

Centre Porsche Sierre

PORSCHE TIMES



**02
23**

75

PORSCHE FESTIVAL MOLLIS
FÊTONS ENSEMBLE
LES 75 ANS DE PORSCHE!
PAGE 08

EXCITANTE ET DIFFÉRENTE:
DÉCOUVRIR LA TAYCAN
ENTIÈREMENT ÉLECTRIQUE
PAGE 13



Chers clients, chers amis,

Porsche interprète depuis 75 ans la voiture de sport sans compromission au plaisir de conduire. Le 17 juin prochain, à l'occasion du Porsche Festival de Mollis, Porsche célébrera cet anniversaire important. Les amateurs de la marque venus des 4 coins de Suisse pourront profiter d'expositions exceptionnelles et d'activités destinées à tous les âges. Découvrez dans les pages suivantes le programme de ce jubilé inoubliable à ne pas manquer.

Animés par notre souhait de proposer un service au plus proche des besoins de notre clientèle, nous avons élargi- sion cet hiver nos ateliers Porsche au sein de nos bâtiments. Nous disposons donc dès à présent de places de travail supplémentaires adaptées aux réparations de longue haleine, à l'image de celles effectuées sur les modèles Porsche Classic, dont les connaissances sont conservées par nos techniciens spécialisés. Nous sommes également heureux de proposer désormais un service de recherche et de livraison de véhicule à domicile, une prestation qui sera sans doute appréciée par nos clients les plus éloignés du Valais central.

Ainsi, c'est avec beaucoup d'enthousiasme que l'ensemble de l'équipe du Centre Porsche Sierre espère vivre, à vos côtés, le 75ème printemps de la marque Porsche.

En attendant, veuillez recevoir, chers clients et amis, mes cordiales salutations.

Christophe Antille
Directeur

Centre Porsche Sierre
Garage Olympic SA



Esprit pionnier: vers la première Porsche

Page 04



Porsche Festival Mollis

Page 08



Excitante et différente: Découvrez la Taycan 100 % électrique

Page 13



60 ans de la 911: «La plus belle des 911!»

Page 16

04 ANNIVERSAIRE
75 ans de Porsche

08 PORSCHE FESTIVAL MOLLIS
Fêtons ensemble

13 EXCITANTE ET DIFFÉRENTE
La Taycan 100 % électrique

16 60 ANS DE LA 911
«La plus belle des 911!»

20 LEXIQUE TECHNOLOGIQUE
Saut de performance dans
la technique d'éclairage

22 INTERVIEW
Thibaud Emery:
Un mannequin valaisan

Mentions légales

Centre Porsche Sierre, Garage Olympic SA,
Rte de la Bonne-Eau 2, 3960 Sierre,
tél. 027 451 12 12, info@porsche-sierre.ch,
www.porsche-sierre.ch, Tirage: 140 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 Schweiz AG.
Sous réserve d'erreur et de modification.



printed in
switzerland



«Au début, j'ai cherché partout sans trouver la voiture dont je rêvais. Alors j'ai décidé de la construire moi-même.»

FERRY PORSCHE

75 ANS DE PORSCHE – DRIVEN BY DREAMS

Le 8 juin 1948, Ferry Porsche recevait pour sa réinvention – le roadster à moteur central portant le numéro de châssis 356-001 – la licence d'exploitation générale. La première voiture de sport qui portait le nom Porsche était ainsi officiellement reconnue et prête à prendre la route. L'histoire du succès de la marque de voitures de sport Porsche a commencé avec cette auto. Dans les pages qui suivent, embarquez avec nous pour un petit voyage dans le temps.

ESPRIT PIONNIER – VERS LA PREMIÈRE PORSCHE

Ferry Porsche, né le 19 septembre 1909, hérite du flair visionnaire de son père. Il rêve

pendant des années d'une voiture de sport qui porterait son nom de famille. Une fois le moment venu, il commence à mettre en pratique sa vision en conséquence.

L'idée de créer sa propre voiture de sport trotte dans la tête de Ferry Porsche depuis les années 1930. Des essais de moteurs avec des compresseurs Roots et un projet de moteur de bateau avec des soupapes disposées en V dans la culasse ont fait mûrir chez lui, avant même la Seconde Guerre mondiale, l'idée de créer sa propre voiture de sport. À l'occasion du projet Cisitalia, Ferry Porsche découvre au plus près, lors d'une visite à Turin en 1946, de quelle manière une voiture

de sport, la Cisitalia 202 SMM Spyder, est construite à partir de pièces Fiat. C'est cette expérience qui sera décisive: il prend la décision de réaliser un projet de voiture de sport sous sa propre direction et sous son propre nom. Malgré toutes les difficultés économiques, il formule au printemps 1947 ses premières réflexions sur la construction d'une voiture de sport basée sur des pièces de Volkswagen. Cette voiture est d'abord appelée «VW-Sport» et porte le numéro de construction 356.

Les techniciens Porsche autour de l'ingénieur en chef Karl Rabe sont fascinés par l'idée, et c'est ainsi que le 17 juillet 1947, le premier

croquis de construction voit le jour avec le numéro de projet 356.49.001. L'une des particularités du premier prototype est son cadre tubulaire en treillis, qui évoque davantage une pure voiture de course qu'un véhicule routier. Pour le reste, on utilise en grande partie des composants Volkswagen pour le moteur à performance renforcée, la boîte de vitesses et le châssis.

En plus d'un esprit de pionnier, cette démarche exige également un véritable courage entrepreneurial. En 1948, le risque économique lié à la fabrication d'une voiture de sport n'est pas négligeable. Toute l'Europe est en pleine reconstruction, la motorisation de masse en Allemagne reste encore à venir. Ce sont surtout des véhicules bon marché avec une valeur d'utilisation élevée qui trouvent leur voie sur le marché.

Avec son nouveau type de voiture de sport, Ferry Porsche mise délibérément sur un autre segment de marché: celui des petits véhicules très exclusifs. Pari réussi! L'entrepreneur remarque bientôt que d'autres enthousiastes de l'automobile partagent son rêve d'une voiture de sport parfaite.

SITE DE ZUFFENHAUSEN

Le 1^{er} décembre 1930, au centre de Stuttgart, Ferdinand Porsche se lance dans l'indépendance entrepreneuriale avec un bureau de construction Kronenstrasse 24. Le talentueux constructeur apporte dans sa propre entreprise deux doctorats honorifiques, décernés par l'université technique de Vienne et par celle de Stuttgart. Ferdinand Porsche n'hésite pas une seconde et les ancre dans le nom de l'entreprise: le samedi 25 avril 1931, l'entreprise «Dr. Ing. h. c. F. Porsche G.m.b.H., Konstruktionen und Beratung für Motoren und Fahrzeuge» est inscrite au registre du commerce: c'est la naissance de l'entreprise Porsche. Si à ce jour, Stuttgart est toujours le siège social de l'entreprise, Ferdinand Porsche et ses collaborateurs ne restent qu'un peu plus de six ans au centre de la capitale du Wurtemberg. De plus en plus de commandes arrivent d'entreprises comme Wanderer, Zündapp ou Auto-Union. Les bureaux de la Kronenstrasse sont pleins à craquer.

