



Chers lecteurs,

Ce nouveau numéro vous plonge au cœur de l'univers Porsche, là où passion automobile, valeurs humaines et innovation technologique s'entrelacent avec élégance et puissance.

Nous ouvrons ce voyage avec Joël Dicker, figure littéraire internationale et ami fidèle de la marque. À travers deux portraits et une chronique exclusive, il nous livre un regard sensible et personnel sur l'âme Porsche – entre art du récit et amour du volant.

Côté nouveauté, Porsche dévoile les nouvelles 911 4S et Targa 4S ainsi que les versions Black Edition du Cayenne et de la Taycan. Ces icônes se réinventent avec un juste équilibre entre performance et design, et repoussent toujours plus loin les limites de l'ingénierie. À Nyon, la Porsche Charging Lounge se définit comme un symbole d'avenir: luxe, confort et électromobilité enfin réunis.

Mais Porsche, c'est avant tout une histoire. L'histoire d'un slogan intemporel – «There is no substitute.» – que nous retraçons ici avec émotion. Et c'est également un style, incarné par Porsche Design Timepieces et son maître horloger Rolf Bergmann.

Notre immersion se poursuit avec les Track Days que nous avons organisés sur 3 circuits mythiques: Monza, Spa-Francorchamps et Paul Ricard au Castellet. Adrénaline, sportivité et passion étaient au rendez-vous!

Porsche ne serait rien sans son histoire et son héritage. Au Porsche Classic Center Genève, nous avons à cœur de faire perpétuer ces icônes. Grâce à notre équipe dédiée, cette mission est possible.

Après 6 mois de travaux de rénovation, nous avons le plaisir de vous accueillir dans notre nouveau Centre Destination Porsche. Entièrement repensé, notre showroom vous offre une expérience sublimée tout en gardant un ADN 100% Porsche.

Enfin, la maison TUDOR, partenaire d'excellence, ponctue ce numéro d'une touche horlogère à la hauteur d'une passion commune: le sport automobile.

Que vous soyez lecteur curieux ou fidèle ambassadeur, ce numéro vous est dédié. Porsche ne se résume pas à une marque: c'est un héritage intergénérationnel, une émotion partagée et, plus que jamais... there is no substitute.

Bonne lecture,

Alexandre Mottet
Directeur du Centre Porsche Genève



Interview – «Friend of the Brand» Joël Dicker Page 4

Mentions légales

Centre Porsche Genève, Impasse Colombelle 2,
1218 Le Grand-Saconnex, tél. 022 799 11 20,
www.porsche-geneve.ch. Tirage: 2'850 ex. Aucune
responsabilité n'est assumée pour les photos et
les textes soumis spontanément. La responsabilité
des contenus rédactionnels et des images de la
présente édition incombe au Centre Porsche, excepté
pour les pages officielles de Porsche Suisse SA.
Sous réserve d'erreur et de modification.



printed in
switzerland



Porsche. There is no substitute. Unique, mais pas toujours sage
Page 8

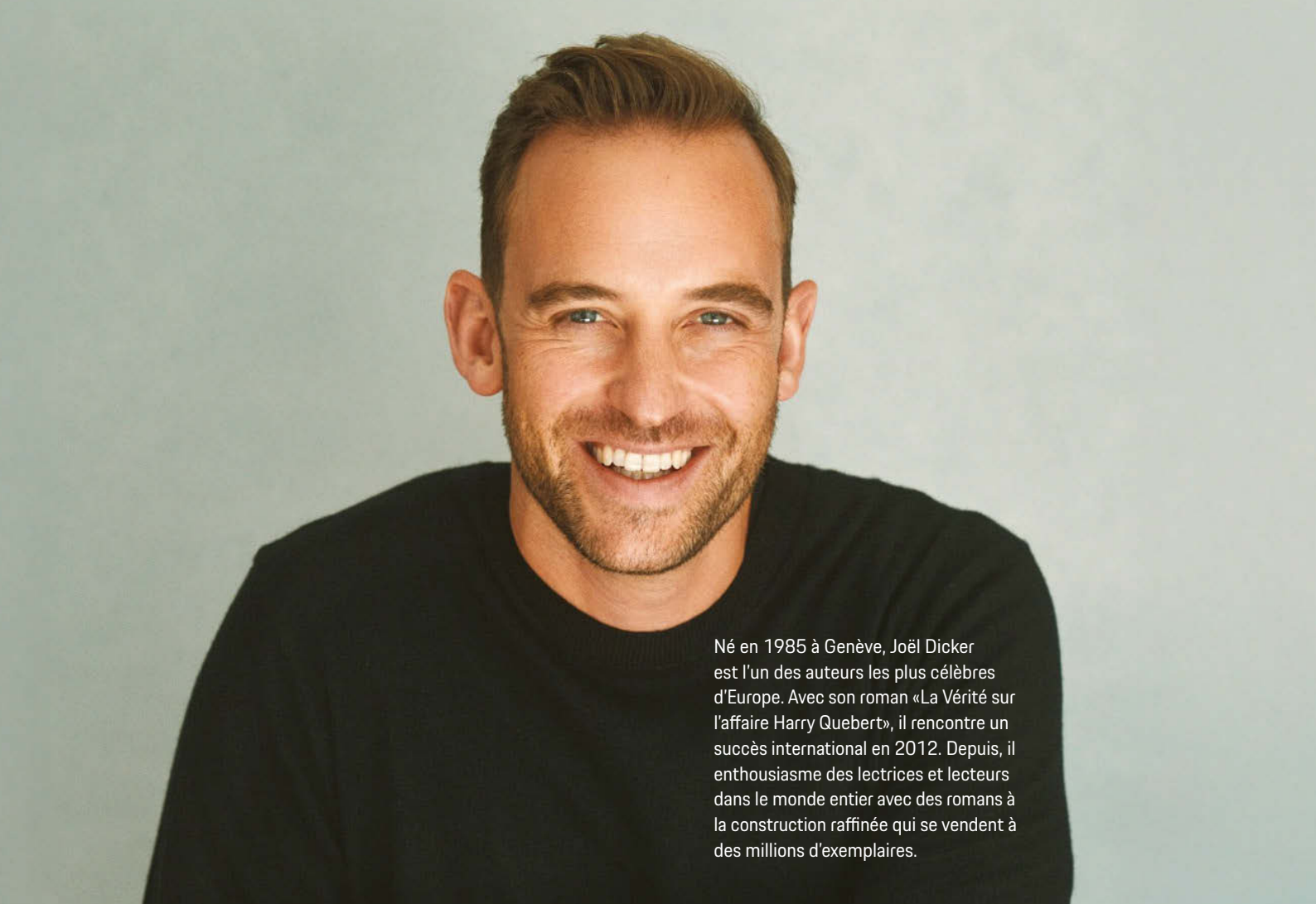


E-Performance –
Ouverture du Porsche
Charging Lounge
Page 13



Nouveaux modèles –
Cayenne et Taycan
Black Edition
Page 14

4	INTERVIEW «Friend of the Brand» Joël Dicker	16	LA CHRONIQUE DE JOËL DICKER Partie 3
6	NOUVEAUX MODÈLES La nouvelle 911 Carrera 4S et la nouvelle 911 Targa 4S	18	TUDOR Black Bay Chrono «Carbon 25»
8	PORSCHE. THERE IS NO SUBSTITUTE. Unique, mais pas toujours sage	20	ÉVÉNEMENT Trackdays
10	INTERVIEW «Friends of the Brand» Peer Schnyder et Andrea Züst	22	DESTINATION PORSCHE GENÈVE Bienvenue dans une nouvelle ère
12	NOUVEAUX MODÈLES Cayenne et Taycan Black Edition	24	PORSCHE CLASSIC CENTER Un écrin de l'héritage
13	E-PERFORMANCE Ouverture du Porsche Charging Lounge	26	TEQUIPMENT Personnalisez votre Porsche
14	NOUVEAUX MODÈLES Cayenne et Taycan Black Edition		



Né en 1985 à Genève, Joël Dicker est l'un des auteurs les plus célèbres d'Europe. Avec son roman «La Vérité sur l'affaire Harry Quebert», il rencontre un succès international en 2012. Depuis, il enthousiasme des lectrices et lecteurs dans le monde entier avec des romans à la construction raffinée qui se vendent à des millions d'exemplaires.

Interview: Sebastian Panholzer

«Écrire, c'est un peu comme un sport que l'on pratique et pour lequel on continue de s'entraîner.»

Joël Dicker est l'un des auteurs les plus populaires d'Europe. Son nouveau roman «Un animal sauvage» est un thriller raffiné sur les pulsions, les obsessions et les masques sociaux. Dans cette interview, il parle de l'instinct au volant, de vies mises en scène sur les réseaux sociaux et de la raison pour laquelle il ne faut jamais procéder de manière stratégique lorsque l'on écrit, mais toujours rester fidèle à ses impulsions.

«Dans les moments dangereux, notre réaction est généralement purement instinctive.»



Le titre «Un animal sauvage» évoque des pulsions et des obsessions soudainement déchainées. Est-ce un thème que l'on retrouve aussi dans la conduite, sur la route, en Porsche – comme une sorte de prédateur mécanique?

