

Centre Porsche Genève

PORSCHE TIMES



02
25

E-Performance
La batterie en détail
Page 7

Hub E-Performance
Faits et histoires
Page 10



Chers clients et amis,

Ce deuxième numéro du Porsche Times vous invite à plonger au cœur de la performance, qu'elle se déploie sur route ou sur circuit.

À travers ces pages, découvrez Salar Bahrampoori, l'un des amis de la marque et présentateur TV, qui nous partage sa passion pour l'univers Porsche. Plongez ensuite dans l'âme de la nouvelle Porsche 911 Carrera GTS, équipée du nouveau moteur T-Hybrid. Cette icône légendaire renoue avec ses racines en alliant la puissance de son moteur au son envoûtant et des performances époustouflantes. Elle offre ainsi des sensations de conduite incomparables. Nous avons pu célébrer officiellement son arrivée lors de notre Passion Day qui s'est déroulé au Country Club David Lloyd.

Le chapitre suivant nous emmène à Nyon, où Porsche inaugure sa première Charging Lounge de Suisse romande. Cet espace est le lieu parfait pour patienter confortablement pendant la recharge de votre véhicule électrique dans un univers 100% Porsche.

Retour sur le Porsche E-Story Nordic Tour, où 9 pilotes de notre Centre ont relevé un défi de taille: parcourir 3'200 kilomètres entre Genève et Skagen, la ville la plus au nord du Danemark. Au volant d'une Taycan, d'un Macan 4 et d'une 993 Safari, ils ont brillamment réalisé cet exploit.

L'histoire de Joël Dicker continue: «Se méfier de l'eau qui dort». Que cache cette mystérieuse Cayenne bleue? Découvrez-le dans les pages suivantes.

Plongez dans l'univers du mobilier intemporel et de l'élégance à la française dans les deux boutiques genevoises de Roche Bobois. Depuis 1960, cette marque se distingue parmi les références incontournables du mobilier et de la décoration de luxe.

Vous avez toujours rêvé de libérer le pilote qui sommeille en vous? Avec Orchid Racing Team, c'est désormais possible grâce à la location de nos voitures de course. Que vous soyez un gentleman driver ou un pilote aguerri, prenez le volant de la Porsche de vos rêves pour vivre l'expérience ultime.

Enfin, le Centre Porsche Genève est fier de s'associer avec la prestigieuse manufacture horlogère TUDOR pour un partenariat 100% genevois, une belle alliance entre l'excellence et la passion.

Alexandre Mottet
Directeur du Centre Porsche Genève



Interview –
«Friend of the Brand»
Salar Bahrampoori
Page 4

Mentions légales
Centre Porsche Genève, Impasse Colombelle 2,
1218 Le Grand-Saconnex, tél. 022 799 11 20,
www.porsche-geneve.ch. Tirage: 2'810 ex. Aucune
responsabilité n'est assumée pour les photos et
les textes soumis spontanément. La responsabilité
des contenus rédactionnels et des images de la
présente édition incombe au Centre Porsche, excepté
pour les pages officielles de Porsche Suisse SA.
Sous réserve d'erreur et de modification.



printed in
switzerland



Nouveau modèle –
911 GTS Spirit
Page 6



E-Performance –
la batterie en détail
Page 7



Hub E-Performance –
faits et histoires
Page 10

4	INTERVIEW «Friend of the Brand» Salar Bahrampoori	12	ÉVÉNEMENT Porsche E-Story Nordic Tour
6	NOUVEAU MODÈLE 911 GTS Spirit	14	LA CHRONIQUE DE JOËL DICKER Partie 2
7	E-PERFORMANCE La batterie en détail	16	ROCHE BOBOIS Découvrez leurs boutiques genevoises
10	HUB E-PERFORMANCE Faits et histoires	17	ÉVÉNEMENT Passion Day
10	PORSCHE FINDER La voiture de vos rêves vous attend	18	ORCHID RACING TEAM Louez l'une de nos CUP
11	GARANTIE APPROVED Une nouvelle vision de la sérénité	19	ORCHID SPORTS CARS x TUDOR Une alliance d'excellence genevoise

«Je suis toujours en quête de virages.»

Quand il n'anime pas une émission de télévision, Salar Bahrampoori préfère skier ou conduire sa 911. Deux activités très similaires, estime le nouveau «Friend of the Brand» de Porsche Suisse.

Interview: Nina Trembl
Photos: David Künzler



Salar, tu es devant la caméra depuis bientôt 25 ans. Était-ce un rêve de longue date?

Je suis tombé dedans par hasard. Pendant l'école de recrues, j'avais un copain dont la tante venait de lancer une nouvelle chaîne musicale. Comme je parlais tout le temps, il m'a dit: «Salar, toi qui as une grande gueule, il faut absolument que tu la contactes!» C'est ainsi que j'ai commencé chez VIVA Swizz. Avec le recul, c'est la meilleure chose qui pouvait m'arriver. Au départ, j'avais suivi une formation d'employé de commerce, mais j'avais du mal à rester assis – impensable si j'avais dû travailler plus tard dans un bureau.

En tant qu'animateur, tu rencontres de nombreuses personnes intéressantes.

Quelle rencontre n'oublieras-tu jamais?
La rencontre avec Kylie Minogue à l'époque de VIVA. J'étais extrêmement nerveux, mais grâce à son attitude agréable et cool, elle m'a aidé à quand même réaliser une bonne interview. C'était la première fois que je réalisais une chose qui s'est toujours confirmée par la suite: les vraies grandes stars sont des gens comme toi et moi. Ce sont surtout les personnalités éphémères qui font des manières.

Depuis, tu es devenu toi-même une célébrité. Comment gères-tu l'attention publique?

Ça fait tout simplement partie du travail. Bien sûr, ça peut être fatigant de se faire aborder quand on n'est pas dans un bon jour ou que l'on est plongé dans une conversation – mais on ne veut pas paraître arrogant et on réagit donc poliment. En principe, je suis comme le présentateur allemand Kai

Pflaume, qui voit comme un compliment le fait que l'on s'adresse à lui. Se faire aborder signifie que l'on a fait bonne impression.

Quelle est la chose la plus folle que tu aies vécue dans ton travail?

En règle générale, la télévision laisse peu de place aux folies spontanées. Même pour les émissions de deux heures de «SRF bi de Lüt – Live», tout est planifié à la seconde près. Pour l'émission automobile «Tacho», qui a duré jusqu'en 2019, c'était un peu différent.

Nous étions une petite bande sympa avec beaucoup de liberté et nous avions le droit de conduire différents bolides sur le circuit – c'était parfois un peu fou.

Au lieu d'aller sur le circuit, tu vas maintenant sur les pistes avec des célébrités pour «Skischule Salar». Que signifie cette émission pour toi en tant que Grison et skieur invétéré?