Le 14 décembre 1937, la forme juridique est modifiée, passant de GmbH à KG (Kollektivgesellschaft, ou société en nom collectif). Le 25 juin 1938, Ferdinand

Porsche et 176 collaborateurs déménagent à Zuffenhausen. Dans ce faubourg rattaché à Stuttgart en 1931, l'entreprise trouve la place qu'elle cherchait entre la Spitalwaldstrasse (aujourd'hui Otto-Dürr-Strasse) et la Schwieberdinger Strasse. Le nouveau site devient le siège social de l'entreprise Porsche. C'est dorénavant à Zuffenhausen que bat le cœur de Porsche.

LIEN ENTRE DÉVELOPPEMENT DE SÉRIE ET SPORT AUTOMOBILE

«Win on Sunday, sell on Monday»: les vendeurs automobiles américains ont compris tôt la véracité de ce dicton. Il apparaît par exemple que les succès en sport automobile sont des arguments de vente décisifs pour les voitures de sport. Et aux États-Unis mais aussi en Europe, et donc à Zuffenhausen, les victoires font décoller les ventes. Ferry Porsche en a lui aussi conscience, et a plus forte raison l'ancien pilote et célèbre importateur automobile Max Hoffman, qui prend en 1950 la direction des ventes des voitures de sport Porsche aux États-Unis.

L'une des trois Porsche 356 qui arrivent à New-York à la fin de l'automne 1950 est exposée par Max Hoffman dans son showroom exclusif sur la noble Park Avenue à Manhattan. Il en fait la promotion en tant que «German Automotive Jewel» et «Car for Connoisseurs». Briggs Cunningham utilise la seconde pour se lancer avec succès dans la course automobile, faisant ainsi une incroyable publicité pour la marque Porsche. Enfin, avec la troisième 356, Hoffman se rend en personne à une course à Watkins Glen, assurant ainsi une grande visibilité.

Le concept marketing réussi consistant à s'appuyer sur les victoires en sport automobile pour vendre des voitures se révèle ensuite être pour Porsche une excellente stratégie. Et lorsqu'en 1970, le célèbre acteur et passionné de sport automobile Steve McQueen décroche avec Peter Revson la seconde place au classement général des célèbres 12 Heures de Sebring au volant d'une Porsche 908, cela dope les ventes mondiales de la 911, tout comme le classique cinématographique «Le Mans», qui sort la même année avec McQueen en héros au volant d'une Porsche 917. À ce jour, l'entreprise Porsche continue à s'en tenir à sa stratégie réussie consistant à prouver le potentiel de ses voitures de sport même en course automobile. De nombreuses victoires

dans les courses d'endurance mythiques comme les 24 Heures du Mans et de Daytona soulignent les incroyables qualités sportives des voitures de sport de Zuffenhausen et Weissach, tout comme les engagements en rallye et dans les courses sur circuit. Les coupes de marque Porsche Carrera Cup et Porsche Supercup, en particulier, attestent de l'aptitude à la compétition des voitures de sport proches de la série qui sortent des usines de Porsche. À ce jour, les voitures de course de Porsche ont remporté plus de 32'000 victoires dans le monde entier. Et les voitures de série continuent également de tirer profit des expériences accumulées en compétition.

TECHNOLOGIE TURBO

Au début des années 1970, l'augmentation de puissance apportée par la turbocompression était la norme technologique, mais



que pour les avions ou les moteurs diesel. Tous les essais visant à adapter les moteurs suralimentés à des conditions de conduite dynamique, comme le passage de l'accélération en surrégime ou le processus de changement de vitesse, avaient jusqu'à présent connu l'échec.

Le regain de puissance apporté par le compresseur était généralement associé à une espérance de vie drastiquement réduite du groupe motopropulseur, à une sensibilité élevée et à un comportement routier encore plus capricieux. En bref: le moteur turbo était considéré comme indomptable.

Mais les ingénieurs Porsche, fascinés par l'idée, se sentent stimulés et commencent à redévelopper progressivement le compresseur. Alors que la température des gaz d'échappement des moteurs diesel n'atteint qu'environ 700 degrés, celle du moteur boxer Porsche excède les 900 degrés. Et ça, la fonte grise de la structure des turbines de l'époque ne le supporte pas. À cela s'ajoutent des problèmes d'étanchéité et de lubrification des compresseurs, car l'une des deux turbines se trouve dans le flux d'échappement brûlant alors que l'autre aspire l'air frais extérieur.

Cela débouche alors sur un nouvel alliage de la structure et sur un palier lisse flottant de l'arbre, approvisionné par le circuit d'huile du moteur.

Les ingénieurs de Weissach trouvent également une solution innovante au principal problème du moteur turbo: au lieu de la régulation classique au niveau de l'admission, ils développent un contrôle de la pression de suralimentation au niveau de l'échappement. Celle-ci permet d'éviter une surpression indésirable en charge partielle ou en surrégime en évacuant les gaz d'échappement excédentaires non plus dans la turbine, mais dans un conduit de décharge parallèle appelé bypass. Et lorsque qu'une pression de suralimentation est à nouveau requise lors d'une accélération, la valve du bypass se ferme, permettant à la turbine de déployer tout son potentiel avec les gaz d'échappement. Le succès des moteurs turbo de Porsche est légendaire. En 1974, l'incroyable voiture de course de type 917 est suivie de la 911 Turbo pour ce qui est de la série, démontrant la facilité d'utilisation au quotidien de la technologie maison. Durant des décennies, Porsche cultive le moteur turbo et son incroyable caractère alliant performance et efficacité, qui reste étranger aux moteurs atmosphériques classiques. Aujourd'hui, à l'exception de la 911 GT3, toutes les voitures de sport Porsche sont animées par des moteurs turbo. Les 260 chevaux de la première Turbo en 1974, qui réclamaient en moyenne 20,9 litres de supercarburant aux 100 kilomètres, ont évolué pour atteindre aujourd'hui 370 chevaux sur la 911 Carrera. Couplés à la boîte de vitesses à double embrayage, ceux-ci se contentent de 7,4 litres aux 100

kilomètres dans le nouveau cycle européen de conduite (NEDC). 42 % de puissance en plus, pour une réduction de moitié de la consommation, et une cylindrée inchangée du moteur boxer six cylindres!

