seulement le charme de la marque Porsche, mais aussi l'atmosphère unique d'une métropole du sud des Etats-Unis riche en traditions.

La fête prévue pour le 50^e anniversaire du Porsche Club of Great Britain qui aura lieu du 2 au 4 septembre attirera sans aucun doute de nombreux participants ; il s'agit en effet du deuxième plus grand Club du monde. De plus, le 15^e anniversaire du Porsche Diesel Club e.V. se tiendra du 15 au 18 septembre dans le domaine familial de Schüttgut de la famille Porsche, à Zell am See. Quelques jours plus tard, du 23 au 25 septembre, la Porsche Parade South East Asia aura lieu en Malaisie et à Singapour. Nous sommes fiers de l'engagement des membres des Clubs Porsche.

Je vous remercie pour tous vos efforts et vous souhaite encore beaucoup de succès.

En signe de reconnaissance pour le travail fourni par les Clubs Porsche, nous inviterons cette année encore 350 membres à la soirée exclusive du Club de l'IAA lors de l'exposition de voitures à Francfort-sur-le-Main. Je me réjouis tout particulièrement à l'idée de rencontrer personnellement les Présidents des Clubs du monde entier lors du 15^e rassemblement international des Présidents organisé au Cap. Je suis conscient de la chance que j'ai d'occuper un tel poste et de pouvoir collaborer avec des personnes si intéressantes.

Je vous souhaite beaucoup de succès dans tous les projets que vous entreprendrez pour Porsche.

Meilleures salutations
Matthias Müller

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 « **pixellisation** » (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 :

Sandra Mayr, Porsche Community Management

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 Porsche Community Management :

Sandra Mayr

E-mail : Sandra.Mayr@porsche.de

Tél. : +49 (0)711 911-7 80 14

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



« La course, c'est la vie. Tout ce qui vient avant ou après n'est qu'attente. »

40 ans Steve McQueen « Le Mans »

En 1971, le film culte « Le Mans » faisait sa sortie dans les salles de cinéma. Il fascine encore aujourd'hui des millions de personnes et a fait de Steve McQueen une légende. Dans ce film, McQueen, « le Porsche-Guy », joue le rôle du pilote de course Michael Delaney qui, de façon spectaculaire, force le destin et remporte les 24 Heures du Mans. Le véhicule ? Une Porsche 917 ! La même année, en 1971, l'équipe d'usine de Porsche composée de Lennep et Marko établit le record « éternel » encore inégalé jusqu'en 2010 à bord d'une Porsche 917. **Les légendaires Porsche 917 sont encore sur les routes aujourd'hui. On en retrouve par exemple une dans le cortège jubilé à l'occasion des « 125 ans de l'automobile » à Stuttgart qui portait le numéro 23 de Hermann/Attwood. Au volant, tradition oblige, Hans Herrmann, le vainqueur des 24 Heures du Mans en 1970.**

Date de clôture de la rédaction

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 **Les 24 Heures du Nürburgring – Grand triomphe pour Porsche sur la Boucle Nord**
 - 08 **Nouveau modèle haut de gamme – La Carrera 4 GTS en versions Coupé et Cabriolet**
 - 10 **Boxster S Black Edition – Édition limitée**
 - 11 **Cayman S Black Edition – Plus performante et plus d'équipements**
 - 12 **Programme de développement décidé pour un prototype sport LMP1 – Retour de Porsche aux 24 Heures du Mans en 2014**
 - 13 **Histoire du sport automobile : 40 ans après la victoire au Mans de 1971 – Living At Large**
 - 17 **Histoire du sport automobile : poster Le Mans – Les véhicules gagnants des 24 Heures du Mans**
 - 19 **Histoire du sport automobile : historique des 24 Heures du Mans – A travers le temps**
 - 21 **Cortège jubilé à Stuttgart – 125^e anniversaire de l'automobile**
 - 26 **E-Boxster pour « Stuttgart, région-pilote en matière d'électromobilité » – L'usine électrique**
-

02 Bourse aux infos

- 29 **Nuit de Porsche Sound – Des légendes fortes**
 - 31 **Porsche Sport Driving School – Stage Performance sur le Nürburgring**
 - 33 **Porsche Travel Club – Tour Porsche Hamburg/Sylt (île allemande de la mer du Nord) 2011**
 - 34 **Porsche Tequipment – Passer à autre chose**
 - 35 **Nombres magiques Porsche – Le nombre 5.335**
-

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

04 Reportages

- 39 **Porsche Classic Club Russland – Présentation**
 - 41 **Porsche Club Steiermark / Porsche Club Slovenija – Cross Border Rallye : pour un plaisir sans limite à partager entre amis**
 - 44 **Porsche Club Francorchamps – Porsche Francorchamps Days avec un nouveau record de tours**
 - 46 **Porsche Club Zug – Stage de conduite en Slovaquie**
 - 47 **Porsche Club Estonia – Petit mais costaud : visite de reconnaissance exclusive de l'île pour le 15^e anniversaire**
 - 48 **Porsche Club Cyprus – Excursion estivale**
-

05 Tête à tête avec

- 49 **Jürgen Barth, vainqueur des 24 Heures du Mans en 1977 et ancien dirigeant Sport Clients chez Porsche Motorsport**



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

01 Nouveautés de Porsche AG

Sport automobile

Les 24 Heures du Nürburgring Triomphe grandiose pour Porsche sur la Boucle Nord

Ce fut l'une des courses des 24 heures du Mans les plus captivantes et dramatiques du Nürburgring. Celle-ci se conclut par une victoire pour Porsche. Devant 220.000 spectateurs répartis le long de la légendaire Boucle Nord, les pilotes d'usine Marc Lieb (Ludwigsbourg, Bade-Wurtemberg, Allemagne), Timo Bernhard (Dittweiler, Rhénanie-Palatinat, Allemagne), Romain Dumas (France) et Luca Luhr (Suisse) remportèrent la 39^e édition de l'épreuve d'endurance classique dans l'Eifel à bord de la Porsche 911 GT3 RSR. Ils battirent par la même occasion leurs redoutables concurrents de chez BMW, Mercedes et Audi.

Pour l'écurie Porsche, l'équipe Porsche de Manthey mais aussi pour Timo Bernhard, il s'agissait déjà de la 5^e victoire en six ans lors de la course traditionnelle.

Ce fut avec la Porsche 911 GT3 RSR, la voiture de course qui rencontre le plus grand succès au niveau mondial ces dernières années, que le quatuor Porsche se plaça en tête du classement le samedi à 23h25. Une place qu'ils abandonnèrent uniquement après avoir franchi la ligne d'arrivée. Cela représentait 16 heures et 35 minutes en première position, soit 108 tours parfaits avec un chrono constant. Le tout se déroulait sous la forte pression du circuit le plus sélectif au monde. Tout ceci parle donc en faveur de la fiabilité de la Porsche 911 GT3 RSR et du savoir-faire de ses pilotes. Le nouveau record de distance ainsi inscrit avec un total de 156 tours et 3.958,968 kilomètres souligne la performance extraordinaire réalisée par les vainqueurs et leur équipe.

« Dès le départ, nous étions sûrs d'une chose : la victoire ne pouvait être remportée que si l'équipe fonctionnait et si la collaboration entre tous, des pilotes aux mé-

caniciens, était assurée. Et tout a bien fonctionné », explique Timo Bernhard. En effet, au delà des petits accrocs habituels au cours du trajet, il n'y eut qu'une seule situation critique qui justement s'est produite au stand. Lucas Luhr : « Lors de l'arrêt au stand, la pompe à essence du Nürburgring ne fonctionnait pas. Il n'y avait pas d'essence qui arrivait. Nous avons donc dû pousser la voiture jusqu'à une autre pompe et avons ainsi perdu presque une minute.

La Porsche 911 GT3 R Hybrid effectua, elle aussi, une belle performance même si elle n'atteignit pas la place espérée après son deuxième départ lors du classique des 24 Heures. La voiture de course innovante de l'équipe Porsche de Manthey, avec son concept de transmission futuriste, parvint à atteindre la 28^e place après une course-poursuite remarquable et 17 tours de retard. Tout le mérite revenait aux pilotes d'usine Jörg Bergmeister (Langenfeld, Allemagne), Richard Lietz (Autriche), Marco Holzer (Lochau, Allemagne) et Patrick Long (USA).

« Je suis dépassé. Un tel succès n'est possible qu'en équipe. Je remercie toutes les personnes qui ont contribué à cette réussite. Aujourd'hui je suis particulièrement fier car nous sommes petits mais nous avons du potentiel et rencontrons un grand succès ».

Dr. Wolfgang Porsche, Président du Conseil de Surveillance de Porsche AG



La mythique course d'endurance : le véhicule vainqueur, la 911 GT3 RSR de l'équipe Porsche de Manthey

« C'est la première fois que je participe avec Porsche à une course de 24 heures et je ne pensais pas que l'émotion allait être aussi forte pour moi. **C'était un week-end très important pour l'entreprise Porsche.** Tous les collaborateurs sur place ont montré ce que signifie vraiment Porsche Intelligent Performance. »

Matthias Müller, Président du Directoire de Porsche AG



Chez Porsche, tout roule : un week-end triomphal sur la Boucle Nord

La 911 GT3 R Hybrid montra tout son potentiel le samedi, lorsqu'elle prit la tête du classement environ quatre heures après le départ. Plus tard, elle fut contrainte de s'arrêter au stand à cause d'une bride cassée dans le différentiel et prit 6 tours de retard sur les premiers. Mais ce n'était pas tout : après 7 bonnes heures, le même problème survint à nouveau et il fallut respecter un deuxième arrêt involontaire au stand. Cette fois-ci, le temps d'arrêt fut de 40 minutes. Avec 10 tours de retard sur le premier, la 911 GT3 R Hybrid regagna la 105^e position. Les temps de tours effectués étaient parfois meilleurs que ceux du premier et elle repassa à la 23^e place au cours de la nuit. Sa course-poursuite fut à nouveau interrompue le dimanche matin : Patrick Long fut touché par un concurrent moins rapide alors qu'il le doublait et tourna à grande vitesse au niveau de l'aérodrome du segment de route. Lors de l'arrêt au stand, aucun dommage ne fut constaté sur le véhicule.

La Porsche 911 GT3 R occupée par les pilotes d'usine Wolf Henzler (Nürtingen, Allemagne), Peter Dumbreck (Grande-Bretagne), Martin Ragginger (Autriche) et Sebastian Asch (Ammerbuch, Allemagne) de Falken Motorsport entra sur la piste humide avec des pneus intermédiaires. Une bonne décision. Wolf Henzler parvint à gagner quelques places au classement avant que la pluie ne s'arrête après deux tours et qu'il

ne doive s'arrêter au stand pour monter les pneus slick. Un autre changement de moteur dans le premier quart de la course fit cependant perdre à l'équipe toutes les chances d'atteindre une bonne place. Le quatuor Falken conclut la course à la 49^e place. Les tours rapides réalisés par la 911 GT3 R après les longues pauses pour réparation n'étaient dans ce cas qu'une petite consolation. « C'était quelque peu frustrant de faire de si bons temps et d'être tout de même en bas de tableau », disait Wolf Henzler. « A la vue de tels temps, l'ambiance est bonne au sein de l'équipe, nous sommes encore plus motivés. Malgré tout, le Nürburgring nous a permis d'accumuler des expériences nombreuses et importantes ».

Après des débuts sans problème et dans des conditions extérieures difficiles, la 911 GT3 R insérée parallèlement à la Porsche 911 GT3 RSR par Manthey Ra-

« La victoire de cette course fait très certainement partie des moments plus émouvants de ma carrière. Personne ne s'attendait à une telle victoire. Après l'entraînement, nous avons trouvé un terrain d'entente et nous nous sommes dits : donnons le maximum ! **C'est tout simplement génial.** »

Marc Lieb, N° 18, Porsche 911 GT3 RSR, Manthey Racing

cing fut retirée de la course après deux heures. L'équipe avait préféré se consacrer entièrement à une seule voiture. Une stratégie parfaite qui fut récompensée par une victoire grandiose. Et lorsque Timo Bernhard franchit la ligne d'arrivée avec la Porsche 911 GT3 RSR, la Eifel se montra également sous son meilleur jour.

Relations publiques et Service de presse, Sport automobile

01 Nouveautés de Porsche AG

Carrera 4 GTS en Coupé et Cabriolet avec une motorisation au top de Carrera



Nouveau modèle avec quatre roues motrices et 408 CV : 911 Carrera 4 GTS

La société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG complète la tête de la série Carrera et propose une nouvelle version à transmission intégrale pour les deux variantes de la 911 Carrera GTS.

Les modèles Coupé et Cabriolet de la 911 Carrera 4 GTS bénéficient ainsi à la fois de la motorisation de 408 CV des Carrera GTS et de la transmission intégrale Porsche Traction Management (PTM). En outre, ces deux modèles allient des qualités aérodynamiques exceptionnelles à une remarquable sobriété : grâce à la stratégie Porsche Intelligent Performance, les nouvelles 911 à transmission intégrale sont aussi sobres que leurs équivalents de la gamme Carrera 4S, le Coupé affichant une consommation de

11,0 l/100 km, et le Cabriolet une consommation de 11,2 l/100 km en Nouveau Cycle de Conduite Européen (NEDC). Enfin, les deux nouveaux modèles disposent d'un ensemble d'équipements de série riche par rapport aux modèles Carrera 4S.

