

PORSCHE TIMES

02
22

**DREAMERS CONNECTION:
DEUX RÊVES, UN SENTIMENT**
CE QUI MOTIVE SANDRA PINTO
ET OLIVER RUST **PAGE 04**

**UNE CONDUITE PLUS SPORTIVE,
PLUS DYNAMIQUE, ÉQUIVALENTE**
À PLUS DE PLAISIR DE CONDUITE
LE NOUVEAU MACAN T **PAGE 13**



Si cette édition du Porsche Times présente sous de nouveaux aspects des modèles fascinants qui laisseront à n'en point douter de grandes impressions dans le milieu du sport automobile, il nous permet de parcourir quelques souvenirs liés aux 70 ans de représentation de la marque Porsche au Garage Olympic à Sierre.

Il me tient à cœur de remercier ici ceux qui m'ont précédé dans cette belle aventure. Mon grand-père Alfred tout d'abord, lui qui a vu dans la VW Coccinelle l'incroyable potentiel puis qui a souhaité proposer à ses clients, dès le début des années 50, une voiture de sport à nulle autre pareille. Je remercie ensuite les membres de ma famille, et mon père Paul en particulier, lui qui a suivi l'avènement de la marque dès le début des années 70 et qui a constamment cherché à augmenter le professionnalisme, décidant de moderniser et faire croître l'entreprise familiale, pour me confier un outil de travail dans lequel j'évolue fier d'une équipe passionnée et dotée de compétences rares.

Depuis le premier jour, Ferry Porsche, qui a créé les voitures portant son nom, n'a eu de cesse de les améliorer. La marque a toujours été tournée vers demain, sans jamais oublier son riche passé. Tout comme le Centre Porsche Sierre, plus ancienne agence Porsche de Suisse en mains familiales, dont les plus belles pages restent à écrire.

En vous souhaitant une excellente fin d'année, veuillez recevoir, chers lecteurs, mes cordiales salutations.

Christophe Antille
Directeur Centre Porsche Sierre



Dreamers Connection: l'entrepreneuse Sandra Pinto et le photographe Oliver Rust page 4

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: 1'310 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



Macan T – une conduite plus sportive page 9



20 ans de plaisir tout-terrain avec le Porsche Cayenne page 14



Les client-e-s Porsche deviennent des coloristes page 18

04	DREAMERS CONNECTION Nous avons un rêve
07	70 ANS Centre Porsche Sierre
11	CLUB PORSCHE Une passion qui dure 70 ans de passion partagée
12	MODÈLES ACTUELS La nouvelle 911 GT3 RS et le Macan T

14	ANNIVERSAIRE 20 ans de plaisir tout-terrain avec le Porsche Cayenne
16	ANNIVERSAIRE 50 ans de Porsche 911 Carrera RS 2.7
17	PORSCHE LIFESTYLE Nouveaux sacs Sprayground
18	LEXIQUE TECHNOLOGIQUE Quelle couleur désirez-vous?



NOUS AVONS UN RÊVE

Ils poursuivent leur rêve, vivent pour leur passion, se donnent toujours à fond et incarnent le sentiment que nous voulons exprimer chez Porsche Suisse avec le message «Be one of us»: Sandra Pinto, créatrice de contenu et entrepreneure avec sa propre marque de mode à Bâle, et Oliver Rust, photographe et réalisateur à Zurich. Ils partagent ici ce qui les motive, de quelle manière ils se ressource et quels sont leurs rêves.

Porsche Times: Sandra Pinto, Oliver Rust, comment réussissez-vous à toujours commencer la journée avec joie?

Oliver Rust: C'est une question que ma partenaire m'a déjà posée des centaines de fois: «Comment fais-tu pour toujours te réveiller aussi bien le matin?» J'ai simplement envie d'affronter la journée. De produire. De créer. J'aime être actif. Cela est certainement dû au plaisir que me procure mon travail, à la diversité et aux personnes que je rencontre. Un défi demeure encore.

Sandra Pinto: À bien des égards, je ressens exactement la même chose qu'Oliver. Chaque jour est une surprise. Bien souvent, je dois donc être en mesure de réagir très rapidement, voilà ce qui me motive. Chaque jour est différent. J'aime la spontanéité, je n'aime

pas être tout le temps soumise à des règles, même si cela signifie travailler un jour ou l'autre de 6 heures à 23 heures. J'essaie toujours de tout faire encore mieux et être ainsi un modèle de façon à motiver mon équipe.

À quoi ressemble concrètement votre quotidien?

SP: Je participe à tout: comptabilité, direction créative jusqu'à la conception des vêtements: je suis impliquée partout. J'essaie également de transmettre cette habitude à mes collaborateurs, afin de les aider à s'impliquer dans différents domaines.

OR: Depuis un an, nous vivons dans le Toggenburg, dans une ancienne ferme. Quand je suis ici, je monte des films, je traite des images, je crée des tableaux d'humeur, je

m'attelle à l'organisation. À Zurich par contre, je m'adonne à la photographie et je prends part à des réunions personnelles. En effectuant des travaux divers, en prenant des photos et en tournant des films, mon quotidien est suffisamment diversifié et reste constamment passionnant. Je m'ennuierais beaucoup si je devais suivre une seule voie.