VÉHICULES PORSCHE À TRANSMISSION INTÉGRALE

En 1900, le père de Ferry, Ferdinand Porsche, qui travaille alors dans les usines Lohner à Vienne, se voit confier la mission de construire une voiture électrique à transmission intégrale pour l'Anglais E.W. Hart. Porsche installe quatre de ses moteurs logés dans les moyeux, donnant ainsi naissance à la première voiture à transmission intégrale. Le 6 novembre 1900, sous le nom «La Toujours Contentée», la Lohner-Porsche prend le départ d'une course à Chislehurst, au sud de Londres.

À partir du début des années 1940, en pleine Seconde Guerre mondiale, l'équipe technique de Porsche construit des véhicules militaires et notamment la type 87 à transmission intégrale, appelée «Kommandeurwagen». Suit alors la type 166 «Schwimmwagen», dont plus de 14'000 exemplaires seront produits jusqu'en 1944. En 1947, après la guerre, Porsche se voit confier la mission de construire la Cisitalia 360, une voiture de grand prix italienne qui reçoit également une transmission intégrale. En 1953, la construction du véhicule amphibie à transmission intégrale type 597 «Jagdwagen» met à profit

les expériences accumulées lors du développement de la «Schwimmwagen». Étant donné que la Bundeswehr se décide par la suite pour un autre modèle, elle en reste à l'état de pré-série avec 71 unités.

C'est en 1981 que commence chez Porsche l'ère des véhicules civils à transmission intégrale. L'étude d'une 911 Turbo Cabriolet à transmission intégrale est présentée lors du salon de l'automobile de Francfort. Deux ans plus tard a lieu la présentation de l'étude Groupe B, dont est issu l'étendard technologique 959 en 1985. Les ingénieurs testent sa transmission intégrale et bien d'autres technologies pour la toute première fois dans des conditions sportives difficiles. En contrepartie, la 911 Carrera 3.2 4x4 Paris-Dakar (953) voit le jour en tant que voiture de rallye en 1983. Un succès éclatant: lors du Rallye Dakar de 1984, les pilotes français René Metge et Dominique Lemoyne décrochent la victoire avec la 953. Deux ans plus tard, Porsche remporte la même course avec la version rallye de la 959, et la type 961 dérivée de la 959 pour le circuit obtient la septième place au classement général au Mans.

Après 1988 et la 911 Carrera 4, plus question d'envisager une Porsche sans la transmission intégrale, qui devient également une constante sur la 911. Par ailleurs, les SUV Cayenne et Macan disposent de quatre roues motrices. De la même manière, la majorité des modèles Panamera sont équipés de la

transmission intégrale, et la 918 Spyder utilise également quatre roues motrices pour afficher ses performances.

PORSCHE TARGA

Lorsqu'au début des années 1960, les accidents se multiplient sur les routes américaines avec des cabriolets entièrement ouverts, les autorités américaines durcissent les conditions d'autorisation. À cette époque, aux États-Unis, Porsche jouit d'un succès avec ses cabriolets 356 et souhaite donc proposer également une 911 ouverte. L'entreprise réagit avec ce qui sera le tout premier cabriolet de sécurité équipé d'un arceau de sécurité en acier, d'une partie toit escamotable et d'une capote repliable appelée Softwindow. En 1965, Porsche présente la 911 Targa au salon de l'automobile de Francfort. Les amateurs de grand air sont interpellés par le modèle disponible en quatre variantes de conduite à l'air libre: avec vitres latérales ouvertes, avec partie centrale du toit retirée, avec Softwindow ouverte, ou avec une combinaison des trois. Harald Wagner, alors responsable national des ventes chez Porsche, crée la désignation Targa. Le terme vient de l'italien et signifie «bouclier». Le nom de la 911 s'inspire également de la Targa Florio, une course d'endurance en Sicile que remporte Porsche pour la première fois en 1956 avec la 550 A Spyder.

Environ un an s'écoule encore avant la production en série de la 911 Targa. Mais à partir de l'automne 1966, le cabriolet de

sécurité fait partie intégrante du programme du modèle «Elfer». La partie toit se replie et se range dans le véhicule. Jusqu'à l'année modèle 1968 incluse, la lunette arrière est en plastique et se rabat. Ensuite, la Softwindow est remplacée par une vitre en verre de sécurité chauffant. Le modèle quatre cylindre 912 est lui aussi disponible en version Targa; 2'562 exemplaires en seront produits jusqu'en 1969. Parmi les Targa pur-sang, on compte également la 914, une sportive à moteur central développée avec Volkswagen en 1970, ainsi que la Porsche 914/6 avec un moteur boxer six cylindres. Pour la série G de la «Elfer» et pour la série 964 qui suit, Porsche continue de miser sur les versions Targa classiques avec arceau de sécurité et toit escamotable. À partir de 1987, la 911 Turbo 3.3 est également disponible en version Targa, et la 911 Carrera 4 de génération 964 devient en 1989 la première Targa à transmission intégrale. La génération 993 est elle aussi disponible en version Targa, mais la solution actuelle est ici remplacée par un toit ouvrant en verre. Il en va de même pour les «Elfer» des générations 996 et 997. Ce n'est qu'en 2014, avec la 911 Targa de génération 991, que Porsche revient à l'arceau Targa classique, le combinant à un toit entièrement automatique.



FÊTONS ENSEMBLE!

Depuis 75 ans, nous représentons tous ceux qui poursuivent leurs rêves. Pour tous ceux qui regardent vers l'avant et s'engagent courageusement sur le chemin. Tous ceux qui ont un large horizon et se servent de toute la palette de couleurs. Pour ceux qui créent de cette manière de nouvelles choses et qui sont ainsi une inspiration pour les autres. Ainsi, nous veillerons tous ensemble à ce que nos rêves continuent de briller dans de nouvelles nuances de couleurs pour les 75 prochaines années.

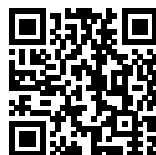


ENFIN DE RETOUR! LE 17 JUIN 2023, LE PLUS GRAND FESTIVAL PORSCHE FAIT SON RETOUR

Les fans de Porsche et de voitures de sport ont déjà noté en gros dans leur calendrier le troisième festival Porsche officiel qui aura lieu sur l'aérodrome de Mollis, dans le canton de Glaris, car après 2016 et 2018, c'est le 17 juin 2023, que le moment revient. Le compte à rebours a commencé: 5'000 visiteurs sont attendus pour admirer plus de 1'000 rêves de voitures de sport de pas moins de huit époques sur la piste de près de 2'000 m de long. Du modèle original 356 à la Porsche Taycan entièrement électrique, 75 ans de passion de Porsche y seront présentés. En plus de l'exposition, un programme du jour passionnant avec diverses activités pour toute la famille attend les festivaliers.