C'est un rêve de longue date qui s'est réalisé! Depuis des années déjà, je trouvais qu'il nous manquait, en tant que nation de ski située au milieu des Alpes, une émission qui s'empare de ce sujet. Mon idée ne s'est réalisée qu'en 2024, mais il semble que nous ayons effectivement touché une corde sensible. Les personnes invitées prennent plaisir à participer et les spectatrices et spectateurs sont ravis de voir les célébrités en terrain inconnu, où il arrive que les choses ne se passent pas comme prévu. La prochaine saison offrira de magnifiques images de la région d'Arosa-Lenzerheide, où le Coirien que je suis skie depuis son enfance.



On dit souvent que ceux qui skient bien conduisent bien. Vois-tu un lien entre les deux?

Absolument! La physique, c'est la physique. Dans les deux cas, il faut être capable de voir la ligne et de sentir la vitesse à laquelle il faut entrer et sortir d'un virage. Comme sur les pistes, je suis toujours en quête de virages sur la route. Et pour cela, il n'y a vraiment pas de meilleure voiture que la nouvelle 911 GTS avec ses quatre roues directrices précises.

Ton style de conduite en trois mots?

Désagréable pour les passagères et les passagers (rires).

C'est ce que dit ta femme?

Ma femme Barbara hurle parfois lorsque j'accélère fortement, mais elle adore la vitesse et aime elle-même conduire. En tout cas, ma chienne Lisl ne connaît rien d'autre – elle s'installe dans son coin et dort. Bien sûr, je respecte les limitations de vitesse. Mais quand on conduit une voiture avec un moteur aussi puissant, une bonne tenue de route et des freins réactifs, la tentation est grande de prendre une route de montagne à 70 ou 80 km/h, là où on roulerait plutôt à 50 ou 60 km/h avec une autre voiture.

D'où vient ta passion pour Porsche?

La première chose que j'ai dessinée à l'âge de 3 ans n'était pas un animal, mais une 911 – c'est dire si je suis passionné par Porsche depuis longtemps. Il y a quelques années, je m'en suis achetée une, une Carrera 4S de la série 997, avec laquelle j'ai parcouru 180'000 kilomètres en cinq ans. La maniabilité, la

fiabilité, la vitesse et la fonctionnalité au quotidien font tout simplement de la 911 mon produit préféré dans le monde entier. C'est pourquoi la collaboration avec Porsche me tient particulièrement à cœur.

Tu utilises Porsche et le sigle 911 pratiquement comme des synonymes.

Tu n'envisagerais aucun autre modèle?

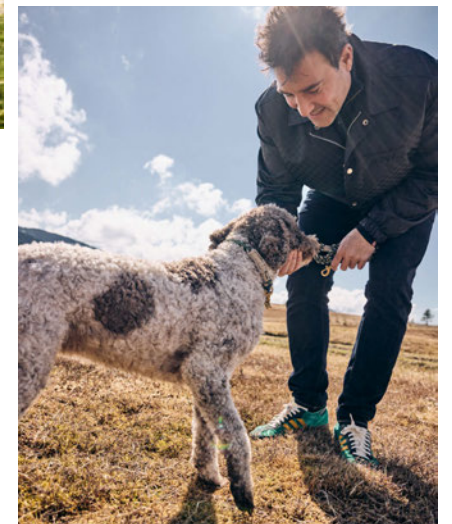
Ce que je trouve si fascinant chez Porsche, c'est la manière dont ils parviennent à faire vivre leur ADN dans chaque modèle. Que ce soit un Cayenne, une Taycan ou un Macan, on a toujours l'impression d'être au volant d'une Porsche. Personnellement, j'aimerais conduire une 911 tous les jours, mais je pourrais très bien imaginer le Macan électrique comme deuxième voiture. Je pense qu'il est vraiment réussi.

Si tu pouvais choisir un passager ou une passagère pour une virée en 911, ce serait qui?

Walter Röhr! J'ai eu la chance de rouler une fois avec lui. Le calme avec lequel il a amené la voiture à ses limites était incroyable – et ce à 78 ans! Il m'a également conseillé de pousser le volant plutôt que de le tirer sur les voitures à direction assistée. Depuis que je fais attention à ça, j'ai l'impression de conduire avec plus de précision.

Quel autre rêve aimerais-tu réaliser?

Est-ce que je peux en citer trois? 911 GT2 RS, 911 GT3 RS et une 911 classique comme un modèle G ou 993.



La question ne se limitait pas aux modèles Porsche...

Je pourrais aussi dire que j'aimerais bien aller faire du freeride dans la poudreuse au Japon. Mais je suis vraiment passionné par les voitures, et une nouvelle GT3 sur la base de la 992 me rendrait vraiment heureux.

Portrait

Salar Bahrampoori, né en 1979 à Bâle, est un présentateur suisse d'origine iranienne. Il a commencé sa carrière en 2001 sur VIVA Swizz, une chaîne musicale pour la jeunesse. Il s'est surtout fait connaître en tant que visage des émissions de la SRF «G&G – Gesichter & Geschichten» (anciennement «Glanz & Gloria» et «SRF bi de Lüt – Live»). En parallèle, il a également animé l'émission «Tacho», qui traitait de sujets liés à l'automobile. Salar est marié et vit avec sa femme Barbara Bahrampoori et sa chienne Lisl au bord du lac de Zurich.

La fascination suit un modèle.

LA NOUVELLE 911 SPIRIT 70.

Certaines tendances reviennent sans cesse. Celle-ci n'est jamais partie. Faites avec nous un voyage dans le temps et découvrez la nouvelle 911 Spirit 70 dans notre Centre Porsche.

E-Performance – la batterie en détail

Pour davantage de performance au quotidien et une mobilité plus durable. Comme pour la Taycan, Porsche mise sur une technologie de 800 volts pour le Macan tout électrique. Cela permet d'atteindre des puissances de charge allant jusqu'à 270 kW. Découvrez la batterie haute tension et haute performance du Macan ainsi que la batterie Performance de la Taycan.

LE MACAN ET SA BATTERIE HAUTE TENSION

La batterie est un élément central de l'E-Performance. La batterie haute tension est logée dans le dessous de caisse du Macan et protégée des influences extérieures par un revêtement spécifique. Grâce à sa forme de SUV et à sa flyline plus élevée qui en découle, le Macan n'a pas besoin d'un aménagement spécifique pour les pieds, contrairement à la Taycan. Au total, 180 cellules, réparties en douze modules, offrent une capacité totale de 100 kWh (contenu énergétique brut). La chimie spécifique des cellules prismatiques permet d'atteindre cette capacité élevée. La technologie électrique évolue rapidement et différentes solutions sont proposées pour les cathodes et les anodes. Le Macan est équipé d'une batterie dont l'anode est chimiquement composée à 100% de graphite.

- **Du graphite pour la stabilité:** les anodes en graphite offrent une stabilité mécanique élevée et une bonne résistance aux cycles. En outre, elles présentent une variation de volume moindre pendant le cycle de charge et de décharge que les anodes en silicium. Ces propriétés les rendent très robustes, ce qui prolonge la durée de vie des batteries.