Ce livre évoque les pulsions et les obsessions mais aussi l'instinct, qui est un élément très important de ce que nous sommes et de ce que nous faisons. Je suis convaincu que l'instinct se reflète dans la conduite, dans notre façon d'appréhender la route, d'évoluer dans le trafic ou dans une topologie particulière. Et notamment lorsqu'un danger se présente, notre capacité à réagir est essentiellement instinctive.

Votre roman met en scène deux couples que tout oppose – pris dans un jeu de désir, de jalousie et d'obsession. Qu'est-ce qui vous attire dans cette dynamique? Et que dit-elle des rapports sociaux?

Ces deux couples représentent au fond ce monde dans lequel nous vivons et où souvent l'image prime. On pense d'abord au regard des autres, à notre «image de marque». On pense d'abord photo, réseaux sociaux et donc mise en scène. Beaucoup de vies sont devenues des mises en scènes par le biais des réseaux sociaux. Je voulais donc que ces deux couples permettent aux lectrices et lecteurs de se poser la question de ce que nous sommes vraiment et de qui nous sommes réellement. Dans ce livre, on se rend compte que les personnages sont aimables malgré eux, c'est-à-dire malgré leurs défauts ou leurs travers. Il faut nous

accepter tels que nous sommes, sans nous inquiéter de ce que les autres pensent de nous.

Après plusieurs refus, vous obtenez le Prix des Écrivains Genevois, puis le succès à l'international. Cela a-t-il changé votre vision de votre travail ou de votre image publique?

Je continue de faire ce que j'ai toujours fait: écrire. J'essaie de ne pas me poser trop de questions. Il est important pour moi de continuer à écrire et à imaginer comme je l'ai toujours fait, sans me soucier ou m'inquiéter du succès.

Vous dites que vos personnages ne sont jamais vous, mais qu'il y a toujours un peu de vous en eux. Comment cela se manifeste-t-il dans «Un animal sauvage»?

Il y a forcément quelque chose de moi, même si je ne m'identifie pas à eux, ou s'ils ne représentent pas des gens que je connais, ou même des situations vécues. Le fait que je les crée et que je les fasse agir me fait penser pour eux – que je le veuille ou non. Et lorsque je pense pour eux, je mets forcément quelque chose de moi, de façon inconsciente.

Vous écrivez chaque jour, même en voyage. À quoi ressemble une journée d'écriture pour vous?

J'écris tous les jours. De façon structurée, c'est-à-dire à mon bureau, ou quelque part au calme si je voyage. Cela demande du temps et de la concentration. Mais dès que je m'y mets, les idées arrivent. C'est un peu comme un sport que l'on pratique et pour lequel on continue de s'entraîner. Il m'arrive

aussi d'avoir une idée lorsque je n'écris pas à proprement parler. Par exemple si je suis en voiture – et alors je note vite cette idée.

Avec «La Très Catastrophique Visite du Zoo», vous vous adressez à un public plus jeune. Qu'est-ce qui vous a donné envie de changer de genre? Et est-ce qu'écrire pour la jeunesse est plus amusant que concevoir un thriller?

Je n'ai pas eu envie de changer de genre – j'ai eu envie d'écrire ce livre. C'est une approche différente. Quand on décide de changer avant d'écrire, ce n'est pas une décision authentique mais réfléchie par rapport à une stratégie – peut-être à cause du parasitage par le succès. Mais les stratégies en art et en création ne marchent jamais. Il faut rester fidèle à ses envies. «La Très Catastrophique Visite du Zoo» illustre exactement cela – et j'ai fait ensuite confiance à mes lectrices et lecteurs pour me suivre dans cette aventure un peu différente des autres. J'ai beaucoup ri en écrivant ce livre – qui a un ton plus humoristique que mes polars. Et ça m'a bien plu!



La Très Catastrophique Visite du Zoo
Éditeur: Rosie & Wolfe
Auteur: Joël Dicker
Date de parution: 01.03.2025
ISBN: 978-2-88973-074-2

La nouvelle 911 Carrera 4S et la nouvelle 911 Targa 4S: deux anniversaires pour le lancement des nouveaux modèles 4S

La transmission quatre roues motrices sportive est une idée de Porsche. Inventée par Ferdinand Porsche en 1900, reprise et développée à maintes reprises. Avec sa première mise en série il y a 35 ans, l'un des systèmes de propulsion les plus performants au monde a vu le jour: la transmission quatre roues motrices, aujourd'hui appelée Porsche Traction Management (PTM). La philosophie de base: plus de dynamique de conduite, plus de sécurité de conduite, plus de traction pour un plaisir de conduite encore plus sportif. À l'occasion de la réédition des modèles 911 4S, la transmission quatre roues motrices 2025 fête un anniversaire: 35 ans d'utilisation en série sur la Porsche 911. La 911 Targa 4S à transmission quatre roues motrices fête elle aussi un anniversaire. Cette variante de carrosserie a été proposée pour la première fois il y a 60 ans, en 1965, dans la gamme 911: le premier «cabriolet de sécurité» au monde avec un arceau de sécurité fixe. Le concept Targa est aujourd'hui encore synonyme de style iconique et de plaisir de conduite particulier.

Agiles, dynamiques, sportifs. Les nouveaux modèles 911 4S viennent enrichir la gamme 911 de trois variantes de carrosserie à transmission quatre roues motrices. La 911 Carrera 4S est disponible en version coupé ou cabriolet. Avec la 911 Targa 4S, un deuxième modèle Targa vient désormais enrichir la gamme pour une sensation de liberté encore plus grande, un design iconique et un caractère unique.

Le moteur boxer 6 cylindres avec suralimentation biturbo développe 353 kW (480 ch), soit 22 kW (30 ch) de plus que son prédécesseur. En pointe, il atteint un couple maximal de 530 Nm à 2300 tr/min. Ce surcroît de performance est obtenu grâce à l'utilisation de deux nouveaux turbocompresseurs à gaz d'échappement assistés d'un système de refroidissement de l'air de suralimentation issu de la 911 Turbo.

La transmission quatre roues motrices renforce à la fois la dynamique de conduite, la traction et la stabilité. Le châssis de série avec PASM, PTV Plus et abaissement

911 CARRERA 4S

353 kW (480 ch) puissance

7 500 vitesse de rotation max. (1/min)

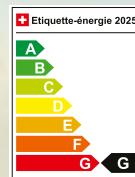
530 Nm couple max.

3,3 s 0–100 km/h (avec Launch Control)

10,9–10,4 consommation en cycle mixte (l/100 km)

249–237 émissions de CO₂ combinées (g/km)

G classe d'efficacité énergétique



911 TARGA 4S

353 kW (480 ch) puissance

7 500 vitesse de rotation max. (1/min)

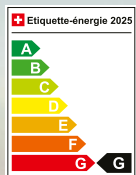
530 Nm couple max.

3,5 s 0–100 km/h (avec Launch Control)

10,9–10,8 consommation en cycle mixte (l/100 km)

248–245 émissions de CO₂ combinées (g/km)

G classe d'efficacité énergétique



de 10 mm en option a été perfectionné et adapté spécifiquement à la 4S. Des ressorts plus fermes, des amortisseurs et des barres stabilisatrices améliorés ainsi qu'un nouveau contrôle des amortisseurs garantissent une tenue de route encore plus précise, une stabilité accrue et une direction encore plus exacte.

Visuellement, les nouveaux modèles 911 Carrera 4S et 911 Targa 4S se distinguent au sein de la gamme par des inserts de couleur argentée dans la grille du hayon arrière.

Les nouveaux modèles 4S séduisent par leur équipement de série haut de gamme et leurs performances sensiblement accrues. Avec leur haut degré de précision de direction et leurs excellentes caractéristiques de traction, ils enthousiasment particulièrement les conductrices et conducteurs sportifs qui ont des exigences particulières en matière de sécurité.

MANIABILITÉ
ET STABILITÉ

La répartition intelligente du couple assure un comportement stable dans les virages et un contrôle encore meilleur à grande vitesse.

ACCÉLÉRATION

Les quatre roues travaillent pour la propulsion, ce qui améliore l'accélération de 0 à 100 km/h et maximise l'adhérence avec Launch Control.

PORSCHE. THERE IS NO SUBSTITUTE.

Unique, mais pas toujours sage.



«UNE PORSCHE N'A PAS BESOIN D'ÊTRE BRUYANTE POUR SE FAIRE REMARQUER. TU PEUX ÊTRE LE PREMIER, MAIS CE N'EST PAS OBLIGATOIRE. IL N'Y A AUCUN SUBSTITUT À CE SENTIMENT.»

Dietmar Wunder

Porte-parole de Porsche et acteur

«Ma Porsche est mon amie. Et je l'aime.»