La 911 Carrera 4 GTS tire sa puissance du Flat 6 3,8 litres de la Carrera S. Grâce aux améliorations apportées à la course

Données de référence GTS :
3.800 l / 408 CV / 420 Nm /
5.600 min / 4,4s
+ 4

911 Carrera 4 GTS

d'admission, la puissance a pu être augmentée de 23 CV, pour atteindre 408 CV à un régime de 7.300 tr/min. Ce système d'admission spécifique ne se contente pas d'accroître la puissance maximale, il apporte aussi de l'élasticité et contribue à optimiser le couple dans les plages inférieures et moyennes. Dès 1.500 tr/min, la voiture offre un couple de 320 Nm, et dans les plages de régime plus importantes, le couple nominal de 420 Nm est délivré par le 6 cylindres entre 4.200 tr/min et 5.600 tr/min. La sportivité du véhicule est soulignée par la ligne d'échappement sport de série. Il offre à la nouvelle Carrera 4 GTS une signature sonore caractéristique et lui confère un caractère inimitable avec l'extrémité arrière des sorties d'échappement de couleur noire.



Bandes spécifiques à la série 4 : la Carrera 4 GTS est reconnaissable de derrière grâce aux bandes réfléchissantes

Sportif amateur :

la **Carrera 4 GTS** est dotée en série de jantes noires **19 pouces RS Spyder** à fixation centrale et rebord poli, chaussées à l'arrière de pneus au format impressionnant de 305/30 ZR 19.

La Coupé Carrera 4 GTS atteint les 100 km/h en 4,6 secondes, contre 4,8 secondes pour la version Cabriolet. Dotée de série d'une boîte de vitesses à six rapports, la Carrera 4 GTS peut être équipée en option de la boîte de vitesses Porsche à double embrayage (PDK) à sept rapports, ce qui réduit encore le temps d'accélération de 0 à 100 km/h à environ 0,2 seconde.

La transmission intégrale PTM de la Carrera 4 GTS assure également un plaisir de conduite caractéristique de la marque en apportant un surcroît de stabilité, de motricité et de maniabilité. Ainsi, le système PTM (Porsche Traction Management) répartit de manière optimale la transmission du couple aux roues avant à l'aide d'un embrayage multidisque pour assurer une dynamique adaptée à chaque situation de conduite. Cette orientation dynamique de conduite de la Carrera 4 GTS est en outre soulignée par le différentiel

arrière à blocage limité, disponible de série. Le différentiel arrière à glissement limité renforce la dynamique de conduite du système à transmission intégrale commandé.

Les nouveaux modèles Carrera 4 GTS à transmission intégrale se distinguent de leurs prédécesseurs à propulsion par un certain nombre d'éléments visuels : outre la signature spécifique au modèle apposée sur les portes et sur le coffre, tous les modèles à transmission intégrale sont dotés d'un bandeau de réflecteurs supplémentaires entre les feux arrière. La largeur de caisse reste identique aux modèles Carrera GTS 2 roues motrices tout comme l'écartement de roues sur l'essieu arrière. De nombreux autres détails visuels et techniques différencient les GTS des autres modèles Carrera : c'est notamment le cas des jantes noires 19 pouces RS Spyder à écrou central et rebord de jante poli disponibles de série, chaussées à l'arrière de pneumatiques 305/30 ZR 19.

Les autres caractéristiques visuelles notables comprennent notamment un habillage avant SportDesign avec une lèvre de spoiler avant noire et des jupes latérales spécifiques, également noires. Conduc- teur et passager disposent tous deux de

Caractéristiques 911 Carrera 4 GTS Cabriolet

Motorisation : Boxer six-cylindres

Cylindrée : 3.800 cm³

Puissance : 300 kW (408 CV)

Couple maximal : 420 Nm

Vitesse de pointe* : 300 km/h

Accélération* : 4,6s (0-100 km/h)

Emissions de CO₂* : 251 g/km

Consommation (NEDC)

cycle urbain* : 16,1 l/100 km

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

moyenne* : 10,7 l/100 km

*avec PDK

Caractéristiques 911 Carrera 4 GTS

DONNEES

**911 Carrera 4
GTS**

Motorisation : Boxer six-cylindres

Cylindrée : 3.800 cm³

Puissance : 300 kW (408 CV)

Couple maximal : 420 Nm

Vitesse de pointe* : 300 km/h

Accélération* : 4,4s (0-100 km/h)

Emissions de CO₂* : 247 g/km

Consommation (NEDC)

cycle urbain* : 15,8 l/100 km

cycle extra-urbain* : 7,5 l/100 km

moyenne* : 10,5 l/100 km

*avec PDK

sièges sport. La GTS est proposée de série avec un intérieur sportif noir équipé d'éléments en Alcantara tels que la bande centrale des sièges, la couronne du volant, le levier de vitesses et le frein à main, les poignées des portières ainsi que le couvercle et le prolongement des vide-poches des portières.

En Allemagne, la 911 Carrera 4 GTS Coupé est commercialisée à 111.956 euros, TVA de 19 % et équipement spécifique aux pays inclus. Le Cabriolet est lui vendu à 122.071 euros. Ces deux modèles sont en vente depuis juillet 2011 en Allemagne.

Relations publiques et Service de presse, Presse technique

01 Nouveautés de Porsche AG

Edition spéciale limitée avec 320 CV



Caractéristiques

Boxster S Black Edition

DONNES

 Boxster S
Black Edition

Motorisation : Boxer six-cylindres

Cylindrée : 3.436 cm³
Puissance : 235 kW (320 CV)

Couple maximal : 370 Nm

Vitesse de pointe* : 274 km/h

Accélération* : 5,1s (0-100 km/h)

Emissions de CO₂* : 221 g/km

Consommation (NEDC)
cycle urbain* : 14,1 l/100 km

cycle extra-urbain* : 6,6 l/100 km

moyenne* : 9,4 l/100 km

*avec PDK

Noir c'est noir : la Black Edition convainc par la richesse de son équipement

Seulement 987 fois : Boxster S Black Edition avec un équipement plus complet

La série Porsche Boxster a un nouveau modèle phare de luxe qui se place aux côtés du Boxster Spyder particulièrement sportif : le Boxster édition S Black limitée à 987 exemplaires. Avec ses 320 CV, il dépasse de 10 CV le Boxster S et offre non seulement un équipement en série beaucoup plus complet mais aussi des particularités exclusives. Le tout à un prix très alléchant. La nouvelle voiture de sport de gamme moyenne vise complètement dans le noir avec une carrosserie noire, un capot noir et des jantes 19 pouces Boxster Spyder noires qui soulignent l'entrée musclée du super Roadster. Le Boxster S Black Edition est disponible en Allemagne depuis mars 2011 où il est commercialisé au prix de 63.404 euros, TTC et équipement spécifique au pays inclus.

Devant son essieu arrière, le Boxster S Black Edition abrite un moteur 3,4 litres six cylindres à injection directe d'essence. Il développe 320 CV soit 10 de plus que le Boxster S. Le moteur atteint sa valeur nominale à 7.200 tours à la minute tandis que celle du groupe propulseur du Boxster S est de 6.400 tr/min. Le couple augmenté de 10 Nm pour atteindre 370 Nm s'élève à 4.750 tr/min.

Plus de puissance et plus de force pour une meilleure dynamique. Le Boxster S Black Edition étaye sa position de pointe par ses performances souveraines. Grâce à la boîte de vitesse manuelle en série à 6 rapports, il passe de 0 à 100 km/h en seulement 5,2 secondes, soit un résultat meilleur d'un dixième de seconde par rapport

au Boxster S. Le nouveau modèle atteint une vitesse maximale de 276 km/h et dépasse ainsi le Boxster S en améliorant de 2 kilomètres/heure la vitesse de pointe. Le moteur central de la sportive reste uniquement sobre au niveau de la consommation. Le véhicule consomme une moyenne de 9,8 litres de carburant aux 100 kilomètres en NEDC, c'est-à-dire le même résultat que le Boxster S.

Afin d'améliorer la dynamique et d'obtenir de meilleurs résultats sur un plan économique, le Boxster S Black Edition peut être équipé sur demande de la boîte de vitesses à double embrayage Porsche (PDK) à 7 rapports. De cette façon, le temps d'accélération pour passer de 0 à 100 km/h est réduit et atteint 5,1 secondes, tandis que la vitesse de pointe améliorée grâce au PDK s'élève à 274 km/h. La vitesse supplémentaire par rapport à la boîte de vitesse manuelle et l'ingénieux système d'enclenchement des vitesses permettent de réviser la consommation à la baisse pour passer à 9,4 litres/100 km en NEDC.

Relations publiques et Service de presse, Presse technique

01 Nouveautés de Porsche AG

Edition spéciale exclusive du Coupé Porsche à moteur central



Puissance Black : l'art de la magie noire

Caractéristiques Cayman S Black Edition

DONNES

Cayman S
Black Edition

Motorisation : Boxer six-cylindres

Cylindrée : 3.436 cm³

Puissance : 243 kW (330 CV)

Couple maximal : 370 Nm

Vitesse de pointe* : 277 km/h

Accélération* : 5,0s (0-100 km/h)

Emissions de CO₂* : 221 g/km

Consommation (NEDC)

cycle urbain* : 14,1 l/100 km

cycle extra-urbain* : 6,6 l/100 km

moyenne* : 9,4 l/100 km

* avec PDK

Cayman S Black Edition Plus de performance, plus d'équipements

Le nouveau modèle du Cayman S s'appelle Cayman S Black Edition : en juillet 2011, l'entreprise Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG a lancé le Coupé à moteur central sur le marché. Une édition spéciale limitée à 500 exemplaires seulement avec une performance encore meilleure et un équipement toujours plus complet. Le Cayman S Black Edition est entraîné par un moteur Boxer 6 cylindres 3,4 litres dont la puissance a été augmentée de 10 CV pour atteindre 330 CV pour 7.400 tr/min (plus 200 tr/min). Le couple maximal s'élève toujours à 370 Nm pour 4.750 tr/min.

L'augmentation de la puissance a une conséquence directe sur la performance de cette deux places toute noire. Les temps d'accélération pour passer de 0 à 100 km/h sont améliorés d'un dixième de seconde et sont de 5,1 secondes pour le véhicule avec boîte de vitesses manuelle à 6 rapports et de 5,0 secondes avec la

boîte de vitesses à double embrayage Porsche (PDK) à 7 rapports montée en option. Grâce au pack Sport Chrono livré sur demande et le Launch Control activé, vous pouvez même atteindre le résultat de 4,8 secondes. La vitesse maximale du Cayman S Black Edition est de deux kilomètres/heure supérieure à celle du Cayman S, soit 279 km/h avec la boîte de vitesse manuelle et 277 km/h avec une boîte PDK.

Le Cayman S Black Edition n'a pas seulement une dynamique longitudinale et transversale mais permet aussi une conduite sportive. Les jantes Boxster Spyder noires, qui avec leur diamètre de 19 pouces ne sont pas seulement plus grandes d'un pouce que les roues de série du Cayman S mais aussi un demi pouce plus large que les jantes 19 pouces disponibles en option sur le Cayman S. Des pneus de dimensions 235/35 ZR 19 sont montés sur l'essieu avant tandis que l'essieu arrière est équipé de pneus de dimensions 265/35 ZR 19.

Le concept couleur de l'édition Coupé sport est présent jusque dans les plus petits détails : les revêtements du tableau de

bord, du levier de sélection et de vitesses tout comme les cadrans du combiné d'instrumentation sont noirs. Les baguettes de seuil avec l'inscription « Black Edition » sont en acier inoxydable et la plaquette de série limitée est placée sur la fermeture de la boîte à gants. Doté d'un Pack Audio Plus, les systèmes d'information du Cayman S Black Edition sont commandés par le Porsche Communication Management (PCM). Parmi les équipements ainsi gérés se trouvent par exemple le module de navigation et l'interface audio universelle (avec les prises AUX, USB et iPod). L'intégration d'un téléphone portable est possible à tous moments. Le Cayman S Black Edition allie donc les kits d'équipement Porsche Confort, Infotainment et Design, le tout à un prix très avantageux.

En Allemagne, le Cayman S Black Edition coûte, TTC et avec équipement spécifique au pays, 67.807 euros.

Relations publiques et Service de presse, Presse technique

01 Nouveautés de Porsche AG

Sport automobile

Programme de développement décidé pour un prototype de sport LMP1

Retour de Porsche aux 24 Heures du Mans en 2014

Côté usine, Porsche est de retour aux 24 heures du Mans avec un prototype de sport LMP1. La voiture de course complètement réétudiée fera son entrée en 2014. Avec un total de 16 victoires, Porsche est le constructeur automobile qui détient le record de victoires aux 24 Heures du Mans. La dernière fois, en 1998, Porsche est montée sur la première marche du podium avec la 911 GT1.

« Le sport automobile a toujours été un élément essentiel dans l'histoire de la marque Porsche », souligne Matthias Müller, Président du Directoire de Porsche AG. « Voilà pourquoi ce n'était qu'une question de temps pour Porsche avant qu'elle ne se lance un nouveau défi et ne participe à nouveau au sport de course de première ligue. Personne n'est encore parvenu à battre le record de victoires de Porsche au Mans. Nous voulons continuer sur la même lignée et tenter la 17^e victoire au général.

