Centre Porsche Lausanne
www.porsche-lausanne.ch



A CHRISTMAS DINNER TO IMPRESS.

BY SABRINA CIPOLLA.

PORSCHE TIMES

04
21



04 LA 911 ET L'ÈRE DE LA TRANSMISSION INTÉGRALE





08 COMPLICES



14 LA NOUVELLE PANAMERA PLATINUM EDITION



10 THE RED LEGEND

Mentions légales
Centre Porsche Lausanne, Orchid Sports Cars SA, Boulevard de l'Arc-en-Ciel 8, Case postale 173, 1023 Crissier 1, tél. +41 (0)21 552 39 11, www.porsche-lausanne.ch, info@porsche-lausanne.ch. Tirage: 2'500 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.



LE TAYCAN VERSION GTS 06

04 **La 911 et l'ère de la transmission intégrale.**
Un voyage à travers l'histoire de la transmission intégrale de Porsche.

06 **Le Taycan version GTS.**
La Porsche entièrement électrique existe désormais en version GTS.

08 **Complices.**
Des champions choisissent le Taycan entièrement électrique.

10 **The Red Legend.**
Partnerariat avec l'école suisse de ski de villars.

11 **Rencontre avec Marc-Henri duc.**
Directeur de l'école suisse de ski de villars.

12 **Contenu Porsche pour la Suisse.**
La Porsche Newsroom pour les fans suisses de Porsche.

Porsche Christmas Special.
Notre offre de Noël avec menu de fête exclusif et idées de cadeaux.

13 **Gardiens des rêves.**
Porsche Classic s'assure de la longévité des automobiles de rêve.

14 **La nouvelle Panamera Platinum Edition.**
Équipée avec passion.

16 **Glossaire technologique.**
Explications en détail: Système Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

18 **Centre porsche Lausanne.**
Dina et Souad à Votre service.

ÉDITORIAL



Chers clients et passionnés de la marque Porsche,

C'est avec grand plaisir que je vous retrouve dans cette quatrième édition du *Porsche Times 2021*. J'espère que vous avez tous passé un bel été.

Les jours se raccourcissent et nous voyons l'hiver se profiler. Cela nous donnera finalement l'occasion de profiter de nos véhicules à transmission intégrale et ainsi de prendre la route en toute sécurité.

Plusieurs nouveaux modèles vont être présentés avec l'arrivée du Macan III et de la 911 GTS. Je vous encourage à les essayer très prochainement au Centre Porsche Lausanne.

Le Taycan, notre modèle 100 % électrique, aura aussi ses nouveautés avec le Sport Turismo et les modèles GTS qui viendront compléter la gamme.

Dans ce numéro, vous pourrez découvrir quelques-unes de nos collaboratrices ainsi que notre nouveau partenaire local avec qui nous nous réjouissons de collaborer.

De nombreux événements sont en cours de planification et nous avons hâte de partager ces magnifiques moments avec vous.

Je vous remercie de votre fidélité et vous souhaite une belle fin d'année.



Aris Kellenberger

PORSCHE 911.
ET L'ÈRE DE LA TRANSMISSION INTÉGRALE.

En 1947, Porsche a développé le type 360, connu sous le nom de voiture de course Cisitalia, entré dans la légende notamment grâce à sa transmission intégrale enclenchable. Porsche annonçait ainsi l'ère de la transmission intégrale.

Étapes du développement
Lors du salon international de l'automobile de Francfort en 1981, Porsche a présenté le prototype d'une 911 Turbo Cabriolet à transmission intégrale et a repris l'idée en concevant le type 953 en 1984. Doté de la transmission intégrale enclenchable, ce modèle remporta très vite la victoire lors du Paris-Dakar.

L'expérience de la 953 a mené à la construction de l'ultrasportive 959, présentée en 1985, dont la technologie était en avance sur son temps. Elle a posé les bases de la transmission intégrale de Porsche, avec la traction avant enclenchable et le blocage du différentiel arrière. Ces blocages longitudinal et transversal pouvaient être activés manuellement ou automatiquement. Ce concept, toujours présent dans le Porsche Traction Management (PTM), constitue l'avant-garde initiale de plus de 30 ans d'histoire de développement de la transmission intégrale dans la voiture de sport de série de Porsche. La double victoire de la Porsche 959 lors du Paris-Dakar 1986 reste légendaire.

1988 – Première mondiale de transmission intégrale commandée sur le modèle de série 911
La 911 Carrera 4 de type 964 était la première voiture de sport de série de Porsche à transmission intégrale. Porsche a ainsi nommé l'innovation: entraînement «contrôlé par le patinage du différentiel» des quatre roues. Résultat: traction, stabilité et tenue de route dans les virages, ainsi que réaction aux changements de charge ont été optimisées de manière constante.

1994 – Visco-coupleur: hang-on au lieu d'une transmission intégrale permanente
En 1994, Porsche a encore développé la transmission intégrale avec la 911 Carrera 4 de type 993. Même la 911 Turbo utilisait alors pour la première fois les quatre roues pour la transmission. Sur ces deux modèles, Porsche a construit un système de transmission intégrale plus simple, devenant le plus léger lancé sur le marché à l'époque: le système de «transmission intégrale hang-on», par lequel l'essieu arrière était directement entraîné et un visco-coupleur passif, en cas de différences de régime, guidait une partie de la force d'entraînement entre les essieux arrière et avant jusqu'à l'essieu avant.





En cas de coefficients de frottement différents à gauche et à droite, la force d'entraînement était d'abord attribuée progressivement par le différentiel autobloquant de l'essieu arrière à la roue ayant l'adhérence la plus élevée. Si une roue patinait, elle était freinée par l'ABD et un couple d'entraînement à hauteur du couple de freinage était transmis à la roue opposée. Cette fonction aidait le conducteur lors de démarrages difficiles dus aux mauvaises conditions météo sur route humide ou glissante.

Porsche a également gardé ce concept sur la 911 de type 996, à la différence que le visco-coupleur tournait dans le bain d'huile de la transmission de l'essieu avant et pouvait ainsi être refroidi efficacement, même lors de fortes sollicitations. En raison du poids et pour créer de la place, le tuyau transaxle a été supprimé sur la génération 996. Au lieu de la liaison rigide de la boîte de vitesses solidaire du moteur avec la transmission de l'essieu avant via un tuyau central, la transmission vers l'essieu avant était réalisée via un arbre à cardan libre.