Stella Müller

Fan et conductrice



La phrase «Porsche. There is no substitute» (il n'y a pas de substitut) ne peut pas être réduite à cette seule affirmation. En effet, chaque fan et chaque ami de la marque a sa propre vision et sa propre interprétation de ce qui rend Porsche unique à ses yeux. Pour certaines personnes, c'est la tradition qui est unique. Pour d'autres, c'est l'esprit de pionnier qui se cache dans chaque Porsche. Pour beaucoup, c'est l'esprit de famille qui unit les générations. Et bien sûr, la performance a toujours fait partie de cette singularité. Le design aussi, car sans un langage formel intemporel, Porsche ne serait qu'un constructeur

automobile parmi tant d'autres. Et pour finir, il y a une chose que l'on ne peut ni mesurer, ni compter, ni mettre sur la balance, car elle n'est pas quantifiable et pourtant d'une valeur inestimable: les émotions. Ce sont elles qui rendent Porsche véritablement unique. Nous avons recueilli les déclarations les plus diverses qui répondent directement ou indirectement à la question de savoir ce qu'il en est de la non-substituabilité de Porsche. Chaque témoignage est différent, mais aussi unique.



«JE NE TROUVAIS
PAS LA VOITURE DONT
JE RÊVAIS. ALORS J'AI
DÉCIDÉ DE LA CONSTRUIRE
MOI-MÊME.»

Ferry Porsche

Ingénieur et fondateur de Porsche



«UNE
BONNE
IDÉE

EST SOUVENT
ÉTONNAMMENT
SIMPLE.»

F. A. Porsche

Designer et fondateur de
Porsche Design

«LA 911 EST LA SEULE VOITURE AVEC LAQUELLE
ON PEUT PASSER D'UN SAFARI AFRICAÏN AU MANS,
PUIS ALLER AU THÉÂTRE ET POUR FINIR DANS LES
RUES DE NEW YORK.»

Ferry Porsche

Ingénieur et fondateur de Porsche



«DES VOITURES DONT
PERSONNE N'A BESOIN,
MAIS QUE TOUT LE
MONDE VEUT.»

Dr Ing. h.c. F. Ferdinand Porsche

Ingénieur et fondateur de Porsche

THERE IS NO SUBSTITUTE

L'appel du vent

Le kitesurf et Porsche, deux mondes qui semblent à première vue difficilement comparables, mais qui partagent un fondement commun: la précision, le dynamisme et la passion de repousser les limites. Si, en conduite, la route devient une scène, l'eau remplit le même rôle dans le kitesurf – toujours à la recherche de l'équilibre parfait entre technique, puissance et élégance. Dans l'interview suivante, vous en apprendrez plus sur Peer Schnyder et Andrea Züst, tous deux passionnés de kite.

Interview: Marc Sailer

Photo: CineStyle|FPV

«Ma devise est très claire:
on n'a rien sans rien.»

Peer

«Je veux encore
passer mon temps
sur l'eau à 50 ans.»

Andrea

Comment vous êtes-vous mis au kitesurf?

Andrea: Ma mère était passionnée de planche à voile et voulait absolument me faire découvrir son hobby. Comme, je n'étais pas fan de planche à voile, nous avons cherché ensemble une alternative qui soit quand même en rapport avec l'eau. C'est ainsi que nous sommes arrivées au kitesurf.

Peer: À l'âge de huit ans, je me rendais régulièrement en Engadine avec mes parents. Nous passions l'été à Silvaplana avec ma marraine et c'est là que nous avons vu des kitesurfeurs pour la première fois. Comme je faisais beaucoup de ski avec mon père en hiver, nous avons tout d'abord essayé le snowkite et nous nous sommes ensuite renseignés sur ce que cela donnerait sur l'eau. Malheureusement, il fallait être âgé d'au moins 14 ans, j'ai donc dû patienter encore un peu. Quand j'ai finalement suivi mon premier cours intensif, j'ai été immédiatement conquis. Mes parents ont été mes supporters à terre à partir de ce moment-là. J'allais sur l'eau plusieurs fois par an, au début avec mes parents comme chauffeurs, puis seul avec ma mobylette et tout l'équipement de kite. Les choses sérieuses ont commencé à 18 ans, quand j'ai eu une voiture.

Donc vous avez commencé assez tard.

Comment est-il possible de devenir des pros aussi rapidement?

Peer: Ma devise est très claire: on n'a rien sans rien. Il faut consacrer chaque minute de son temps libre à son hobby et à son sport, en s'entraînant intensivement sur l'eau, mais aussi en dehors. Le kitesurf, ce n'est pas seulement du plaisir et de l'amusement, cela exige une concentration totale et une focalisation claire

afin d'utiliser le plus judicieusement et le plus efficacement possible le temps limité dont on dispose à côté de son travail en tant que kitesurfeur suisse.

Andrea: Je pense aussi que ce qui compte vraiment, c'est l'organisation et la discipline. Dans le tennis ou le golf, par exemple, il y a beaucoup de concurrence, ce qui fait qu'il est beaucoup plus difficile de réussir en travaillant à côté. Le kite, lui, reste un sport marginal, nous avons donc trouvé une niche dans laquelle nous pouvons rivaliser avec l'élite mondiale.

Comment le kitesurf a-t-il influencé votre vie, tant sur le plan privé et professionnel que mental?

Peer: Pour moi, cela a eu une influence très positive. Cela m'a montré qu'avec de la discipline et de l'organisation, on peut aller très loin. Que l'on est capable de bien plus que ce que l'on croit. La journée ne compte que 24 heures et le kitesurf est un sport qui demande beaucoup de temps. Il ne suffit pas de prendre son ballon de foot et d'aller sur une pelouse pendant 10 ou 15 minutes. C'est beaucoup plus compliqué: il faut prendre la voiture, parfois même l'avion, pour se rendre sur les spots où l'on peut s'entraîner.

Andrea: Pour moi, ça me permet de m'évader du quotidien. Quand on est sur l'eau, la concentration est si forte qu'on ne peut pas penser à autre chose: c'est parfait pour se vider la tête.

En 2024, le kitesurf est devenu une discipline olympique. Qu'est-ce que cela signifiait pour vous personnellement?

Peer: En kitesurf, on distingue le «freestyle» et le «racing», et depuis peu, le domaine du «racing» est devenu une discipline olympique. Ce que nous faisons, c'est du «freestyle». Mais la communauté que cela intéresse est la même. La nouvelle s'est vite répandue dans notre milieu et on a ainsi pu constater qu'il s'agissait d'un sport de plus en plus populaire, ce qui nous a rendus très fiers.

Andrea: Cela a assurément eu un effet positif sur notre sport. Cela a peut-être permis à des personnes qui n'en avaient jamais vu d'y avoir accès. Tout le monde dans la communauté s'est réjoui, car personne ne pensait que cela deviendrait une discipline olympique un jour.

En faisant du kite, on découvre les plus beaux endroits du monde. Quel a été votre spot préféré?

Peer: On a différents spots préférés, c'est pour-quoi je fais une distinction entre les aspects liés au vent et ceux liés au paysage. En ce qui

concerne le vent, mon préféré est le sud de la France, et plus précisément Le Barcarès. Là-bas, il y a la tramontane qui souffle, un système de vent incroyablement puissant. Pour ce qui est du décor, c'est Rhodes en Grèce: une légère brise, une eau bleue et une super atmosphère.

Andrea: Du point de vue du paysage, Silvaplana reste mon spot favori. Les montagnes et l'eau bleue sont tout simplement magnifiques, même si l'eau est aussi assez froide en été. Rhodes est également mon spot préféré: il y a un vent stable et constant, ce qui est idéal pour moi. En outre, j'apprécie la gastronomie, les palmiers et le climat agréable.

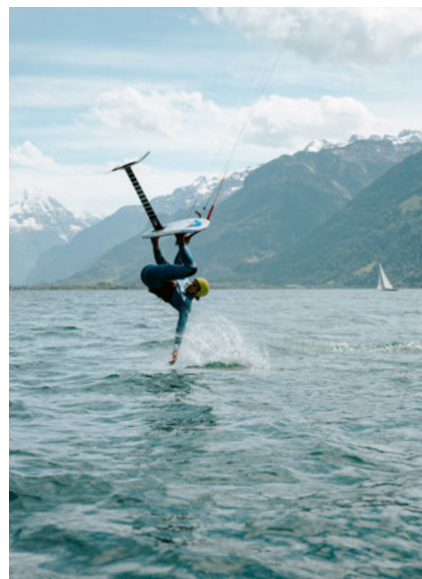
Vous travaillez et ne pouvez pas toujours vous rendre à Rhodes. Qu'est-ce qui fait de la Suisse un lieu parfait pour le kitesurf et le kitefoil selon vous?

Peer: Le principal avantage de l'hydrofoil en Suisse est que l'on peut aller sur l'eau même par vent faible. Avec des vents thermiques typiques plutôt légers, la force du vent n'est souvent pas suffisante pour surfer avec un kiteboard ou une planche de surf normale. Avec l'hydrofoil, en revanche, on peut s'entraîner même avec peu de vent, ce qui est parfait pour progresser régulièrement au quotidien.

Andrea: Lors du Worldtour, nous avons remarqué que les conditions en Suisse, avec leurs différentes combinaisons de vent et d'eau, nous ont préparés de manière optimale aux compétitions. Cela nous permet d'être flexibles et de montrer notre savoir-faire dans toutes les situations. Sur l'île de Sylt, les conditions étaient très exigeantes ces dernières années: un vent fort avec des rafales, de grosses vagues, des courants. Cela n'est pas idéal pour une compétition, mais nous nous en sommes tout de même bien sortis.