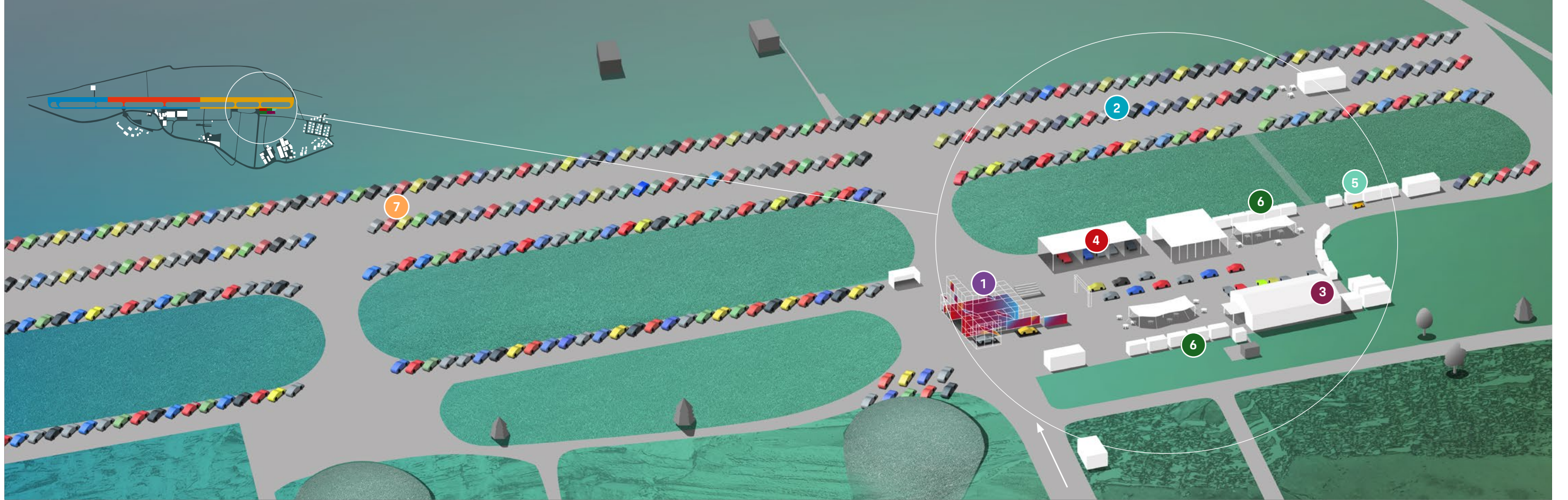
CÉLÉBRER LES RÊVES

C'est sous cette devise que nous fêtons cette année plus que le retour du festival populaire de Porsche, car en 2023, le constructeur de voitures de sport de Stuttgart fête son 75^e anniversaire. Nous avons donc deux raisons de faire la fête ensemble: à Mollis, les véhicules des visiteurs font traditionnellement partie de l'exposition et constituent, en ce jour particulier, la plus grande collection Porsche de Suisse: la Gallery of Dreams qui fait rêver tout le monde, conducteurs de Porsche ou non.



Découvrez ici plus
d'informations sur le plus
grand festival Porsche.





LES SEPT ZONES DU FESTIVAL

Des tours d'accélération à bord de la Porsche Taycan entièrement électrique aux duels de course captivants sur le grand circuit Carrera, le festival Porsche offre à ses visiteurs une multitude d'expériences passionnantes.



1. GALLERY OF DREAMS

Avez-vous réalisé votre rêve personnel de posséder une Porsche? Alors, participez à notre exposition de véhicules dans la Gallery

of Dreams! Classée par ordre chronologique, la Gallery of Dreams du festival Porsche de Mollis se transforme en la plus grande exposition Porsche de Suisse et invite tous les visiteurs du festival à se promener à travers huit époques de Porsche. Rencontrez des conducteurs de Porsche partageant la même vision, admirez leurs véhicules individuels et échangez vos impressions. La Gallery of Dreams est installée sur la piste de décollage et d'atterrissage de l'aérodrome et se trouve à proximité immédiate des autres zones de festival.



2. DREAMERS GATE

Prenez place dans les tribunes et suivez le matin l'arrivée des véhicules d'exposition pour notre Gallery of Dreams. Plus tard dans

la journée, nous accueillerons sur la scène live centrale des invités spéciaux du festival Porsche. Avec nos invités, nous tenterons d'entrevoir l'avenir de Porsche et de revenir sur les 75 ans d'histoire de notre marque.



3. SOUL GARAGE

Le Soul Garage du festival Porsche de Mollis fait battre le cœur des amateurs de voitures classiques. Venez découvrir tout ce qui

concerne les thèmes la Porsche Classic, de la personnalisation aux pièces d'origine. Outre les stands de Porsche Exclusive Manufaktur et de Porsche Tequipment, vous pourrez admirer dans notre garage pour passionnés les véhicules restaurés avec amour par nos partenaires Classic suisses, et vous entretenir avec nos experts des véhicules témoignant de 75 ans de Porsche et de leur entretien.



4. PIT LANE

Le sport automobile est fermement ancré dans notre ADN depuis 75 ans. Dans la Pit Lane du festival Porsche de Mollis, vous

pourrez vivre de près la fascination du sport automobile. Venez découvrir la communauté suisse du sport automobile de la Porsche Sports Cup Suisse, envisagez avec nous l'avenir du sport automobile chez Porsche et replongez-vous avec nous dans les souvenirs et les rêves des 24 heures du Mans. Vous rencontrerez peut-être aussi l'une ou l'autre icône de la voiture et de la course automobile. Vous avez envie de prendre le volant personnellement? Alors, mesurez-vous à d'autres visiteurs et accédez aux classements dans notre Racing Lounge virtuel!



5. KIDS ZONE

Venez nous rendre visite avec toute votre famille! Car, au festival Porsche de Mollis, les enfants ne sont évidemment pas en

reste. À la Porsche Kids Driving School, les petits apprennent de manière ludique à s'entraîner à un comportement sûr dans la circulation routière sur un parcours de conduite passionnant – bien entendu dans leur premier Bobby Car Porsche. Les plus grands, et sans doute des parents parmi eux, trouveront également leur compte dans notre Kids Zone, car notre circuit Carrera, de la taille d'une chambre d'enfant, les attend pour des duels de conduite captivants et des courses passionnantes. Outre la Kids Zone, vous trouverez également d'autres programmes passionnants pour petits et grands dans notre espace Pit Lane.