Quand avez-vous réalisé que vous ne vouliez plus travailler comme employés?

OR: J'ai déjà travaillé pour mon père. (Rires.)

SP: Ce n'était certainement pas une situation facile! Cela t'a-t-il mis la pression pour que tu deviennes photographe comme lui?

OR: Pas vraiment. Mon souhait n'était pas vraiment de gérer un magasin de photo

comme lui autrefois, mais plutôt un studio. Mais je voulais bien évidemment lui prouver mon talent. As-tu eu cette impression?

SP: Non. Mais mes parents sont arrivés en Suisse à l'âge de 18 ans. À l'époque ils ne parlaient pas l'allemand et ont toujours dû beaucoup travailler. Cela a eu un effet motivant sur moi.

OR: J'ai eu la chance de pouvoir me mettre à mon compte très jeune après mon apprentissage et quelques stages. Je profite d'une liberté qui en réalité est parfois une prétendue liberté. Cependant, j'apprécie énormément la flexibilité de pouvoir travailler de nuit, par exemple lorsqu'une obligation familiale m'attend le lendemain.

SP: C'est judicieux. Je pense que beaucoup plus d'entreprises devraient offrir cette possibilité de travail. Je ne contrôle jamais qui fait quoi et quand tant que le travail est fait. Parfois, je travaille également un peu le soir et je fais un peu de sport dans l'après-midi. Pendant mon stage, je me sentais souvent étouffée lorsque j'entendais dire: «C'est pour

ça que tu as été engagée, et tu n'as rien à dire pour ce qui est du reste.» Je ne fonctionne pas de cette façon; au contraire, j'ai toujours plus d'idées. Oliver, comment les choses se passaient-elles de ton côté?

OR: Lorsque j'ai reçu un appareil photo à l'âge de 15 ans, j'ai eu l'envie de devenir photographe. À ce moment-là, j'imaginais exactement à quoi devait ressembler un studio et ce que

«À 15 ans, j'imaginais
ce que ça ferait
de prendre
les gens en photo.»

OLIVER RUST

ça ferait de prendre les gens en photo. J'ai poursuivi ce rêve et je l'ai atteint en relativement peu de temps en quittant un petit studio aménagé dans une cave pour un autre beaucoup plus grand, après mes débuts.

SP: Tu avais donc ta cave et moi ma chambre d'enfant. C'est dans cette chambre que j'ai emballé les premiers colis de ma marque de vêtements Lamarel.

OR: Tu as étudié l'économie et lancé en parallèle ta ligne de vêtements?

SP: Pas pendant mes études. À ce moment-là, j'ai créé et fait la promotion de mon blog baptisé Entredois. C'est plus tard que j'ai créé la ligne de vêtements. Le blog est toutefois resté mon second pilier.

Que faut-il faire pour pouvoir se donner à fond et avoir du succès?

SP: Je suis une aventurière, mais je ne me suis jamais jetée aveuglément dans une affaire. La chance a également joué un rôle important. Sans la pandémie, ma marque Lamarel n'aurait jamais pris autant d'ampleur – j'étais au bon endroit au bon moment. Pour le reste, il faut également avoir un côté un peu fou. Et cela exige une forte personnalité et de l'endurance. Qu'en penses-tu, Oliver?





OR: C'est une question intéressante. Auparavant j'aurais également parlé de chance. Mais aujourd'hui j'y crois de moins en moins. L'éducation des parents et la façon dont on a grandi jouent un rôle important. Je pense que l'on peut créer beaucoup de choses. Sandra, tu as vu une opportunité et tu l'as saisie. Selon moi, cela n'a rien à voir avec la chance. Toute vie s'accompagne d'un certain nombre de défis. En fin de compte, il faut de la passion, de l'endurance et de l'assurance. Et en plus, un travail avec lequel l'on peut s'identifier.

SP: La chance n'est peut-être pas le mot exact. L'histoire est écrite dans une certaine mesure pour certaines personnes. Dans tous les cas, il faut avoir l'assurance nécessaire pour identifier et saisir les opportunités.

OR: Exactement! Il faut également du courage. Il faut saisir sa chance, même lorsqu'on manque d'audace. Quand j'ai voulu m'établir dans la photographie de mode, je me suis présentée avec mon portfolio auprès de la marque de vêtements Companys à Zurich. Quand on m'a demandé si je pensais pouvoir réaliser ce que j'avais présenté, j'ai crié intérieurement: «Nooooon!» Mais de manière détendue, j'ai répondu: «Oui, bien sûr.» J'ai eu le poste, je me suis assis dans ma voiture et j'ai immédiatement appelé un photographe ami: «Andreas, j'ai besoin de ton aide!»

Qu'est-ce qui vous motive et vous inspire?

SP: Ma curiosité. Les études d'économie étaient trop axées sur les mathématiques, c'est pourquoi j'ai lancé un blog. Mon père a été un grand modèle.