Combien d'heures par semaine vous entraînez-vous? Et comment conciliez-vous cela avec votre travail quotidien?

Peer: J'arrive à environ quatre à six heures de temps dans l'eau par semaine, c'est mon objectif. Parfois, cela fonctionne bien, parfois moins. Ça dépend du vent et des conditions. Pendant les vacances, la situation est différente. En plus de l'eau, je vais aussi à la salle de musculation et je fais du sport. Pour ce qui est de mon quotidien professionnel, la règle est claire: «Le travail passe avant le plaisir.» Mon travail doit donc être réglé avant d'aller sur l'eau.



Andrea: Pour moi, c'est environ trois heures par semaine. En été, ça monte généralement à cinq ou six heures par semaine. Mais il en va de même pour moi: car au fond, je suis une vraie Suisse. Ne faire que du kite ne serait pas assez sécurisant pour moi.

Que faites-vous en premier après une session de kite? Vous avez des rituels?

Peer: Cela se passe toujours de la même manière pour moi. La combinaison est immédiatement séchée afin d'être prête pour la prochaine session. De plus, je prépare aussitôt ma voiture pour pouvoir repartir rapidement.

Andrea: Je me réjouis toujours en premier d'ouvrir le harnais, car il est très serré. Ensuite, j'enlève la combinaison en néoprène que j'ai portée jusqu'à deux heures, c'est une sensation libératrice.



Qui sont vos plus grandes idoles, tant sur le plan sportif qu'en dehors de l'eau?

Peer: Ma plus grande idole reste Charles Brodel, qui est aujourd'hui sextuple champion du monde. C'est devenu un de nos copains depuis que je l'ai rencontré grâce au Tour. J'apprécie son style de glisse et sa personnalité. Il garde les pieds sur terre, ce que je trouve très important pour un sportif qui réussit.

Andrea: Ce qui est amusant, c'est qu'au début de ma carrière, c'étaient des femmes qui étaient au sommet du kitesurf, comme Mikaili Sol. J'ai aussi découvert Gabi Steindl par le biais des médias sociaux. C'est une Autrichienne d'une cinquantaine d'années qui a émigré en Australie où elle produit des vidéos et des films. Je trouve ça mega cool qu'elle soit encore aussi active. Elle est mon idole parce que moi aussi, je veux rester aussi active toute ma vie et peut-être même passer du temps sur l'eau quelque part en Australie à 50 ans. Je la trouve très inspirante.

Y a-t-il des différences entre le kitesurf féminin et le kitesurf masculin? Si oui, lesquelles?

Peer: C'est une question difficile. D'une part, le milieu est encore restreint et il y a moins de femmes actuellement actives dans le domaine de la compétition. Mais cela devient de plus en plus fréquent. Pour les hommes, je dirais qu'ils sont souvent capables de réaliser des sauts et des figures plus hauts et plus agressifs en raison de leur condition physique.

Andrea: Quand on regarde, on remarque tout de suite que les hommes sont souvent plus agressifs, avec pour objectif d'aller plus vite et

de sauter le plus haut possible. Il s'agit de tirer le maximum de chaque saut en allant le plus haut possible et en effectuant de nombreuses rotations. Et si l'atterrissage se passe bien, c'est encore mieux. Pour moi, c'est plutôt l'élégance qui compte. Je me concentre vraiment sur le saut, sur le fait de réaliser la figure la plus joliment possible et de faire en sorte que l'atterrissage soit propre. On le voit aussi lors des compétitions: les hommes font souvent preuve d'une puissance agressive, tandis que les femmes incarnent plutôt la finesse et l'élégance.

Y a-t-il des parallèles entre le kitesurf et Porsche?

Peer: Pour moi, la liberté, l'élégance, la puissance et, en fin de compte, les sensations fortes sont centrales – et c'est ce qui relie les deux. Quand tu accélères en Porsche, tu ressens un frisson. Lorsque tu vas sur l'eau pour faire du kite et que le vent souffle fort, tu éprouves la même sensation. Et puis, Porsche possède une élégance qui est souvent associée au kitesurf.

Andrea: Les deux sont très sportifs, élégants et synonymes de qualité. En outre, j'adore la sensation de conduire une Porsche avec la fenêtre ouverte. Je ressens alors quelque chose de similaire à ce que j'éprouve en faisant du kite: le contact avec l'air, la sensation de plaisir et la montée d'adrénaline.

Y a-t-il des compétitions secrètes entre vous? Qui fait le plus long airtime? Qui fait le plus de spins?

Peer: Une fois, nous avons dû nous affronter

lors d'un concours, car le groupe de participants était très restreint, et je l'ai encore éliminée en un seul tour. C'était un moment un peu bizarre pour nous deux, mais c'est la compétition, il faut savoir se déconnecter. En privé, nous nous motivons toujours l'un l'autre.

Andrea: Il est capable de réaliser plus de figures, notamment des figures plus exigeantes physiquement et plus puissantes. Cela me motive à ne rien lâcher. On se déplace ensemble, on en parle et on échange des informations. C'est le plus important.

Où vous voyez-vous dans dix ans? Vous serez encore sur l'eau? Vous continuerez de participer aux Coupes du monde? Peut-être en tant que mentors de la prochaine génération?

Peer: Personnellement, je me vois encore en compétition. Bien sûr, cela peut changer si l'on se rend compte que ce n'est plus ce que l'on désire. Je veux montrer par l'exemple ce qui est possible, et faire progresser le kitesurf en Suisse. Le kitesurf est un sport que l'on peut encore pratiquer facilement à 36 ans – et même en obtenant des classements de haut niveau. C'est pourquoi je ne vois pas seulement «l'après», mais je profite du sport en toute décontraction, d'autant plus que ce n'est pas ma seule activité.

Andrea: Je partage cet avis: tant que le kitesurf reste un plaisir et que ça se passe bien, je continuerai.

PORTRAITS

Andrea Zust (28 ans) et Peer Schnyder (26 ans) forment l'impressionnant «Swiss Foil Couple».

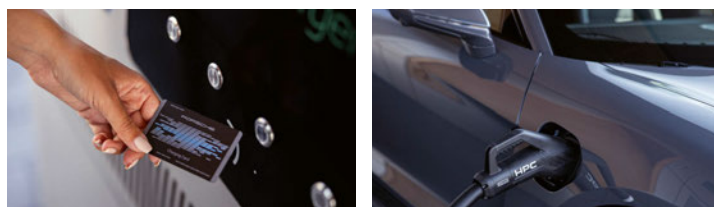
Ces deux talentueux professionnels du kitesurf en hydrofoil originaires de Suisse forment une équipe solide sur l'eau, mais aussi dans leur vie privée.

Andrea est au milieu de ses études de médecine. En quelques années seulement, elle est devenue plusieurs fois championne suisse de kitefoil freestyle et championne du monde de Big Air. Peer a commencé à pratiquer le snowkite à l'âge de huit ans, il est passé à l'eau à 18 ans et est depuis bien installé dans la compétition de kitefoil. Lors de la GKA Hydrofoil Big Air World Cup en août 2024, Peer Schnyder et Andrea Zust ont décroché des places exceptionnelles dans le classement mondial: Peer s'est classé quatrième chez les hommes et Andrea a décroché la première place chez les femmes. Formant une équipe bien rodée, ils se motivent mutuellement à donner le meilleur d'eux-mêmes: Peer a établi un nouveau record suisse avec un saut de 28,9 mètres, qui compte également parmi les trois plus hauts sauts jamais enregistrés au monde avec un kitefoil. Andrea a établi de nouvelles références en matière de kitesurf féminin avec une hauteur de 17,8 mètres et détient ainsi le record mondial de kitefoil féminin.

Bienvenue dans l'avenir de la recharge

Le premier Porsche Charging Lounge de Suisse ouvre ses portes

Arriver, recharger, respirer – et toujours avec style. Avec le Porsche Charging Lounge nouvellement ouvert à Signy-Avenex, près de Nyon, Porsche propose non seulement de l'électricité en Suisse romande, mais aussi une portion supplémentaire de plaisir de conduite pour toutes les personnes qui roulent en mode électrique. À quelques minutes du lac Léman, directement sur l'A1 entre Lausanne et Genève, la marque envoie un signal fort pour une recharge rapide et confortable de niveau premium.



Rapide. Élégant. Suisse

Après des sites en Allemagne et en Autriche, c'est le premier lounge de ce type en Suisse et il place la barre très haut: 6 bornes de recharge haute performance d'une puissance pouvant atteindre 400 kW permettent par exemple à une Taycan de passer de 10% à 80% de charge en 18 minutes à peine. Quant au nouveau Macan? Avec 21 minutes, c'est à peine plus lent. Même à pleine capacité, la puissance de recharge reste constante. Tout à fait à l'image de Porsche.