Porsche a enfin établi de nouveaux critères de qualité dans la catégorie LMP2 avec le prototype de sport RS Spyder qui a rencontré un grand succès à l'échelle internationale – d'abord de 2006 à 2008 aux USA avec l'équipe d'usine Penske Racing puis jusqu'en 2010 grâce à une série d'autres équipes de clients. « Grâce au RS Spyder nous avons montré que l'équipe d'ingénieurs de Weissach est au top », dit Wolfgang Hatz, membre du Directoire en charge de la recherche et du développement de Porsche AG. « De cette façon, nous avons créé de nouvelles références en matière de performance et d'efficacité grâce, entre autres, à l'injection d'essence directe (DFI) que nous avons intégré pour la première fois à un moteur de course à régime rapide. Enfin, une nouvelle technologie d'entraînement a permis de faire de la 911 GT3 R Hybrid une voiture compétitive. Nous avons également réalisé une considérable réduction au niveau de la consommation ».

Le responsable Sport automobile de Porsche, Hartmut Kristen, est lui aussi prêt à se lancer dans l'un des programmes de développement les plus complexes de l'histoire de l'entreprise : « Nous nous réjouissons à l'idée de ce défi, de développer de nouvelles technologies et, par la même occasion, de contribuer au succès de la Porsche RS Spyder. Après la fin du programme de prototype de sport d'usine lors de l'American Le Mans Series, nous nous sommes tenus aux dernières informations connues en matière de technologie. Nous allons maintenant entamer des recherches détaillées afin de pouvoir évaluer diverses alternatives de concept pour notre nouveau véhicule. Tout ceci dépend bien entendu des détails du nouveau règlement technique qui sera en vigueur pour 2014. Ce règlement est particulièrement intéressant pour nous car l'intégration d'une technologie hybride dans le concept du véhicule est une des options possibles ».

Hans Herrmann et Richard Attwood ont remporté la première victoire au général pour Porsche en 1970 avec la légendaire 917 à queue courte. C'est en 1998 que Laurent Aiello, Stéphane Ortelli et Allan McNish ont remporté la 16^e et jusqu'à présent dernière victoire au général pour Porsche avec la 911 GT1. Dans la catégorie LMP2, Porsche a fêté la victoire en 2008 et en 2009 avec le prototype de sport Porsche, le RS Spyder.



Porsche RS Spyder : de nouveaux critères de qualité définis pour la catégorie prototype de sport LMP2 dans les années 2006 – 2008

Relations publiques et Service de presse, Sport automobile

01 Nouveautés de Porsche AG

Histoire du sport automobile : 40 ans après la victoire au Mans de 1971 Living At Large

5.335 KM, 397 TOURS, 222 KM/H, 917 K.

40^e anniversaire de la victoire d'une Porsche 917 à Le Mans.
Un hommage au record presque éternel est aussi une occasion pour faire une rétrospective des décennies de folie de **Helmut Marko**. L'autrichien a conseillé l'écurie championne du monde Red Bull.

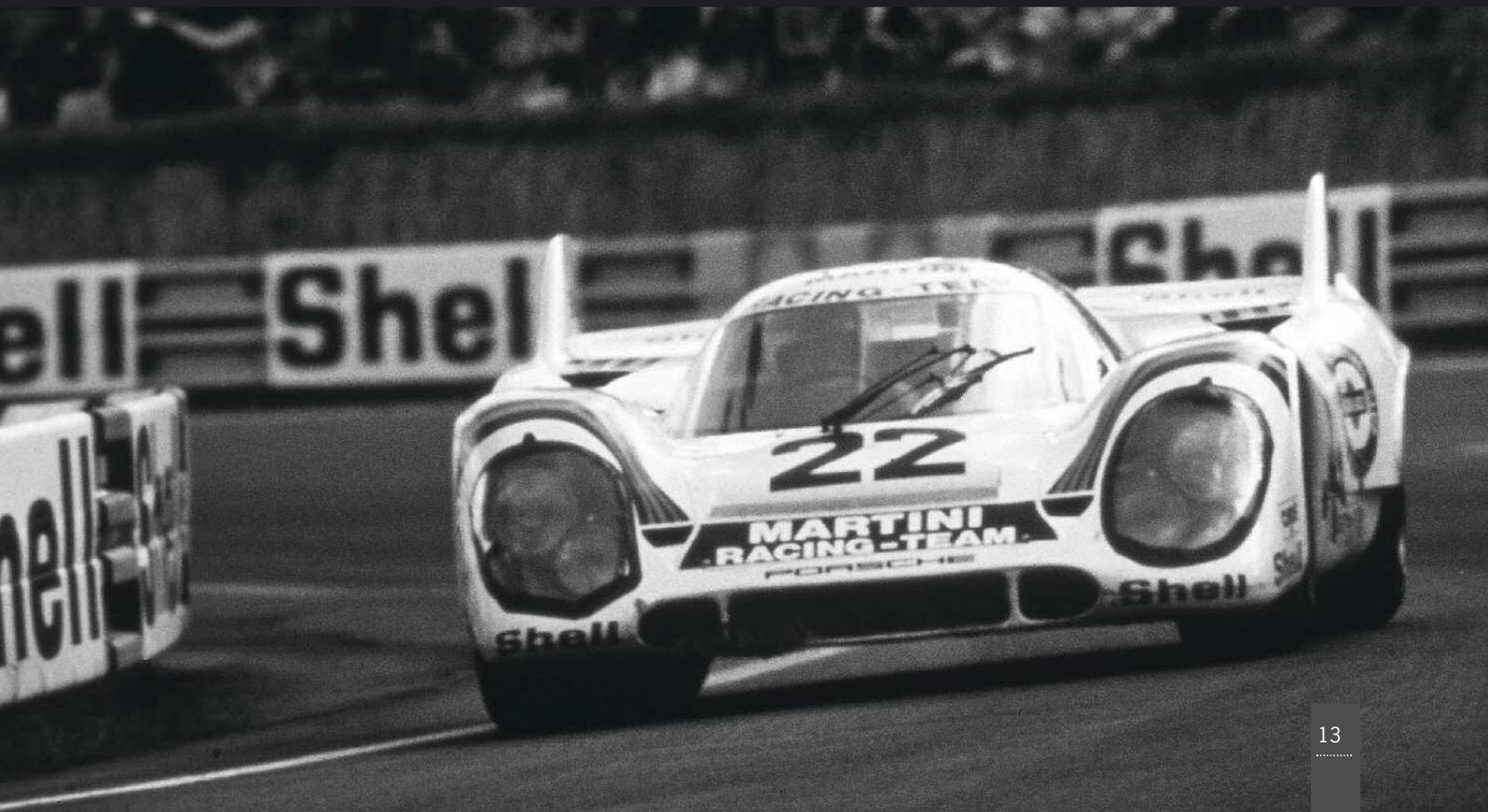
La course avait commencé 16 heures auparavant et Marko/van Lennep étaient en tête avec leur Porsche 917. Les concurrents les plus rapides, Müller/Attwood, eux aussi à bord d'une 917, avaient quatre tours de retard. Ferrari était définitivement battue. Ferdinand Piëch revenait justement du poste de commande du Gulf

Porsche vers les voitures d'usine au look Martini. Et ensuite ? Tout le monde attendait un peu de réconfort pour enfin pouvoir relâcher un peu la pression. Les proches de Piëch, aujourd'hui comme il y a 40 ans, tous connaissent son petit signe du coin de la bouche et ses yeux qui brillent lorsqu'il annonce de telles nouvelles.

Puis il dit à voix basse : « Que le meilleur gagne ». Juste derrière, certes avec quelques tours de retard, se trouvaient Marko et Herbert Müller, roue à roue devant le virage à droite des Hunaudières, il allait à fond, à une vitesse de 345.

Marko : « Nous nous sommes rapidement regardés dans les yeux. Müller est courageux » Müller dit ensuite : « Ce n'était pas suffisant pour doubler à l'abri du vent ». Marko : « Ce n'était pas nécessaire ». L'accélération de la cadence avec près de cinq secondes par tour ne fit de bien ni aux disques de frein maltraités ni à la synchronisation de la boîte de vitesse. Le cinquième allait se désister, malgré les mouvements de mains ciselés qui étaient de moins en moins marqués au cours de la course. Souvenirs de ces heures. Marko : « J'ai tout de suite à nouveau ce son strident à l'esprit, dans les longues lignes droites, à presque 8000 tr/min. C'était comme un acouphène et nous étions heureux de pouvoir à nouveau

Sur la piste : le parcours sur les routes publiques autour du Mans était composé de moins de virages qu'à présent. Ceux-ci étaient comme des petites notes glissées entre les typiques longues lignes droites



diminuer à Mulsanne ». Est-ce que le pilote était conscient de conduire la bête la plus sauvage parmi les voitures de course et d'atteindre une limite, dans le genre : Encore plus, c'est impossible et plus sauvage ne sera plus jamais possible ? Marko : « J'étais certes déjà diplômé en droit mais si j'avais commencé par me poser de telles questions en tant que pilote, alors j'aurais dû abandonner ». Et qu'en est-il de la peur au ventre ? « Il n'y avait pas de place pour la peur. Nous avons vécu le point culminant de l'absolu en ma-

tière de technique par Ferdinand Piëch et tout le monde voulait en faire partie ».

A la fin, la 917 (« Martini ») de Helmut Marko/Gijs van Lennep était parvenue à distancer la 917 (« Gulf ») d'Attwood/Müller mais des kilomètres avaient presque été parcourus inutilement à cause de cet acharnement jusqu'à la fin. Le résultat était tellement bon que le record aurait même pu devenir éternel : 5.335 km en 24 heures, soit une vitesse moyenne de 222 km/h. Ce record de 1971 est en ef-

fet « presque éternel », du moins selon les critères standards du sport automobile. C'est seulement en 2010 qu'une Audi R15 a dépassé la distance parcourue (5.410 km). Le côté éternel de ce record s'explique notamment par la magnifique performance pour l'époque mais aussi car le parcours des 24 Heures du Mans a été changé maintes fois. Le mythe du monstre tel que la 917 a été quelque peu taché par la même occasion. Un nouveau règlement a poussé le Grand Blanc en exil en Amérique à partir de 1972. Là-bas, il a cependant écrit sa propre histoire en tant que magnifique Big Banger mature au niveau des CV. Des données que même Piëch aurait trouvées étonnantes au temps des 24 Heures du Mans même si, en réalité, il les aurait eues bien volontiers. « Des CV, il n'y en a jamais trop », aimait-il à dire. Même si Helmut Marko aimait les courses d'endurance, la Formule 1 était plus

Les vainqueurs entre eux : le Hollandais Gijs van Lennep et l'Autrichien Helmut Marko représentaient dans l'équipe d'usine Porsche de 1971, la jeune concurrence face aux adversaires confirmés tels que Siffert, Elford, Larrousse, Rodríguez, Müller, Attwood. Pour eux, la victoire des 24 heures du Mans marquait le point culminant de leur carrière dans le sport automobile





En route vers la victoire : dernier arrêt au stand avant la victoire, Marko prend le relais de van Lennep

Les connaisseurs reconnaissent Helmuth Bott, l'ancien Président du Directoire Porsche de la technique placé devant le véhicule et derrière les futurs Directeurs de course Porsche Rico Steinemann et Peter Falk. Le jeune mécanicien de course Klaus Bischof, aujourd'hui Directeur du Musée mobile, montre à Marko de façon décidée la sortie. Norbert Singer remplit le livret sur la paroi du stand et même les reporters Burkhard Nuppeney et Heinz Prüller sont sur la photo

importante. Il est entré dans l'équipe BRM alors que son âge d'or était déjà derrière elle. En 1972, lors du Grand Prix de France, Marko a été blessé à l'œil par une petite pierre qu'avait fait voler la roue du concurrent le précédent. Les pistes n'étaient pas aussi bien balayées qu'aujourd'hui et la vitre avant n'était pas aussi résistante. Marko perdit donc son œil gauche des suites de cette blessure. Cet accident marqua la fin de sa carrière de pilote de course. La façon dont il est passé à autre chose, tout de suite, sans se plaindre, ressemble au comportement de Niki Lauda après son accident de 1976. Ne surtout pas rester chez soi à se contempler dans le miroir, il fallait sortir

et voir le monde. Un monde auquel le quelque peu rouillé Lauda s'est habitué tout comme Marko avec sa nouvelle vue. Il faut dire cependant que son œil de verre bien choisi lui a permis de se préparer et d'entrevoir son futur sous divers angles. La perspective s'est élargie en quatre dimensions : les affaires, l'art, l'architecture et la stratégie du sport automobile. L'aventure artistique remonte aux années 60. Des artistes indépendants s'étaient mélangés à la scène de la course comme fans, de vrais passionnés ; bien avant que cela ne devienne chic d'initier les Andy Warhol et Jenny Holzer aux voitures de course. Marko a par exemple vu Frank Stella et Jean Tinguely (très intime avec

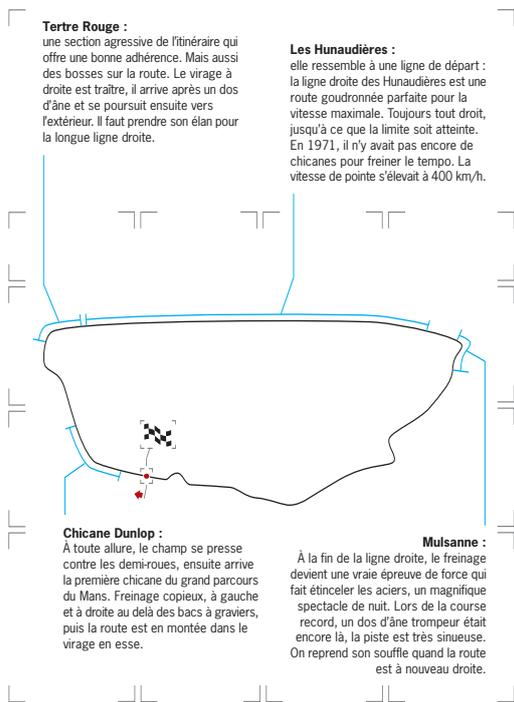
Niki de Saint Phalle, quelle expérience !). Tinguely collectionnait les débris quand il y avait des dégâts matériels et les intégraient à ses œuvres d'art de style cinétique. En bord de piste, cela donnait lieu à des programmes interdisciplinaires tardifs : l'artiste cherchait l'adrénaline dans un autre monde. Marko a commencé à collectionner des images. Aujourd'hui il est propriétaire d'une collection d'art moderne à couper le souffle. Il partage sa collection en toute simplicité avec les hôtes de ses hôtels à Graz (Autriche), toutes deux des maisons extraordinaires. Pour retourner au sport automobile. Il ne faut pas oublier que l'expérience de Marko ne se limite pas uniquement aux 24 Heures du Mans et qu'il a vécu la Formule 1 du temps de Jackie Stewart : il a aussi connu les courses sur route avec Jochen Rindt alors qu'ils étaient adolescents. Rindt (né en 1942) et Marko (né en 1943) étaient dans la même école secondaire et ont été envoyés tous deux en même temps dans un internat de la dernière chance. Ils étaient toujours en compétition avec des voitures presque empruntées, chrono en

« Peur ? Il n'y avait pas de place pour la peur. Nous avons vécu le point culminant de l'absolu en matière de technique par Ferdinand Piëch et tout le monde voulait en faire partie ».