2006 – Le premier PTM pour la Porsche 911

En 2006, le PTM électronique a été adapté sur la 911 Turbo de type 997. L'élément central était un embrayage multidisque à commande électromagnétique, la force d'entraînement étant dirigée vers l'essieu avant selon les besoins.

L'embrayage de la 911 Turbo offrait un couple maximum de 400 Nm, ce qui n'arrivait presque pas dans la pratique. Dès 300 Nm, les roues avant patinaient, perdant leur adhérence sur route sèche.

Avec un temps de commutation de 100 millisecondes maximum, le PTM était plus rapide que la réaction d'un moteur à un changement de charge et que la perception du conducteur. En pratique, cela apportait une grande agilité sur les routes de campagne, une traction exceptionnelle et une grande sécurité de conduite, même lors de manœuvres extrêmes à grande vitesse.

Pour accomplir ces tâches de conduite dynamique, les ingénieurs Porsche ont programmé le PTM avec cinq fonctions de base essentielles encore utilisées aujourd'hui pour la transmission intégrale de Porsche.

2013 – Une efficacité accrue grâce au PTM actuel

Le PTM actuel optimisé a été utilisé pour la première fois en 2013 dans la 911 Turbo de première génération. Contrairement au système du modèle précédent, un actionnement électrohydraulique est utilisé à la place de l'actionnement électromécanique de l'embrayage multidisque. Par un contrôle plus rapide et plus précis de la force d'entraînement de la traction, ce choix d'actionnement garantit stabilité de conduite, maniabilité et avantages en termes de performance.



LE NOUVEAU TAYCAN GTS.
SOUL, ELECTRIFIED.

Premier en son genre, il répond à vos attentes les plus chères mais encore plus: lui, c'est le nouveau Taycan GTS. La dernière déclinaison tant attendue du Taycan transpose la formule à succès «GTS» sur un modèle entièrement électrique sans renoncer au potentiel émotionnel des versions GTS. Au final, il en incarne la devise GTS à la perfection: «More of what you love». Avec son design affirmé qui recourt aux caractéristiques extérieures et intérieures des versions GTS, associé à la dynamique transversale accentuée, cette version exaltante a tout pour plaire.

Le Taycan GTS se positionne nettement au-dessus du Taycan 4S mais en deçà des versions Taycan Turbo. Il est équipé de série de la batterie Performance Plus dont l'autonomie peut atteindre 504 km (selon WLTP). Le son Porsche Electric Sound spécifique au GTS fait indéniablement partie des équipements phares de cette nouvelle version. Sur le plan acoustique également, nos ingénieurs ont fait preuve de beaucoup d'imagination pour différencier le nouveau Taycan GTS des autres membres de la famille Taycan en lui conférant une sonorité digne de son logo GTS. Mission accomplie: le nouveau Taycan GTS délivre un son encore plus vigoureux et sportif qui comblera ses futurs admirateurs.

Dans la lignée des versions GTS, le Taycan GTS affiche une silhouette impressionnante, à la fois sportive et exclusive. Il se distingue notamment par sa jupe avant SportDesign et des éléments stylistiques en finition noire. Il est chaussé de série de jantes Turbo S Aero Design à 20 pouces peintes en noir (finition satinée) réservées aux versions GTS et qui soulignent son allure sportive. Dans l'habitacle, rehaussé d'éléments spécifiques GTS tels que le pack intérieur Aluminium brossé noir (finition anodisée), l'ambiance se fait encore plus raffinée.

Le nouveau Taycan GTS: la preuve que le GTS est entré dans l'ère tout-électrique.



SOUL, ELECTRIFIED.

Les aventures extraordinaires exigent l'adhésion à une communauté solide – telle est la conviction des athlètes Red Bull Petra Klingler, Dominik Gührs et Corinna Schwiegershausen. Tous ont trouvé leur âme sœur dans les modèles Taycan entièrement électriques: design inimitable de Porsche, espace de rangement généreux et solutions de recharge innovantes étanchent la soif de liberté à chaque trajet.



Partez à l'aventure avec ces trois athlètes à bord de Taycan: www.porsche.ch/taycan



CORINNA SCHWIEGERSHAUSEN

CORINNA SCHWIEGERSHAUSEN

Porsche Taycan Turbo S Cross Turismo

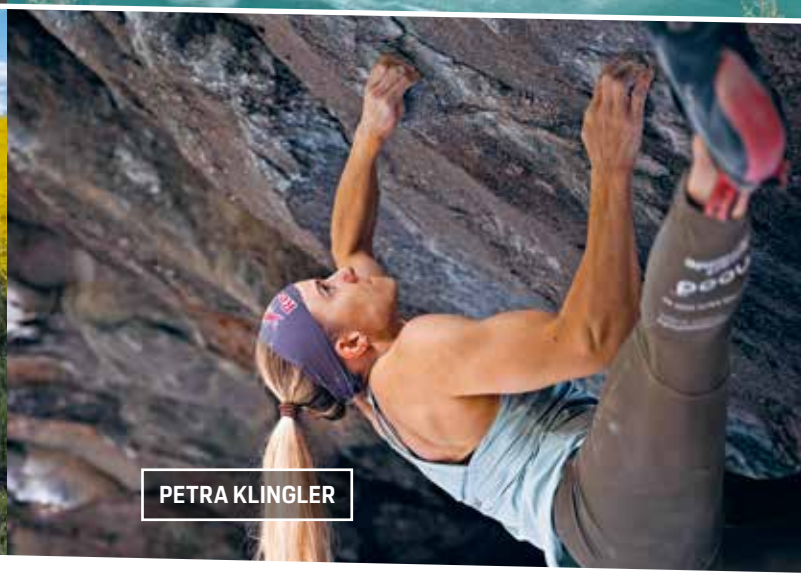
«Je volais en deltaplane avant même de savoir conduire!», explique Corinna Schwiegershausen, championne d'Europe en titre, quadruple championne du monde et championne allemande de deltaplane. La sportive originaire de Brême garde toutefois les pieds sur terre. Une caractéristique qu'elle partage avec le Taycan Turbo S Cross Turismo à traction intégrale. La barre de toit disponible en option lui permet de monter un porte-bagages de toit – parfait pour emporter son engin volant. Et s'il lui arrive de ne pas fendre l'air de ses propres ailes, le toit panoramique à vitre fixe proposé en option est une invitation à admirer le ciel qui s'étend à perte de vue. Son objectif est là, juste sous ses yeux: remporter la médaille d'or aux championnats du monde de 2022!