La rencontre du design et de la fonctionnalité – même lors des temps d'attente

Les personnes qui conduisent une Porsche veulent non seulement arriver à bon port, mais aussi avoir du plaisir. Et c'est exactement ce que propose le lounge: des fauteuils confortables, une architecture moderne, un concept d'éclairage bien pensé, des snacks, des boissons fraîches, un bon café et une connexion Wi-Fi stable. À l'extérieur aussi, il est possible de se détendre dans des niches intégrées avec style et équipées d'un système de sonorisation. Bien entendu, toute la zone est sous surveillance vidéo – car la sécurité fait partie intégrante du concept.



Planifiez votre
itinéraire maintenant



Porsche Charging Lounge
Allée des Moulins 2
1274 Signy-Avenex

La forme s'inspire du plaisir de conduire

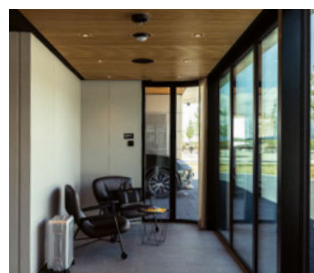
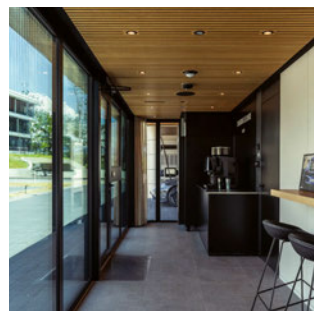
Comme tous les Porsche Charging Lounges, celui-ci a été réalisé selon un concept modulaire du Studio F. A. Porsche. Ici, le design minimaliste est allié à une flexibilité maximale: le salon est climatisé et chauffé de manière efficace sur le plan énergétique, grâce à une pompe à chaleur et à des panneaux solaires, et peut également être agrandi si nécessaire. On trouve donc du béton uniquement là où il est vraiment nécessaire. Tout le reste? Du purisme Porsche sans concession.

Arriver, s'identifier, recharger

L'accès au salon est aussi fluide que l'expérience de conduite elle-même: les personnes ayant associé leur Porsche ID et leur plaque d'immatriculation dans l'application My Porsche sont automatiquement autorisées à entrer par reconnaissance de la plaque d'immatriculation. Le code QR ou la Porsche Charging Card permettent également un accès rapide. La facturation est centralisée par le Porsche Charging Service à un prix attractif de 0.39 CHF/kWh.

Une nouvelle norme est établie

Avec le lounge de Nyon, Porsche continue d'étendre son infrastructure de recharge exclusive – et démontre que l'électromobilité est non seulement adaptée à la vie quotidienne, elle peut aussi susciter l'émotion. Pour toutes les personnes qui ne veulent faire aucun compromis en déplacement, ni sur la recharge ni sur l'ambiance.



Cayenne et Taycan Black Edition: l'incarnation de l'élégance sportive

Se concentrer sur l'essentiel tout en conservant les performances caractéristiques de Porsche: c'est aussi l'idée des nouveaux modèles Taycan et Cayenne Black Edition avec un pack séduisant d'éléments sportifs et élégants en noir et un équipement haut de gamme à un prix attractif.

Élégant, séduisant, haut de gamme: le noir est plus qu'une simple couleur. Il symbolise également l'union de contraires apparents. Le noir est à la fois une déclaration de modernité et d'élégance intemporelle. Une couleur qui exprime la retenue, mais aussi la domination et la force. Un symbole de sobriété et de réduction à l'essentiel, mais aussi d'exclusivité et de fascination. Le noir incarne ainsi une convoitise qui exerce un fort pouvoir d'attraction.

Les détails noirs de série soulignent le caractère à la fois sportif et élégant des modèles Black Edition. Sur la Taycan, le pack Sport Design, les coques supérieure et inférieure des rétroviseurs extérieurs, y compris le pied de rétroviseur, les baguettes des vitres latérales et le nom du modèle à l'arrière sont en noir (finition brillante). De plus, le bandeau lumineux avec le logo Porsche noir éclairé est inclus. À l'intérieur, le pack de détails noirs et l'équipement cuir complet font également partie de l'équipement de série. Pour une plus grande autonomie, la batterie Performance Plus est incluse.

TAYCAN BLACK EDITION

320 kW (435 ch) puissance

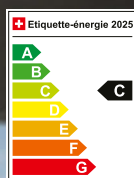
420 Nm couple max. (1/min)

4,8 s de 0 à 100 km/h (avec Launch Control)

0 émissions de CO₂ combinées (g/km)

599–667 km autonomie électrique (WLTP)

C classe d'efficacité énergétique



21 pouces

ROUES AERO DESIGN
AVEC ENJOLIVEUR
ET ÉCUSSON PORSCHE EN COULEUR

Plaquette

DANS LA CONSOLE CENTRALE
AVEC INSCRIPTION «BLACK EDITION»
EN NOIR

Les modèles Cayenne se distinguent par le pack SportDesign¹, le pack Extérieur, les rétroviseurs extérieurs et le logo «PORSCHE», ainsi que le nom du modèle à l'arrière, tous peints en noir (finition brillante). Le pack Intérieur aluminium brossé noir et l'équipement cuir complet sont également inclus de série.

La nouvelle Taycan Black Edition est disponible en version berline sportive et Sport Turismo. Le Cayenne Black Edition en tant que SUV classique ou en tant que SUV coupé élégant. Pour les deux séries de modèles, toute la palette de couleurs extérieures est disponible. D'autres équipements de série et de qualité supérieure dans les deux gammes de modèles, tels que le système de sonorisation Surround BOSE®, Dolby Atmos inclus, les roues de 21 pouces et les phares LED avec faisceau matriciel HD et les sièges confort à l'avant (14 positions, électriques) avec pack de mémorisation complètent les nouveaux modèles Black Edition pour former un ensemble attrayant.

¹ Uniquement pour Cayenne S E-Hybrid. Cayenne et Cayenne E-Hybrid: partie avant SportDesign peinte dans la couleur de l'extérieur.



CAYENNE BLACK EDITION

260 kW (353 ch) puissance

6500 vitesse de rotation max. (1/min)

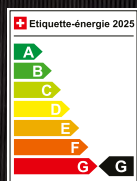
500 Nm couple max.

5,7 s de 0 à 100 km (avec Launch Control)

11,0–11,7 consommation en cycle mixte (l/100 km)

250–267 d'émissions de CO₂ combinées (g/km)

G classe d'efficacité énergétique



21 pouces
Faisceau
matriciel HD

JANTES RS SPYDER DESIGN
AVEC ÉLARGISSEURS D'AILE PEINTS
DANS LA COULEUR EXTÉRIEURE

PHARES PRINCIPAUX
À LED TEINTÉS



La chronique de Joël Dicker

Se méfier de l'eau qui dort

Partie 3

Mon cœur explosait dans ma poitrine. Ma vision était trouble. Je sentais l'adrénaline se répandre dans mon corps. Pied au plancher, je roulais à toute vitesse, descendant la route de montagne sinueuse. Dans le rétroviseur, je regardais, avec effroi, le halo des phares de mes poursuivants. Il y avait trois véhicules. Et ils se rapprochaient de moi.

Eux avaient l'avantage de connaître la route, mais ma Taycan était clairement plus puissante que leurs véhicules. Je pouvais me rendre compte, dans les lignes droites, de ma capacité à les distancer. Mais à chaque virage, je perdais un peu de mon avantage. Je ne sais pas comment je ne terminai pas dans le fossé. À plusieurs reprises, il s'en fallut de peu pour que je ne bascule dans le décor. Chaque fois, je frottais la carrosserie contre des rochers ou des branches d'arbres. Cette pauvre voiture était en train de subir un traitement bien injuste.

Bientôt, je vis la route en contrebas. Je savais qu'une fois sur ce trait d'asphalte, je pourrais échapper à mes poursuivants. Reprenant courage, je m'efforçai, entre deux coups d'oeil dans le rétroviseur, d'identifier les véhicules des voleurs, mais impossible.

Finalement, j'atteignis la route. Comme je l'avais pressenti, la puissance de la voiture électrique me mit rapidement hors de portée de mes poursuivants. Je filai dans la nuit, à bord de mon bolide, sans même savoir où je me dirigeais, je voulais simplement m'assurer d'être hors de portée de quiconque. Je songeai évidemment à appeler la police, mais je savais à présent que l'un d'eux était impliqué dans l'affaire. Je risquais de me mettre en danger. Et puis, comment être certain qu'il n'était pas le seul policier à tremper dans cette affaire?

Je songeai aussi à rentrer à Genève directement, mais j'étais trop déterminé à faire tomber ce gang de voleurs. Ils s'en étaient pris à moi, ils allaient le regretter. Je roulai jusqu'à être bien certain d'avoir semé mes pour-

suyants, puis je retournai au Palace. Arrivé à l'hôtel, je demandai aussitôt à rentrer ma voiture dans le parking sous-terrain de l'établissement. Les voleurs avaient certainement eu le temps de relever ma plaque.

Elle ne les mènerait qu'au Centre Porsche de Genève. Une fois ma voiture à l'abri des regards, je me savais en sécurité. À peine garé, je fus accueilli par le directeur de l'hôtel, qui avait l'air préoccupé.