En pleine vie (au dessus) : Porsche se trouvait à l'époque à Teloché au sud de Mulsanne. Les essais généraux ont été faits selon les critères habituels : le service et la maintenance se trouvaient sur une route publique tandis que la centrale technique était un garage local.

Le Mans 1968 – 1971 :

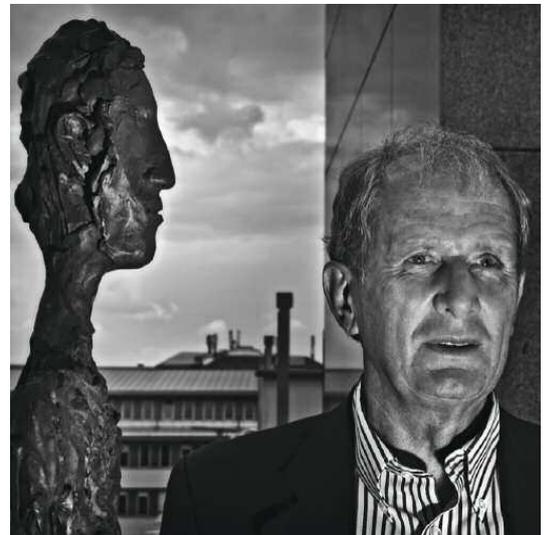
Des virages serrés en passant par les chicanes, les lignes de départ et les étincelles de nuit



main et protocole rédigé. L'adversaire devait à chaque fois prendre la place du passager, le style de conduite était lui aussi noté. Après un accident de ski, le pied de Rindt fut plâtré mais ce n'est pas pour autant qu'il obtint un bonus.

Suite à son accident, l'équipe de Marko a existé sous diverses formes et de l'argent propre fut investi afin d'assurer la durabilité des talents tels que Gerhard Berger, Karl Wendlinger ou Juan Pablo Montoya. Au cours de la formation de ces porteurs d'espoir, l'attitude critique et austère du docteur a été des plus profitables. En d'autres termes, son côté solaire ne se dévoilait pas immédiatement. Les jeunes talents les plus fragiles dévoilaient ainsi leur capacité de résistance et c'en était

fini. Au fil du temps, le titre de docteur est devenu sa propre image de marque. Ce titre académique reconnu en Autriche et qui n'a pas été choisi au hasard est pourtant en général un détail qui n'est pas considéré dans ce cercle. Mais de cette façon, il n'est pas nécessaire de prononcer son nom et toutes les personnes faisant partie du secteur savent bien que ce n'est pas un médecin qui arrive. Pour ce qui est de l'analyse, du diagnostic et de la thérapie dans le domaine des courses, Marko a développé ses standards sur des décennies. Il était clair que Red Bull et lui même allait un jour se réunir. Marko correspond au principe de base de Dietrich Mateschitz' (du moins pour ce qui est de la deuxième partie de sa vie) : tirer le maximum de ses propres éléments, tant au niveau du produit qu'au niveau du marketing. Au début, le docteur semblait être uniquement une statue en arrière plan. Il pouvait rester debout une heure entière et avoir le regard d'une tour de flak désarmée et même après il ne disait pas un mot. Le résultat de ses observations allaient bientôt être connus de tous, et au bon moment. En Formule 1, sur la scène des débordements spontanés, la vue d'un tel déplacement était irritante. La figure du style Renaissance du technicien en chef Adrian Newey et le comportement tranquille de Dietrich Mateschitz' s'accordent parfaitement à la manière d'aborder la vie de Helmut Marko. En anglais, il existe l'expression « at large » mais il est presque impossible de trouver une expression correspondante en français. Pour les poulets, l'expression « à l'air libre » est utilisée la plupart du temps. Ceci rend aussi bien l'idée de la légèreté sur-réaliste d'une personne qui prend des décisions sans être assis à un bureau dans l'entreprise. A chaque course de l'équipe championne du monde, Marko se trouve sur le stand, il écoute toutes les chaînes dans les écouteurs, du pilote aux ingénieurs en passant par le chef d'équipe, il regarde dans toutes les directions et a un



La vie – l'art : Helmut Marko (68) de nos jours – Vainqueur des 24 heures du Mans, stratège en sport automobile et collectionneur d'œuvres d'art

œil sur l'écran. Il ne s'immiscera jamais dans le déroulement de la course. En fin de compte, les coups de maître proposés par le conseiller de l'entreprise se sont toujours avérés être décisifs. Les quelques mots marmonnés par le stratège ne pouvaient plus être retenus et Marko fut envoyé en première ligne. Par occasion, il était possible de voir à la télévision la sensibilité de l'équipe au travers de cet interprète à l'humeur soutenue. De temps à autres un sourire se dessinait même sur ses lèvres, des moments inoubliables. A vrai dire, comme le texte laisse l'entendre, il ne rit pas si volontiers.

Relations publiques et Service de presse, Christophorus
Texte : Herbert Völker

01 Nouveautés de Porsche AG

Histoire du sport automobile
Vainqueurs des 24 heures du Mans



1970 PORSCHE 917

HANS HERRMANN - RICHARD ATTWOOD
4,607.810 km at 191.992 kph



1971 PORSCHE 917 K

HELMUT MARKO - GIJS VAN LENNEP
5,335.313 km at 222.304 kph



1976 PORSCHE 936

JACKY ICKX - GIJS VAN LENNEP
4,769.923 km at 198.746 kph



1977 PORSCHE 936

JACKY ICKX - JÜRGEN BARTH - HURLEY HAYWOOD
4,671.630 km at 194.651 kph



1979 PORSCHE 935 K3

KLAUS LUDWIG - BILL & DON WHITTINGTON
4,173.930 km at 173.913 kph



1981 PORSCHE 936/81

JACKY ICKX - DEREK BELL
4,825.348 km at 201.056 kph



1982 PORSCHE 956

JACKY ICKX - DEREK BELL
4,899.086 km at 204.128 kph



1983 PORSCHE 956

AL HOLBERT - HURLEY HAYWOOD - VERN SCHUPPAN
5,047.934 km at 210.330 kph

Ce poster est disponible en format 82x59 cm dans la boutique du musée Porsche (uniquement en anglais).

Numéro d'article : MAP09006309

Prix de vente : 10 euros

Livraison : 3 euros



1984 **PORSCHE 956**

HENRI PESCAROLO - KLAUS LUDWIG

4,900.276 km at 204.178 kph



1985 **PORSCHE 956**

KLAUS LUDWIG - PAOLO BARILLA - JOHN WINTER

5,088.507 km at 212.021 kph



1986 **PORSCHE 962 C**

DEREK BELL - AL HOLBERT - HANS-JOACHIM STUCK

4,972.731 km at 207.197 kph



1987 **PORSCHE 962 C**

DEREK BELL - AL HOLBERT - HANS-JOACHIM STUCK

4,791.777 km at 199.657 kph



1994 **962 DAUER LE MANS GT**

YANNICK DALMAS - HURLEY HAYWOOD - MAURO BALDI

4,685.701 km at 195.238 kph



1996 **WSC PORSCHE**

MANUEL REUTER - DAVY JONES - ALEXANDER WURZ

4,814.400 km at 200.600 kph



1997 **WSC PORSCHE**

MICHELE ALBORETO - STEFAN JOHANSSON - TOM KRISTENSEN

4,909.600 km at 204.186 kph



1998 **PORSCHE 911 GT1 98**

ALLAN MCNISH - LAURENT AIELLO - STÉPHANE ORTELLI

4,783.324 km at 199.324 kph

01 Nouveautés de Porsche AG



En quelques mots : 1959, les pilotes font des tours d'essai avec le départ de la course. Le concurrent numéro 32, Hans Herrmann, s'installe dans le cockpit de la Porsche 718 RSK. Mais après 78 tours, Porsche se retrouve hors course.

Histoire du sport automobile Les fameuses 24 heures du Mans à travers le temps



Sur la route 66 : quatre Porsche 906 sont placées parmi les sept premiers en 1966. Le couple allemand Hans Herrmann/Herbert Linge est cinquième au classement général après 338 tours



La folie des années 80 : pas de chance pour Jo Siffert lors de l'édition de 1968 avec la Porsche 908 version queue longue. Ses collègues Rolf Stommelen et Jochen Neerpasch parviennent tout de même à atteindre la troisième place.



Barth dans la Sarthe : après un long arrêt au stand, la Porsche 936 entre de nouveau en course avec un moteur fumant – et la victoire est remportée en 1977 grâce au trio de pilotes composé de Jürgen Barth, Jacky Ickx et Hurley Haywood



**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

Cortège jubilé à Stuttgart : 125^e anniversaire de l'automobile

Un cortège émouvant

Porsche a présenté 41 véhicules lors du fabuleux cortège en l'honneur du 125^e anniversaire de l'automobile. La fête d'anniversaire sur roues a fait frissonner près de 250.000 visiteurs, selon les estimations.

Le bruit des moteurs a fait vibrer les cœurs. L'odeur du carburant montait au nez. Et les véhicules brillaient au soleil. Le parfum de 125 ans de l'histoire de l'automobile flottait dans les rues de la ville. Le sensationnel cortège d'automobile à travers Stuttgart qui a été organisé à l'occasion de l'ouverture de l'été de l'automobile 2011 était un aperçu de la magnifique performance des ingénieurs de la région, de l'inventeur de l'automobile au créateur de la voiture de course. Un cortège d'une telle envergure avec 125 véhicules conçus par l'un des trois constructeurs automobile Audi, Mercedes-Benz et Porsche n'avait jamais été réalisé. « Nous avons montré que, dans le Land du Bade-Wurtemberg, tous les

constructeurs automobile défendent une seule et même idée », a dit Matthias Müller. Le Président du Directoire de Porsche AG a souligné la grande importance du site. Près de 25 % des postes de travail du secteur de l'industrie de l'automobile allemande sont concentrés au sud-ouest du pays.

La série 41 des véhicules de Porsche a été introduite par Dr. Wolfgang Porsche dans la 356 numéro 1. En arrivant à destination, dans la cour d'honneur du Nouveau château, le Président du Conseil de surveillance est descendu de voiture tout souriant : « Le Bade-Wurtemberg est un Land qui a du carburant dans le sang. Ceci est aussi bon signe pour nos collaborateurs et collaboratrices ». De nombreuses légendes du sport de course ont roulé aux côtés du Président général de Porsche AG. C'est ainsi que Hans Herrmann a conduit la 917 Le Mans à travers l'étroit espalier : « De nombreux souvenirs me viennent à l'esprit. C'est avec cette voiture que j'ai fait ma dernière course ». Le véhicule de sport automobile a marqué la fin fulgurante du cortège. Le pilote d'usine Marc Lieb à bord de la 908/3 Spyder, Jacky Ickx dans la 936 Spyder et

Peter Falk dans la 911 Paris Dakar se sont chargés de créer une atmosphère émouvante dans la ville. Même Walter Röhrl, qui jouait de la pédale dans la Carrera GT, était impressionné : « Les gens sont enthousiastes à la vue de ces voitures ». Une exposition réservée à la technologie et l'innovation a également été organisée sur la place du château de la ville de Stuttgart. C'est à cet endroit que Porsche a présenté sa technique futuriste avec la 911 GT3 R Hybrid, le Boxster E, la Panamera S Hybrid et la Cayenne S Hybrid. Elle remporte même un



La numéro 1 : Dr. Wolfgang Porsche en compagnie de Prof. Dr. Claudia Hübner a introduit les véhicules de la série 41



On the Run for Fun : Marc Lieb à bord de la 908/3 – pour une fois en voiture sans devoir vérifier les temps réalisés

01 Nouveautés de Porsche AG 125 ans de l'automobile



Petite pose anniversaire : Mercedes-Benz, Porsche et Audi côte à côte

prix. La 356 BTS 1600 GS Carrera GT de 1960 a été couronnée « Super automobile de Stuttgart » par un jury de professionnels.

+++++

Comme une chorégraphie de danse

En huit mois, 50 collaborateurs de Porsche issus de divers secteurs ont organisé le cortège pour le 125^e anniversaire de l'automobile. Une organisation parfaite qui a été accompagnée d'un temps magnifique.