«Savoir qu'il y a
des personnes qui
veulent travailler pour
moi me motive.»

SANDRA PINTO

Le message a toujours été: «Fais ceci! Essaie cela!» Tellement de choses m'intéressent.

OR: La diversité m'oblige également à m'affirmer constamment.

SP: Je suis également motivée par le fait de savoir qu'il y a des personnes qui sont prêtes à se lever le matin pour travailler pour ma marque.

OR: Je me donne toujours à fond pour chaque client-e. C'est ce qui me caractérise. Je trouve cependant passionnant de toujours apporter quelque chose de nouveau et, ce faisant, de faire évoluer une marque d'elle-même. Je suis également motivé et inspiré par le fait de traiter avec toutes sortes de personnes et d'avoir affaire aux caractères les plus variés. Pour un client, je prends

régulièrement des photos dans une maison de retraite. À chaque fois, ce sont de très beaux moments riches en émotions.

Quand faut-il freiner, ralentir?

OR: Bien évidemment avant un virage! (Rires.)

SP: Mon partenaire me fait savoir chaque fois quand je dois redescendre. Il m'est difficile de m'en rendre compte moi-même.

OR: Je souhaite avoir suffisamment d'énergie et de temps pour le travail, mais également pour la famille. Quand je suis épuisé, c'est tout le monde qui souffre. C'est pourquoi il est important pour moi d'être dans la nature. Une heure en forêt, une baignade dans la Thur suffisent pour me remettre sur pied.

Comment vous ressourcez-vous par ailleurs?

SP: Une baignade dans le Rhin m'aide à court terme. Sinon, je vais au Portugal, à la campagne, où je peux relâcher la pression.

OR: L'oxygène m'aide au quotidien. Quatre à cinq minutes de respiration profonde me permettent de m'ancrer. À part cela, je prends un peu de temps pour moi chaque matin.

Une courte séance d'entraînement, des exercices de Qigong, un peu de méditation: cela m'évite d'arriver à un point où je m'épuise et où je ne suis plus créatif.

SP: Voilà quelle serait la réponse de mes rêves! Me déconnecter est actuellement le plus grand défi. Parfois je vais me promener avec mon chien ou j'écoute de la musique et j'active le mode avion sur mon téléphone portable.

Est-ce que vous avez également des rêves de Porsche?

SP: Oui. Si je me marie l'année prochaine comme prévu, alors je souhaite faire un road trip avec une 911 Oldtimer. Cette voiture est chargée d'histoire et si élégante.

OR: J'ai un tableau de vision comportant des choses que j'aimerais bien obtenir. Il s'agit entre autres d'une Porsche 912 verte incroyablement stylée, qui apparaît dans le film *Spy Game*. Un autre rêve a déjà été réalisé: pour l'un des premiers rencards avec mon épouse, j'avais loué une 911 Turbo.



BE ONE OF US

En savoir plus sur Sandra Pinto, Oliver Rust et d'autres personnalités inspirantes: drivenbydreams.ch



Centre Porsche Sierre

70 ANS

Garage Olympic SA fête cette année 70 ans de représentation de la marque Porsche et fait ainsi partie des premiers concessionnaires en Suisse. Revenons sur l'histoire de cette entreprise familiale heureuse de faire vivre depuis 3 générations en Valais l'héritage de Ferry Porsche.

Si Porsche fait partie aujourd'hui des marques de prestige incontournables, avec plus de 300'000 véhicules produits en 2021, il n'en a pas toujours été ainsi! En 1948, au sortir de la 2e guerre mondiale, le jeune Ferry Porsche crée la toute première voiture à porter le nom familial. Le prototype fut élaboré de manière empirique avec beaucoup de pièces de la VW Coccinelle développée quelques années auparavant par Ferdinand Porsche père, dont un moteur modifié de 1'100 cm³ développant 35 CV pour 585 kg. Il fut rapidement question d'en produire une petite série sous forme

de coupés, entièrement construits à la main à Gmünd en Autriche, notamment grâce à l'aide de fonds zurichois. La toute première présentation publique eut lieu au salon de Genève, le 17 mars 1949, le lien particulièrement fort entre la marque et notre pays était définitivement scellé. Seules 52 voitures privées sortirent de la toute petite manufacture entre 1948 et 1949.

Vu l'immense engouement suscité par la 356, la production en série commence dès 1950 chez Reutter à Stuttgart. Les voitures

sont désormais en acier. La qualité de leur finition et leur efficacité deviennent très rapidement une référence, et le succès commercial est au rendez-vous. La mythique Porsche 356 était née, c'est par elle que la marque s'imposa rapidement comme incroyablement efficace et fiable dans sa classe de petite cylindrée.