- Tout va bien? s'enquit-il.
- Ça va, répondis-je en sortant de l'habitacle. Je me demandai un instant ce qui avait pu mettre la puce à l'oreille du directeur. Puis, je regardai ma voiture et je compris: la poursuite avait laissé des traces sévères sur la carrosserie.
- Vous avez eu un accident? me demanda le directeur.
- En quelque sorte, répondis-je. Le directeur me convia à boire un petit remontant. Il m'installa dans son bureau et me servit une eau-de-vie.
- Que de mésaventures depuis votre arrivée, me dit-il. En principe, les gens viennent ici pour trouver le calme.

Sa remarque me fit rire. Soudain, il aperçut mon ordinateur portable, posé sur son bureau, que j'avais apporté de la voiture.

- Vous avez récupéré votre ordinateur?
- C'est une longue histoire, dis-je.
- J'ai la nuit devant moi.

J'avais besoin d'un allié. J'étais seul, en Engadine, dans un environnement que je ne connaissais pas et traqué par un gang de bandits. Je décidai de me confier au directeur et je lui racontai les événements de la journée. Mon récit terminé, il resta bouche-bée. Puis il me dit:

- Il faut en parler à la police.
- Sauf que la police est impliquée, fis-je remarquer.
- Un policier est visiblement impliqué, nuance le directeur. Je connais très bien le chef

de la police locale et je peux vous assurer que lui est au-dessus de tout soupçon.

Je vais lui demander de venir ici demain à la première heure.

Le lendemain matin, je retrouvai le chef de la police locale dans une salle privée du restaurant du Palace. Nous y étions à l'abri des oreilles indiscrètes. Le directeur de l'hôtel était là également. Alors que je mettais le chef de la police au parfum des incidents de la veille, je vis soudain le policier impliqué dans l'affaire entrer dans la salle. Je m'apprêtais à dire quelque chose, mais j'eus l'impression que le chef de la police me fit discrètement signe de me taire. J'ignore pourquoi, mais je lui obéis et je ne fis comme si de rien n'était.

La réunion se termina rapidement et de façon un peu abrupte. Le chef de la police me remercia pour mes informations et m'assura que Rolf, le policier ici présent, allait enquêter diligemment. Avant de partir, le chef de la police me recommanda de rester dans l'enceinte de l'hôtel et de garder ma voiture dans le garage.

Un peu surpris par la tournure de ce rendez-vous, je regagnais ma chambre. Quelle ne fut pas ma surprise de trouver le chef de la police et Rolf devant ma porte. Le chef de la police s'amusa de mon étonnement. Il me fit signe de les faire entrer dans la chambre et ne parla qu'une fois à l'intérieur.

- Même dans une salle privée, je me méfie des oreilles indiscrètes, dit-il. Le directeur de l'hôtel est sympathique, mais c'est un bavard. Et un serveur derrière une porte cachée aurait pu épier notre conversation. Ce que je m'apprête à vous dire est hautement confidentiel. (Il se tourna vers le policier qui l'accompagnait). Rolf est infiltré de longue date au sein du gang. Eux le prennent pour un policier corrompu, un ripou comme on dit, mais c'est en réalité un de nos meilleurs agents et le plus loyal de

mes hommes. C'est moi qui lui ai demandé de s'impliquer dans cette affaire, c'était la seule solution pour parvenir à neutraliser ces voyous.

- Et vous avez bien failli tout faire capoter, me reprocha Rolf.

Je me sentis d'abord un peu idiot, avant de songer que je n'y étais pour rien. Comment aurais-je pu savoir?

- Ne vous en faites pas, reprit Rolf comme s'il avait perçu mon bref désarroi. Vous avez donné le change pendant la poursuite et moi aussi. Le reste du gang ne se doute de rien, mais ils ont désormais une sacrée dent contre vous.
- Est-ce que je suis en danger? demandai-je.
- Oui, me répondit Rolf sans détour. Et ces types-là ne sont pas des enfants de chœur. Nous allons bientôt mettre ce gang hors d'état de nuire. Une opération est prévue aujourd'hui même.
- Je vais vous aider, déclarai-je, d'un ton volontaire, aux deux policiers.
- J'y compte bien, me répondit le chef. J'ai même un rôle pour vous.
- Lequel? m'enquis-je, à la fois excité et un peu inquiet de participer à une opération de police.
- Vous allez servir de leurre, m'indiqua le chef de la police dans un grand sourire.

Un leurre. Un vulgaire appât. Voilà à quoi j'allais être réduit. Moi qui rêvais de mener une grande enquête, c'était raté! Dans le secret du restaurant du Palace, le chef de la police avait pris le temps de me faire un point de situation. Le policier Rolf n'avait infiltré qu'une partie du gang. Une poignée d'individus, dont les policiers avaient pu déterminer qu'ils n'étaient que des secondes mains. Ils opéraient en binômes, et après chaque méfait, ils allaient stocker les objets volés dans un chalet de montagne inhabité. Le chalet changeait régulièrement. Il fallait connaître parfaitement la région pour savoir quels chalets étaient inoccupés durant cette période. Ces cavernes d'Ali Baba étaient régulièrement vidées vers un autre endroit tenu secret. Le policier n'y avait jamais eu accès. Ils transmettaient les objets volés à une autre personne qui se faisait appeler l'Ombre. L'Ombre n'opérait pas directement sur le terrain et ce n'était pas lui qui les rétribuait pour leur «travail». Le policier avait donc considéré qu'il y avait un chef de gang, quelque part, caché dans la région. Il en avait eu la confirmation la veille, après la poursuite. Les malfaiteurs, après avoir perdu ma trace, avaient prévenu l'Ombre qui était venu aussitôt les rejoindre pour

une réunion d'urgence. L'Ombre avait donné des consignes: me retrouver à tout prix. Rolf devait effectuer des recherches dans la base de données de la police pour savoir dans quel hôtel je résidais, et les autres faire des rondes pour retrouver ma voiture. L'Ombre avait dit: «Une fois que vous l'aurez attrapé, vous me prévenez. Ne faites rien seuls. Le Grand Patron veut l'interroger.»

C'était comme ça que Rolf avait pu obtenir confirmation qu'il y avait bien un grand chef qui dirigeait tout le gang. Et c'était ce chef qu'il fallait neutraliser. Nous devions couper la tête du monstre. Pour ce faire, le plan était très simple. Je devais aller me faire repérer à bord de ma voiture, me faire intercepter par les voyous et me laisser conduire auprès de leur chef. La police interviendrait à ce moment-là. C'est ainsi que deux heures plus tard, le coeur battant et une balise GPS cachée dans mes chaussures, je me mis en route à bord de ma Taycan. L'appât était lancé, les gros poissons allaient-ils mordre?

Je restai d'abord dans les alentours du village. Au bout d'une heure, le chef de la police me téléphona. «Vous devez aller plus loin, me dit-il. Allez vers un lieu isolé, ils ne vous attaquerront pas au vu et au su de tous.» Le coeur battant, j'obéis. Je pris une route qui menait vers un plateau d'alpage. Je me retrouvai bientôt seul, au milieu de nulle part. Soudain, je vis une voiture derrière moi: une Porsche Cayenne bleue. Je la reconnus aussitôt. Les bandits m'avaient repéré, la chasse commençait. J'accélérai, à la fois pour donner le change, mais aussi par réflexe. Mais la Cayenne, semblant avoir anticipé mes mouvements, avait déjà pris de la vitesse et arriva derrière moi en un instant. Le conducteur me tamponna brutalement et ma voiture partit dans le décor. Je tapai une souche avant de m'immobiliser contre d'énormes rochers. L'airbag se déclencha. Sous l'effet de choc, le pare-brise se fissura et un rétroviseur se fit arracher par un pan de rocher.

Deux silhouettes encagoulées sortirent de la Cayenne, pointant des pistolets sur moi. Ils m'intimèrent de sortir aussitôt de ma voiture, ce que je fis évidemment. Puis ils me mirent un sac sur la tête, et me traînèrent sur le siège arrière de la Cayenne. Ils s'assirent à côté de moi pour me tenir tandis qu'un troisième larron, resté au volant, démarrait la voiture qui fila sur la petite route.

J'ignore combien de temps exactement s'écoula jusqu'à ce que nous arrivions à un cha-

let de montagne. De ce que je pouvais voir à travers le sac, nous étions dans un endroit totalement isolé. Je fus conduit à l'intérieur. On m'assit sur une chaise, on m'enleva le sac. Il y avait une dizaine d'hommes cagoulés devant moi, c'était effrayant. Puis quelqu'un entra dans la pièce. Il portait une cagoule lui aussi. Je compris immédiatement que c'était le chef.