Si nécessaire, Alexander E. Klein aurait passé la vitesse supérieure. Les responsables de l'organisation du cortège de véhicules filaient à travers les espaces verts du Nouveau château de Stuttgart afin d'arriver à temps pour l'entrée des automobiles. « Nous sommes fiers de pouvoir dire que tout a bien fonctionné et de voir qu'autant de personnes ont été fascinées par les automobiles grâce à nous », disait Klein. Christian Dau, le responsable des grands événements pour Porsche, était lui aussi radieux. « L'ensemble de l'équipe a fait du bon travail », soulignait le directeur de projet du cortège de chez Porsche. Il se félicitait également de la collaboration avec les représentants d'Audi et de Mercedes-Benz. « C'était vraiment très amusant ».

Presque tous les collaborateurs du musée Porsche et des représentants issus de nombreux autres secteurs se sont réunis



Toujours au courant : Alexander E. Klein (au centre) s'assura que le choix des petits bijoux était le bon.

pendant huit mois pour participer à la préparation de cet événement. Les tâches étaient donc réparties et une équipe se chargeait des barrages ou des mesures de sécurité tandis qu'une autre gérait la division des apprentis et la Porsche Gastronomie s'occupait du ravitaillement des pilotes.

Les acteurs principaux du cortège étaient les véhicules. 14 d'entre eux provenaient directement de l'exposition de Porsche. Les 41 véhicules ont été révisés et collés dans l'atelier du musée avant leur entrée en scène. Ils ont par la suite été garés sur l'emplacement de l'usine 5 avec les voitures d'Audi et Mercedes-Benz. Leur disposition respectait un ordre bien précis défini à l'avance. L'ensemble du cortège formait une file longue près de deux kilomètres. Le parcours de Zuffenhausen au musée de Mercedes-Benz en passant par le Pragsattel faisait exactement 17,9 kilomètres. Tout était prévu, 10 techniciens du Service Clientèle et le groupe de médecine Porsche faisaient même partie de l'équipe accompagnatrice. Le plus difficile était la répartition des places dans les véhicules, un vrai puzzle. « Il fallait savoir à l'avance qui allait prendre place à bord de ces petits bijoux », expliqua Klein qui comparait l'organisation du cortège à une chorégraphie de danse.

Les 41 apprentis de chez Porsche avaient eux aussi une tâche importante à remplir. Aux côtés des apprentis de Mercedes-Benz et Audi, ils accompagnaient les pilotes à leur voiture et leur indiquaient le chemin à suivre pour se garer. Parmi ces conducteurs se trouvaient aussi le Président du Directoire de Porsche AG Matthias Müller à bord de la 911 Speedster ou encore le Directeur en charge du personnel Thomas Edig dans la 356 Carrera Abart. Peu après 17h, l'exposition organisée devant le Nouveau Château touchait à sa fin. 18 véhicules furent transportés par camion vers Zuffenhausen alors que les voitures restantes ont été conduites par des collègues de chez Porsche. Les collaborateurs de l'atelier du musée n'ont pas eu une seule minute de libre pour souffler. Tout simplement parce que la 550 A Spyder à bord de laquelle se trouvait Herbert Linge dans le cortège devait être préparée et mise au point pour sa prochaine présentation. Deux jours plus tard, le véhicule partait pour Mille Miglia en Italie. Le musée roule, et comment !

Relations publiques et Service de presse, Carrera

01 Nouveautés de Porsche AG



Cortège anniversaire : en rangs dans la cour d'honneur du Nouveau Château (au dessus). Klaus Bischof se lance devant le musée de Mercedes-Benz (à droite) et Jacky Ickx prend un bain de foule au milieu des fans et des amateurs (en dessous)

Cortège de voitures pour les 125 ans de l'automobile : l'été, le soleil, 36° et de magnifiques petits bijoux du musée qui brillent. Telles est la recette parfaite pour une fête d'anniversaire réussie.



01 Nouveautés de Porsche AG



Du soleil à revendre : le légendaire sportif automobile Derek Bell répond patiemment aux questions des médias

Glamour avec un facteur soleil de 10 :
« Les gens sont comme de petits enfants quand ils voient ces voitures ».





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

Véhicule de recherche pour la « région pilote à mobilité électrique, la région de Stuttgart »

L'usine électrique : Porsche entame des tests pratiques avec trois Boxster électriques

Après la GT3 R Hybrid, la 918 Spyder et la 918 RSR, le Boxster E est un concept de voiture de course qui allie la recherche technologique au plaisir de conduire, des caractéristiques typiques pour la marque.

Équipé d'un moteur électrique sur l'essieu avant et sur l'essieu arrière, le premier Boxster E est un véhicule à quatre roues motrices exclusivement électrique. Il affiche un comportement dynamique comparable à celui d'un Boxster S. A l'instar des deux autres Boxster E équipés, eux, d'un seul moteur électrique entraînant les roues arrière, ce prototype est destiné à effectuer des recherches sur les possibilités d'utilisation quotidienne des véhicules tout électriques, en particulier dans le domaine de la conduite et du rechargement des batteries. Les chercheurs espèrent ainsi tirer des enseignements quant aux exigences auxquelles les projets futurs devront répondre, à la poursuite du développement du concept Porsche Intelligent Performance ainsi qu'à l'intégration des véhicules électriques dans les infrastructures.

Les essais pratiques avec les trois Boxster E s'inscrivent dans le cadre d'une expérience de grande envergure baptisée « Stuttgart, région-pilote en matière d'électromobilité ». La région-pilote de Stuttgart est sponsorisée dans le cadre du programme fédéral allemand « Electromobilité dans des régions-pilotes ». Le Ministère fédéral allemand des transports, des bâtiments et du développement urbain (BMVBS) a libéré à cet effet quelque 130 millions d'euros du budget du deuxième plan de relance économique du gouvernement fédéral. Le programme est coordonné par NOW GmbH, l'organisation nationale pour les technologies de l'hydrogène et des piles à combustible.

De par son architecture destinée à accueillir un moteur en position centrale, la Porsche Boxster constitue la base idéale pour es-



L'usine électrique : Porsche a effectué des tests de fiabilité sur trois prototypes du Boxster E équipé de moteurs électriques.

sayer en situation quasi ordinaire des systèmes de propulsion électrique. Extrêmement légère, cette biplace découverte permet une intégration de nouveaux composants comme le moteur électrique, la batterie et la technologie haute tension garantissant la sécurité nécessaire en cas d'accident. Son faible coefficient aérodynamique réduit la résistance à l'avancement qui, à son tour, augmente le rayon d'action. La répartition équilibrée des masses joue quant à elle en faveur d'un excellent comportement dynamique, toujours essentiel pour une Porsche, même à propulsion électrique.

Le Boxster E est un véhicule 100% électrique qui n'est équipé d'autant moteur à combustion supplémentaire. Grâce à la transmission intégrale, l'entraînement des roues est assuré par les seuls deux moteurs électriques (un par essieu) via une

démultiplication fixe. Le groupe motopropulseur arrière composé du moteur, de la transmission et de l'électronique de puissance qui gère le moteur électrique est logé à l'emplacement habituel de la boîte de vitesses et de la ligne d'échappement sur un Boxster conventionnel. À l'avant, la suppression du réservoir de carburant de 64 l a permis de libérer de la place pour une deuxième unité d'entraînement. Le coffre attendant accueille quant à lui l'électronique de puissance du moteur électrique avant. Le Boxster E dispose ainsi d'une transmission intégrale sans liaison entre les deux essieux. Pour garantir une stabilité et une motricité optimales, un boîtier de commande électrique central assure la synchronisation des deux moteurs électriques et régule la transmission de leur couple respectif aux essieux avant et arrière. Les deux moteurs électriques développent une puissance totale de 180 kW



E comme économique : deux moteurs électriques agissent sur les essieux avant et arrière.

et un couple total maximum de 540 Nm au régime maxi d'environ 12.000 tr/min. La puissance de propulsion délivrée de concert par ces deux moteurs est ainsi largement supérieure à ce que fournissent les moteurs électriques équipant les véhicules hybrides actuels. Avec sa propulsion tout électrique, le Boxster E ne produit aucune émission et génère une toute nouvelle forme de plaisir de conduire. Le couple maximum est disponible quasiment dès les premiers tours de moteur. Le Boxster E évolue presque silencieusement, progressant avec vivacité dès les premiers mètres. Les deux moteurs permettent à la voiture d'accélérer de 0 à 100 km/h en 5,5 s. Elle atteint sa vitesse de pointe - qui est limitée à 200 km/h - sans le moindre changement de vitesse, automatique ou manuel. La puissance élevée des deux moteurs offre un autre avantage : elle est synonyme de potentiel de récupération d'énergie plus élevé au freinage. Cela permet d'augmenter l'efficacité du système d'entraînement.

Les deux autres Boxster E ne sont équipés que d'un moteur arrière. Ils affichent une puissance de 90 kW et un couple nominal de 270 Nm. Il leur faut 9,8 s pour passer de 0 à 100 km/h et ils atteignent une vitesse maximale de 150 km/h. Etant donné que tous les Boxster E se déplacent de manière relativement silencieuse, les ingénieurs de Porsche ont conçu un générateur de son (Sound-Design) qui fournit au conducteur un « retour » quant au fonctionnement du(des) moteur(s) et avertit le cas échéant les passants.

Le cœur de chacun des Boxster E est la batterie haute tension, qui délivre une ten-

sion de 363 V. Mise au point par les ingénieurs de Porsche, elle est également fabriquée en interne. Cette batterie de traction lithium-fer-phosphate est montée là où se trouve habituellement le moteur à combustion. Chacune de ses cellules est caractérisée par une tension nominale de 3,3 V et une capacité de 20 Ah. En tout, les 440 cellules individuelles génèrent jusqu'à 170 km d'autonomie pour le Boxster E, qui n'accuse que 1.600 kg sur la balance (mesure selon NEDC). La batterie, qui pèse au total 341 kg, a un contenu énergétique de 29 kWh. De par son principe de fonctionnement, 26 kWh peuvent être utilisés, ce qui constitue une excellente valeur pour une batterie. La batterie délivre une puissance maximale de 240 kW, soit 60 kW de plus que ce que « pompe » le Boxster E à transmission intégrale à pleine charge. La batterie et les composants au service de la propulsion sont raccordés à deux circuits de refroidissement par eau. Comme dans le cas d'un moteur conventionnel, les échangeurs de chaleur sont installés derrière les entrées d'air avant.

La batterie est fixée au châssis aux mêmes endroits que le moteur thermique d'un Boxster S. Cela offre de nombreux avantages, en particulier en cas de collision. Identiques à ceux du Boxster S, les chemins de distribution des forces caractérisant la structure de la carrosserie qui l'entoure la protègent contre tout endommagement. Comme le moteur thermique du véhicule de série, la batterie est installée dans le Boxster E par le bas, ce qui permet de la remplacer très rapidement en cas de besoin. Cela est également facilité par l'utilisation de dispositifs de fermeture spéciaux issus de la compétition automobile, qui permettent de déconnecter la batterie du circuit de refroidissement sans que de l'air pénètre dans le système.

La batterie se charge via un câble. Une simple prise de courant peut être utilisée comme source d'énergie. Le connecteur de chargement du véhicule est doté d'un anneau éclairé. Comme sur chaque Porsche, le « plein » se fait à l'avant. Le chargeur est intégré à l'avant du véhicule. Il convertit le courant alternatif du secteur

en courant continu afin de permettre à la batterie de stocker l'énergie électrique. Sa puissance de charge maximale est de 3,3 kW. Le cycle de charge complet dure environ neuf heures. Cette durée peut toutefois être réduite grâce à une fonction de charge rapide. Malgré la présence des composants électroniques, il reste suffisamment de place pour des bagages dans le coffre avant. Le coffre arrière du Boxster E n'a subi aucun changement.

Il va de soi que le Boxster E offre toutes les fonctions de sécurité et de confort importantes qui caractérisent les modèles de série. Le nouveau système de freinage permet un « fondu enchaîné » optimal entre le couple de freinage des moteurs électriques en phase de récupération et l'action des freins mécaniques (Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)). Un compresseur de climatisation électrique installé dans le coffre avant assure une atmosphère agréable dans l'habitacle.

Le Boxster E n'est équipé ni d'une pédale d'embrayage, ni d'un levier de changement de vitesses, ni d'un compte-tours. Ce dernier est remplacé par un mesureur de puissance spécial placé au centre du tableau de bord. Un déplacement de l'aiguille vers la droite indique une consommation d'énergie, vers la gauche, que le mode de récupération est activé. La récupération, c'est-à-dire la production d'énergie électrique en utilisant les moteurs comme générateurs, peut être modulée par les curseurs situés au volant. Cela entraîne aussi une variation « à la demande » du frein moteur. En l'absence de frein moteur, le Boxster E poursuit son chemin sur son élan en utilisant l'énergie cinétique du véhicule lorsque le conducteur lève le pied de l'accélérateur. L'écran TFT droit du tableau de bord fait notamment office de gestionnaire intelligent de l'autonomie et affiche des informations utiles pour le conducteur : l'autonomie restante ou, par exemple, le nombre de kilomètres qui peuvent être gagnés en coupant la climatisation.

Relations publiques et Service de presse, Presse technique



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

02 Bourse aux infos



House-Party : vivre l'histoire Porsche de près et avec ses propres oreilles

Nuit de Porsche Sound De nombreuses légendes qui se font entendre

A l'occasion de la première nuit du Porsche Sound, environ 1.000 visiteurs se sont rués aux portes du musée Porsche pour vivre des émotions à l'état pur. De nombreuses personnalités du monde Porsche et les bruits des moteurs des 6 décennies du sport automobile de Porsche ont fait frissonner le public.