Pour la cathode, le choix s'est porté sur une cathode composée de nickel, de manganèse et de cobalt (ou cathode NMC) avec une teneur en nickel de 80%. La part de cobalt a été réduite d'environ 60% par kWh par rapport à la Taycan. Il s'agit d'une avancée technologique majeure dans le domaine des cathodes, qui offre une densité énergétique supérieure à celle des cathodes habituelles.



La batterie Performance

Séparateur

Électrolyte

Anode: temps de charge

L'anode absorbe les électrons et assure ainsi la recharge de la batterie. La qualité de l'anode influence la vitesse et le temps de charge d'une batterie.

Cathode: coût et autonomie

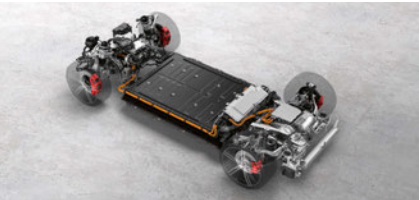
La cathode libère les électrons lorsque la batterie est déchargée et permet ainsi de propulser le véhicule. La densité énergétique de la cathode influence l'autonomie du véhicule et peut également avoir un impact sur les coûts en fonction du matériau.

- **NMC pour la performance:** les cathodes NMC conviennent parfaitement aux voitures de sport très performantes. Elles offrent une densité énergétique remarquable, ce qui a un effet positif sur l'autonomie. Elles peuvent également traverser de nombreux cycles de charge et de décharge avant que leurs performances ne diminuent. De plus, les batteries NMC présentent des pertes d'énergie réduites en cas d'arrêt prolongé. Tous ces éléments contribuent à un équilibre optimal entre autonomie, durée de vie et performance. Les cellules du Macan constituent un bon compromis entre densité énergétique et géométrie des cellules, ce qui en fait un véhicule hautement performant et parfaitement adapté à un usage quotidien. En comparaison, la Taycan, qui se positionne sur un segment plus haut de gamme, est équipée de cellules qui l'orientent davantage vers la performance pure.

La chimie des cellules a ainsi été conçue de manière idéale pour le Macan: performante, robuste, durable et offrant, de surcroît, une autonomie adaptée à un usage quotidien.

Composants E-Performance

▪ **Architecture 800 volts:** à l'instar de la Taycan ultra-performante, le Macan est équipé d'une architecture de 800 volts. Le Macan peut ainsi atteindre une puissance de recharge rapide allant jusqu'à 270 kW. La symbiose parfaite entre une autonomie impressionnante, un temps de recharge rapide et les performances distinctives de Porsche permet au nouveau Macan d'offrir une expérience de conduite véritablement inspirante. La garantie d'un plaisir de conduite sans limite et d'une fonctionnalité exceptionnelle au quotidien.



▪ **Integrated Power Box (boîtier d'alimentation intégré):** le nouveau Macan entièrement électrique est un véritable concentré d'innovations. À l'instar de la Taycan, premier véhicule de série équipé d'une batterie de 800 volts et pionnière dans le domaine de la mobilité électrique, le nouveau Macan fait également figure de précurseur avec son boîtier d'alimentation intégré. Cet ensemble de composants nouvellement développé

réunit trois éléments importants de manière extrêmement compacte: le chargeur AC embarqué, le chauffage haute tension et le convertisseur DC/DC. Le boîtier d'alimentation intégré remplit trois fonctions:

- Il transforme le courant alternatif (AC) en courant continu (DC) lors de la charge.
- Il contrôle la température de la batterie HT et de l'habitacle.
- Il alimente le réseau de bord de 12 volts.

Le boîtier d'alimentation intégré réduit ainsi la complexité des systèmes HT et occupe moins de place dans le véhicule que les composants individuels. Le gain de poids d'environ 3 kg qui en résulte permet d'augmenter davantage l'efficacité du nouveau Macan.



▪ **Pompe à chaleur:** la pompe à chaleur de série récupère la chaleur dégagée par le groupe motopropulseur afin de réchauffer efficacement l'habitacle du véhicule. Lorsque la température extérieure est inférieure à 20 °C et que la climatisation est activée, la

pompe à chaleur permet d'économiser de l'énergie et d'augmenter ainsi l'autonomie.

Technologie de charge de 400 volts

Grâce à son architecture, la batterie du Macan peut être chargée à 800 volts avec une puissance allant jusqu'à 270 kW. Quant à la technologie de recharge de 400 volts, elle rend la recharge quotidienne encore plus simple et extrêmement flexible, puisqu'elle permet également de recharger jusqu'à 135 kW sur les bornes de recharge rapide de 400 volts.

Cette prouesse repose sur une innovation technologique inaugurée sur le Macan: à partir d'un circuit électrique de 800 volts, deux circuits électriques séparés de 400 volts sont commutés avant la charge. Ainsi, la batterie de 800 volts est pratiquement divisée en deux batteries de 400 volts de tension nominale chacune, qui peuvent être chargées en parallèle sur une borne de recharge de 400 volts sans conversion DC-DC. Les deux moitiés de la batterie sont d'abord équilibrées au niveau de leur état de charge, puis rechargées ensemble.

Contrairement à la Taycan, le nouveau Macan ne nécessite pas de chargeur DC embarqué pour augmenter la puissance de charge maximale lors de la recharge sur des bornes de recharge publiques de 400 volts en courant continu.

Les cathodes NMC conviennent parfaitement aux voitures de sport très puissantes. Elles offrent une densité énergétique remarquable, ce qui a un effet positif sur l'autonomie. Elles peuvent également subir de nombreux cycles de charge et de décharge avant que leurs performances ne diminuent. De plus, les batteries NMC présentent des pertes d'énergie réduites en cas d'arrêt prolongé. Tous ces éléments contribuent à prolonger la durée de vie de la batterie et, par conséquent, celle du véhicule électrique.

L'anode et la cathode, ainsi que l'électrolyte, ont été soigneusement adaptés les uns aux autres par notre équipe chargée du développement afin d'obtenir des performances optimales. Résultat: les temps de charge ont été réduits et la capacité de charge rapide a été nettement améliorée, même à des températures plus basses. De plus, l'épaisseur des films conducteurs de la cellule, qui permettent le passage du courant électrique dans chaque cellule, a été optimisée. Au niveau de la cathode, l'épaisseur de la feuille de support en aluminium a été augmentée, ce qui réduit la résistance interne de la cellule via une plus grande surface de section. Au niveau de l'anode, la feuille de support en cuivre a pu être réduite, ce qui a permis de diminuer la quantité de matériaux utilisés. Au total, le poids global de la batterie a pu être réduit de manière significative. Ainsi,

dans la nouvelle Taycan, l'optimisation de la chimie et de l'utilisation des matériaux s'accompagne d'une efficacité considérablement accrue, notamment grâce à l'amélioration du raccordement au système de refroidissement. Résultat: une autonomie nettement plus élevée pour une utilisation encore plus pratique au quotidien. La conception de la batterie marque également des points en matière de durabilité grâce à l'utilisation d'aluminium à faible teneur en CO₂ pour le cadre et le couvercle de la batterie, afin d'utiliser le moins de ressources possible.