- Tu as été bien imprudent, me dit-il. Tu t'es cru plus malin que nous? Sa voix était menaçante et j'avais vraiment la trouille.
- Désolé, dis-je, c'est un malentendu... Le chef éclata de rire, avant d'aboyer soudain: – Ne me prends pas pour un imbécile! Tu en sais trop sur nous, nous devons te faire taire.
- Je ne dirai rien, assurai-je. Je vais rentrer à Genève immédiatement et vous n'entendrez plus jamais parler de moi.
- Trop tard, me dit le chef, en sortant un revolver de sa poche. Je crus ma dernière heure venue. Mais à ce moment, Rolf, parmi les voyous, enleva sa cagoule et se jeta sur le chef. «Police! hurla-t-il, personne ne bouge.» À cet instant, j'entendis une explosion, il y eut des cris, de la fumée, une série de détonations. Je me retrouvai au sol, abasourdi, désorienté. Mes yeux me piquaient. Je vis des silhouettes débarquer avec des armes longues. J'entendis les cris «Police! Police!» Les forces d'intervention, envoyées par le chef de la police locale, pénétrèrent dans le chalet et interpellèrent tout le monde.
- Je fus relevé par le chef de la police locale.
- Vous avez été incroyable, me dit-il. Autour de nous, les bandits étaient menottés, allongés au sol. Nous nous approchâmes du chef du gang, toujours encagoulé.
- À vous l'honneur, me dit le chef de la police. Je lui retirai sa cagoule et découvris, abasourdi, le directeur du Palace!
- Ça alors, lui dis-je, c'était vous!
- Je n'aurais jamais dû organiser ce maudit concours! se lamenta le directeur. Les policiers embarquèrent les malfrats. Le chef de la police me ramena à ma voiture. Le véhicule était dans un état lamentable. La carrosserie était totalement rayée, les pare-chocs défoncés, le pare-brise fendu, un rétroviseur arraché.
- Vous voulez que j'appelle une dépanneuse? me proposa le chef de la police.
- Non merci, répondis-je, je crois que je vais simplement rentrer à Genève.
- Six heures plus tard, j'arrivai au garage Porsche de Genève. Le directeur sortit du bâtiment et regarda la voiture. Il était effaré.
- Le prototype..., murmura-t-il. Le Salon de l'Auto...
- Je suis vraiment désolé, dis-je. Mais j'ai une bonne histoire à vous raconter. Nous nous dévisageâmes et nous éclatâmes de rire.

Black Bay Chrono «Carbon 25»

Depuis les années 1950, TUDOR entretient une relation particulière avec le sport automobile, que ce soit sur route ouverte, sur circuit ou même dans le désert. La nouvelle Black Bay Chrono «Carbon 25» est à la fois un symbole de cet héritage et le reflet de l'implication actuelle de la marque avec l'écurie de Formula 1® Visa Cash App Racing Bulls, dont son esthétique s'inspire. Dotée d'un boîtier entièrement fabriqué en carbone, fixation de bracelet compris, et équipée de poussoirs en titane, elle est animée par un Calibre Manufacture avec roue à colonnes. Innovante et légère, la Black Bay Chrono «Carbon 25» se démarque de la concurrence.



En 2025, TUDOR continue
d'accompagner des pilotes
de l'élite automobile,
toujours avec précision.





Isack Hadjar et Liam Lawson, jeunes pilotes de l'écurie de Formula 1® Visa Cash App Racing Bulls, ne vous diront pas le contraire, eux qui ont été équipés de ce nouveau chronographe en primeur, lors du Grand Prix de Miami.



chronographe du Calibre Manufacture MT5813 et à la lunette tachymétrique monobloc en fibre de carbone de la Black Bay Chrono «Carbon 25». Les fixages qui attachent le bracelet hybride, cuir-caoutchouc, au boîtier sont également fabriqués en fibre de carbone – chaque détail est important. Enfin, touche esthétique saisissante, les sous-compteurs du chronographe sont eux aussi habillés de fibre de carbone grâce à une construction de cadran de type sandwich.

Le danger est inhérent aux sports automobiles. Les pilotes, qui conduisent à grande vitesse, évoluent à la limite entre la performance et la sécurité. La gestion du temps est au cœur des différents formats de course. C'est elle qui distingue les vainqueurs des perdants. Une fraction de seconde suffit pour remporter la victoire ou pour essuyer un échec. Le temps revêt une importance capitale pour les meilleurs pilotes au monde, TUDOR en est bien consciente. À la fin des années 1960, lorsque la marque lance une nouvelle campagne au Japon avec une Porsche 906 à la pointe de la technologie, les pilotes portent des montres TUDOR au poignet.

Le modèle Black Bay Chrono «Carbon 25» perpétue ainsi la présence de TUDOR sur les circuits, tout en illustrant la quête incessante de performance mécanique de la marque. Le carbone constitue un matériau idéal pour un chronographe de course du fait de sa légèreté. En effet, un poids moindre est synonyme de plus grande vitesse, une vitesse qui peut être mesurée grâce à la fonction

Sur le plan esthétique enfin, le modèle Black Bay Chrono «Carbon 25» s'inspire de la livrée 2025 de la voiture de l'écurie Visa Cash App Racing Bulls. Seulement 2025 exemplaires de ce chronographe seront produits pour célébrer une nouvelle année importante dans l'histoire automobile de TUDOR. Le numéro individuel de chaque montre est gravé sur le fond en titane traité PVD noir. Pour conclure, bien que produite en série limitée, il sera plus facile, pour avoir le plaisir de porter cette montre, de visiter une boutique TUDOR – à Genève, à la place Longemalle – que de gagner un baquet Visa Cash App Racing Bulls d'ici à la fin de la saison.



Trackdays 2025: des émotions fortes sur les plus beaux circuits d'Europe

Pour notre saison 2025, le retour en piste ne pouvait pas être plus intense. **Porsche Genève et Orchid Racing Team** ont uni leurs forces pour organiser trois trackdays d'exception sur des circuits emblématiques: Monza, Spa-Francorchamps, et tout récemment Paul Ricard au Castellet. Trois rendez-vous placés sous le signe du roulage, de la passion, des émotions... et de sensations inoubliables.



Monza – la pureté de la vitesse

C'est sur l'asphalte mythique de Monza que nous avons donné le coup d'envoi. Grâce à notre organisation soignée et notre encadrement professionnel, les participants ont pu vivre une expérience unique en toute sécurité. Les moteurs ont chanté sous les pins, les pneus ont chauffé dans les chicanes et les pilotes ont retrouvé le frisson de la piste. Monza, c'est une ode à la vitesse pure. Chaque freinage appuyé à la première chicane, chaque sortie de la Parabolica, chaque ligne droite avalée à fond a mis les sens en éveil. L'atmosphère dans les paddocks était conviviale, avec notre équipe présente à chaque instant pour accompagner, conseiller et partager cette passion commune.

Spa-Francorchamps – l'émotion à l'état brut

Après l'Italie, cap sur la Belgique et l'incontournable Spa-Francorchamps. Un tracé aussi exigeant que légendaire, où l'émotion se vit à chaque virage.

Sous notre supervision technique et logistique, les participants ont pu se concentrer sur l'essentiel: **rouler, progresser, se faire plaisir**. L'Eau Rouge, le Raidillon, Blanchimont... Autant de noms mythiques qui ont offert des sensations fortes et des souvenirs impérissables à tous nos pilotes.

Paul Ricard – entre technique, soleil et plaisir

C'est sous un ciel radieux que nous avons clôturé notre saison au **Circuit Paul Ricard**, au Castellet. Avec son tracé technique et ses infrastructures modernes, ce circuit offre un terrain de jeu idéal pour tous les niveaux. Lignes droites à haute vitesse, freinages appuyés, enchaînements techniques... tout y est pour vivre une journée de roulage riche et complète.

L'ambiance était chaleureuse et détendue, portée par la passion commune du pilotage. Grâce à l'encadrement de notre équipe, les participants ont pu progresser en toute confiance, tout en se régaland sur ce tracé aussi exigeant qu'esthétique.

Expertise, passion, partage: la recette Orchid x Porsche Genève

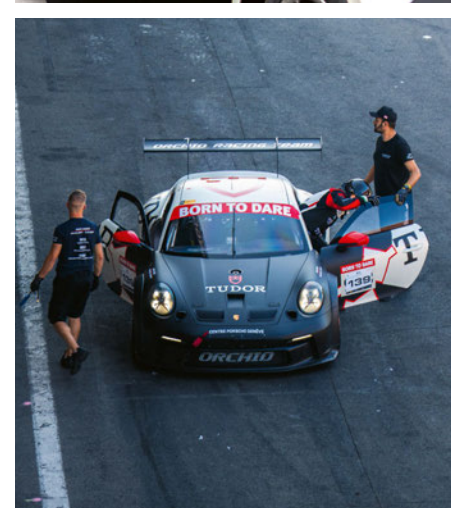
Ces trois trackdays de l'année ont été bien plus que des événements de roulage: ils ont été la démonstration de notre **engagement** commun, chez Porsche Genève et Orchid Racing Team, à offrir des expériences de piste haut de gamme, encadrées, et centrées sur la passion automobile.

Notre expertise, notre structure professionnelle, et notre attention au détail ont permis à chacun de vivre la piste dans les meilleures conditions, que ce soit pour une première expérience ou pour repousser encore ses limites.

Nous avons également pu compter sur le soutien sans faille de notre prestigieux partenaire horloger, TUDOR. Nous sommes fiers de porter leurs couleurs sur les plus belles pistes d'Europe.

Merci à tous les participants pour leur confiance et leur enthousiasme. On se retrouve très vite pour de prochains rendez-vous 100% adrénaline.