A l'entrée, la file d'attente était longue. Les visiteurs se pressaient sur le lieu de l'exposition, devant le monte-charge. C'était presque comparable à un concert de rock et les grandes stars ont, quant à elles, été accueillies avec un grand enthousiasme. Des cris, des sifflements, des tonnerres d'applaudissement. Les invités étaient tous ravis de voir les 4, 6, 8 et 12 cylindres. Les visiteurs criaient de plus en plus fort en augmentant ainsi les

décibels produits. S'il devait être nécessaire d'apporter la preuve que les bruits des moteurs sont en mesure de déclencher de fortes émotions, alors ce musée serait l'endroit idéal.

Dieter Landenberger n'osaient pas y croire. Le Directeur des archives historiques animait la soirée aux côtés du présentateur de la radio SWR1, Matthias Holtmann, et saluait tous les « amis de moteur thermique ». Il s'adressait à certaines légendes du sport automobile comme par exemple Hans Herrmann, Herbert Linge, Kurt Ahrens et Peter Falk mais aussi aux nombreux experts d'hier et d'aujourd'hui.

Personne n'a vu passer les trois heures de manifestation ponctuées innombrables anecdotes et autres informations détaillées. Le point culminant de la soirée était la mise en marche d'une Porsche Diesel-Schlepper Master que l'ancien chargé au développement Paul Hensler a lui-même pris en main. « Si vous roulez à

travers Allgäu avec ce tracteur, alors vous ressentirez tout, chaque nid-de-poule », s'exclamait l'homme âgé de presque 90 ans. Kurt Ahrens se souvenait encore de sa première rencontre avec une Porsche 917. Lorsqu'il se rendit compte que le véhicule n'était pas équipé de rétroviseur extérieur, il eut pour réponse : « Une Porsche ne se fait jamais doubler ».

Les grandes personnalités avaient presque volé la vedette aux quatre roues. Presque seulement ! Le bruit des moteurs de la 356 Le Mans en passant par la 804 Formel 1 pour aller jusqu'à la Carrera GT bouleversait chacun leur tour le cœur des spectateurs. Les cris de joie qui ont constitués la note finale du spectacle ont été provoqués par le RS Spyder. La nuit du Porsche Sound ne touchait pas pour autant à sa fin. Beaucoup des visiteurs ont prolongé la manifestation en se rendant dans le parking souterrain du musée pour faire retentir le moteur de leur propre Porsche.

Relations publiques et Service de presse, Carrera



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 Performance-Training

Porsche Sport Driving School Performance-Training sur la Boucle Nord du Nürburgring du 29 au 30 septembre 2011

Les connaisseurs n'appellent pas la Boucle Nord pour rien « l'Enfer vert ». Construite en 1927, il s'agit d'un circuit venu d'une autre époque dans laquelle aucune erreur n'est pardonnée. Les différentes parties de la chaussée par moment très irrégulières et avec des passages sinueux changent quasiment aussi souvent que les dos d'âne et dénivelés s'enchaînent. 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. Voilà pourquoi ce parcours est un circuit de course de tous les extrêmes qui garantit aux pilotes exigeants un grand plaisir de conduite.

Le thème de la précision a éveillé votre ambition de conducteur ? Voici le niveau supérieur : la performance. Cet apprentissage est prévu pour ceux d'entre vous qui ont déjà passé la formation Précision. Lors du cours de sécurité de conduite, l'accent est mis sur l'amélioration du contrôle du véhicule.

En ce qui concerne la gestion des virages à l'aide du freinage et la limitation des mouvements inutiles du volant s'apprennent surtout grâce à l'entraînement. C'est la raison pour laquelle vous passerez un maximum de temps derrière le volant au cours de la formation Performance. L'une des parties les plus importantes de la formation est la « conduite libre ». Dans le cadre du stage de pilotage, vous aurez l'occasion d'intensifier vos connaissances du trajet et d'en connaître les particularités.

Circuit de course :

Nürburgring Boucle Nord

Date :

29 au 30 septembre 2011

Niveau :

Performance-Training

Conditions préalables :

Formation Précision

Prix par personne :

1.822 euros

Accompagnateur :

250 euros

Pour obtenir de plus amples informations et vous inscrire, rendez-vous à l'adresse www.porsche.fr/sportdrivingschool
Vous pouvez également nous contacter par E-mail à l'adresse sportdrivingschool@porsche.de ou nous appeler au **+49 (0) 711 – 911 7 86 83**. En cas de questions, n'hésitez pas à nous contacter !



Sans problème à travers « l'Enfer vert » : Grâce à la formation Performance de la Porsche Sport Driving School



www.porsche.com/travelclub

More panoramic views per hour.

Touring in the new Panamera with the Porsche Travel Club.

A Gran Turismo. Built for touring with sporting spirit and ease of driving. Built for adventures that are experienced first-hand. The Panamera is the ideal newcomer to the Porsche Travel Club. This presents an opportunity for you to get to know the Panamera – in a perfect testdrive environment. The tour may include a visit to the new Porsche Museum, or driving over the famous Alpine passes. Together we can prepare travel plans tailored for your trip.

travel.club@porsche.de or Tel. +49 (0)711 911-78155.



PORSCHE

02 Bourse aux infos

Porsche Travel Club Porsche Tour Hamburg / Sylt 2011

Echangez donc votre sac de plage contre un siège sport.

Le repos est tout de même assuré.

Sylt, l'île de l'Allemagne du nord. Fameuse pour ses 40 km de plage. Une île des opposés : un déferlement de vagues à l'ouest et un estran tranquille à l'est. Dunes à l'état primitif et dunes vertes. Paysages fleurissants et falaises imposantes. Les 12 localités de la région offrent la possibilité de faire du shopping et de flâner dans les rues, aucun endroit n'est comparable à celui-ci. Que manque-t-il donc pour compléter cette énumération ? Le véhicule à bord duquel vous aurez la chance de découvrir ces paysages : une Porsche.

Les points forts du voyage :

- un parcours très diversifié le long des routes côtières très sinueuses de la mer du Nord et de la mer Baltique.
- dîner dans le fameux restaurant Sturmhaube
- ressourcez-vous dans le secteur Spa d'une étendue de 3500 m² dans le Grand Spa Resort A-Rosa. Un centre de Thalasso original avec eau de mer y est aussi présent.
- Profitez de l'île de la mer du Nord devant une tasse de café au réputé Sansibar situé au beau milieu d'un paysage de dunes idyllique



Date :

du 7 au 9 octobre 2011

Prix :

2.190 euros par personne en chambre double

2.390 euros par personne en chambre simple

Pour de plus amples informations, adressez-vous au Porsche Travel Club :

www.porsche.de/travelclub

Par courriel à l'adresse suivante : info@porschetravelclub.de ou appelez-nous tout simplement au numéro indiqué ci-après : +49 (0) 711 - 911 7 81 55



En route vers les dunes : des vacances à bord d'une Porsche

02 Bourse aux infos

Porsche Tequipment Accessoires d'équipement individuel

Passer à autre chose



Une entrée dynamique : le pack SportDesign



Un design sportif : jeu complet de roues été Carrera Sport 19 pouces



Un pur plaisir de conduite : l'équipement supplémentaire du mode sport

De nouveaux accessoires pour votre Boxster

Le printemps est la saison des changements. C'est l'occasion idéale pour offrir à votre Boxster un goût de neuf et de l'équiper pour la nouvelle saison. Les accessoires de Porsche Tequipment font qu'il est simple de changer. Et ce en toute sécurité. Tout simplement car chaque élément ne doit pas seulement convaincre au niveau esthétique, il doit également fournir des arguments techniques.

Qu'en est-il par exemple d'un pack Sport-Design ? Il est composé d'un habillage

avant avec lèvres de spoiler supplémentaires et spoiler arrière mobile automatique, un détail qui reste visible même lorsque le véhicule est en mouvement. Le pack permet de renforcer le côté sportif des modèles Boxster et réduit par la même occasion les valeurs de portance.

La roue sport Carrera 19 pouces perfectionnée par un modèle plus large (8,5 pouces à l'avant et 10 pouces à l'arrière) assure une tenue de route et une dynamique de conduite parfaites. Le jeu complet de

roues été est proposé avec le design classique à 10 rayons. Les étoiles de jante gris métallisé GT et le rebord extérieur de jante lustré contribuent à l'effet d'optique qui va de paire avec le design.

L'équipement supplémentaire du mode sport garantit un pur plaisir de conduite et permet d'obtenir une alliance sportive parfaite entre l'entraînement et le châssis, le tout combiné au PASM. Le mode sport est mis en route grâce au bouton SPORT supplémentaire apposé sur la console centrale. Le passage au mode sport a une influence directe sur la courbe caractéristique de l'accélérateur, le PSM et, selon les modèles, sur les PASM et PDK.

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.

02 Bourse aux infos

Nombres magiques

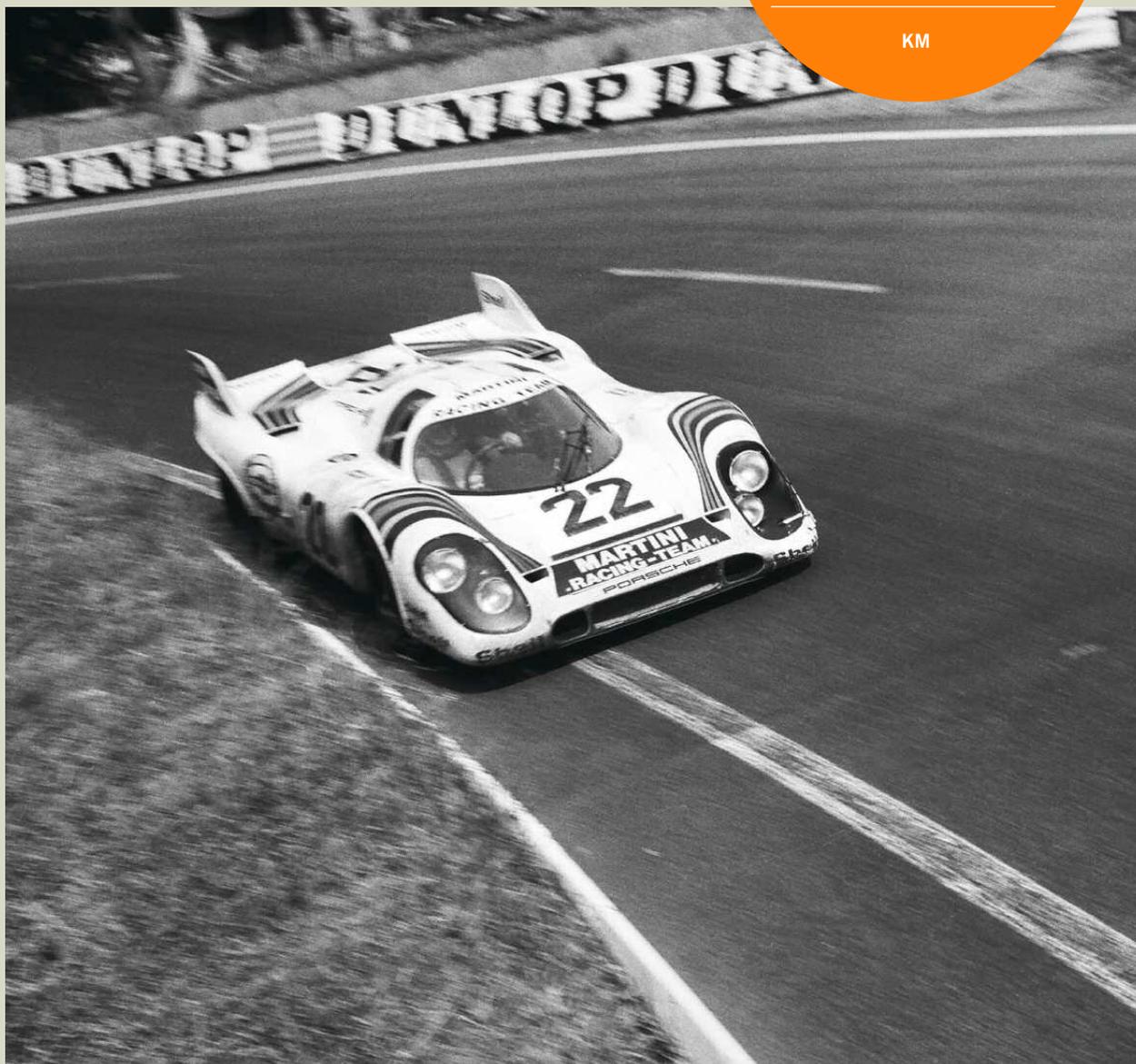
Nous sommes heureux de pouvoir, à chaque parution, vous présenter un numéro particulier dans la rubrique « Nombres magiques ».

Dans la présente édition, notre choix s'est porté sur le nombre 5.335.

5.335 KM = 397 TOURS A 222 KM/H; voilà ce dont eut besoin la Porsche 917 Martini de Gijs van Lennep et Helmut Marko en 1971 pour obtenir la victoire triomphale aux 24 Heures du Mans. Le « record éternel » reste inégalé jusqu'en 2010.

5.335

KM





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

Consulter le médecin de famille est toujours préférable.

Porsche Service



PORSCHE

04 Reportages

Un Club se présente : Porsche Classic Club Russland



Porsche Classic Club
R u s s l a n d



Un jeune Club en plein essor.