Pompe à chaleur avec un nouveau concept de refroidissement

La pompe à chaleur utilise la chaleur de l'air ambiant pour réguler la température efficacement. Installée désormais de série dans la nouvelle Taycan, la pompe à chaleur, avec son nouveau concept de refroidissement, offre des avantages supplémentaires très appréciables pour la clientèle:

▪ **Amélioration de la robustesse de la charge:** la batterie haute tension peut ainsi se réchauffer plus rapidement lorsque les températures extérieures sont basses. En cas de températures extérieures élevées, la puissance frigorifique plus élevée assure un refroidissement plus rapide de la batterie. Cela permet de bénéficier d'une puissance

de charge plus élevée qui peut être maintenue plus longtemps.

▪ **Meilleure disponibilité de la performance:** amélioration sensible des performances de conduite, par exemple lors d'un démarrage à froid lorsque les températures extérieures sont basses. La limitation des performances due à une température trop élevée de la batterie après un processus de charge rapide est également mieux compensée.



LA BATTERIE PERFORMANCE DE LA TAYCAN



Sur la nouvelle Taycan, la batterie haute tension est également un composant central de l'E-Performance. Elle est utilisée dans une version nettement améliorée, sous la forme d'une batterie Performance avec 28 modules de cellules et d'une batterie Performance Plus avec 33 modules de cellules. La chimie des cellules a été ainsi entièrement revue et optimisée dans le cadre d'un travail de développement de longue haleine.

La proportion d'oxyde de silicium dans l'électrode négative de la batterie (anode) a été augmentée afin d'accroître la quantité d'énergie pouvant être absorbée. Un composé de nickel-manganèse-cobalt (composé NMC) est utilisé en tant que matériau actif de l'électrode positive (cathode). La proportion de nickel a été augmentée à 80% et celles du cobalt et du manganèse ont été réduites à 10% dans chaque cas. Cette dernière évolution en matière de technologie cathodique offre une densité énergétique nettement supérieure à celle du modèle précédent.

Efficacité accrue

Comparaison de la batterie Performance et de la batterie Performance Plus:

	BATTERIE PERFORMANCE (28 MODULES DE CELLULES)			BATTERIE PERFORMANCE PLUS (33 MODULES DE CELLULES)		
	Modèle précédent		Nouvelle Taycan	Modèle précédent		Nouvelle Taycan
Capacité brute (nette)	79,2 kWh (71 kWh)	+12% (+18%)	89 kWh (83,6 kWh)	94,3 kWh (83,7 kWh)	+11% (18%)	104,9 kWh (98,6 kWh)
Capacité des cellules	64,6 Ah	+12%	72,2 Ah	64,6 Ah	+12%	72,2 Ah
Courant de charge max.	336 A	+19%	400 A	336 A	+19%	400 A
Température min. charge rapide	25 °C		15 °C	25 °C		15 °C
Courant max. avec Launch Control	860 A	+28%	1100 A	860 A	+28%	1100 A
Poids	554 kg	- 7 kg	547 kg	634 kg	-10 kg	624 kg
Densité énergétique (brute)	142,9 Wh/kg	+7%	152,8 Wh/kg	148,7 Wh/kg	+13%	168,3 Wh/kg

Garantie Porsche sur la batterie haute tension

Que votre véhicule soit entièrement électrique ou hybride, nous veillons à ce que vous atteigniez vos objectifs à long terme avec le plein d'énergie. C'est pourquoi tout véhicule neuf Porsche à propulsion électrifiée est automatiquement livré avec une garantie mondiale sur la batterie haute tension contre les défauts de matériaux et de fabrication, valable pendant huit ans ou jusqu'à un kilométrage de 160'000 km*.

Pour les véhicules neufs entièrement électriques, nous garantissons également la capacité résiduelle de la batterie haute tension: jusqu'à trois ans ou 60'000 km*, 80% de la capacité nette initiale de la batterie est garantie, ensuite, nous garantissons au moins 70% de capacité résiduelle jusqu'à la fin de la garantie de la batterie haute tension.

* Selon ce qui survient en premier.

Hub E-Performance – faits et histoires

PORSCHE
ELECTRIC
EXPERIENCE

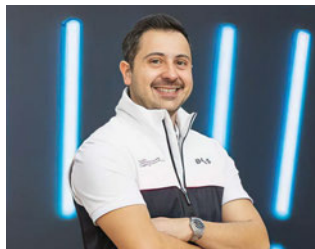


Comprendre l'E-Performance – en quelques minutes.

Porsche E-Performance – une explication passionnante, une mise au point compréhensible: nos gestionnaires de produit Odey Al-Omari et Giuseppe Macri apportent, dans de courtes vidéos, des réponses claires aux préjugés et mythes les plus fréquents: autonomie trop faible, manque d'émotions, recharge compliquée. Avec des faits, de la passion et un regard sur la technique, ils expliquent pourquoi la conduite électrique chez Porsche n'a pas seulement du sens, elle donne surtout du plaisir. Découvrez maintenant sur porsche.ch/electric – et participer à la réflexion sur l'avenir des voitures de sport.



Odey Al-Omari



Giuseppe Macri



Sabrina Cipolla



Plus de faits. Plus d'histoires.
Sur le Porsche E-Hub
porsche.ch/electric

Pas une parmi tant d'autres.
Mais celle qui est faite pour vous.
Il est temps de la rencontrer.

Qu'il s'agisse de la sportive Taycan ou de l'énergique Macan – découvrez en ligne ou directement dans votre Centre Porsche un vaste choix de modèles immédiatement disponibles. Sur demande, avec des options de leasing attrayantes – adaptées individuellement à vos besoins.



La voiture de vos rêves vous attend.
Porsche Finder



Une nouvelle vision de la sérénité. Garantie Porsche Approved

La garantie Porsche Approved vous offre une multitude de prestations exclusives qui vous permettent de profiter de la fascination Porsche l'esprit tranquille.



- **Un service spécialisé:** toutes les réparations nécessaires sont effectuées par des techniciens Porsche certifiés, en utilisant exclusivement des pièces d'origine.
- **Une protection complète:** la garantie couvre tous les composants de votre Porsche, à l'exception des pièces d'usure, et vous protège de manière fiable contre les frais de réparation inattendus.
- **Une flexibilité totale:** vous profitez d'une protection sans souci pendant 12, 24 ou 36 mois pour votre véhicule de 15 ans maximum, sans franchise et valable dans le monde entier.
- **Une mobilité fiable:** grâce à la garantie de mobilité Porsche Assistance incluse en option, nous sommes toujours là pour vous si quelque chose d'inattendu devait vous arriver sur la route.