DOMINIK GÜHRS







PETRA KLINGLER

DOMINIK GÜHRS

Porsche Taycan 4S Cross Turismo

C'est dès l'âge de dix ans que Dominik Gührs a manifesté l'envie d'acheter un skateboard. En définitive, il ressort du magasin avec un wakeboard. Une sage décision: ce Munichois est aujourd'hui double champion du monde et l'un des wakeboarders les plus célèbres d'Allemagne. Son véhicule, un modèle Taycan 4S Cross Turismo, impressionne tout autant que ses prouesses du quotidien. Au volant de ce véhicule sportif polyvalent, Dominik peut laisser libre cours à ses envies de liberté. En comparaison avec les autres modèles Porsche électriques, le Cross Turismo est un véhicule électrique sport offrant un surplus d'espace de chargement, davantage de place pour les jambes et un mode de conduite «Gravel» qui procure un plaisir au volant optimal même sur terrain accidenté. La solution idéale pour concrétiser le rêve téméraire de Dominik: être le trait d'union entre snowboard et wakeboard.

PETRA KLINGLER

Porsche Taycan Turbo

Petra Klingler, championne du monde d'escalade de bloc et grimpeuse suisse la plus célèbre, est dans son élément lorsqu'elle chemine le long de parois rocheuses abruptes. Au volant du Taycan Turbo, la première voiture entièrement électrique dotée de l'âme d'une Porsche, elle s'apprête à réaliser son plus grand rêve: escalader l'impressionnante paroi «Les yeux rouges». Le Taycan apporte à Petra la motivation indéfectible dont elle a besoin pour dépasser le cadre imposé par la vie quotidienne et se rendre au cœur de la nature afin d'y concrétiser ses objectifs sportifs. En effet, le Taycan est fait pour elle en matière de durée de recharge et d'autonomie: grâce à son architecture 800 V, cinq minutes* suffisent pour obtenir une autonomie atteignant les 100 kilomètres (WLTP).

* Durée de recharge sur courant continu (CC) avec puissance de recharge maximale jusqu'à 100 km (WLTP) dans des conditions optimales. Conditions optimales: borne de recharge rapide CCS > 270 kW, > 850 V, température de batterie entre 30 et 35 °C et niveau de charge initial de 5%.

THE RED LEGEND.
PARTENARIAT AVEC L'ÉCOLE SUISSE DE SKI DE VILLARS.

Un partenariat. De nouvelles aventures encore plus excitantes.
L'ouverture des pistes de ski arrive et une bonne nouvelle aussi! Le Centre Porsche Lausanne est heureux de vous annoncer qu'il sera le partenaire officiel de l'École Suisse de Ski de Villars pour les années à venir.

Toujours en quête de nouveaux défis, le Centre Porsche Lausanne voit en ce partenariat l'opportunité de partager des valeurs et des principes avec une organisation locale qui lui tient particulièrement à cœur.

Fondée en 1932, l'École Suisse de Ski de Villars est l'école historique de cette même station. Ayant une grande renommée et offrant des services de haute qualité, l'école compte aujourd'hui plus de 270 moniteurs formés pour enseigner le ski, le snowboard ou tout autre sport de neige, quel que soit le niveau ou l'âge.

Bien que l'École Suisse de Ski de Villars soit particulièrement active durant la saison hivernale, son objectif principal est de procurer du plaisir en toute sécurité à tous les amateurs de sport, qu'ils soient petits ou grands, et ce, toute l'année. Ainsi, durant la saison estivale, les moniteurs de ski laissent leur place aux accompagnateurs en montagne qui font découvrir la magnifique région des Alpes vaudoises au travers de diverses activités telles que les randonnées à pied ou à vélo, les camps d'été ou les stages de VTT.

Ayant une clientèle qui apprécie les divers sports de montagne et tout particulièrement le ski, le Centre Porsche Lausanne est fier de débuter ce partenariat avec cette école qui allie haute qualité et performance.

Le Centre Porsche Lausanne ne partage pas uniquement une région et de merveilleux paysages avec l'École Suisse de Ski de Villars. Que ce soit en conduisant une Porsche ou en dévalant une piste de ski, l'objectif commun est une volonté profonde de donner, avant tout, une grande satisfaction et du plaisir à la clientèle. Sportivité. Passion. Proximité. Partage. Qualité. Tels sont les mots qui définissent tant le Centre Porsche Lausanne que l'École Suisse de Ski.

Ce partenariat est l'occasion pour le Centre Porsche Lausanne de se surpasser une fois encore et de se développer localement en augmentant sa visibilité dans la belle région des Alpes vaudoises – grâce à la superbe Cayenne Coupé E-Hybrid rouge carmin que conduit M. Duc, directeur de l'École Suisse de Ski – ainsi que sur les pistes de ski, au dos des vestes de tous les moniteurs de ski.

Cette aventure ne fait que commencer, mais le Centre Porsche Lausanne se réjouit d'ores et déjà de cette collaboration qui n'a pas fini de vous surprendre.



RENCONTRE AVEC MARC-HENRI DUC.
DIRECTEUR DE L'ÉCOLE SUISSE DE SKI DE VILLARS.

Depuis quand êtes-vous directeur de l'ESS Villars?
J'ai commencé mon parcours à l'École Suisse de Ski de Villars en 1982 en tant que moniteur de ski auxiliaire. En 1987, j'ai obtenu ma patente de maître de ski et en décembre 1991, je suis devenu directeur de cette belle école.