Le Porsche Club Classic Russland (PCCR) a finalement été officiellement enregistré en juillet 2009. Il s'agissait avant tout de sélectionner, avec leur propriétaire respectif, une série de véhicules Porsche classiques adaptés. Tels étaient les critères de sélection à respecter : la fidélité au modèle d'origine et un système dépourvu de problèmes techniques. Certains véhicules ont dû être d'abord restaurés de façon qu'ils puissent circuler.

Aujourd'hui, le Club compte 28 membres et 33 véhicules, beaucoup d'entre eux sont encore au stade de restauration. Le parc automobile regroupe donc des véhicules des années 1964 à 1997 : 365, 924, 928 GT, 964 Turbo 3 6, 964 Turbo 3.3, 964 RS et 993 Turbo – toutes des petits bijoux présentés à la manifestation organisée par la Club. Toutes les pièces des véhicules présentés sont d'origine.

Le Club réunit dans une atmosphère plaisante des personnes de tous les horizons, tous les métiers et tous les âges. La manifestation organisée par le Club donne la possibilité aux membres de rencontrer des

amateurs qui partagent la même passion qu'eux mais aussi de nouer de nouveaux liens ou de les entretenir. Les Membres du Club restaurent les véhicules avec un grand enthousiasme. Ils gardent toujours à l'esprit les directives de l'usine et les exigences du fabricant. Priorité numéro 1 pour le renoncement à toutes formes de tuning ou interventions sur le design Porsche.

Il est étonnant de voir que beaucoup de véhicules sont en Russie depuis plus de 25 ans. Cette conclusion laisse entendre que les amateurs de Porsche existaient déjà sous le régime soviétique. Les propriétaires pouvaient non seulement se permettre de rouler avec leur Porsche mais étaient aussi en mesure de l'entretenir comme il se doit.

Le nombre des propriétaires d'un véhicule Porsche Classic augmente considérablement chaque année même si, en réalité, les températures en Russie limitent à un minimum la période pendant laquelle le véhicule et son propriétaire peuvent sortir et jouir au maximum du plaisir de rouler. De plus les taxes à payer pour l'importation sont relativement fortes. Et il faut dire que

les routes russes sont dans un tel état qu'il est souvent nécessaire de s'y connaître en conduite.

La joie de la vie de Club n'en est pas pour autant freinée. On mise sur la course, les parades et les expositions. Le but de ces manifestations est d'offrir la possibilité aux Membres du Club de présenter leur véhicule à un public d'amateurs, comme ils le sont eux-mêmes. Le tout est de les encourager à monter dans son propre véhicule pour un tour d'essai et d'accumuler le plus d'expérience de la route possible. Les manifestations sont également l'endroit idéal pour faire connaître et vivre la marque Porsche aux personnes intéressées. Côté Club, l'accent est mis sur l'aide à porter aux Membres dans la restauration et la maintenance correcte de leur voiture. Le Club a également un rôle informatif et divulgue les dernières nouveautés du monde Porsche.

Les fameuses « Porsche White Nights » organisées depuis plus de deux ans par le PCCR sont le point culminant de l'année du Club. A cette occasion, les propriétaires de Porsche, qu'ils soient Membres du Club ou non et provenant de divers pays, ont l'opportunité de découvrir des destinations intéressantes en Russie. Dès la saison prochaine, cette manifestation sera développée sur l'ensemble du territoire de la mer Baltique dans le cadre des « championnats baltiques en 4 étapes ». Les divers parcours des étapes nous font passer à travers les états baltiques, la Finlande et la Scandinavie. Les pays participants décident où et quand les étapes seront exécutées. Autre détail faisant partie du concours, le Club accueillant doit présenter de plus près les monuments historiques et culturels du pays aux invités et leurs accompagnateurs.

Dimitri Kartsev

Porsche Classic Club Russland
www.porsche-classic.ru



Porsche Club Russland : un jeune Club avec une longue tradition

PROFITEZ DE TOUT LE POTENTIEL DE VOTRE PORSCHE.



PROFITEZ DU POTENTIEL DE VOTRE PORSCHE SANS COMPROMIS DU 1^{ER} AU DERNIER KILOMÈTRE.

Partenaires de développement, Porsche et Michelin représentent l'alliance parfaite entre puissance et longévité sur circuit comme à la ville. Avec les pneus MICHELIN, même les plus exigeants pourront enfin repousser les limites de leur voiture et se concentrer sur l'essentiel : la route.



04 Reportages Porsche Club Steiermark / Porsche Club Slovenija



Co-production : Porsche Club Slovenija et Porsche Club Steiermark rendent le 4^e Cross Border Rallye possible

Cross Border Rallye

Pour un plaisir sans limite à partager entre amis

Aventure sans frontière : le 9 avril, plus de 70 véhicules Porsche se sont rencontrés à Maribor pour participer au 4^e Cross Border Rallye.

Un plaisir de conduite par un temps de rêve : organisée par le Porsche Club Slovenija et le Porsche Club Steiermark, la route sans frontière menait le premier jour de Maribourg en passant par Lovrenc, Muta ou Radpass pour arriver à Gamlitz. Par des températures estivales, le parcours long de 150 km se déroulait à travers des localités pittoresques et le long de routes de montagne isolées. Tout ceci se transformait en une expérience unique, le tout couronné d'un programme des plus prometteurs. Les participants arrivaient de près de sept nations différentes et, en un seul jour, ils avaient déjà franchi sept étapes, quatre étapes spéciales et cinq contrôles d'autorisation.

Mais le repos est aussi prévu. Un dîner de

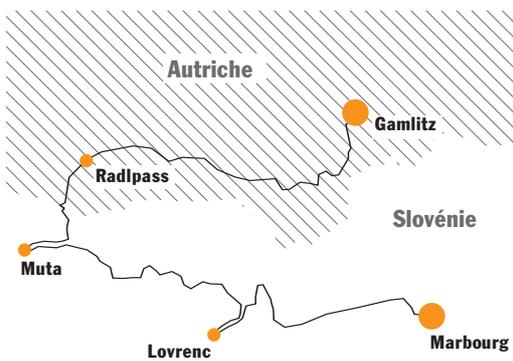
gala en l'honneur du 15^e anniversaire du Porsche Club Steiermark a été donné dans le château de Gamlitz. Parmi les présents se trouvaient entre autres : l'ambassadeur autrichien en Slovénie, son Excellence le Dr. Erwin Kubesch, le maire de Gamlitz, KR Karl Wratschko, le Président du Porsche Club Slovenija, le Prof. Raszto Ovin, le Président du Porsche Club Pannonia, Marton Egervari, le Président du Porsche Club Croatia, Nenad Durovic, Walter Braun, le Directeur du Club Porsche Classic Austria et le Directeur de Porsche Inter Auto Slovénie, Heinz Slesak.

Les participants ont profité des températures très estivales pour échanger, dans ce magnifique cadre, quelques impressions au sujet de la journée de route qu'ils avaient derrière eux. Les Membres de longue date (toutes les personnes membres depuis plus de 10 ans) ont été honorés après un gigantesque feu d'artifice préparé et conclu par les soins de la famille Karl Sternat.



Des températures estivales : conduire était un plaisir encore plus grand

04 Reportages Porsche Club Steiermark / Porsche Club Slovenija



Le jour suivant, le dimanche, les participants se rencontraient à 8h pour le Grand Prix de la montagne à Gamlitz. Les pompiers volontaires de Gamlitz ont pris en charge le blocage et la sécurité du parcours long de 3 km. Après un premier tour de reconnaissance, deux manches de classement ont été organisées. Il fallait tenter de réduire au minimum l'écart de temps entre le premier et le second tour.

Après un déjeuner fabuleux dans le restaurant Wratschko, il était temps de passer à la remise des prix. Mais avant cela, les numéros de la tombola ont été tirés. Le gros lot était un week-end pour deux personnes dans l'Austria Trend Hotel Lambrechterhof et d'autres cadeaux étaient à gagner. A cette occasion, le Porsche Community Management a voulu lui aussi contribuer et a offert quelques prix et une plaque souvenir pour l'anniversaire du Porsche Club Steiermark. La lettre très personnelle et sincère accompagnant le cadeau a été lu à haute voix. Celle-ci a été particulièrement appréciée par les participants. Les vainqueurs ont ensuite été honorés tant pour la victoire au général que pour le Grand Prix de la montagne et le slalom.

C'est ainsi que le week-end placé sous le signe du slogan « Porsche, un plaisir à partager entre amis » arrivait à sa fin. Ce slogan correspondait exactement à la manifestation pleine de vie lors de laquelle sept nations se sont retrouvées pour disputer un concours dans une atmosphère paisible et amicale et ce malgré les barrières linguistiques ; des barrières qui n'ont en aucun cas empêché à l'esprit d'équipe de se placer au premier plan.

La fête d'anniversaire restera marquée dans tous les esprits. Tout était absolument parfait, de la météo au parcours choisi en passant par l'organisation complète de la manifestation. Nous voulons remercier les organisateurs qui sont parvenus à mettre sur pied une telle rencontre pendant leur temps libre.

Toni Werkgartner

Porsche Club Steiermark
www.porsche-club-steiermark.at

Porsche Club Slovenija
www.porsche-club-slovenija.si



Roule équitablement : la compétition sportive contre les amis, un élément à ne pas perdre



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 Francorchamps

11^{ème} Porsche Days Francorchamps

Nouveau record de tours sur le parcours légendaire

La 11^{ème} édition des Porsche Francorchamps Days s'est déroulée dans d'excellentes conditions, entraînée par la magie des lieux et une organisation sans failles.



La magie Porsche opère : plus de 400 Porsche roulent sur le circuit de course en seulement trois jours

04 Reportages Porsche Club Francorchamps

On dit du circuit de Spa-Francorchamps qu'il est le plus beau du monde. Il est sûrement, en tout cas, l'un des plus magiques ! Ici tout se rejoint et tout se bouscule : l'Histoire, avec un grand H, d'abord. Tant de hauts faits ont eu lieu sur ce circuit ! Et la beauté d'un tracé unique en son genre, avec le fameux « Raidillon » en point d'orgue.

Pas étonnant que les Porsche Francorchamps Days, organisé par la société BCM-LDS pour le Porsche Club Francorchamps, aient encore connu un tel succès !

Grand beau temps malgré deux averses passagères, des Porsche en nombre, et une formidable concentration de passionnés autour d'une même marque, venus de tous les horizons !

Durant trois jours, plus de 400 Porsche se sont succédées sur la piste, en trois séries différentes : « fun » pour les débutants, « sport » pour les confirmés, et « racing » pour les modèles équipés de pneus « slicks ». Mais autour de ces séances de roulage, ce sont plein d'animations qui se mettent en place : village avec de nombreux exposants, jeux pour les en-

fants, possibilité de passer sa Porsche sur un banc moteur, exposition de toute la gamme, nombreuses séances de baptêmes en piste, présence très marquée de d'leteren Porsche Import et de Michelin, visiteurs en masse, rallye touristique de plus en plus fréquenté dans les Ardennes belges, et surtout, une énorme parade le dimanche !

Il faut la voir, cette parade « Jean-Charles Cartier », pour y croire ! Bien que le tracé fasse 7 kilomètres, les premiers rattrapent les derniers, ce qui représente un serpent ininterrompu de quelques 669



Exemple de parade : aventure Porsche au cœur d'une grande famille



Nouveau record : il a fallu 669 Porsche pour battre le record de tours

Porsche, nouveau record en la matière, prêt à être homologué et inscrit dans le Guinness Book des Records !

D'ores et déjà l'équipe organisatrice travaille sur la 12^{ème} édition, pour 2012, où l'on parle d'un grand projet permettant de mieux intégrer les Porsche Classic à cette manifestation unique, la plus grosse d'Europe en son genre.

Hugues Vanderbecken

Porsche Club Francorchamps

www.porscheclubfrancorchamps.be

04 Reportages Porsche Club Zug

Stage de pilotage Porsche Club Zug en Slovaquie



L'arrêt aux stands : les véhicules du Porsche Club Zug sur le Slovakiaring

Tour de reconnaissance à toute allure, entre modernité et histoire.

Le Porsche Club Zug a organisé un week-end réservé au Membres du Club et les clients Porsche du centre Porsche Zug du 28 avril au 4 mai derniers. Cette fois-ci la destination était les environs de Bratislava : le point culminant de la manifestation était le stage de pilotage de deux jours sur le Slovakiaring, un nouveau circuit de course de 5.922 km situé à 36 km à l'est de Bratislava.

L'hôtel de Samorin où étaient logés les participants se situait dans un parc non loin du Danube dans une région calme. Trois visites guidées organisées en bus étaient proposées aux 65 participants. C'était l'occasion idéale pour découvrir le beau paysage des environs de Bratislava. La visite de ville hongroise de Győr était prévue pour le vendredi. L'importante métropole n'est pas uniquement connue pour son site automobile mais elle a également de nombreuses activités culturel-

les et presque le flair des grandes villes que sont Budapest et Vienne. Dans la ville de Győr flâne un air tranquille et romantique.

La destination du samedi était en revanche une vraie grande ville, la capitale de l'Autriche, Vienne. En un tour nous avons pu contempler de nombreux monuments historiques. Un passage dans un café typiquement viennois ne pouvait naturellement pas manquer à notre visite touristique.

Nous sommes ensuite partis pour Bratislava le dimanche. La visite de la ville s'est faite à pied et avec un service Oldtimer City Tour. Enfin, il était prévu de visiter les quatre tours du château qui se trouve sur les hauteurs de la ville de Bratislava.