Une Porsche 356 devant l'agence de Sion, vers 1965. Photo: archives famille Antille



La première présentation officielle de Porsche, au Salon de l'Automobile de Genève, mars 1949. Photo: archives Porsche

LES PREMIÈRES PORSCHE VALAISANNES

Avec une croissance impressionnante (près de 1'600 véhicules déjà à la fin 1951), la nouvelle marque sportive doit développer son réseau de revendeurs pour faire face à la demande du public. En Suisse, c'est tout naturellement le réseau Amag, déjà distributeur de sa cousine Coccinelle, qui est retenu courant 1951. Alfred Antille, agent Volkswagen, veut croire à cette étonnante petite sportive qui réalise des prouesses dans sa catégorie sur les circuits européens. Il prend donc la représentation de la toute nouvelle Porsche. Si les ventes des premières années demeurent modestes, avec 4 à 5 voitures par an, la clientèle grandit rapidement jusqu'au milieu des années 60 grâce au développement de la 356 et de ses modèles de plus en plus performants. Mais la 911, celle qui bouleversera le paysage automobile à tout jamais, est déjà en gestation.

La Porsche 910 Bergspyder de Rolf Stommelen à l'emplacement de l'actuel Centre Porsche Sierre lors de la course Sierre Montana, août 1968. Photo: archives Porsche



Photo: archives Centre Porsche Sierre



911 Carrera 3.0 et 911 Turbo 3.0 au milieu des années 70 devant le Garage à Sierre. Photo: archives Centre Porsche Sierre



Paul Antille à l'usine Porsche de Stuttgart, 1972-1973.

Photo: archives Centre Porsche Sierre

LE DÉVELOPPEMENT DES VENTES

Avec l'augmentation de la production et des performances, il devient de plus en plus fréquent de croiser des Porsche sur les routes valaisannes, auxquelles l'agile 911 est particulièrement adaptée. Au début des années 70, Paul Antille, fils du fondateur Alfred, effectue un stage d'une année à la maison mère à Stuttgart. Il y étudie les modèles, le service après-vente, et côtoie Ferry Porsche lui-même!

Sortie au circuit du Nürburgring en 1993.

Photo: archives Centre Porsche Sierre



Course de côte

Ayent-Anzère 1996.

Photo: archives Centre Porsche Sierre



Sortie circuit au volant d'une 911 Turbo
au Circuit du Castellet.



Photo: archives Centre Porsche Sierre

Sous sa houlette, le Centre Porsche Sierre développe la communauté des passionnés et crée de nombreux événements: organisation de sorties sur circuit avec les clients, soutien actif au club valaisan Porsche Matterhorn, exposition à la Fondation Gianadda de Martigny, et même une première mondiale en 1995 pour la 911 Turbo, présentée pour la toute première fois au public sur l'aéroport de Ragnone!



Exposition Porsche 911 à la Fondation Gianadda de Martigny en 1996.
Photo: archives Centre Porsche Sierre



UN 21^E SIÈCLE RÉSOLUMENT DYNAMIQUE

Pour faire face à la demande croissante de la clientèle suite à l'élargissement de l'offre, notamment les modèles Boxster, Cayenne et Panamera, le tout nouveau bâtiment spécialement dédié à Porsche est inauguré à Sierre en avril 2006. Jusqu'alors, les véhicules étaient entretenus dans les ateliers du Garage Olympic sous la responsabilité de M. Serge Boz. M. Christian Versel, son successeur, entouré de 2 techniciens et d'un apprenti, mène désormais le service après-vente Porsche. Christophe Antille, 3^e génération du nom, rejoint l'entreprise familiale en tant que collaborateur de vente.

Le Centre Porsche Sierre s'agrandit une nouvelle fois en 2017. Christophe Antille en prend la direction l'année suivante. Le Centre dispose aujourd'hui de 7 places de travail des plus modernes pour l'entretien de l'ensemble des modèles Porsche. La nouvelle structure emploie à ce jour 18 collaborateurs qui contribuent aux développements et aux succès de la marque en Valais.



Présentation officielle de la Porsche Taycan à l'usine de Biedron en février 2020.
Photo: archives Centre Porsche Sierre

70^{ANS}

Une passion qui dure. 70 ans de passion partagée.



Cela fait déjà sept décennies que les Clubs Porsche du monde entier sont le point de rencontre des plus fidèles et des plus fervents aficionados de la marque Porsche. Ce qui avait démarré le 26 mai 1952 avec la création du premier Club Porsche a évolué au cours des 70 dernières années pour devenir la plus grande et la plus fructueuse communauté de marque au monde, avec plus de 700 Clubs Porsche dans le monde et plus de 240.000 membres dans 86 pays.

Nous félicitons tous les Clubs Porsche à l'occasion de ce jubilé. Au nom de Porsche, nous remercions tous les clubs pour leur engagement sans faille, l'enthousiasme partagé et les succès enregistrés.