6. NORTH / SOUTH PADDOCK

Avec onze food trucks différents ainsi que des possibilités de places assises, l'espace Paddock est l'endroit idéal pour se détendre

et s'imprégner de l'atmosphère du festival. C'est l'occasion d'y discuter avec des personnes animées par la même passion et de profiter de la journée en compagnie d'autres fans de Porsche. Divisé en une zone nord et une zone sud, le paddock s'étend sur l'ensemble du site du festival et invite à la flânerie. Et qui sait, peut-être découvrirez-vous dans cette zone quelques autres points forts de Porsche?



7. DRIVING LANE

Notre Driving Lane vous invite à vivre des expériences de conduite Porsche sur le terrain de l'aérodrome. Inscrivez-vous sur

place pour une session d'accélération sur le siège passager de la Porsche Taycan entièrement électrique ou pour d'autres activités de conduite dans des modèles Porsche actuels. Ou passez simplement pour profiter de l'ambiance sonore.

75 ANS DE PORSCHE

MUSÉE DES TRANSPORTS DE LUCERNE

ET TIRAGE AU SORT



EXPOSITION: «DRIVEN BY DREAMS. 75 ANS DE VOITURES DE SPORT PORSCHE» AU MUSÉE DES TRANSPORTS DE LUCERNE

L'exposition spéciale «Driven by Dreams» fait partie des points forts à ne pas manquer de cette année anniversaire pour Porsche! Du 23 juin au 31 décembre 2023, nous proposons aux visiteurs du Musée des Transports de Lucerne de se plonger dans l'univers de rêve de Porsche et de revivre les plus grands moments de nos 75 années de succès. L'exposition est organisée en collaboration avec le musée Porsche de Stuttgart et revient sur la longue histoire de l'entreprise marquée par l'esprit pionnier, ainsi que sur le vaste héritage de la marque Porsche. Les visiteurs ont la possibilité de s'immerger dans les rêves et les audaces qui ont fait le succès de la marque. Outre Ferry Porsche, qui a fait de son rêve de voiture de sport une réalité, l'exposition présente d'autres personnalités de l'univers Porsche qui ont également été animées par leurs rêves, et qui le sont toujours. De plus, l'exposition comprend une sélection de véhicules légendaires incarnant à la perfection le sentiment de «Driven by Dreams». Ce sentiment se retrouve chez chaque personne qui œuvre pour Porsche jour après jour. Les collaborateurs travaillent au quotidien à réaliser les rêves de nos clientes et clients. Be one of us!

Vous trouverez plus d'informations au sujet de l'exposition sur www.verkehrshaus.ch/fr.



GRAND TIRAGE AU SORT

Nous fêtons les 75 ans de Porsche! Envoyez-nous vos félicitations jusqu'au 17 juin 2023 à l'adresse e-mail 75@porsche.ch et avec un peu de chance, gagnez l'un des dix livres Porsche «Artifacts» d'une valeur de 225 francs chacun.

Cette œuvre d'art grand format de 356 pages contient plus de 300 photographies très détaillées prises à Zuffenhausen, notre lieu de naissance, dont certaines n'ont encore jamais été publiées. Vous n'aviez encore jamais vu les trésors entreposés dans les archives et dans le musée Porsche briller d'un tel éclat. Nous vous souhaitons bonne chance!

Conditions de participation: Le tirage au sort des prix aura lieu fin juin 2023. Sont exclus du tirage au sort les personnes de moins de 18 ans, les collaborateurs de Porsche Suisse SA, des agences de publicité ainsi que les concessionnaires Porsche et leurs collaborateurs. La participation n'est liée à aucune obligation d'achat. Tout paiement du gain en espèces est exclu. Le gagnant/la gagnante sera informé/e par écrit. Aucune correspondance ne sera échangée au sujet du tirage au sort. Toute voie juridique est exclue.

LEASING ANNIVERSAIRE ÉLECTRISANT

À l'occasion du 75e anniversaire de Porsche, vous bénéficiez actuellement d'un leasing à 0,75 %* sur toutes les Taycan neuves disponibles immédiatement.



La Porsche Taycan est le fruit de 75 ans d'ingénierie et de passion pour les voitures de sport. Une voiture telle que Ferry Porsche l'aurait construite aujourd'hui: avant-gardiste et suffisamment rapide pour être en avance sur l'avenir. Elle dispose d'une puissance confortable, impressionne par sa performance et son couple, et séduit par son design sportif au look futuriste. Elle se recharge, en outre, rapidement et assure une grande autonomie. En bref: une voiture de sport électrique avant-gardiste chargée à l'ADN Porsche et qui offre une expérience de conduite exceptionnelle.

Laissez-vous électriser et profitez d'un leasing anniversaire à 0,75 %* sur toutes les voitures neuves disponibles immédiatement. Pour en savoir plus, utilisez le code QR suivant ou demandez une offre personnelle auprès de notre Centre Porsche.



Réservez un essai routier maintenant

* Sont autorisés pour le leasing tous les véhicules en stock ainsi que tous les véhicules à l'arrivée qui ne sont plus modifiables. Exemple de prix véhicule neuf: Porsche Taycan Turbo S, achat au comptant: CHF 225'300.-; durée: 36 mois; 10'000 km par an; 1re mensualité plus élevée: 20 % du prix d'achat au compte (CHF 45'060.-); mensualité à partir du 2e mois: CHF 2'216.-; taux d'intérêt effectif: 0,75 %, assurance casco complète non comprise. Tous les prix s'entendent TVA incluse. Sous réserve de modifications. Offre valable du 1er avril 2023 au 17 juin 2023 (la date de remise de la demande faisant foi). L'octroi d'un crédit est interdit s'il entraîne le surendettement du consommateur (LCD art. 3). Une offre de Porsche Financial Services Schweiz SA en coopération avec BANK-now AG. Pour une offre définitive, merci de vous adresser à votre Centre Porsche. Valable uniquement dans les Centres Porsche participants autorisés.



ANTÓNIO FÉLIX DA COSTA: LA PORSCHE TAYCAN M'A CONVAINCU

L'univers de Porsche en une journée: António Félix da Costa, le nouveau pilote de l'écurie Porsche en Formule E, a visité la production de voitures de sport et le musée Porsche sur le site de Stuttgart-Zuffenhausen.

António Félix da Costa vit à Cascais, aux portes de Lisbonne. Il conduit une Porsche Taycan et n'utilise pas cette voiture de sport entièrement électrique uniquement pour rouler autour de la capitale portugaise. Lors de sa visite à Zuffenhausen, sur le chemin de la production de la Taycan, il a raconté avec enthousiasme la passionnante tournée de 700 kilomètres qu'il venait d'effectuer il y a quelques jours. «J'ai déjà toujours été d'avis que les voitures électriques représentaient l'avenir, mais ce trajet m'a définitivement convaincu», dit-il.

