



**A CHRISTMAS DINNER
TO IMPRESS.**
BY SABRINA CIPOLLA.

**PORSCHE
TIMES**

**04
21**



04

LA 911 ET L'ÈRE DE LA TRANSMISSION INTÉGRALE



08

COMPLICES



10

BIENVENUE EN BOURGOGNE



13

ORCHID RACING TEAM



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 Rallye Porsche Classic Genève.**
Sur les routes de Bourgogne.
- 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 Orchid Racing Team.**
2021, une saison performante.
- 14 La nouvelle Panamera Platinum Edition.**
Équipée avec passion.

Impressum

Centre Porsche Genève, impasse Colombelle 2, 1218 Le Grand-Saconnex/Genève
Tél. +41 22 79 911 20, fax +41 22 79 911 30, www.porsche-geneve.ch,
info@porsche-geneve.ch. Tirage: 2'400 ex. Nous déclinons toute responsabilité 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.

ÉDITORIAL



Chers clients et amis

La saison hivernale pointe déjà le bout de son nez. Avant l'arrivée des premiers flocons, nous en avons profité pour réunir notre communauté Porsche Classic sur les routes bourguignonnes. Au cœur des vignes, les premières Porsche 356 fréquentent des 993 ou des 930 Turbo. Découvrez en images cette 4^e édition de notre Rallye Porsche Classic.

De la route à la piste... la saison Orchid Racing Team touche également à sa fin. Toujours aussi motivés, nos pilotes ont encore réalisé de belles performances sur les pistes italiennes et allemandes.

Au volant des dernières sportives ou des premières Porsche, sur la piste ou sur la route, nous vous remercions de partager cette même passion qui anime chaque jour l'équipe Porsche Genève.

Nous sommes dans les startings blocks pour démarrer 2022 à vos côtés. Are you ready?

Alexandre Mottet
Directeur général, toujours plus passionné

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, sta-

bilité 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 diffé-

rencier 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



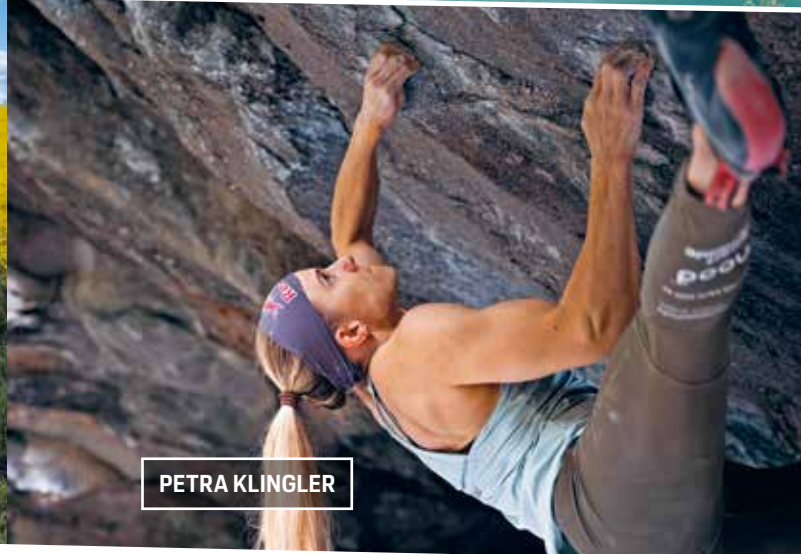
CORINNA SCHWIEGERSHAUSEN

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%.

RALLYE PORSCHE CLASSIC. GENÈVE 2021.

Les samedi 2 et dimanche 3 octobre dernier, 30 clients et amis se sont retrouvés pour la 4^e édition du Rallye Porsche Classic de Genève. Au programme, une escapade gourmande et sportive au cœur des vignes bourguignonnes.

Samedi 2 octobre, 300 km

Au départ du Porsche Classic Center de Genève, unique en Suisse, pilotes passionnés étaient au rendez-vous pour partager ce weekend 100% Porsche Classic. Roadbook en main, clef dans le neiman, les moteurs des voitures de collection chauffent gentiment. Dernier briefing avant d'enchaîner les 300 kilomètres de cette première journée.

8 h 30 Nous prenons la route en direction du col de Saint-Cergue, pour suivre ensuite sur le Col de la Givrine avant d'emprunter les petites routes jurassiennes. Après 1 h 40 de route, une pause s'impose! Ravitaillement au bord du lac de Vouglans dans le port de plaisance de la Saisse, où Anthony, notre responsable atelier, présente la dernière radio Porsche Classic. Kilomètre après kilomètre, la route nous mène au milieu des grands vignobles bourguignons: Givry – Mercurey – Chassagne Montrachet.

12 h 30 Nous traversons le village de Meursault, pour déjeuner au restaurant Au Fil Du Clos, une belle bâtisse familiale qui offre une superbe vue au cœur des vignes.

Après le lunch, nous empruntons le chemin des vignes et traversons des villages plus pittoresques les uns que les autres. Notre itinéraire prévoit un détour par l'incontournable course de côte d'Urcy, gagnée plusieurs fois par l'ancien pilote de rallye Guy Fréquelin. Porsche 356 ou 930 Turbo, chacune se fait plaisir à son rythme sur cette route sinueuse.