Les Clubs Porsche fêtent leurs 70 ans

AMÈNE LA TOUTE DERNIÈRE TECHNOLOGIE DE COURSE AUTOMOBILE SUR LA ROUTE LA 911 GT3 RS

911 GT3 RS

386 kW (525 PS) puissance

9'000 vitesse de rotation max (1/min)

465 Nm couple max

3,2 s 0 à 100 km/h

12,7 consommation en cycle mixte (l/100 km)

305 CO₂ en cycle mixte (g/km)

G catégorie de rendement



406 kg | ENTRAÎNEMENT TOTAL
MAXIMUM À 200 KM/H ET
DYNAMIC DOWNFORCE

Le cœur de notre développement de produits est le centre de développement de Weissach. Comme le savent les passionnés de sport automobile, toutes les voitures de course Porsche et les véhicules de route GT y sont développés et mis au point sur le terrain d'essai interne. Lors du développement, nos ingénieurs apportent leurs connaissances tirées du sport automobile: l'aérodynamisme, la construction légère, la performance, la maniabilité et la fiabilité sont toujours au premier plan des objectifs de développement.

La nouvelle 911 GT3 RS a été développée en se basant sur cette tradition. Sa nouvelle technologie dépasse les limites actuelles et amène la sensation de conduite à un niveau complètement inédit. La 911 GT3 RS est le résultat de décennies d'expérience et de succès en sport automobile. Elle amène la technologie de course automobile du 21^e siècle sur la route.

2,5 g | JUSQU'À 2,5 G
ACCÉLÉRATION TRANSVERSALE

La base de ce saut quantique est le concept aérodynamique, conçu pour un entraînement maximal et qui s'est trouvé au premier plan du processus de développement. Avec Porsche Active Aerodynamics ainsi que le Drag Reduction System, la nouvelle 911 GT3 RS dispose pour la première fois d'une aérodynamique active. C'est aussi la première voiture de série de Porsche à intégrer le Drag Reduction System.

Le châssis de circuit de la 911 GT3 RS dispose d'une précision de conduite exceptionnelle, offrant au conducteur la possibilité de procéder à de nombreux réglages sur le châssis et les systèmes de régulation, même pendant la conduite. Le moteur atmosphérique à concept de haut régime intervient dans son niveau de développement le plus élevé actuel, assurant une volonté d'aller de l'avant époustouflante. Il n'y a donc aucun doute sur le fait que la nouvelle 911 GT3 RS sera en tête des voitures de circuit du monde entier.

CONDUITE PLUS SPORTIVE, PLUS DE PLAISIR AU VOLANT, ENCORE PLUS DE DYNAMISME LE NOUVEAU MACAN T

MACAN T

195 kW (265 PS) puissance

6'800 vitesse de rotation max (1/min)

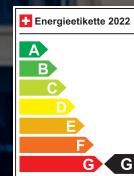
400 Nm couple max

6,2 s 0 à 100 km/h

10,7 - 10,1 consommation en cycle mixte (l/100 km)

234 - 229 CO₂ en cycle mixte (g/km)

G catégorie de rendement



15mm

**SUSPENSION ACIER
AVEC PASM, Y COMPRIS
ABAISSEMENT DE 15 MM**

20"

**JANTES MACAN S
PEINTES EN TITANE**

Le nouveau Macan T est jeune, dynamique et urbain. Avec un équipement de série généreux et des caractéristiques de design spécifiques au modèle, il affiche des performances typiques de Porsche: le léger moteur turbo 4 cylindres 2,0 litres de 265 ch (400 Nm) du Macan est associé à un châssis à suspension en acier spécifiquement configuré avec PASM (Porsche Active Suspension Management) et un abaissement de 15 mm. Cette combinaison confère au Macan T un comportement dynamique qui transforme les virages en une véritable expérience.

À l'extérieur, des touches spécifiques, par exemple la calandre ou les rétroviseurs extérieurs peints en gris agate métallisé, soulignent le concept du véhicule. Sans oublier les jantes Macan S 20 pouces de série, peintes exclusivement en titane, les inscriptions «Macan T» en noir sur les sideblades et les sorties d'échappement sport en noir. À l'intérieur, le Macan T offre par ailleurs déjà des équipements sportifs de série avec le volant sport GT multifonction (chauffage du volant et pack Sport Chrono inclus).



Le nouveau Macan T est synonyme de plaisir au volant et de sportivité. Avec son équipement de série généreux ainsi que ses détails spécifiques à l'extérieur et à l'intérieur, il se distingue par de nombreux aspects. Pour en savoir plus sur le nouveau Macan T, rendez-vous dans notre Centre Porsche ou scannez le code QR à gauche.



Essai dans la chaleur des dunes de Dubaï: test d'endurance pour le projet «Colorado» au début des années 2000

20 ANS DE PLAISIR TOUT-TERRAIN AVEC LE PORSCHÉ CAYENNE

Depuis 20 ans, le Cayenne est l'un des piliers du succès mondial de Porsche. Tout a commencé par une bonne intuition, et par une collaboration avec le concurrent.

C'est à la fin des années 1990 que les stratégies de Porsche ont dû prendre une décision importante: devaient-ils-elles se lancer sur le marché des vans ou des véhicules tout-terrain pour assurer le succès durable du constructeur de voitures de sport? Sur les conseils de l'organisation commerciale américaine, l'entreprise a décidé de concevoir un véhicule tout-terrain. Ce type de véhicule était particulièrement tendance en Amérique du Nord, le plus grand marché de Porsche à l'époque. C'est ainsi qu'est né le Porsche Cayenne.