Le Portugais était d'autant plus curieux de voir en production comment la Taycan est construite. «J'ai été profondément impressionné par le professionnalisme et l'amour avec lequel les gens sont à l'œuvre», a-t-il déclaré. «C'était le pur reflet de la marque Porsche.» Lors de la production de la 911, il a surtout trouvé remarquable qu'aussi bien les voitures de route que celles de course soient construites sur la même surface: «L'étroite relation entre la série et le sport est certainement l'un des secrets du succès de Porsche.» Pour António Félix da Costa, sa visite à



Stuttgart a été une bonne occasion de se «familiariser davantage avec Porsche et d'en apprendre encore plus sur la marque.» Les impressions qu'il a recueillies lors d'une brève tournée en Porsche 911 Carrera Clubsport de 1985 au musée Porsche y ont également contribué.

Ce fut un parcours à travers l'histoire du constructeur de voitures sportives, en commençant par la voiture électrique Egger-Lohner C.2 Phaeton, la plus ancienne construction conservée à laquelle Ferdinand Porsche a participé. Le Portugais a surtout admiré les voitures du Mans, des premiers modèles jusqu'à la 919 hybride, avec laquelle il avait roulé sur le circuit, «même si c'était dans une autre catégorie», raconta-t-il en souriant. Tout au long de sa visite, il est resté ébahi par tout ce qu'il découvrait.. «Il y a ici tellement de voitures de course incroyables», dit-il, visiblement impressionné. «Et toutes ont laissé des traces dans notre sport. C'est un incroyable héritage.»

À la fin de son voyage à travers le passé, le champion de Formule E de la saison 2019/2020 a porté son regard vers l'avenir. Avec l'équipe Formule E TAG Heuer Porsche, il a participé activement au développement de la Porsche 99X Electric de troisième génération. «Toute l'équipe a travaillé dur pour que le début de la dernière saison connaisse un franc succès», explique Da Costa. Le Portugais a couru pour la première fois pour Porsche en janvier 2023, lors du ePrix de Mexico.



«LA PLUS BELLE DE TOUTES LES 911!»

Une icône est à la fête: la Porsche 911 a 60 ans! L'histoire de cette voiture de sport est émaillée de versions intéressantes du modèle, dont un certain nombre ont été, à intervalles réguliers, de fascinants modèles anniversaire. Voici trois propriétaires de 911 et leur modèle anniversaire.



«Pour moi, ce modèle est le plus beau de toutes les 911.»



Faisons un saut dans le passé et souvenons-nous du Salon de l'automobile de Genève de 1993. Porsche y fêtait le 30^e anniversaire de sa légendaire 911 et s'offrait, par la même occasion, un cadeau: un modèle spécial «30 ans», élaboré à partir de la série 964 de l'époque (produite de 1989 à 1994). Ce modèle alliait la carrosserie élargie de la 911 Turbo à la ligne classique – grâce au spoiler arrière rétractable – de la 911 Carrera 4. Sa transmission quatre roues motrices était, jadis, révolutionnaire. Marc Wyss, qui habite au bord du lac de Thoune, en possède un exemplaire.

Monsieur Wyss, parlez-nous de votre 911!
Je possède le modèle «30 ans de 911».

C'est un modèle spécial, produit en 1994 à seulement 911 exemplaires. Il est équipé d'un moteur à plat de 3,6 litres qui est logé à l'arrière, refroidi par air et qui développe une puissance de 250 ch, d'une boîte manuelle à 5 vitesses et d'une transmission intégrale. Cette 911 a été livrée à l'époque en argent glacé métallisé avec un intérieur gris rubicon. C'est une voiture qui m'a toujours fasciné et qui, j'en suis heureux, est désormais mienne.

Avoir choisi un modèle spécial aussi rare n'est pas un hasard, n'est-ce pas?

Non, vous avez raison. La forme de ce modèle «anniversaire», large comme un turbo mais sans grand aileron arrière,

me plaît énormément. Pour moi, c'est la plus belle de toutes les 911. J'aime aussi beaucoup sa peinture extérieure argent, qui est discrète. Je la trouve plus élégante que le violet métallisé des nombreux autres modèles spéciaux «30 ans de 911».

Quelles sensations cette Porsche de collection vous procure-t-elle?

Cela commence dès que l'on monte à bord. Le bruit d'ouverture et de fermeture de la porte est resté le même jusqu'à la série 964. Il est identique, dans mon souvenir, à celui entendu dans ma jeunesse. C'est un bon souvenir. Et puis, il y a la serrure de contact, à gauche du volant, le vrombissement du

moteur au démarrage et en roulant. Tout dans cette voiture produit un effet très spécial.

Trouver une «964 anniversaire» n'est pas simple. Comment avez-vous mis la main dessus?

Cela remonte à environ trois ans. Le centre Porsche l'avait rachetée et remise en état. Elle devait rester exposée dans le showroom et était annoncée à un prix que je trouvais trop élevé.

Comment êtes-vous parvenu à l'acheter?

Je suis allé la voir à plusieurs reprises. Au final, nous sommes arrivés à un accord, avec



échange de voiture, qui satisfaisait chacune des parties. C'est ainsi que j'ai pu ramener la «plus belle des 911» chez moi.

Avez-vous dû changer quelque chose depuis?

La voiture était en très bon état. Seuls les cadrans et les caches des feux arrière ont dû être remplacés, car décolorés par le soleil. Les cadrans en gris rubicon, en particulier, ont été durs à trouver.

J'ai aussi légèrement abaissé la voiture. Je l'ai équipée de jantes BBS modernes, ai fait apposer l'inscription «Porsche» et ai modifié quelques petits détails. Les pièces d'origine sont encore toutes disponibles pour remettre la voiture complètement à neuf.

Vous souvenez-vous de votre première sortie avec?

Bien sûr! Le temps était magnifique. J'ai pris la direction du Valais et apprécié en chemin les sensations exceptionnelles de conduite et le son unique du moteur à plat. C'était une sortie inoubliable.

Puisqu'on évoque les souvenirs, vous rappelez-vous où et quand a commencé cette fascination pour la 911?

Je ne saurais dire précisément. Mon premier souvenir de Porsche remonte à l'enfance, dans ma chambre. Mon frère conduisait une Porsche 911 et moi une Jaguar E-Type sur le circuit Carrera.

Et à quand remonte la première expérience d'une vraie 911?

Lorsque j'avais environ 10 ans, mon père conduisait une 911 S avec boîte de vitesses



automatique «Sportomatic», sans embrayage. C'est sur un parking fermé, assis sur ses genoux, que j'ai parcouru mes premiers mètres au volant d'une 911. Cette expérience m'a vraiment conquis et je me suis dit: un jour, moi aussi j'aimerais avoir une Porsche!