17 h 30 Le point de chute de cette première journée de roulage se fait au Château de Gilly*****, une ancienne résidence des Pères Abbés de Cîteaux, proche du Clos de Vougeot. La soirée débute avec une dégustation privée orchestrée par le vigneron David Duband. Nuits-Saint-Georges, Vosne-Romanée, Morey-Saint-Denis, les papilles s'éveillent avec ces grands crus renommés.

L'expérience gustative continue avec un souper «Accord mets & vins» aux couleurs de la Bourgogne, riche en spécialités culinaires. Après une belle soirée conviviale, il est temps pour nos pilotes de recharger leurs batteries.

Dimanche 3 octobre, 165 km

9 h 30 Nos pilotes s'installent au volant de leur Porsche respective et se replongent dans le roadbook. Ils reprennent, à la file indienne, ce périple en direction du Jura. Nous troquons partiellement les paysages entourés de vignes en traversant campagnes et forêts. Nous passons à Salins-les-Bains, où nous pouvons observer la Grande Saline, inscrite au patrimoine de l'UNESCO et connue pour son exploitation de sel.

12 h 30 Nous rejoignons le village de Château-Chalon, posté en sentinelle au bord du Revermont, un des plus beaux villages de France surplombant les vignes jaunes du Jura. Pour clôturer comme il se doit cette 4^e édition, nous partageons un dernier repas tous ensemble, au Bouchon du Château, où l'on déguste une cuisine gastronomique et raffinée.

Nous remercions nos clients passionnés, nos prestataires et notre équipe Porsche Classic pour avoir contribué au succès de ce bel événement sous le signe de la passion. Un grand merci à Guy Fréquelin pour sa présence, son aide précieuse et le partage de sa passion à tout instant.

À l'année prochaine pour une nouvelle destination Porsche Classic!

Suivez nos aventures sur

 @porscheclassiccenter_geneve





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



ORCHID RACING TEAM 2021.

UNE SAISON PERFORMANTE.

Circuit d'Hockenheim

Dès le début de ce mois de septembre 2021, nos pilotes accompagnés de notre team de techniciens, coachs et ingénieurs ainsi que nos exceptionnelles Porsche 718 Cayman GT4 Club Sport, ont fait leurs bagages pour quitter la Suisse et se rendre en Allemagne. C'est là-bas que toutes les Porsche qui sillonnent les routes du monde entier, voient le jour.

Nous nous sommes, plus précisément, rendu dans la ville d'Hockenheim, qui abrite le fameux circuit du même nom. Long d'un peu plus de 4,5 km, avec 2 lignes droites et 13 courbes, ce dernier a accueilli 37 fois le Grand Prix d'Allemagne.

Nos braves pilotes n'ont pas été découragés par la triste notoriété de la piste, connue pour ses accidents. En effet, les pilotes Orchid Racing Team ont réalisé de magnifiques performances en remportant plusieurs podiums pendant ce week-end de course!

Sprint 1 – Catégorie GT4

#1 A. Guillard, n° 155

#2 L. Misbach, n° 102

#3 OSC, n° 103

Sprint 2 – Catégorie GT4

#1 L. Misbach, n° 102

#2 OSC, n° 103

#1 P. Melin, n° 155

Autodromo internazionale del Mugello

À peine de retour à Genève, nous n'avions pas eu le temps de défaire nos valises, que la 5^e course de la Porsche Sports Cup allait débiter sur l'un des plus célèbres circuits italiens, dans la région du «Bel Paese». Nos pilotes étaient dans les starting blocks pour affronter leurs adversaires helvètes.



Le circuit du Mugello est un parcours composé de 14 virages très hétérogènes, sur plus de cinq kilomètres, ainsi que d'une grande ligne droite de plus d'un kilomètre de long, donnant aux pilotes plusieurs opportunités de se doubler et d'offrir aux spectateurs un ballet palpitant digne de Béart.

Nos pilotes, grâce à leurs extraordinaires performances, ont su s'emparer du podium lors de deux courses organisées pendant la journée: le Sprint et l'Endurance 100 Miles.

Sprint 1 – GT4

#1 L. Misbach, n° 102

#1 A. Garzon, n° 154

#2 OSC, n° 103

Sprint 1 – Open GT

#1 L. Villiger, n° 266

Endurance 100 Miles

#3 L. Misbach, n° 102

#1 A. Garzon, M. Salamanca, n° 154

#3 F. Villiger, L. Villiger, n° 266

La fin de cette 4^e saison approche à grand pas. La dernière course se tiendra à Misano et la finale se promet d'être sportive avec une endurance de nuit!

Orchid Racing Team est en tête du classement général plus de 800 points grâce à Laurent Misbach en pole position. #NeverGiveUp

Rejoignez-nous sur notre page Instagram afin de ne rater aucune aventure sportive!

 @orchidraceteam_official



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

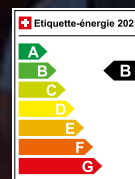
4,4 s 0 à 100 km/h

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 CO₂ en cycle mixte (g/km)

B catégorie de rendement





Flashback 2021 Une année forte en sensations ...

Votre Centre Porsche Genève vous souhaite de très bonnes fêtes de fin d'année.
Suivez-nous sur Instagram pour ne rater aucun événement futur.



PORSCHE