Les ingénieurs-e-s de Porsche se sont alors mis-e-s au travail armé-e-s de grandes ambitions. Le spécialiste des voitures de sport ne voulait pas seulement développer un SUV sportif caractéristique de la marque, mais aussi rivaliser avec ses plus grands concurrents au-delà des routes. Porsche y est parvenue: «Le Cayenne a été et reste aujourd'hui un véritable moteur pour notre marque, qui

a attiré de nombreux-se-s nouveau-elle-s client-e-s et fans du monde entier chez Porsche au cours des 20 dernières années», explique Detlev von Platen, directeur des ventes et du marketing chez Porsche.

Mais au départ, le projet était considérable et n'aurait pas pu être mené à bien seul. En 1998, Porsche s'est associée à Volkswagen dans le cadre du projet «Colorado»: le Porsche Cayenne et le VW Touareg devaient partager la même plateforme. Chaque constructeur a commencé par installer ses propres moteurs et à élaborer ses propres réglages de châssis. Porsche était responsable du développement de la plateforme commune sur le site top secret de Hemmingen, tandis que VW apportait son savoir-faire en matière de production à grande échelle. En 1999, Porsche a opté pour le «made in Germany» à Zuffenhausen et a construit un nouveau site de production à Leipzig, officiellement

inauguré en août 2002. Le VW Touareg a été produit dans l'usine VW de Bratislava, en Slovaquie. C'est de là également que provient la carrosserie peinte du Cayenne, le montage final ayant lieu en Saxe. La première et la deuxième génération du Cayenne ont été produites à Leipzig, puis à Osnabrück. Avec le lancement de la troisième génération en 2017, Porsche a transféré l'ensemble de la production du Cayenne à Bratislava, afin de créer des capacités supplémentaires à Leipzig pour la berline sportive Panamera et le SUV compact Macan.

Son large éventail technique fait du Cayenne un véhicule idéal pour les voyages en famille, à la fois un tout-terrain robuste et une voiture de sport ultradynamique aux performances emblématiques de Porsche. Grâce à ces caractéristiques, le Cayenne a marqué le segment des SUV ces 20 dernières années.

LE CAYENNE ET LE CAYENNE COUPÉ

UNE FASCINATION À PARTAGER

Le Cayenne offre beaucoup d'espace pour vivre des expériences à plusieurs, au quotidien et au-delà. Son confort exclusif et son grand coffre invitent au voyage et à l'aventure. Grâce à un moteur puissant et à la technologie de conduite ultramoderne, le Cayenne fait preuve d'une agilité sans faille et impressionne par sa précision et sa sécurité hors du commun. Un véritable plaisir au volant, à savourer ensemble. Il ne vous reste plus qu'à choisir le Cayenne qui vous fera vivre cette expérience:

01

CAYENNE



Partir à l'aventure avec vos ami-e-s au volant du Cayenne ou succomber aux lignes emblématiques du coupé, à vous de choisir. Une chose reste toutefois vraie pour nos deux grands modèles: chaque Porsche est avant tout une voiture de sport.

03

CAYENNE GTS



Difficile de ressentir l'inspiration de nos modèles Cayenne GTS de manière plus authentique et plus directe que derrière le volant. Agilité accrue, sportivité accentuée et précision renforcée lors des accélérations transversales.

05

CAYENNE TURBO



Une montée d'adrénaline intense, des moments de bonheur qui durent, le tout propulsé par le plus puissant des moteurs 8 cylindres. Mais la plus grande qualité du Cayenne Turbo reste sa performance exceptionnelle de voiture de sport.

02

CAYENNE S



Sur circuit ou sur la route, pour les loisirs ou le quotidien, à bord du Porsche Cayenne S aux multiples talents, la fascination et le plaisir au volant prennent incontestablement le dessus.

04

**CAYENNE
E-HYBRID**



L'alliance de la durabilité et de la dynamique de conduite a de quoi séduire les amateur-trice-s de voitures de sport. En effet, la technologie hybride vous attend sur le circuit, avec assez de place pour tout l'équipage.

06

**CAYENNE TURBO S
E-HYBRID**



Le Cayenne Turbo S E-Hybrid fait battre les cœurs à vitesse grand V. Les performances remarquables de la technologie hybride offrent la motorisation la plus puissante de la gamme grâce au concept de double propulsion.



Découvrez les modèles Cayenne en ligne
et configurez le modèle de vos rêves.

50 ANS DE PORSCHE 911 CARRERA RS 2.7

«Queue de canard», «RS» ou «2.7»: la Porsche 911 Carrera RS 2.7 possède de nombreux surnoms. C'est avec cette voiture que Porsche a lancé en 1972 la tendance du spoiler arrière sur les voitures de série.