Vous avez donc vu la 911 évoluer au fil des générations. Qu'ont-elles, d'après vous, essentiellement en commun?

La forme. C'est ce qui fait la beauté de la Porsche 911. Presque tout le monde la reconnaît, malgré ses 60 ans d'histoire. La forme est en fait toujours restée la même. Nouveaux ou anciens modèles: la 911 reste la 911, même si le design évolue à la marge, lui donnant un look un peu plus massif. C'est le cas, par exemple, des phares qui sont désormais beaucoup plus plats. Or, moi, j'aime bien les phares bien droits de ma 964, comme ceux qui équipaient la première 911 de 1963.

Et qu'est-ce qui les différencie le plus?

La différence est patente. La mienne est clairement un ancien modèle. On sent plus la route et la conduite sollicite davantage le corps. Sur la nouvelle version, il y a

beaucoup plus de technique pour assister le conducteur. Il faut donc être encore plus prudent si l'on roule un peu vite, ce que je ne fais pas avec cette voiture: avec elle je circule plutôt timidement.

Vous n'avez pas acheté le modèle spécial «30 ans de 911» pour le laisser au garage, tout de même?

Non, absolument pas! Les voitures sont faites pour rouler et la route leur appartient!

Où vous emmènera votre prochaine sortie?

La «911 anniversaire» est actuellement dans le garage de mon fils et sortira dès que le temps le permettra. Cet été, nous irons au rassemblement Porsche de Mollis avec la 964 et une nouvelle 911.

La fascination pour la Porsche 911 se transmet donc de père en fils?

C'est ce que j'espère!



Dans l'interview vidéo, vous en apprendrez plus sur Marc Wyss et sa Porsche 964 Jubilée.



UNE LONGUEUR D'AVANCE EN TECHNIQUE D'ÉCLAIRAGE

Une longueur d'avance en technique d'éclairage Le nouveau phare LED haute résolution avec faisceau matriciel HD de Porsche diffuse une lumière jusqu'à deux fois plus claire que les systèmes connus jusque-là.

Avec la nouvelle technologie à faisceau matriciel HD haute résolution, Porsche a mis au point la technique d'éclairage de demain. Le cœur de cette innovation, qui est le fruit d'une collaboration avec des partenaires, est une puce combinant plus de 16'000 micro-LED contrôlable individuellement sur une surface grande comme la moitié d'un angle de pouce. Chaque phare est équipé de deux de ces puces. Le véhicule en comprend donc quatre en tout. Les phares à technologie de matrice HD offrent donc une répartition lumineuse haute résolution jusqu'à deux fois plus lumineuse sur une surface quatre fois plus grande que les systèmes haut de gamme précédents.

Cette innovation propose un éclairage extrêmement homogène qui offre au conducteur une lumière très flexible. À cela s'ajoutent des fonctions innovantes, comme l'éclaircissement des voies de circulation, l'éclairage des travaux et des voies étroites ainsi que les feux de route adaptatifs pour autoroute. Les feux de route haute performance transforment la nuit en jour sur une distance pouvant atteindre 600 mètres. Pour éviter l'éblouissement des véhicules en sens inverse, une nouvelle fonction assure un éclairage net de grandes zones à droite et à gauche de l'espace anti-éblouissement.

La nouvelle technologie à faisceau matriciel HD est, par ailleurs, un élément d'efficacité énergétique, puisque les phares n'activent que les pixels réellement nécessaires à l'instant T. La consommation

d'énergie est ainsi bien inférieure aux autres systèmes à haute résolution, tandis que la quantité de lumière reste la même.

LA SIGNATURE VISUELLE DES PHARES À QUATRE POINTS ÉGALEMENT VISIBLE LA NUIT

En plus des feux de jour à quatre points et des feux de virage statiques, le nouveau phare Porsche comprend deux des nouveaux modules matriciels HD et deux modules bi-fonctionnels pour l'éclairage de courtoisie et le feu de route auxiliaire. Ces quatre principales sources lumineuses sont disposées selon un design en quatre points, très caractéristique de la marque. L'ancien phare supérieur de Porsche, en revanche, comprend quatre modules de courtoisie et un module matriciel central en technologie 84 pixels.

La nouvelle technologie à faisceau matriciel HD se distingue également en termes de design: pour la première fois, la signature visuelle des phares Porsche (les quatre points caractéristiques des feux de jour) existe également la nuit, en feux de croisement comme en feux de route. Les phares à faisceau matriciel HD vont progressivement équiper les différentes gammes de modèles, avec une technique de module identique mais un design adapté. La mise au point de cette innovation a amené Porsche à déposer plus de 25 brevets.

LA PREMIÈRE LUMIÈRE MATRICIELLE LED HAUTE RÉOLUTION AU MONDE

La nouvelle technologie doit réunir des exigences différentes, parfois contradictoires, en un seul système. Pour des raisons de design, toutes les fonctions d'éclairage doivent être réparties sur quatre unités par phare. Et en même temps, ces différentes sources de lumière doivent être combinées pour fournir un éclairage à la fois homogène et puissant. Des simulations pré-conception ont permis d'établir quelle conception globale du système répondrait le mieux à toutes les exigences, y compris à celles des clients. Au final, Porsche a choisi la nouvelle et très efficace technologie LED à faisceau matriciel HD et ses 16'384 pixels par module, plutôt que la résolution maximale techniquement possible.

Le phare est clairement structuré. Quatre modules d'éclairage disposés presque en carré et complétés chacun par une étroite bande supérieure de feux diurnes, tracent le design en quatre points caractéristique de la marque – de jour comme de nuit. Les deux modules supérieurs, dits bi-fonctionnels, sont identiques et assurent, avec trois LED chacun, l'éclairage de courtoisie et le feu de route auxiliaire.

Les deux modules d'éclairage inférieurs sont les pièces maîtresses de la nouvelle technologie à faisceau matriciel HD. Dans chacun d'eux, un ensemble de LED avec pilote intégré (ASIC) génère un flux lumineux haute résolution sans précédent sur une surface de seulement 12,8 par 3,2 millimètres. Chacune des 16'384 diodes électroluminescentes composant chaque ensemble de LED est activée par la commande du système – qui est comparable à une carte graphique performante – et sa luminosité est adaptée (1'024 niveaux). Les deux modules HD possèdent différents objectifs dotés chacun d'un verre optique spécifiquement taillé.