Quel a été votre parcours pour arriver là où vous en êtes aujourd'hui?
À la fin de ma scolarité obligatoire, je souhaitais intégrer l'École Hôtelière de Lausanne (EHL). À l'époque, pour y aller, il fallait avoir des bases en cuisine. J'ai donc débuté par un apprentissage de cuisinier. Une fois l'apprentissage terminé, j'ai effectué mon service militaire où j'ai gradé et suis devenu spécialiste alpin. Comme je suis tombé amoureux de la montagne et que j'avais un peu de temps libre, je suis devenu professeur de ski occasionnel à l'École Suisse de Ski de Villars. Tout en repoussant ma formation à l'EHL – que je n'ai d'ailleurs jamais commencé – j'ai géré, avec mon épouse, le restaurant du club de tennis de Montreux durant cinq étés. L'hiver, nous étions moniteurs de ski, puis, quand je suis devenu directeur de l'École Suisse de Ski de Villars et que j'ai senti qu'il fallait annualiser cette fonction, nous avons cessé l'exploitation de ce restaurant. Depuis, je n'ai plus jamais cuisiné (rire).

Avez-vous un rapport particulier avec le monde automobile?
Comme pour beaucoup de skieurs alpins, la trajectoire et les belles courbes sont importantes pour moi. Au volant d'une voiture, nous retrouvons les mêmes sensations et lignes qu'en dévalant une montagne à ski: j'ai donc tout naturellement toujours apprécié le sport automobile. De plus, comme j'habite à Villars, ce sport a toujours eu une signification spéciale pour moi, notamment grâce à la fameuse course de côte Ollon-Villars.

Selon vous, quels sont les points communs entre l'École Suisse de Ski et le Centre Porsche Lausanne?
Ce qui rapprocherait le plus l'École Suisse de Ski et le Centre Porsche Lausanne, ce sont la qualité, le professionnalisme et la sécurité. De plus, l'esthétisme des voitures Porsche et leur stabilité en courbe correspondent tout à fait à l'image que nous voulons donner.

Qu'attendez-vous de ce partenariat avec le Centre Porsche Lausanne?
Le Centre Porsche Lausanne a une excellente réputation et une qualité de service irréprochable, tout comme l'École Suisse de Ski de Villars. Je pense que grâce à ce partenariat nous allons développer une bonne synergie, et surtout une grande complicité.

Depuis quelques mois, vous roulez avec une magnifique Cayenne Coupé E-Hybrid aux couleurs de votre école. Qu'en pensez-vous?
Ce véhicule ne laisse personne indifférent. Sa forme, sa couleur, il ne passe en tout cas pas inaperçu. Lorsque quelqu'un m'accompagne en voiture, il ressort toujours avec le sourire aux lèvres et l'envie de le conduire. Faisant du vélo et de la haute montagne, j'apprécie particulièrement le fait de pouvoir aller partout avec ma Cayenne. Je peux être sur l'autoroute et dix minutes plus tard sur une route de montagne, pentue et graveleuse, sans me poser de questions. Cette polyvalence me convient parfaitement. De plus, j'ai la chance d'habiter à seulement 2,5 kilomètres de mon bureau. Je peux ainsi me rendre au travail en 100 % électrique, ce qui est génial. Je suis très heureux et enchanté de conduire une telle voiture au quotidien. Je n'ai que du positif à dire sur elle. D'ailleurs, même ma femme, qui n'est pas une férue de sport automobile, a énormément de plaisir à la conduire, surtout pour son côté sécuritaire et de par son confort.

Si vous n'aviez qu'une phrase à dire à nos lecteurs, laquelle serait-ce?
Je suis très heureux de désormais faire partie de cette belle famille des Porschistes. Pour moi, essayer une Porsche Cayenne Coupé E-Hybrid, c'est l'adopter.



ACTUALITÉS PORSCHE EXCLUSIVES ET INFORMATIONS DE FOND POUR LA SUISSE.

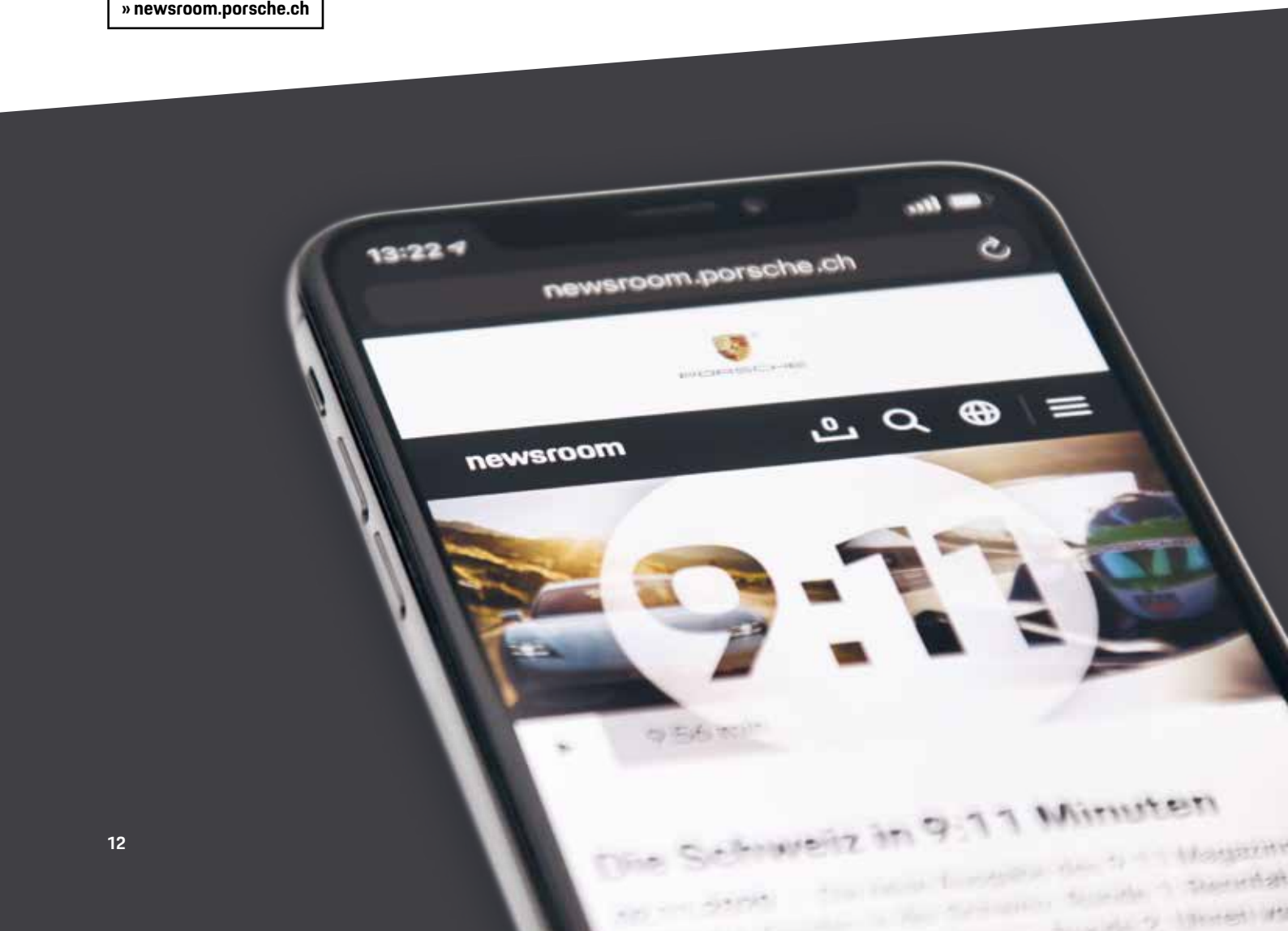
Le portail médias Porsche Newsroom était jusqu'à présent disponible dans une version allemande et dans une version internationale. Désormais, les fans suisses de Porsche pourront profiter d'un espace d'actualités spécialement pensé pour le marché suisse.