Les participants avaient la voie libre sur le Slovakiaring pendant deux jours, le lundi et le mardi. Le nouveau circuit de course s'est avéré très ambitieux et il y en avait pour tous les goûts et tous les tempéraments. Ainsi, nous avons eu la possibilité



Bratislava : un peu de culture en accompagnement du stage de pilotage

de profiter au maximum de la dynamique de conduite de notre Porsche. A l'occasion de cette rencontre, le centre Porsche de Zug a mis à disposition un mécanicien en sport automobile et des outils d'usine. Le service proposé était gratuit. Les 80 roues nécessaires pour la course ont été amenées par deux bénévoles sur un camion. L'enthousiasme de tous les participants était particulièrement visible au moment des apéritifs et diners en commun, c'était le moment réservé aux échanges joyeux.

Nous souhaitons à présent remercier tous les sponsors pour l'aide apportée et tous les bénévoles pour leur grand engagement. Cette excursion a encore une fois été parfaitement organisée par nos experts Martin Kammerbauer et Sportwart Heinz Arnold. Un remerciement tout particulier leur ait adressé ici. Merci encore.

Esther Friberg
Porsche Club Zug
www.pczug.ch

04 Reportages Porsche Club Estonia

Petit mais joli – Porsche Club Estonia

Découverte exclusive de l'île pour le 15^e anniversaire

La décision de fêter le 15^e anniversaire du Porsche Club Estonia (PCE) sur la grande île estonienne de Saaremaa était une excellente idée même si à l'origine il ne s'agissait que d'une idée qui nous était passée par la tête. La manifestation a commencé pour la plupart d'entre nous dès l'arrivée au port. C'était tout simplement merveilleux de contempler à nouveau le visage de personnes connues mais aussi d'en découvrir de nouveaux. Après un petit tour de l'île en ferry, nous avons rencontré d'autres participants et voilà, le coup de départ de la manifestation allait déjà partir. La rencontre commença par un tour d'orientation sur l'île.

On aurait presque pu parler d'un « Porsche Classic Rallye 2011 » parce que les tours d'orientation sont devenus une tradition lors de nos manifestations de saison. Comme pour tous les tours d'orientation, le but est de cumuler le plus de points en chemin. Mais cette fois-ci, nous avons intégré une petite surprise : les participants nous livraient toutes sortes de réponses aux questions sur le parcours. Des points supplémentaires étaient attribués à l'équipe pour les propositions les plus originales ou les plus poussées au niveau technique.

L'une des meilleures réponses que nous avons obtenues était par exemple : « Quelle est la chose la plus amusante vécue à bord d'une Porsche ? » – « Le Nürburgring bien sûr ». La réplique suivante était également originale : « J'ai fait monter un auto-stoppeur à 22h30 dans les environs de Hambourg. Je l'ai déposé devant la porte de chez lui à 5h du matin à Jönköping en Suède. Le parcours de ma vie ! ». Il était vraiment intéressant de lire les réponses individuelles de chacun. Mais pour ce qui est du jugement et du classement, il n'y a rien de plus difficile. Encore une bonne leçon !

Après une courte pause déjeuner dans le fabuleux port de Roomassaare où s'était terminé notre tour d'orientation, le groupe au complet est parti pour l'aéroport de Saaremaa. L'objectif : une course articulée autour d'un slalom ambitieux avec épreuves d'accélération et de freinage à la suite. Une belle course plutôt sûre pour les pilotes et leur engin !

Une deuxième possibilité se proposait à ceux qui souhaitaient tester leur savoir-faire en matière de conduite pouvaient passer un test à l'aéroport. C'est un plus qui a été proposé et a remporté un grand succès dans le passé. L'examen consiste à accélérer sur 330 m en partant de la position d'arrêt, de freiner sèchement, faire un demitour en U, repartir en pleine accélération et s'arrêter net devant la ligne d'arrivée avec le marquage au milieu des deux essieux. Plus facile à dire qu'à faire ! Mais lorsqu'un deuxième véhicule s'oppose au votre et que quelques secondes sont nécessaires pour calculer la distance de freinage alors il n'est pas évident de ne pas dépasser le marquage de la ligne d'arrivée.

La soirée s'est conclue par un dîner de gala dans l'hôtel restaurant. Peu avant le service du dessert, une petite remise des prix a eu lieu. Les prix ont été offerts par le revendeur Porsche estonien qui entre temps s'est avéré être un élément important du PCE.

Nous souhaitons adresser un grand merci à tous les participants, des pilotes venus de l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et la Pologne et qui ont contribué à notre manifestation avec plus de 26 véhicules, tous modèles confondus. Puisque l'un de nos Membres est aussi Membre du Porsche Club Finland, nous avons également un représentant du PCF. C'était donc une fête vraiment grande pour un Club aussi petit que le notre !

Nous souhaitons poursuivre dans cette voie et permettre l'accès à tous les modèles et années de construction à nos manifestations. Parmi les gagnants se trouvent cette fois-ci une 964, une 993 C2 et une 997 GT RS. Comme vous pouvez le constater, il ne faut pas nécessairement avoir la Porsche la plus puissante pour monter sur une marche du podium. En fin de compte c'est l'accord parfait entre le véhicule, le pilote et l'ajout d'un bon copilote qui fait toute la différence. Une constatation qui correspond tout à fait à notre manifestation.

Le Porsche Club Estonia est parti du bon pied dans la nouvelle saison. Nous espérons revoir tous les participants (et d'autres encore) lors de la prochaine rencontre. Vous êtes tous cordialement invités !

Margus Holland

Porsche Club Estonia
www.porsche-club.ee



Tour de l'île : avec le ferry vers l'île de Saaremaa

04 Reportages Porsche Club Cyprus

Évènement de l'été Dans l'ivresse des virages

Une journée mobile en voiture.

Contrairement aux manifestations précédentes, le point de départ pour les 35 voitures de course n'est pas Nicosia mais Limassol, la deuxième plus grande ville de l'île avec une ligne côtière qui s'étend sur 15 km avec de nombreux hôtels, cafés, résidences exclusifs et une brise toujours fraîche.

Les belles voitures voyantes et exotiques parquent souvent le long de la route côtière. La communauté Porsche est quant à elle bien différente et préfère rester discrète et s'est réunie au Chesters Bar situé en marge de la ville. L'ambiance était tranquille et décontractée, les pilotes et les passagers s'étaient rapidement trouvés entre eux. Après tout, les participants apprennent à mieux se connaître lors de chaque rencontre du Porsche Club Cyprus (PCC) et à présent ils se sont déjà beaucoup rapprochés les uns des autres. Pour la première fois, le comité du PCC avait préparé des casquette et t-shirts à effigie du Club. Cette idée innovante a été appréciée par les Membres et les chiffres de vente étaient par conséquent plutôt bons. Les recettes issues de cette offre et d'autres encore devraient être reversées au profit d'une rencontre caritative à venir.

Les informations relatives à la sécurité avaient été fournies pendant la petite mise en bouche devant un café et un muffin. C'est parti ! Le son électrisant de l'art des ingénieurs de Porsche flottait déjà dans les airs. L'objectif de l'excursion : direction est le long de la côte. Peu de temps après le départ les voitures faisaient déjà leur entrée dans la colline aux petits villages pittoresques. Après chaque nouveau virage, la sensation de ne faire qu'un avec la route était de plus en plus forte.

Les longues chaînes de collines et de montagnes de Chypre constituent un site

d'accueil idéal aux excursions du PCC. Les véhicules comme la 911 se sentent comme chez eux ici. Parfois, on a presque l'impression que le pilote enlace la route à cause des nombreux changements de direction. C'est comme s'il avait l'impression de se sentir bienvenue, comme s'il s'agissait d'un ami de longue date.

En passant à travers les habitations cachées, les voitures de Porsche suscitaient un grand enthousiasme, même auprès des habitants des villages. Les jeunes en particulier ont appréciés de voir la petite flotte tandis que pour les touristes, c'était l'occasion de faire quelques photos souvenir. En arrivant en plein Lefkara, un village connu pour la fabrication de broderie, les voitures se sont transformées en vraie attraction de mariage. Le jeune couple fraîchement marié sortait tout juste de l'église lorsque nous sommes passés devant !

Les organisateurs avaient modifié la route et rallongé par un « cours WRC » spécial de sept kilomètres, une route qui venait d'être asphaltée. L'expérience en matière de conduite s'est avérée être plus authentique et des plus ambitieuses, presque comme un circuit de course. Voilà ce qui nous manque sur Chypre ! Mais on entend déjà parler de la construction d'un circuit de course. Nous nous réjouissons à l'idée de pouvoir le louer pour organiser les manifestations à venir et l'utiliser comme circuit d'entraînement. Nous pourrions très certainement en dire plus dans quelques temps.

La longue et éprouvante journée de conduite s'est ainsi conclue sur une note d'espoir : tous heureux mais fatigués, les participants sont retournés à Nicosia. C'est à ce moment-là que les pilotes ont ressenti l'effort fourni au cours des 135 km, il n'y avait pas une seule ligne droite ! Puis ils ont regagné leur force après un petit re-



Happy Hour : le Porsche Club Cyprus en été, une rencontre à succès

montant : « Little Buddha » proposait un buffet avec un grand choix en spécialités asiatiques. Même le ravitaillement des voitures était assuré : notre sponsor Mobil 1 se trouvait sur place et attendait les pilotes à l'arrivée pour leur remettre assez d'huile pour faire une vidange du réservoir.

L'un dans l'autre, la rencontre a été un grand succès. 35 véhicules Porsche et 55 fans satisfaits ont passé une journée inoubliable. Les voitures sont ensuite retournées sur les routes pour accomplir leur tâche et non seulement leur aspect esthétique mais aussi leur excellente performance ont à nouveau fait le bonheur de nombre de personnes.

Ioannis A Agrotis

Porsche Club Cyprus
www.porscheclubcy.com

05 Tête à tête avec Jürgen Barth

Inspirées du questionnaire de Marcel Proust, vingt questions ont été posées à Jürgen Barth, vainqueur des 24 heures du Mans en 1977 et ancien directeur du département Sport Clients chez Porsche Motorsport

Où aimeriez-vous vivre ?

Je suis très heureux de vivre dans la région de Stuttgart. Depuis 1964, je me sens chez moi à Bietigheim et à Sachsenheim.

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

Etre heureux avec soi-même, sa famille et son entourage.

Quelles fautes vous inspirent le plus d'indulgence ?

Les erreurs de tous les jours.

Quel serait votre plus grand malheur ?

Ne pas être en bonne santé.

Quel/les est/sont votre personnage/s historique préféré ?

Les chevaliers du Moyen-Age.

Quelles qualités appréciez-vous le plus chez une femme ?

La sincérité et la douceur.

Quelles qualités appréciez-vous le plus chez un homme ?

Sa droiture.

Quelle est votre vertu préférée ?

Ma droiture.

Quelle est votre occupation préférée ?

Conduire une Porsche !

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

Je suis parvenu à devenir ce que je voulais être.

Qu'est-ce que le mythe Porsche ?

Tout d'abord l'harmonie avec le conducteur de Porsche, et puis un véhicule parfait qui procure un véritable plaisir. Comme le disait autrefois M. Porsche : « La plus belle manière de conduire ».

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

Son aptitude à être utilisée au quotidien et sa fiabilité.

Comment voyez-vous la Porsche du futur ?

Une super voiture de sport électronique, avec plein de nouvelles idées, mais les mêmes performances qu'aujourd'hui.

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

Une Porsche 911.

Quel est votre trait de caractère principal ?

Je poursuis mes objectifs avec détermination, ouverture et honnêteté.

Quelle erreur regrettez-vous le plus ?

J'ai cru à la bonté de chaque homme.

Quels sont vos héros dans la vie réelle ?

Les gouvernements qui doivent composer avec la réalité d'aujourd'hui.

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

La sournoiserie.

Quel don de la nature aimeriez-vous avoir ?

Guérir.

Votre devise ?

Prendre la vie telle qu'elle vient.

20

VINGT QUESTIONS POSÉES À

JÜRGEN BARTH



Biographie

Nom : Barth

Prénom : Jürgen

Date et lieu de naissance : 10.12.1947, Thum/Monts-Métallifères

Situation familiale : divorcé, pas d'enfant

L'un des plus grands coureurs automobiles des années 70 et 80 (notamment lors des 24 heures du Mans en 1977). Il participe encore aujourd'hui à des rallyes et courses historiques.

Parcours professionnel

Formation de vendeur et de mécanicien chez Porsche AG, à Zuffenhausen. D'abord assistant de Huschke von Hanstein au département Presse et Sport automobile (1969), il devient ensuite pilote d'usine pour les véhicules Porsche, puis représentant de Porsche dans différentes organisations sportives (FIA/BPICA/ONS/DMSB, etc.). A partir de 1982, il devient directeur du département Sport Clients de Porsche et responsable de la production et de la distribution des véhicules de course groupe C et 911 à Weissach. En retraite (mouvementée) depuis 2008.

Fonctions

Notamment président de la commission FIA pour les voitures de sport, fondateur de l'organisation de groupe C OSCAR, fondateur du championnat BPR, membre de la commission FIA GT. Fondateur du championnat ADAC GT Masters.

Loisirs

Participer à des rallyes et courses historiques.

Quand le temps le lui permet, écrire des livres.

(« Das große Buch der Porsche Typen » (Le grand livre des modèles Porsche), « La Réussite Porsche », « Porsche 904 », « Porsche 906 », « The Porsche Book »)