Les objectifs produisent des angles d'éclairage différents. L'objectif grand angle du module extérieur «Éclairage» couvre un angle de 40 degrés de largeur par dix degrés de hauteur. Le module interne «Performance» avec téléobjectif diffuse la lumière à 20 degrés par cinq degrés. Son éclairage est donc moitié moindre en hauteur et en largeur, mais nettement plus lumineux. La lumière diffusée par les



deux modules HD se chevauche au centre. Le nouveau phare offre ainsi un éclairage large d'une grande intensité au centre.

UNE VISIBILITÉ OPTIMALE EN TOUTES CIRCONSTANCES

Cette génération efficace de lumière ainsi que l'association des modules à faisceau matriciel HD aux modules bi-fonctionnels confèrent à Porsche une longueur d'avance en technique d'éclairage. Les modules à faisceau matriciel HD produisent une lumière directe à haute résolution grâce aux 32'768 pixels, tous contrôlables individuellement, qui équipent chaque phare. Seule la lumière réellement nécessaire est produite. C'est pourquoi on parle de génération de lumière à matrice active.

La lumière produite illumine de 1'400 lumens une plage de 40 degrés à l'horizontale sur dix degrés à la verticale. C'est tout simplement l'une des zones d'éclairage haute résolution les plus grandes et les plus lumineuses. Elle commence juste devant le véhicule et couvre toute la zone des feux de route. Dans cette zone, la quantité de lumière peut être répartie librement et permet, grâce à cette flexibilité, d'améliorer les fonctions existantes et d'en introduire de nouvelles; toujours dans le but d'offrir au conducteur une visibilité optimale en toutes circonstances.



Informez-vous
sur le sujet en
visionnant cette vidéo



THIBAUD EMERY, UN MANNEQUIN VALAISAN «HORS CATÉGORIE»

Entré à l'âge de 15 ans dans le milieu de la haute couture, Thibaud Emery grandit à Granges en Valais central, et vit depuis lors du mannequinat et de l'univers de la photo qui l'entoure. Rencontre avec ce jeune homme de 22 ans qui a su faire de ses rêves une réalité au quotidien.

Animé très jeune par l'envie de voyages et de luxe, Thibaud Emery convainc ses parents quelque peu sceptiques de financer une formation de mannequin en France. Repéré à l'occasion d'un défilé par une marque de luxe internationale, il est engagé par une célèbre marque de luxe comme mannequin «hors catégorie», un statut réservé aux stars et sportifs du plus haut niveau. Dès lors il travaille pour de nombreuses marques telles que Dolce & Gabbana, Louis Vuitton ou Versace et voyage dans les plus grandes capitales comme dans les lieux les plus insolites à travers le monde. Logé dans les plus beaux hôtels, il rencontre à l'occasion d'événements des stars comme Gims, Omar Sy ou Justin Bieber.

Malgré l'exigence du métier, Thibaud Emery enchaîne les séances de travail sans délaisser sa formation professionnelle de peintre en bâtiment. Conscientieux, bien encadré par

sa famille et son manager, Thibaud Emery profite sans excès d'un monde aux mille facettes. Âgé de 22 ans, il possède aujourd'hui l'expérience nécessaire pour partager ses connaissances aux nouveaux arrivés dans le métier et vit mieux encore sa passion pour les voyages, le luxe et la photographie.

Thibaud, vous avez pu conduire de nombreuses voitures de sport. Comment percevez-vous la marque Porsche et quel modèle vous plaît particulièrement?

Parmi les modèles que j'ai pu essayer, ma préférée est la Porsche 911. J'ai eu d'ailleurs beaucoup de mal à rendre les clés suite à son essai, je l'aurai bien gardée plus longtemps. (rires) J'aime chez elle le design qui est resté traditionnel bien que tout soit moderne. Les cuirs, les écrans, les commandes sont de très belle qualité. J'apprécie également l'exclusivité et sa discrétion par rapport à une Lamborghini bruyante et moins facile à

rouler. La 911 est confortable et agile, elle se conduit comme un kart.

Seriez-vous prêt à acquérir une Porsche? Comment avez-vous vécu votre expérience au Centre Porsche Sierre?

Je me suis posé la question d'acheter une Porsche mais je me suis rendu compte qu'étant très souvent en voyage, je ne pourrais pas en profiter assez régulièrement. Néanmoins j' imagine avoir plus de temps dans les 2 ans à venir et à ce moment-là, je me ferai plaisir. La relation avec le Centre Porsche Sierre est très sympathique, j'ai apprécié le contact avec tout le monde et la confiance accordée à l'occasion de l'essai étant donné mon âge.

À votre avis, quel est le lien entre la marque Porsche et le monde de la mode?

J'apprécie que Porsche fasse des voitures de luxe exactement comme je le souhaite, avec

des personnalisations telles qu'il est possible d'en faire en haute couture. Avoir quelque chose de personnalisé rend la chose spéciale. C'est une chance d'être le seul sur 8 milliards de personnes à posséder une voiture unique et qui correspond exactement à mes souhaits. En tant que client auprès d'une marque de luxe, tu peux recevoir des prestations dingues que tu ne peux pas avoir ailleurs. Il est vrai qu'il n'est pas facile d'y avoir accès mais je me souviens par exemple avoir été reçu avec du caviar et du champagne à Dubaï, sur une terrasse particulière du magasin, pour simplement y voir, pour mon père, un simple article.

Quel conseil pourriez-vous donner à qui veut se lancer dans votre métier?

Si tu veux te lancer dans ce métier, il faut savoir faire beaucoup de sacrifices. Tu ne vois pas beaucoup ta famille ou ta copine, tu peux être amené à être à New York sur un shooting le soir de Noël ou louper des anniversaires et des moments importants. Il n'est pas possible de refuser et tu dois donc être prêt à partir quelles que soit les conditions. Il faut avoir du culot tout en sachant rester à sa place quand il faut. Il faut être professionnel quel que soit l'heure car parfois, des centaines de personnes travaillent pour le résultat d'une seule photo! C'est un univers incroyable, tout le monde est très pro. Il est donc possible de tout faire techniquement, car beaucoup de moyens et de préparations sont mis pour un résultat de haute qualité.



«Il faut avoir du culot tout en sachant rester à sa place quand il faut.»



Ouvert aux frissons d'estomac et à la chair de poule. 365 jours par an.

Découvrez le 911 Carrera GTS Cabriolet.

GTS. Trois lettres peuvent difficilement dégager plus de fascination : Les modèles GTS chargent les sensations de conduite typiques de Porsche d'émotions encore plus intenses. Venez découvrir les performances uniques de toute la gamme Porsche chez nous au Centre Porsche Sierre.

Centre Porsche Sierre
Garage Olympic SA
Rte de la Bonne-Eau 2
CH-3960 Sierre
Tel. +41 27 451 12 12
www.porsche-sierre.ch



PORSCHE