Quelle que soit l'information que vous souhaitez obtenir concernant Porsche, vous trouverez sur www.newsroom.porsche.ch des contenus divers, récents et passionnants et cross-médias sur la marque Porsche. Le contenu spécifiquement conçu pour le marché suisse en allemand, français, italien et partiellement en anglais englobe les actualités ainsi que les rapports de fond intemporels, livrant ainsi tout ce qui intéresse les authentiques amateurs de Porsche.

«La Suisse est un pays amoureux de Porsche et avec la nouvelle newsroom suisse, nous voulons rendre justice au grand intérêt local pour la marque», explique Michael Glinski, CEO Porsche Suisse SA. «Nous élargissons notre gamme d'informations pour les représentants des médias et faisons en même temps du portail une nouvelle opportunité pour les fans de la marque de se plonger dans le monde de Porsche en ligne.»

La Porsche Newsroom existe dans sa version allemande et sa version internationale depuis 2014. Depuis lors, l'objectif est d'atteindre les professionnels des médias et les parties intéressées encore plus rapidement, plus directement et de manière plus globale. L'actualité et une offre cross-média sont au premier plan. Les actualités et les communiqués de presse sont complétés par un contenu polyvalent en ligne et dans les magazines, préparé sous forme de textes, de séries de photos, de vidéos, de téléchargements et de liens supplémentaires.

» newsroom.porsche.ch



VOICI PORSCHE CLASSIC.

«Ceux qui ont la chance de créer une entreprise à partir d'un rêve doivent au monde entier être les gardiens de ces rêves.» Ferry Porsche

Les rêves sont faits pour être vécus, et certains pour être conduits. Et en particulier nos voitures de collection, de la Porsche 356 au Cayenne de la première génération. Par conséquent, notre mission première et notre plus haute responsabilité sont de préserver vos rêves comme s'ils étaient les nôtres.

Mais il ne faut pas non plus les perdre des yeux. Les rêves ont besoin d'attention, de quelqu'un pour les suivre. C'est ce que nous faisons, avec passion et avec plus de 70 ans de savoir-faire. Avec la mise à disposition de plus de 60'000 pièces d'origine Porsche Classic. Avec l'entretien, la réparation et la maintenance de quasiment toutes les Porsche de collection. Et bien sûr, avec nos partenaires Porsche Classic hautement qualifiés, qui sont au service de votre Porsche de collection.

Ainsi, nous ne conservons pas seulement des carters rares, des feux arrière recherchés depuis longtemps ou des ailes de la 911 F Coupé, mais aussi de précieux souvenirs d'enfance ou des discussions passionnées sur l'essence avec des personnes partageant les mêmes idées. Et surtout, bien sûr, le plaisir de conduire votre voiture de collection, à chaque virage.

Notre gamme s'exprime en chiffres: 356, 911 modèle F, 911 modèle G, 914, 924, 928, 944, 959, 964, 968, 993, 986 et 996. Et en mots: Carrera GT et Cayenne de la première génération.

Porsche Classic. Gardiens des rêves.



NAISSANCE D'UNE LÉGENDE. LA 914.

La Porsche 914 a marqué les années 1970. Rejoignez-nous dans l'histoire de ce coupé qui ne passe pas inaperçu.

Présentée pour la première fois au salon international de l'automobile de Francfort en tant que développement conjoint de Porsche et de Volkswagen, elle a impressionné par ses caractéristiques de conception remarquables, telles que des phares rabattables, une section centrale de toit amovible en plastique renforcé de fibres de verre et une large barre de sécurité, l'empattement très long pour la longueur du véhicule et les courts porte-à-faux. Sur les modèles quatre cylindres de cette voiture de sport à moteur central, la serrure de contact était également située à droite du volant. Véritable succès commercial, elle a constitué le nouveau modèle d'entrée de gamme de Porsche à partir de l'année modèle 1970, et nous accompagne encore aujourd'hui.

En savoir plus: porsche.ch

UNE VRAIE NATURE NE SE LAISSE PAS BARRER LA ROUTE.

COMPOSED WITH PASSION.
LA PANAMERA PLATINUM EDITION.

Qu'est-ce qui fait une Panamera? La combinaison parfaite d'un design à la fois élégant et sportif et d'un équipement haut de gamme. Qu'est-ce qui fait la force de son équipement? Son caractère unique et le fait qu'il reflète la personnalité de la personne au volant. Nous nous sommes donc basés sur les configurations clients de dizaines de milliers de conducteurs de la Panamera pour développer la nouvelle Panamera Platinum Edition. Celle-ci séduit par un équipement extérieur et intérieur de série exclusif plus fourni, qui est capable par ses petits et grands points forts d'assouvir la passion des fans de la Panamera.