Maintien de la valeur à long terme

La garantie Porsche Approved assure la longévité et la préservation de la valeur de votre Porsche. En cas de revente, la garantie Porsche Approved augmente encore la valeur de votre Porsche, car elle est intégralement transférée au nouveau propriétaire.

La garantie Porsche Approved peut être souscrite:

- comme prolongation d'une garantie de véhicule neuf,
- comme prolongation d'une garantie Porsche Approved existante,
- à l'achat d'une voiture d'occasion Porsche Approved ou
- après avoir passé avec succès un check en 111 points si votre véhicule ne bénéficie pas actuellement d'une protection de garantie Porsche active.

N'hésitez pas à nous contacter si vous souhaitez obtenir de plus amples informations sur la garantie Porsche Approved. Nous répondrons à vos questions et vous accompagnerons dans toutes vos démarches.

Garantie Porsche Approved: pour se sentir en sécurité, tous les jours.



En savoir plus



Porsche E-Story Nordic Tour

Du 13 au 15 février, 9 collaborateurs de notre Centre Porsche Genève ont réussi le challenge de faire l'aller-retour entre Genève et Skagen en moins de 48 heures. L'objectif ? Montrer qu'il est possible de voyager longtemps et loin au volant de Porsche Classic et électriques.



Au Centre Porsche Genève, nous mettons un point d'honneur à ce que nos voitures, quelle que soit leur génération, s'épanouissent sur leur terrain de jeu favori: la route!

En 2021, le Centre Porsche Genève se lançait le challenge de faire le tour de la Suisse au volant de la Taycan, première Porsche 100% électrique, et d'une Porsche 911 2.0 des années 70. Durant le Porsche E-Story Swiss Tour, nous avons parcouru 1'700 kilomètres à travers 19 cantons!

Cette année, nous avons décidé de pousser le challenge encore plus loin en partant pour

3'200 kilomètres avec **trois Porsche**: une 911 993 Safari, une Taycan 4 Cross Turismo et le nouveau modèle 100% électrique, le Macan 4.

Ce fût un défi de taille qui a réuni **9 pilotes** 100% Porsche Genève issu de départements différents (vente, marketing, atelier, magasin, ...). C'est dans un esprit de bonne humeur et de convivialité qu'ils ont tous pris la route en direction de Skagen, au Danemark, qui se situe à la pointe nord du pays, où les mers Baltique et du Nord se rencontrent.

Le départ: cap sur le Grand Nord
Les bagages sont chargés, les pilotes installés,

la destination programmée dans le **PCM (Porsche Communication Management)**. Durant tout le trajet, le PCM a été indispensable pour optimiser les charges en fonction de divers éléments: la température extérieure, la vitesse moyenne ainsi que les stations de charge à proximité. Les pilotes n'ont eu qu'à se laisser guider!

La Suisse est traversée d'une traite, sans recharge. Premier arrêt en Allemagne après **350 kilomètres**, où Taycan et Macan se branchent pour une charge rapide (moyenne: 20 minutes pour atteindre 70% de charge), tandis que la 993 refait le plein d'essence. On

constate que les batteries montent en température jusqu'à **41 °C** contre 28 °C en moyenne pendant la conduite, ce qui optimise la rapidité de charge.

Durant la nuit, un épisode neigeux nous rappelle que nous filons bien vers le Nord. Malgré une faible visibilité et des températures en dessous de zéro durant des dizaines de kilomètres, les électriques continuent tranquillement leur route, grâce à une transmission intégrale et à des pneus neige adaptés. L'autonomie, quant à elle, n'est pas modifiée durant ce changement de météo.

À **08h00** le vendredi 14 février, nous passons la douane danoise et nous nous dirigeons vers une station. Nous observons avec étonnement le réseau de charge particulièrement développé sur l'aire où nous nous sommes arrêtés. On comprend clairement que nos amis danois ont passé le cap de l'électrique avec aisance. Des bornes simples, efficaces et rapides.

À **13h00**, arrivée à Skagen après **19 heures de voyage**! Les trois Porsche foulent le sable danois sous un soleil éclatant, malgré une température extérieure de 1 °C. Certains pilotes osent même tremper leurs pieds dans une mer glaciale à 3 °C. Après un repas bien mérité, il est temps de reprendre la route pour Genève.

Le retour: un challenge d'endurance
Avant de quitter Skagen, il faut faire une dernière recharge au port. La nuit tombe et la fatigue se fait sentir parmi nos pilotes: les relais deviennent plus exigeants, les pauses café indispensables. Mais les véhicules progressent sans encombre jusqu'aux stations de recharge planifiées par le **PCM**. C'est presque un jeu d'enfant!

Avec son assise sportive, notre 993 Safari ne démerite pas. Elle suit la relève au fil des kilomètres.

08h00, retour en Suisse. Une dernière recharge vers Berne et un petit déjeuner préparent les pilotes à la fin de cette aventure intense. **11h55**, après **41 heures de route**, les 9 pilotes franchissent la ligne d'arrivée, qui était aussi leur ligne de départ: le Centre Porsche Genève.

Un défi réussi, une expérience incomparable.
Ce **Porsche E-Story Nordic Tour** démontre une fois encore la complémentarité entre nos

modèles **électriques** et **classiques** sur les longues distances, même dans des conditions extrêmes. Le réseau de recharge, particulièrement bien développé en Allemagne et au Danemark, ainsi que l'intelligence du **PCM** ont été des alliés de taille pour optimiser l'itinéraire et garantir le succès de ce défi. Les 9 pilotes ont également tenu pendant cette épreuve d'endurance, parfois extrême. L'équipe en ressort grandie, avec une expérience incomparable à raconter.

Une aventure qui prouve, une fois de plus, que **la route appartient aux Porsche, qu'elles soient thermiques, classiques ou électriques.**



Découvrez l'aventure en intégralité sur notre chaîne YouTube



Bilan du Porsche E-Story Tour

- Défi relevé en 41 heures
- Porsche Taycan: conso. moyenne de 26,9 kWh
- Porsche Macan: conso. moyenne de 28,2 kWh
- 14 arrêts dans 5 réseaux de charge pendant l'aller-retour
- Porsche 993: conso. moyenne de 12,8 l/100 km
- 6 pleins d'essence
- 3 pays traversés
- Beaucoup de plaisir de conduite et de rigolades
- Zéro panne pour nos compétitrices!
- Zéro problème rencontré aux stations de recharge

La chronique de Joël Dicker

Partie 2



Je venais de démarrer, pied au plancher, faisant gicler le gravier du bas-côté de toutes parts jusqu'à ce que mes quatre roues touchent l'asphalte. La Taycan stabilisée sur la route, j'accélérai comme un diable. J'étais plaqué dans mon siège, la ceinture automatiquement resserrée contre moi. Je sentais la puissance me tirer à une allure folle, comme si j'allais décoller. Je ne prêtai aucune attention au compteur de vitesse, beaucoup trop obnubilé par mon objectif: rattraper cette Porsche bleue et récupérer mes biens.