Revivez tous ces instants de passion sur nos comptes Instagram @orchidraceteam et @porschegenève



Destination Porsche, une nouvelle ère pour Porsche Genève

Après six mois de travaux, notre showroom se réinvente et vous ouvre ses portes.

Au Centre Porsche Genève, chaque détail compte. L'expérience client est au cœur de nos priorités et se traduit aujourd'hui par un nouveau concept: Destination Porsche. Plus qu'un simple showroom, c'est un univers architectural pensé pour conjuguer excellence, innovation et partage, qui offre un véritable voyage au cœur de l'ADN de la marque.

Entièrement réaménagé, notre showroom accueille désormais 12 voitures, avec un espace dédié aux modèles iconiques. Comme sur une ligne de départ, chaque modèle est sublimé pour inviter à l'exploration et à la découverte. Que ce soit pour l'achat de votre future Porsche, un rendez-vous après-vente ou simplement pour savourer un café, chaque instant passé ici se veut unique. Et vous pouvez profiter de nos espaces lounges et du Porsche Café pour travailler ou vous détendre.

À l'étage se cache un espace intimiste où les sens s'éveillent, où votre rêve prend vie. Notre fitting lounge vous offre une expérience sensorielle avec la découverte des échantillons et matériaux: cuirs souples, tissus raffinés et palettes de couleurs Porsche se dévoilent pour donner vie à la Porsche qui vous ressemble.





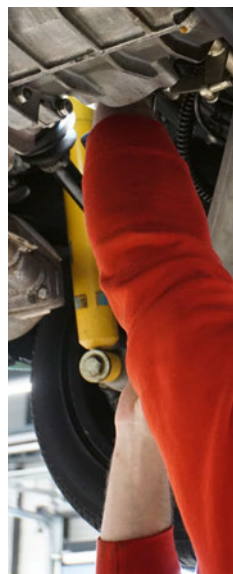
Cette transformation s'exprime jusque dans la nouvelle façade en 2D, inspirée par la silhouette intemporelle de la 911. Une signature visuelle forte qui annonce une nouvelle ère pour notre Centre.

Toute l'équipe Porsche Genève se réjouit de vous accueillir dans ce lieu pensé pour explorer et partager votre passion Porsche autrement.



Porsche Classic Center Genève – l'écrin de notre héritage

En septembre 2021, le Centre Porsche Genève a franchi une nouvelle étape en inaugurant un showroom entièrement dédié aux Porsche Classic. À cette occasion, nous avons eu l'honneur d'être certifiés Porsche Classic Center, une reconnaissance prestigieuse accordée à quelques rares Centres dans le monde.





Cette distinction, unique en Suisse, est à la fois un gage de qualité pour notre clientèle passionnée et une véritable récompense pour des années de travail minutieux, émaillées par de nombreux succès lors de concours de restauration ou d'événements 100% Porsche Classic.

Nous avons aujourd'hui la chance d'exposer, de réparer et de redonner vie à ces icônes intemporelles qui incarnent l'ADN de la marque Porsche. Quel que soit votre projet, achat, vente, restauration ou entretien, notre équipe Porsche Classic est à votre écoute.

Au cœur de cette mission: une équipe dédiée de huit spécialistes, chacun jouant un rôle clé au sein de l'atelier. Leur expertise, leur rigueur et leur passion communes font de chaque projet une réussite. Leur savoir personnel ainsi que pour certains une expérience de plus de 15 ans sont une force pour faire perdurer cet héritage et transmettre l'émotion Porsche à travers les générations.

José, responsable des Ventes: avec ses connaissances pointues, il est sans cesse à la recherche du modèle Porsche à ajouter à votre collection!

Son modèle favori: 911 R (1968)

Anthony, responsable atelier Porsche Classic: avec son sens de l'accueil, il accueille personnellement chaque client avant de prendre en charge son véhicule avec grand soin. Il veille à ce que chaque passage à l'atelier soit une expérience mémorable.

Son modèle favori: 911 3.2 type G

Maxime, chef d'équipe Porsche Classic: au cœur de l'atelier, il s'assure du bon fonctionnement de chaque intervention et épaula son équipe grâce à son expertise.

Son modèle favori: 911 3.0 RS type G

Joël, Valentin & Lucas, nos techniciens certifiés Porsche Classic: pour une panne ou un simple check de votre Porsche, nos techniciens garantissent une intervention mécanique dans les règles de l'art avec des pièces d'origine Porsche.

Leurs modèles favoris: 964 Turbo 3.6, 911 2.7 RS, 911 2.5 S/T

Bruno, carrossier Porsche Classic: il réalise un vrai travail d'orfèvre pour effacer les marques du temps ou reconstruire les silhouettes de nos icônes.

Son modèle favori: 356 Pré A

Luis, peintre Porsche Classic: en tant que vrai connaisseur du nuancier Porsche, il sait retrouver la couleur de l'époque et redonner à la peinture son éclat d'antan!

Son modèle favori: 993 Turbo

Rien ne serait possible sans notre communauté de passionné(e)s, avec qui nous partageons des moments forts, comme lors de notre Rallye annuel ou nos sorties Classic Day.

Rejoignez l'aventure sur notre page Instagram!
@porscheclassiccenter_geneve



Prenez soin de votre Classic

Grâce à une sélection d'articles Tequipment!



ETUI POUR CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

Gardez précieusement votre certificat à portée de main grâce à cet étui en cuir noir avec un insert en tartan écossais bleu-rouge. Vous pouvez glisser vos cartes d'entretien et d'assurance dans les compartiments intérieurs.

N° d'article: PCG911200A

CHF 76.—*



INSIGNE PORSCHE «100 000 KM»

Votre Porsche 356 (1948-1965), 914 (1970-1976) ou 911 (1965-1989) a atteint les 100'000 kilomètres? Ajoutez cet insigne à l'arrière!

N° d'article: PCG100000

CHF 83.—*



HOUSSE DE PROTECTION DE VÉHICULE POUR PORSCHE 911 ET 964

Protégez votre 911 ou 964 grâce à cette housse qui, avec son intérieur enduit, protège la carrosserie des rayures. La housse est vendue avec son sac de transport pour faciliter son rangement.

N° d'article: 00004320202

CHF 377.—*



PCCM PLUS 997 / 987 I

Le PCCM Plus allie le plaisir de conduire à la technologie. Il s'intègre parfaitement dans l'habitacle de votre Classic avec son écran tactile de 7 pouces. Vous profitez ainsi tout simplement du DAB+, de l'Apple CarPlay ou de Google Android Auto tout au long de votre voyage.

N° d'article: 99764259000

CHF 1'781.—*

* Prix indicatif, TVA de 8,1% incl.

Prenez soin de votre Porsche

Grâce à une sélection d'articles Tequipment!



PORSCHE MOBILE CHARGER CONNECT

Que vous possédiez une électrique ou une E-Hybrid, vous rechargez votre Porsche directement chez vous grâce au Porsche Mobile Charger Connect! Grâce à ses 22 kW, il vous suffit de 5 heures pour recharger complètement votre Porsche.

N° d'article: 9Y0044960V

CHF 1'545.—*



HOUSSE AUTO D'EXTÉRIEUR PLUS – 911

Gardez votre 911 au chaud durant l'hiver grâce à la housse auto Plus conçue spécialement pour l'extérieur. Elle est composée d'un matériau respirant et hydrofuge et équipée d'un dispositif antivol. La housse est vendue avec son sac de transport pour faciliter son rangement.

N° d'article: 99204406059

CHF 927.—*

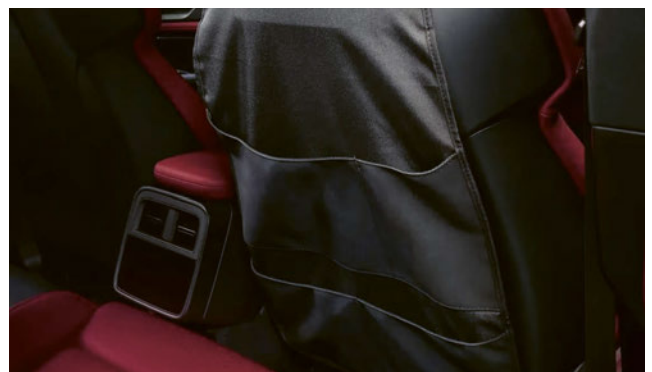


COQUE POUR CLÉ – 911 / TAYCAN / PANAMERA / CAYENNE

Afin de personnaliser davantage votre Porsche, découvrez ces coques latérales peintes dans la couleur de votre Porsche!

N° d'article: 971044801 Y9T

CHF 134.—*



PROTECTION POUR LES DOSSIERS

Grâce aux protections pour les dossiers, vous prenez soin de vos sièges avant lors de vos déplacements avec vos enfants.

N° d'article: 95B044008

CHF 50.—*

* Prix indicatif, TVA de 8,1% incl.

Vivez l'exception Porsche.
À découvrir dès à présent
au Centre Porsche Genève.



Quand le rêve devient réalité

PORSCHE

Centre Porsche Genève Impasse Colombelle 2 1218 Le Grand-Saconnex T 022 799 11 20 www.porsche-geneve.ch