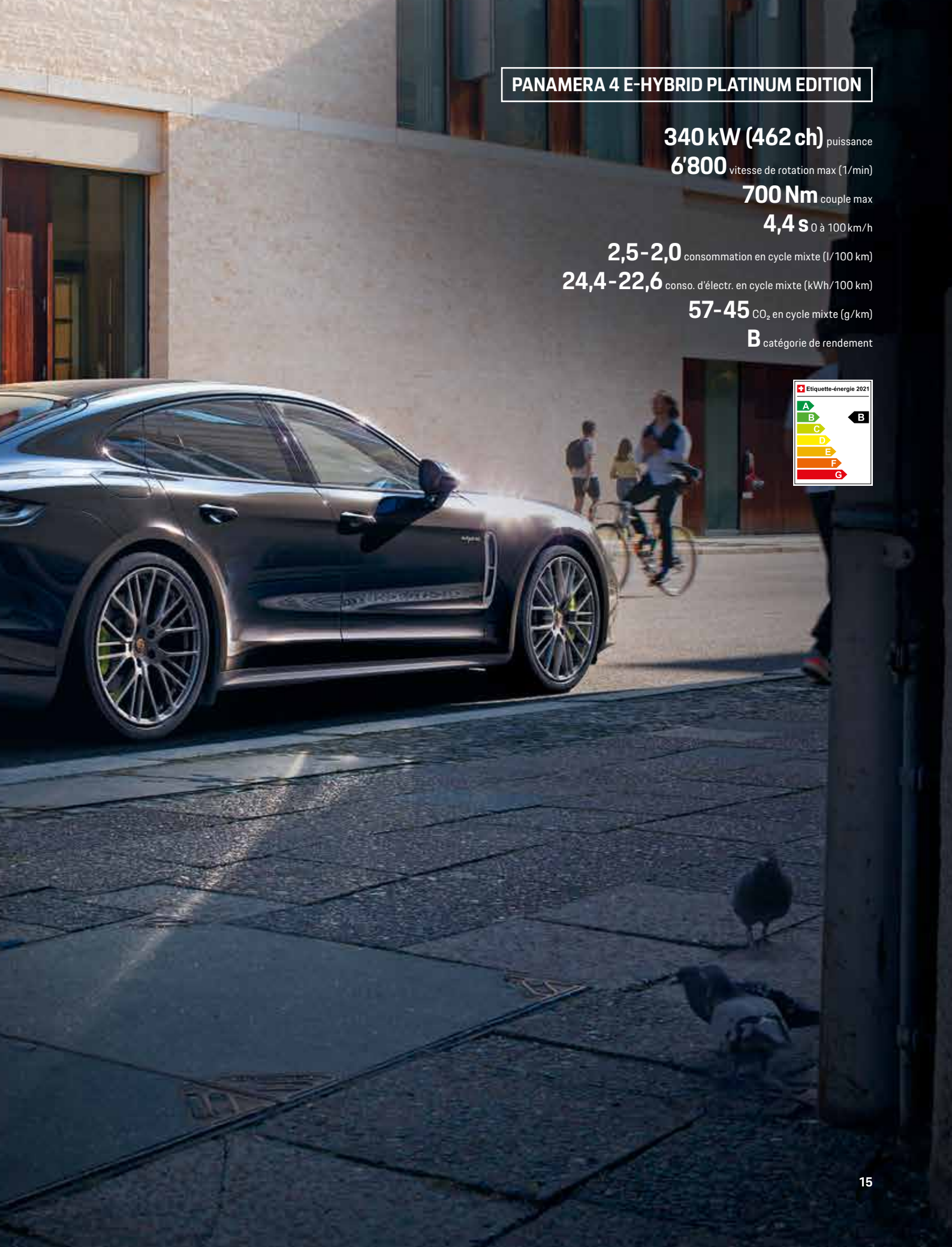
L'extérieur se distingue par des accents spécifiques de couleur Platine (finition satinée) – dont les sorties d'air, l'inscription «PORSCHE», la désignation du modèle ou les roues Exclusive Design Sport 21 pouces de série – qui s'accordent parfaitement avec l'entourage des vitres latérales et les sorties d'échappement Sport en noir (brillant).

Les sièges Confort de série pourvus du réglage électrique à 14 positions, le décor noir en aluminium brossé et les seuils de porte siglés «Platinum Edition» donnent à l'habitacle un côté exclusif.

Le vaste équipement de série se compose également des phares Matrix LED avec PDLS Plus, de la suspension pneumatique adaptative avec PASM, du système audio surround Bose et de nombreux autres points forts. L'offre illimitée de personnalisations et de couleurs qui s'applique à la Panamera Platinum Edition permet d'exaucer n'importe quel souhait.

La Platinum Edition est disponible en version Panamera, Panamera 4 et Panamera 4 E-Hybrid. Les différents modèles dérivés se déclinent également en version Sport Turismo.

Laissez votre nature s'exprimer. Apprenez-en plus sur la nouvelle Panamera Platinum Edition chez nous dans le Centre Porsche.



PANAMERA 4 E-HYBRID PLATINUM EDITION

340 kW (462 ch) puissance
6'800 vitesse de rotation max (1/min)
700 Nm couple max
4,4 s 0 à 100 km/h
2,5-2,0 consommation en cycle mixte (l/100 km)
24,4-22,6 conso. d'électr. en cycle mixte (kWh/100 km)
57-45 CO_2 en cycle mixte (g/km)
B catégorie de rendement

PORSCHE DYNAMIC CHASSIS CONTROL (PDCC).



Les caractéristiques de conduite sont déterminées par trois composants de train de roulement: suspension, amortissement et stabilisateurs. Conçus sous la forme de barres de torsion élastiques, ces composants relient les supports de roue d'un essieu et limitent l'inclinaison latérale du véhicule dans les virages. La dureté des stabilisateurs montés sur les essieux avant et arrière peut être ajustée pour influencer la répartition de la charge sur les roues, ce qui affecte le comportement autodirectionnel.