Le paysage défilait à toute allure autour de moi: je ne voyais aucun autre véhicule. J'avais l'impression d'être seul au monde, presque comme un pilote d'avion perdu à 10'000 mètres d'altitude. Où était passée cette Porsche Cayenne bleue? Je poursuivis ma route sans diminuer ma cadence. Il m'était impossible d'imaginer que je ne puisse pas la rattraper. Mais ensuite, que faire? La forcer à s'arrêter? Et comment?

Je roulai un bon moment, sans pouvoir dire combien de kilomètres ni combien de temps. Mais lorsque j'arrivai finalement à un petit village, je dus me rendre à l'évidence: j'avais perdu ma course. La Cayenne bleue avait disparu. Je ne pouvais pas continuer à rouler ainsi.

J'aperçus un garage ouvert, accolé à une station-essence. Je m'y arrêtai et avisai, dans l'atelier ouvert, un homme les mains plongées dans un capot.

- Vous n'avez pas vu passer une Porsche Cayenne bleue? m'écriai-je par ma fenêtre brisée.
- Tout va bien? me demanda l'homme en remarquant ma voiture abîmée. Il s'approcha de moi.
- Je me suis fait casser la vitre et voler mes affaires, expliquai-je. Je me suis arrêté un instant pour prendre des photos, je n'ai rien vu hormis une Cayenne bleue.
- Ils ont encore frappé..., souffla le garagiste.
- Qui sont «ils»? demandai-je.
- Les pirates de la route, me répondit le garagiste. Des types dont on ne sait rien, mais qui s'en prennent aux touristes de la région. Ils les détroussent sur les parkings ou les aires de repos. Ils ont remarqué vos plaques genevoises. Ils s'en prennent toujours à ceux qui viennent de loin. Sans doute parce que les gens de passage ne portent pas forcément plainte.
- Ils sont mal tombés, affirmai-je. Je vais me les faire!
- Bonne chance, me dit le garagiste. La police est sur les dents depuis un moment, mais il n'y a rien à faire. Ils sont insaisissables.
- Je peux identifier leur voiture: une Porsche Cayenne bleue.
- Vous avez un numéro de plaque? me demanda le garagiste ironiquement. Je désignai du menton sa station-essence.
- Ils sont forcément passés par cette route-là.
- Je n'ai rien vu, me dit le garagiste, j'étais dans l'atelier.
- Mais vous avez des caméras, lui fis-je remarquer.

Le garagiste n'y avait pas pensé. Nous nous rendîmes dans l'arrière-boutique de la station-essence et consultâmes les bandes de surveillance. L'une des caméras avait capté le passage de la Porsche Cayenne bleue en arrière-plan. Un arrêt sur image nous permit de voir clairement la plaque. Le véhicule était immatriculé dans les Grisons. C'étaient visiblement des gens du coin.

- À cet instant, un policier en uniforme entra dans la station-essence. Je crus d'abord qu'il avait été prévenu, mais il s'était arrêté pour acheter du café pour lui et son collègue resté dans sa voiture de patrouille. Je racontai aussitôt au policier tout ce qui venait de se produire. Le policier prit note sur un calepin des différentes informations que je lui rapportai, dont le numéro de plaque, puis il s'isola dehors pour appeler la centrale.
- Cette voiture a été volée, me dit le policier en revenant dans la boutique. Cela ne me surprend pas. Les pirates de la route opèrent toujours avec des véhicules volés dont ils se débarrassent ensuite. J'ai transmis le signalement à la centrale, on va essayer de les retrouver mais j'ai peu d'espoir. Pouvez-vous passer au poste de police pour déposer plainte?

- J'assurai que je le ferais et le policier prit congé de nous. Par la vitrine, je scrutai ma Taycan en piteux état et je dis au garagiste:
- C'est une voiture de prêt.
 - Tant mieux, me répondait-il.
 - Non, vous ne comprenez pas. Le directeur du garage Porsche de Genève va être furax: il doit la présenter au Salon de l'Auto la semaine prochaine.
 - Laissez-la-moi jusqu'à demain, me suggéra le garagiste. Je vais la remettre à neuf. Je peux vous prêter une vieille 911 en attendant, si vous me promettez d'en prendre soin.

Je le lui promis. Et c'est donc à bord d'une vieille 911 aux plaques grisonnes que je rejoignis finalement le Palace, où je fus accueilli en fanfare par le personnel, car j'étais «l'heureux gagnant». À l'hôtel, on me dit de ne pas m'en faire: tout mon séjour était de toute façon offert, je n'aurais donc pas un franc à déboursier. Pour le reste, ils me prêtèrent un peu de francs suisses, que je promis de rembourser aussitôt rentré à Genève. C'était la beauté de la confiance qui régnait en Suisse.

- Il y avait une petite rue marchande à côté du Palace. J'y trouvai une boutique de téléphonie où je pus me procurer un téléphone portable. Le premier appel que je passai fut au rédacteur en chef du journal pour lequel je travaillais, et dont je connaissais le numéro par cœur. Je lui racontai mes mésaventures et notamment le vol de mon ordinateur qui contenait mon article.
- Je n'ai pas de copie de l'article, lui avouai-je. Je ne sais pas si je pourrai te le rendre dans les temps...
 - Ne t'en fais pas pour ça. Mais je compte bien t'aider à retrouver ces malfrats. Ça, ça ferait un article génial, tu imagines?
 - Les «malfrats» sont cachés quelque part dans les montagnes pour le moment.
 - Donne-moi le numéro de plaque, me demanda le rédacteur en chef. J'ai des contacts à la police, je vais voir si je trouve quelque chose.

- Une quinzaine de minutes plus tard, alors que je m'apprêtais à aller au poste de police pour porter plainte, le rédacteur en chef me rappela. Ce qu'il s'apprêtait à me révéler allait changer le cours de ma journée.
- Tu m'as bien dit que cette Porsche Cayenne bleue était volée? demanda-t-il.
 - Absolument, confirmai-je. Pourquoi?
 - Mon contact à la police me dit que, dans le fichier fédéral, elle n'est pas mentionnée comme volée.
 - Étrange, dis-je. Comment le policier à la station-service a-t-il su qu'elle était volée? Je devais tirer cette bizarrerie au clair. Et au lieu de me rendre au poste de police, je me rendis à l'adresse du propriétaire officiel de la Cayenne bleue, qui vivait à une demi-heure de route de là.

- C'était une gentille femme d'environ septante ans qui était la détentrice du véhicule. Lorsqu'elle m'ouvrit la porte de sa maison et que je lui dis que je venais à propos de sa voiture volée, elle me répondit:
- Quelle voiture volée?
 - Les bras m'en tombèrent.
 - Vous avez bien une Porsche Cayenne bleue? demandai-je.
 - Oui, me répondit la femme. Elle est dans mon garage, juste là, dit-elle en désignant un abri adjacent à son portail. Je n'ai pas bougé de chez moi depuis hier.