Il y a environ 50 ans, Porsche commençait la conception de la 911 Carrera RS 2.7. «La 911 Carrera RS 2.7 a été conçue comme voiture d'homologation. Le but était de créer une voiture de sport légère et rapide», se souvient Peter Falk, alors responsable des essais pour les véhicules de série chez Porsche. Bien que ce modèle soit basé sur la 911, il est devenu la nouvelle voiture de référence pour la course et le rallye, grâce à de nombreuses innovations techniques. Le modèle le plus puissant de la première génération de la 911 a été le premier à être baptisé «Carrera»: son poids, son aérodynamisme, son moteur et son châssis ont fait l'objet d'un travail intensif.

UN SUCCÈS SURPRENANT

Une quinzaine d'ingénieur-e-s conçoivent la voiture à partir de mai 1972, rejoint-e-s par des collaborateur-trice-s de la production. Porsche prévoit initialement d'homologuer 500 unités de la 911 Carrera RS 2.7 pour la catégorie de course Groupe 4, voitures GT spéciales. Ce sera une voiture homologuée pour la route, destinée aux client-e-s qui souhaitent également participer à des courses. Le 5 octobre 1972, le nouveau modèle est présenté au Salon de l'Automobile de Paris, Porte de Versailles, et fin novembre, les 500 véhicules sont déjà

vendus. Porsche est surprise par ce succès et réussit à tripler ses ventes jusqu'en juillet 1973.

PREMIER SPOILER ARRIÈRE

Les ingénieurs Hermann Burst et Tilman Brodbeck, en collaboration avec le styliste Rolf Wiener, développent pour la première fois un spoiler arrière, le testent en soufflerie ainsi que sur des pistes d'essai. L'objectif de ce projet est de conserver le caractère unifié original de la 911, tout en compensant l'inconvénient de l'arrière plongeant par des mesures appropriées et en améliorant son aérodynamisme.

La nouvelle «queue de canard» pousse la 911 Carrera RS 2.7 vers la route à grande vitesse et alimente le moteur arrière en air de refroidissement supplémentaire. Cet effet a été obtenu sans aucune augmentation de la traînée, bien au contraire: la vitesse de pointe progresse ainsi de 4,5 km/h. «Lors des tests, nous avons constaté qu'avec un spoiler plus haut, nous pouvions augmenter la vitesse maximale parce que la traînée était plus faible. Nous avons donc continué à relever le spoiler arrière de quelques millimètres à l'aide de tôles au niveau de l'arête déflectrice jusqu'à ce que nous trouvions le point d'inversion auquel la traînée augmentait à

nouveau», dit Peter Falk. Le 5 août 1972, les trois employés de Porsche déposent le nouveau brevet auprès de l'Office allemand des brevets.

LE NOM CARRERA

Pour la première fois, la 911 Carrera RS 2.7 porte l'inscription «Carrera» sur le côté, entre les passages des roues. Ce mot espagnol signifie «course» en français, et «RS» sur le spoiler arrière vient du mot allemand «Rennsport», soit course automobile.

La Carrera se veut également, selon les déclarations de l'époque, un «prédicat de qualité pour une délicatesse technique qui a fait ses preuves sur les circuits et les rallyes». En bref, le nom idéal pour le futur modèle haut de gamme de la 911. «Nous voulions associer le nom déjà célèbre de Carrera à un modèle de série et avons réfléchi à la meilleure façon de le représenter», se souvient Harm Lagaij, designer chez Porsche à l'époque. Ils décident alors de placer le nom entre les passages des roues. La signification de l'inscription persiste encore aujourd'hui, tout comme le sigle RS, depuis longtemps rendu célèbre. Celui-ci est encore utilisé pour les modèles 911 particulièrement sportifs, comme il y a presque 50 ans.



SÉRIE DE SACS LIMITÉE SPRAYGROUND

DES OBJETS CULTES DU POP ART POUR LES FANS DE PORSCHE

Porsche collabore avec Sprayground sur des accessoires expressifs pour ses derniers sacs. Les sacs à dos de la marque avec design de bande dessinée proviennent initialement de la scène graffiti où ils étaient utilisés pour les bombes de peinture et les carnets d'esquisses des artistes travaillant au vaporisateur. Aujourd'hui encore, les sacs à dos Sprayground n'ont rien perdu de leur charme créatif et urbain. Qu'il s'agisse du sac à dos ou du sac à bandoulière de la gamme de sacs Porsche, les chefs-d'œuvre pop art ont une touche extravagante.



SAC À DOS MULTICOL SPRAYGROUND

Sac à dos exclusif Porsche de la collection RS 2.7 avec design de bande dessinée de la marque Sprayground. Avec compartiment pour ordinateur portable et compartiment séparé pour les lunettes de soleil. Rembourrage ergonomique du dossier et harnais réglables. Avec Trolley-Link. Limité à 1'911 exemplaires.

WAP0350910PRSG

CHF 143.–*

SAC À BANDOULIÈRE MULTICOL SPRAYGROUND

Sac à bandoulière exclusif de Porsche de la collection RS 2.7. Avec design coloré de bande dessinée de la marque Sprayground et harnais amovibles. Limité à 1'911 exemplaires.