Les stabilisateurs influencent la performance de la suspension principalement lors de la conduite sur des chaussées présentant des irrégularités qui affectent un seul côté du véhicule, et ce en transférant les forces sur l'autre côté du véhicule. Dès lors, cet ajustement est toujours un compromis entre le degré d'inclinaison latérale le plus bas possible et un excellent confort de suspension. Contrairement aux barres de suspension passives, la stabilisation antiroulis active (le Porsche Dynamic Chassis Control, PDCC) permet de résoudre ce conflit d'objectifs et de compenser presque totalement l'inclinaison latérale. Par ailleurs, les barres antiroulis influencent activement le comportement autodirectionnel.

Porsche utilise trois modèles différents de barres antiroulis, qui ont un point commun: ils génèrent activement des forces sur les stabilisateurs.

Panamera
Le nouveau système Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) dont est dotée la Panamera optimise la dynamique de conduite grâce à l'intégration de stabilisateurs électromécaniques. Un actionneur, composé d'un moteur à courant continu et d'un engrenage planétaire à trois étages sur chaque essieu, relie les deux moitiés des stabilisateurs divisés au centre.

En fonction de l'accélération transversale, l'actionneur fait tourner les deux moitiés des stabilisateurs dans des directions opposées, de manière à compenser presque entièrement l'inclinaison latérale de la carrosserie. Le système électromécanique réagit beaucoup plus rapidement que les systèmes à actionneurs hydrauliques, et pour ce faire, il a besoin d'une alimentation en énergie de 48 volts.

Cayenne
Le PDCC du Cayenne repose sur des actionneurs hydrauliques. Les moteurs de pivotement hydrauliques des stabilisateurs actifs des essieux avant et arrière produisent des forces qui compensent l'inclinaison latérale du véhicule. Le mode tout-terrain peut être activé en appuyant sur la bascule de commutation de la console centrale.

Sur les terrains accidentés, les moitiés des stabilisateurs sont désengagées et peuvent par conséquent tourner plus facilement afin d'assurer une meilleure traction. Ainsi, les roues restent au sol plus longtemps et peuvent transférer plus de force.

911
Dans ce modèle, à la place d'un moteur de pivotement et de stabilisateurs divisés, un système spécialement développé pour les voitures de sport est monté directement sur les suspensions de roue, lequel système comporte des cylindres hydrauliques à réglage actif. Les vérins hydrauliques remplacent les tiges d'accouplement rigides généralement utilisées pour raccorder les stabilisateurs. La partie inférieure des vérins hydrauliques est alors reliée aux points de vissage extérieurs des stabilisateurs, tandis que la partie supérieure est reliée au support de roue correspondant.

Le remplissage des cylindres hydrauliques d'huile, lequel remplissage est commandé électroniquement, modifie la course des cylindres et entraîne une sollicitation plus ou moins importante du stabilisateur correspondant. En outre, la commande intelligente du système PDCC est en mesure de commander les actionneurs hydrauliques individuellement, influençant ainsi le comportement autodirectionnel et améliorant la stabilisation du véhicule.

Taycan
La stabilisation antiroulis active PDCC Sport repose sur des stabilisateurs électromécaniques. En fonction des besoins, le système réagit en seulement 200 millisecondes lorsqu'il s'agit de rigidifier les stabilisateurs afin d'empêcher des mouvements de roulis de la carrosserie. Il est donc plus rapide, à plus de 30 %, par rapport aux systèmes comparables qui utilisent des actionneurs hydrauliques. La faible consommation énergétique du système représente un autre atout qui assure une optimisation de l'autonomie.



CENTRE PORSCHE LAUSANNE.
DINA ET SOUAD À VOTRE SERVICE.



En tant que client de notre Centre Porsche, vous avez certainement déjà rencontré l'une de nos hôtesses. Leur rôle? Rendre votre visite encore plus agréable.

Véritable lien entre les collaborateurs et les clients, nos hôtesses vous accueillent toujours avec le sourire. Que ce soit pour un rendez-vous avec notre département SAV ou vente, pour une simple visite de notre showroom ou pour un rendez-vous professionnel, nos hôtesses sont toujours présentes pour vous orienter, pour vous offrir un café ou pour répondre à vos questions. Faites connaissance avec Dina et Souad.

Dina Gattous

Hôtesse d'accueil au Centre Porsche Lausanne depuis 2014.

Avec plus de sept années d'expérience, Dina gère la réception avec tact et polyvalence. Elle est autant à l'aise lors du rush matinal, lorsque tous les clients arrivent en même temps, que le téléphone sonne sans cesse et que les demandes affluent de tous les côtés que lors des moments plus calmes où elle prend le temps de contacter nos clients par téléphone afin de s'assurer de leur satisfaction ou de mettre à jour les données dans notre base de clients.

Peux-tu nous parler de ton parcours professionnel?

Après des études de commerce, j'ai débuté ma carrière au Centre Porsche Lausanne en tant qu'hôtesse. Dans un premier temps, j'ai travaillé à temps partiel pour aujourd'hui occuper un poste à 100 %.

Raconte-nous une journée dans la peau d'une hôtesse d'accueil.

Bien que certains jours soient très animés, ce sont en général le matin et la fin de journée qui sont les moments les plus chargés.

À la réception, nous accueillons les clients pour le SAV et la vente, prenons les appels téléphoniques et gérons la boîte e-mail générale du garage, ce qui nous occupe une grande partie de la journée. Nous nous assurons également de la satisfaction des clients et documentons les services et les données client dans le système informatique. Chaque journée est différente, mais c'est ce qui fait la beauté de ce métier.

Quelles sont les qualités nécessaires pour effectuer ce travail?

Le sens de l'accueil, le sourire et la polyvalence. Il faut également savoir gérer son stress et s'adapter à chaque type de client.

Que représente Porsche pour toi?

J'ai toujours admiré la marque et son magnifique logo. C'est une vraie fierté de travailler pour le Centre Porsche Lausanne. J'adore mon travail et je m'épanouis chaque jour un peu plus au contact des clients et de mes collègues.

Quelle est ta Porsche préférée?

La Panamera, j'aime ses courbes et le fait que ce soit une vraie voiture de sport pour toute la famille.