Je fis quelques pas pour regarder son abri: il était vide. Il n'y avait pas de voiture dessous.

- Que me racontez-vous? me dit la femme, d'un ton soudain agacé.

- Elle sortit en pantoufles pour constater, à son tour, que sa Cayenne avait disparu.
- Quelqu'un m'a volé ma voiture! s'écria-t-elle.

Mais je ne l'écoutais plus. Comment le policier de tout à l'heure avait-il pu savoir que la voiture était volée alors que même la propriétaire de la voiture n'était pas au courant? Il n'y avait qu'une réponse possible: parce que le policier lui-même était à l'origine de ce vol.

Le lendemain, vendredi, après une nuit de réflexion, je décidai de passer à l'action. J'étais certain que le policier de la station-essence me mènerait sur une piste: il me suffirait de le suivre après son service et de voir où cela me mènerait.

La première chose que je fis ce matin-là fut de retourner au garage pour récupérer ma Taycan. Je m'attendais à retrouver une voiture flambant neuve mais je découvris avec horreur que la vitre brisée, qui était teintée, avait été remplacée par une vitre claire.

Et l'aile, marquée d'éclats de gravier, avait été rafistolée avec de la peinture d'un noir différent. La voiture était ridicule! C'était une catastrophe! La situation allait décidément de mal en pis. Et pour ne rien arranger, le garagiste se mit à me reprocher que je n'étais jamais content et qu'il avait travaillé dur pour que ma voiture soit remise en état. Je n'essayai même pas d'ouvrir un débat: il était visiblement inutile de parlementer. Je repris la Taycan et je me rendis au poste de police. Je passai toute la journée garé devant. Je restai discret, installé dans ma voiture. Je vis à plusieurs reprises le policier de la veille, qui était en service ce jour-là, aller et venir. Je me sustentai au café voisin, par la vitrine duquel je pouvais observer également à loisir l'entrée du poste de police.

Finalement, vers 19 heures, le policier en question apparut à nouveau. Mais cette fois, en tenue civile. Je compris qu'il avait terminé sa journée de travail. Il se rendit sur le parking du poste de police et monta à bord d'un véhicule civil. Certainement sa voiture privée. Il se mit en route et je le suivis, en prenant garde de laisser de la distance et quelques voitures entre nous. Dans l'obscurité de la fin de journée, il était facile de le suivre car l'un de ses phares brillait de façon inégale, comme s'il y avait un faux contact.



Le policier roula une bonne heure. Nous nous retrouvâmes bientôt sur une route déserte où je dus renoncer à le suivre, faute d'être repéré. Mon GPS indiquait que c'était une route de montagne sans issue. Le policier ne pourrait donc pas m'échapper. Surtout, cela signifiait qu'il se rendait quelque part, sur ce chemin.

J'attendis suffisamment longtemps pour être certain de passer inaperçu. Puis je m'engageai sur le chemin, phares éteints, invisible dans la nuit. J'arrivai finalement à un chalet en bois. Je remarquai la voiture du policier garée devant. Je quittai ma voiture et m'approchai furtivement. Je fis le tour du bâtiment, regardant discrètement par les fenêtres. Je ne vis rien, ni personne. Tout était sombre. Soudain, à l'arrière de la maison, je remarquai que de la lumière filtrait par une fenêtre. Je m'approchai et jetai un œil à l'intérieur de la pièce. Sur une table, une multitude de porte-monnaie, de téléphones, d'ordinateurs. Certainement le butin des pirates de la route. Je vis, en évidence, mon ordinateur portable et mon téléphone. Je devais agir. Je ramassai une pierre et brisai la vitre. D'un geste rapide, porté par l'adrénaline, j'ouvris la fenêtre de l'intérieur, bondis dans la pièce, attrapai mes affaires et m'enfuis comme j'étais entré. Tout cela n'avait duré que quelques secondes à peine. Sous le choc de ce que je venais d'oser, je piquai un sprint jusqu'à ma voiture. J'entendis soudain des cris derrière moi. Les malfaiteurs m'avaient repéré. Je rejoignis ma voiture, me jetai à l'intérieur et elle démarra automatiquement. En un clin d'œil, j'étais déjà en train de descendre la route de montagne à vive allure. Dans mon rétroviseur, je vis des phares derrière moi. Ils étaient à ma poursuite.

À suivre...

Joël Dicker



Roche Bobois à Genève: l'art du mobilier intemporel et de l'élégance à la française en plein cœur de la ville

Depuis plus de 50 ans, Roche Bobois rayonne en Suisse en faisant le lien entre l'élégance du French Art de Vivre et une approche résolument moderne. Ses magasins, situés dans la rue du Rhône et sur l'avenue Pictet-de-Rochemont, sont des lieux où tradition et innovation se rencontrent pour offrir des collections de mobilier haut de gamme alliant design audacieux et qualité artisanale.



L'alliance des talents au service du French Art de Vivre
Roche Bobois rapproche tous les talents: ceux de designers exceptionnels, d'artisans créatifs mais aussi de décoratrices et d'architectes d'intérieur passionnés. L'héritage parisien de la marque et son engagement en faveur de la qualité sont les piliers de son identité et ses ambassadeurs contribuent grandement au rayonnement du French Art de Vivre dans le monde.

Notre gage de qualité: un accompagnement sur mesure, mêlant personnalisation et innovation
Dans les showrooms de Genève, une équipe de dix décorateurs et architectes d'intérieur est à votre disposition pour vous accompagner dans vos projets d'aménagement. Grâce à un service sur mesure, nous vous proposons des visualisations 3D de pointe qui donnent vie à vos idées et offrent ainsi une représentation réaliste et immersive de vos futurs projets d'aménagement. Ce niveau de service, alliant écoute, conseil et technologie, assure une expérience fluide et personnalisée à chaque étape du projet.

Des partenariats d'exception pour façonner l'essence du «French Art de Vivre».
Fondée à Paris en 1960, Roche Bobois figure aujourd'hui parmi les premières marques mondiales d'ameublement et de décoration

haut de gamme. Elle propose des collections originales, une fabrication exclusivement européenne et un haut niveau de personnalisation. Ces dernières années, des collaborations exceptionnelles ont marqué les collections. Elles ont notamment placé le design au croisement de l'art et de la mode. L'iconique canapé modulable Mah Jong, imaginé par Hans Hopfer, se pare des tissus de grands créateurs tels que Kenzo Takada, Jean-Paul Gaultier ou encore Missoni.

Plus récemment, Roche Bobois a dévoilé sa collaboration «Bamboo Mood», imaginée par l'artiste et designer franco-chinoise Jiang Qiong Er, une collection poétique et symbolique autour du bambou. En Suisse, la marque est partenaire de nombreux événements prestigieux tels que Watches & Wonders, l'Omega Masters, le Zurich Art Weekend ou encore Photo Basel. Ces collaborations lui permettent de s'inscrire dans des univers partageant ses valeurs: l'excellence, la créativité et le savoir-faire.