WAP0350140PDBP

CHF 167.–*

Les produits Sprayground ne sont disponibles qu'en quantité limitée et en vente exclusivement via des canaux en ligne ou dans certains Centres Porsche.

* Recommandation de prix à titre indicatif. Tous les prix s'entendent TVA de 7,7 % comprise.

QUELLE COULEUR DÉSIREZ-VOUS?

LES CLIENTS PORSCHE DEVIENNENT DES COLORISTES

La Porsche Exclusive Manufaktur entend désormais réaliser tous les souhaits de couleur de ses clients. Grâce à l'offre personnalisée, Porsche répond à la demande croissante de ses clients en matière de création de couleurs personnalisées pour leurs voitures.

Pour les clients de Porsche, il n'y a plus de limite pour ce qui est de l'inspiration en matière de couleurs: que les propriétaires de voitures désirent voir leurs voitures revêtir l'une des célèbres couleurs cultes ou la teinte de leur tasse à café, les spécialistes de Porsche appliquent pratiquement toutes les idées de couleur à la carrosserie d'une voiture.

COULEUR AU CHOIX

GRAND RETOUR DES COULEURS CULTES

D'une part, Porsche a élargi à cet effet son offre existante de couleurs de série, de couleurs métallisées et de couleurs spéciales. Dans cette catégorie rentrent des couleurs prédéfinies, validées techniquement par les spécialistes Porsche de la peinture. Il s'agit par exemple du Bleu Maritime, du Rouge Rubis et du Vert Menthe.

Parmi les fans de Porsche, ces peintures colorées des années 1990 jouissent aujourd'hui d'un statut culte. Par le passé, ces couleurs n'étaient disponibles que pour la 911 (type 964). Dans le cadre de la stratégie de personnalisation renforcée de Porsche, ces teintes mythiques font leur grand retour: la nouvelle offre «Couleur au choix» permet de revêtir les modèles Porsche actuels de ces couleurs cultes.

Outre les célèbres couleurs, Porsche offre à ses clients de nombreuses autres teintes. L'étendue de l'offre dépend respectivement de la série de modèles et du site de production. Pour les séries 911 et 718, plus de 100 couleurs supplémentaires sont disponibles au choix. Pour la Panamera, le Macan et le Cayenne, il existe plus de 50 options. Concernant le Taycan, 65 autres teintes complètent la palette.

Rubystar
Taycan Turbo S



Maritime Blue
Panamera Turbo S



Mint Green
718 Boxster GTS 4.0



Vous trouverez ici de plus amples informations sur le sujet.

COULEUR AU CHOIX PLUS

LA COULEUR PRÉFÉRÉE DÉSORMAIS ÉGALEMENT POUR LA VOITURE

D'autre part, dorénavant, les spécialistes de la peinture réalisent également des souhaits de couleur tout à fait personnalisés: pour y parvenir, ils ont simplement besoin qu'un échantillon de couleur du client leur soit fourni. La sous-tasse de la tasse à café préférée ou le flacon de vernis à ongles suffit à cet effet, des exemples qui sont déjà parvenus à Porsche. Avec cette nouvelle offre «Couleur au choix Plus», une équipe d'ingénieurs, de designers et de gestionnaires de produits répond aux exigences croissantes des clients en termes de personnalisation et d'épanouissement personnel accrus. Cette offre permet à Porsche de produire un spectre quasi infini de couleurs et de réaliser ainsi les nouvelles créations de couleurs de ses clients.

La Porsche Exclusive Manufaktur propose actuellement l'option du choix libre de couleur pour les séries 911, 718 et Taycan. Les propriétaires de ces séries de modèles peuvent simplement envoyer un échantillon de la couleur de leur choix à leur Centre Porsche. En principe, avec les échantillons, tout est possible, de l'objet personnel au vêtement préféré. Porsche étudie alors la faisabilité de chaque demande. En fonction de l'ampleur du travail, ce processus peut durer plusieurs mois.

Les spécialistes procèdent de la manière suivante: dans un premier temps, des coloristes de Porsche s'occupent de la formulation des couleurs. Ils élaborent la teinte à partir des composants de peinture disponibles. Puis cette teinte est développée en plusieurs passages de manière à correspondre exactement à l'échantillon, même sous différentes sources lumineuses comme la lumière du jour ou la lumière artificielle. Ensuite, les spécialistes vérifient si la couleur choisie peut être appliquée sur la carrosserie et les différentes pièces dans des conditions de production.

Au moment de l'application de la couleur, il est essentiel de déterminer l'épaisseur adéquate de la couche afin que la peinture puisse être appliquée de manière impeccable, durable et reproductible. Avant que les spécialistes n'appliquent la peinture souhaitée sur le véhicule du client, ils testent la teinte sur au moins une carrosserie test.





Le plus beau dans les rêves : lorsqu'ils se concrétisent.

Transformez votre rêve en réalité et mettez-le sur la route. Au Centre Porsche de Sierre, nous vous accompagnons dans cette démarche. Avec toute notre passion et notre compétence pour la marque Porsche. Nous nous réjouissons de votre visite.

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