Souad Matmour

Hôtesse d'accueil au Centre Porsche Lausanne depuis 2019.

Grâce à son parcours, à son expérience de près de trois ans au Centre Porsche Lausanne et à son implication, Souad est une collaboratrice multitâche. Autant à l'aise dans son rôle d'hôtesse que dans divers projets dauxquels elle a participé, elle apprécie la diversité de son métier. De nature souriante, elle apprécie particulièrement le fait d'être en contact avec les clients et avec tous les collaborateurs de tous les départements du Centre Porsche Lausanne.

Peux-tu nous parler de ton parcours professionnel?

Suite à mes études de management, j'ai travaillé plusieurs années dans le management commercial, puis dans l'administratif chez Swisscom pour enfin devenir hôtesse chez nous, au Centre Porsche Lausanne.

Parle-nous des projets dans lesquels tu es impliquée.

Le plus gros de tous a été la fusion de nos deux bases de données client. Il a fallu traiter énormément de data

et faire un bon nettoyage dans ces systèmes. Par ailleurs, la mise en place des consentements client est aussi un projet pour lequel nous, les hôtesses, collaborons chaque jour. Nous sommes le point d'entrée de chaque visiteur et il est important que nous veillions à ce que chacun puisse gérer les données qu'il nous confie de manière claire et rapide.

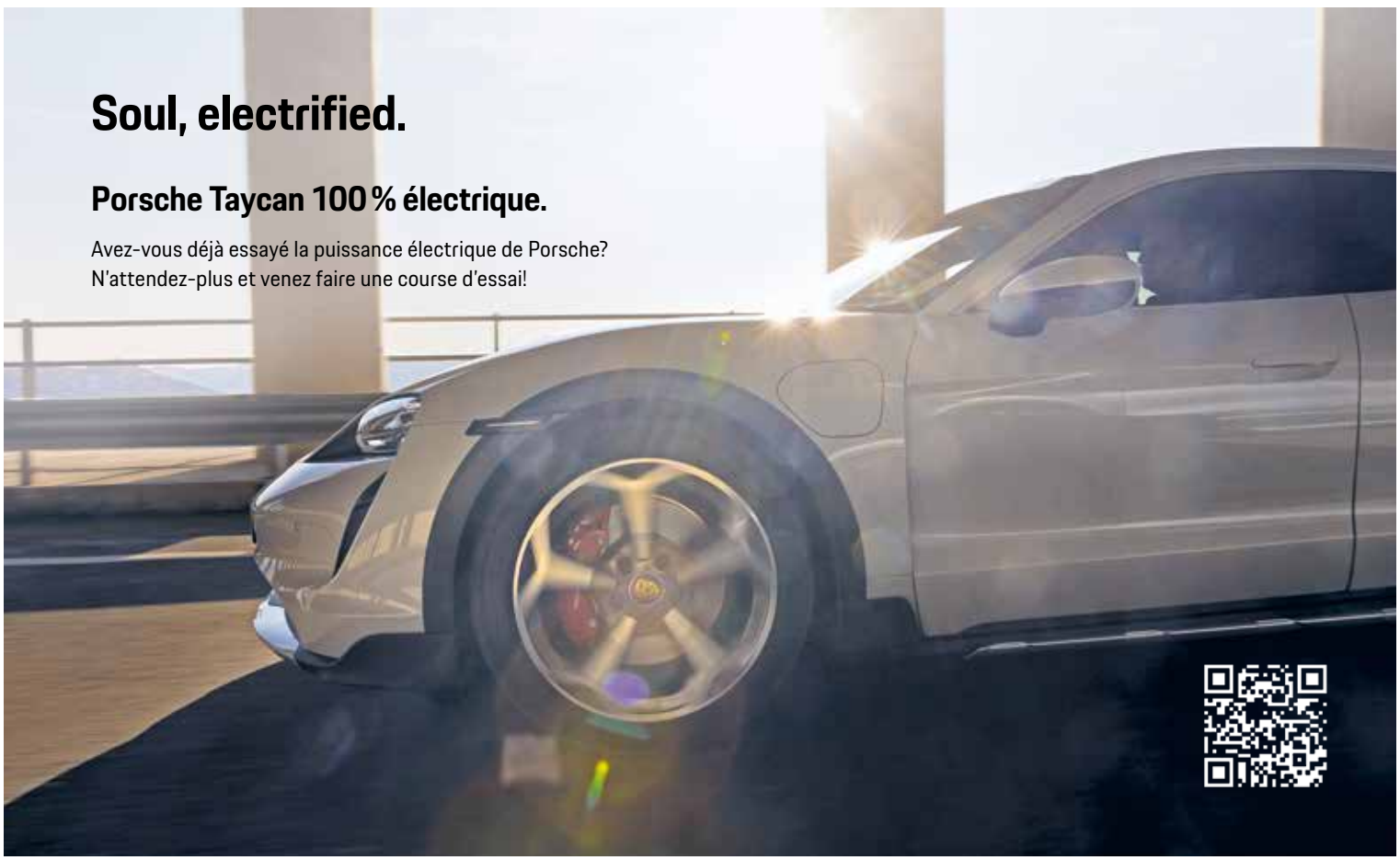
Explique-nous comment tu travailles avec chaque département.
Nous gérons le courrier, les appels entrants, les visiteurs et les e-mails généraux pour tous les départements de l'entreprise. Nous secondons également le SAV pour les consentements, la prise de rendez-vous, l'administratif et la satisfaction client. Pour la vente, il s'agit principalement de l'accueil des clients et de quel-ques manipulations dans la base de données. Nous collaborons également avec le marketing pour les événements ou le CRM et avec la comptabilité pour ce qui est de la caisse.

Que représente Porsche pour toi?
La marque représente le luxe. J'ai de la chance de travailler pour une marque aussi prestigieuse et dans un


SOUAD MATMOUR

environnement aussi varié. Je trouve également génial que la majorité de nos clients soient passionnés par nos produits et que mes collègues ne se lassent jamais de cette marque, même après de nombreuses années.

Ta Porsche préférée?
La Porsche 911 dans toutes ces variantes. Selon moi, c'est la vraie Porsche, la vraie voiture de sport.





PORSCHE

Centre Porsche Lausanne