«Nos fondamentaux? Un French Art de Vivre alliant innovation, qualité durable et service irréprochable.»

THOMAS PENIN, DIRECTEUR GÉNÉRAL – SUISSE



Pour toute demande d'informations, n'hésitez pas à joindre Monsieur Reza Blanc, showroom manager, par WhatsApp au +41 79 234 57 83. Il se fera un plaisir de répondre à vos questions.

Roche Bobois Genève
Rue du Rhône 100
1204 Genève

Avenue Pictet-de-Rochemont 6
1207 Genève

Retour sur notre événement Passion Day

Le samedi 22 mars dernier, nous avons accueilli nos clients et amis au Country Club David Lloyd, notre partenaire sportif, pour une journée 100% Porsche.



Une journée sous le signe de la passion et de la sportivité.

Lors de cette magnifique journée, nos invités ont eu l'opportunité de (re)découvrir la nouvelle Porsche 911 Carrera GTS équipée d'un moteur T-Hybrid. Petits et grands ont été séduits par son design audacieux ainsi que par le son envoûtant de son moteur au démarrage. Cet événement a également permis à notre clientèle de prendre le volant de la gamme E-Performance. Au programme, des essais à bord des modèles Porsche E-Hybrid et Electric, qui ont offert des sensations de conduite exceptionnelles sur un itinéraire personnalisé au cœur de la campagne genevoise. Pour clore cette expérience, nos invités se sont retrouvés sur la terrasse du Country Club, où un catering raffiné, signé par le chef Simone de Santis, leur a permis de savourer pleinement cette journée ensoleillée.



«J'ai vraiment apprécié de découvrir les sensations de conduite que procure le Macan électrique.»



Plongez dans l'intensité du sport automobile avec Orchid Racing Team

Vivez une expérience unique en louant l'une de nos Porsche CUP, prêtes à prendre la piste. Pour une journée de roulage ou plusieurs, profitez d'un service clé en main, encadré par notre équipe professionnelle Orchid Racing Team.



Que vous soyez un passionné en quête d'adrénaline ou un gentleman driver souhaitant perfectionner son pilotage, notre offre est pensée pour s'adapter à votre niveau ainsi qu'à vos attentes.

Pendant une journée entière, vivez l'expérience d'un pilote professionnel en passant d'un coaching personnalisé dans les paddocks à l'application directe des conseils sur la piste.

Calendrier 2025
20 – 21 juin – Imola (PSCS)
1er juillet – Spa (Track Day Porsche Genève)
17 – 18 juillet – Monza (PSCS)
8 août – Dijon (CPGE)
3 septembre – Castellet (Track Day Porsche Genève)
18 – 19 septembre – Mugello (PSCS)
27 septembre – Dijon (CPGE)



Retrouvez toutes les informations et inscrivez-vous pour louer l'une de nos sportives!



Nos voitures de course
Porsche 911 GT3 Cup | CHF 14'900.–/jour
Flat 6 4,0 l | 510 ch | 1260 kg | Vitesse max. 295 km/h | Boîte séquentielle ultra-rapide | Configuration endurance: ABS et TC

Porsche 718 Cayman GT4 RS CS | CHF 9'900.–/jour
Flat 6 4,0 l | 500 ch | 1415 kg | Vitesse max. 290 km/h | Boîte PDK 7 rapports courts | Configuration endurance: ABS et TC

Porsche 718 GT4 Clubsport MR | CHF 8'500.–/jour
Flat 6 3,8 l | 425 ch | 1300 kg | Vitesse max. 280 km/h | Boîte PDK 6 rapports courts | Configuration endurance: ABS et TC

- Une expérience clé en main!**
- Accès à la piste en sessions alternées
 - Carburants et consommables
 - Assistance et intendance Orchid Racing Team
 - Catering sur circuit
 - Coaching avec un pilote professionnel
 - Transport A/R sur camion
 - Assurance casco circuit et franchise (CHF 30'000.–)



Orchid Sports Cars et TUDOR, une alliance d'excellence genevoise

Une alliance d'excellence genevoise
Orchid Sports Cars GE SA et TUDOR sont fiers d'annoncer un partenariat unique au cœur de Genève. Une collaboration exclusive et locale, portée par des valeurs partagées: l'excellence, la passion et l'innovation. Ces deux maisons emblématiques conjuguent leurs expertises pour créer des synergies audacieuses qui offrent à leurs communautés respectives des expériences inédites.

Un nouveau chapitre sportif
Après sept ans de professionnalisation et de nombreuses saisons couronnées de succès, Orchid Racing Team ouvre une nouvelle page de son histoire. L'année 2025 marque le renforcement de l'expérience client avec des journées privatives sur les plus beaux circuits européens. À cette occasion, quatre voitures de course, parées des couleurs iconiques de TUDOR, offriront une immersion totale dans l'univers du sport automobile: deux Porsche 911 GT3 Cup et deux Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport.

Une dynamique commune
Au-delà des circuits, ce partenariat se veut vivant et interactif. Orchid Sports Cars GE SA et TUDOR, chacun fort d'une communauté passionnée et engagée, uniront leurs forces pour organiser des événements exclusifs. Rencontres, échanges et découvertes rythmeront cette collaboration, qui a pour ambition de faire rayonner l'innovation et la performance des deux entreprises.



TUDOR possède un lien fort et de longue date avec la marque. C'est en effet une 906-120 aux couleurs de TUDOR qui gagne les 1000 kilomètres de Suzuka en 1969.



À propos de TUDOR
TUDOR est une marque horlogère suisse proposant des montres mécaniques à l'esthétique sophistiquée et à la fiabilité éprouvée. Les origines de la marque datent de 1926, quand le nom «The Tudor» fut enregistrée en tant que marque pour le compte d'Hans Wilsdorf.

Sa vision pour TUDOR était audacieuse. Il s'agissait de fabriquer des montres accessibles et d'une qualité exceptionnelle. Au cours de leur histoire, ces montres furent adoptées par les aventuriers les plus intrépides et portées sur terre, dans les airs et sous l'eau. Aujourd'hui, toujours à la pointe de l'innovation horlogère, la collection TUDOR inclut des modèles emblématiques telles que Black Bay, Pelagos, 1926 ou TUDOR Royal.

À propos de Orchid Sports Cars GE SA
Depuis 2011, Orchid Sports Cars GE SA est spécialisée dans la vente de véhicules Porsche, en alliant passion, performance et excellence. L'entreprise a élargi son domaine d'activité avec la création d'Orchid Racing Team, dédié à la compétition automobile, et s'est engagée à préserver l'héritage de la marque à travers le Porsche Classic Center – le seul centre en Suisse entièrement consacré aux modèles vintage de Porsche.



TUDOR



BLACK BAY CHRONO



**BORN TO
DARE**

**TUDOR BOUTIQUE
BUCHERER GENÈVE**
PLACE DE LONGEMALLE 15
1204 GENÈVE, SUISSE