Automobile revue

NOUVEAU

Porsche

N°1

MODÈLE 2023
LE RÊVE PREND FORME

L 11178 - 1 - F: 9,80 € - RD

PREMIER MAGAZINE DES ENTREPRISES

Un dirigeant averti en vaut deux

Plus de **40%** de réduction

DEVENIR ACTIONNAIRE D'ENTREPRENDRE ?
Entreprendre (*Lafont presse*), groupe indépendant éditeur de 60 magazines publiés en kiosques, est côté sur *Euronext Paris* (code ALENR). Participez à son développement.

Actuellement en kiosques ou sur lafontpresse.fr

AVEC VOTRE ABONNEMENT, recevez en cadeau *"ENTREPRENDRE"*, le dernier livre de Robert Lafont

BON D'ABONNEMENT Entreprendre

À compléter et à renvoyer accompagné de votre règlement à Lafont presse, 53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

❑ **Oui, je m'abonne à *Entreprendre*** : 12 n° pour **59 €** (au lieu de 78 €, pour un abo d'un an), et 24 n° pour **118 €** (au lieu de 142 €) et **je reçois en cadeau le livre de Robert Lafont : *ENTREPRENDRE*.**
❑ **Je m'abonne à *Journal de France*** : 14 n° pour **59 €**
❑ **Je m'abonne à *L'événement magazine*** : 10 n° pour **46 €**
❑ **Je m'abonne à *C'est votre argent*** : 10 n° pour **54 €**

Total commande : .....€

Déductible des dépenses de formation.
Ci-joint mon règlement à l'ordre de *Lafont presse* par :

Nom ..... Prénom ..... Âge .....
Adresse ..... Activité :.....
Code postal ..... Ville .....
Téléphone ..... Date de naissance .....
Courriel

❑ Chèque bancaire ou postal ❑ Carte bleue Visa N° Expire-le :

IMPORTANT, je note les 3 derniers chiffres du numéro inscrit au dos de ma carte bancaire :

Date et signature obligatoires :

Tarifs DOM-TOM étranger : + 2€ par numéro servi

ABONNEZ-VOUS DIRECT SUR LAFONTPRESSE.FR

Imprimé en France

Lafont presse
www.lafontpresse.fr

Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à la transmission éventuelle de vos coordonnées en cochant la case ci-contre ❑ ou en adressant un courrier libre à Lafont presse – 53, rue du Chemin vert, 92 100 Boulogne Billancourt.

Automobile revue
Porsche

Edité par *Entreprendre* (LAFONT PRESSE)
53, rue du Chemin Vert - CS 20056
92772 Boulogne-Billancourt Cedex
www.lafontpresse.fr
Tél. : 01 46 10 21 21

Directeur de la publication et de la rédaction :
Robert Lafont - robert.lafont@lafontpresse.fr

Secrétaire générale des rédactions :
Isabelle Jouanneau - Tél. : 01 46 10 21 21
isabelle.jouanneau@lafontpresse.fr

> RÉDACTION
53, rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex
Tél. : 01 46 10 21 21
Rédaction : Henry Marin, Jean-François Rosselin, Michel Chevalier, Sylvie Dupont, Philippe Miot, Claude Flouvat et les rédactions de *Lafont presse*.

> ADMINISTRATION
Directeur comptable : Didier Delignou
didier.delignou@lafontpresse.fr
Comptables : Mélanie Dubuget - Tél. : 01 46 10 21 28
melanie.dubuget@lafontpresse.fr
Alizée Dufraisse - Tél. : 01 46 10 21 03
alizee.dufraisse@lafontpresse.fr

> PUBLICITE
Directeur : Eric Roquebert - Tél. : 01 46 10 21 06
eric.roquebert@lafontpresse.fr
Chef de pub : Francis Dominguez - Tél. : 06 98 99 89 32
francis.dominguez@lafontpresse.fr

> FABRICATION
Impression : Léonce Déprez (62 - Ruitz)
COMMUNICATION ENVIRONNEMENTALE : Origine du papier : Allemagne - Taux de fibres recyclées : 100% - Certification : PEFC - Eutrophisation : PTot 0.005 Kg/t.

PEFC 10-31-1495

> DIFFUSION PRESSE
Isabelle Jouanneau - Tél. : 01 46 10 22 22
isabelle.jouanneau@lafontpresse.fr
Distribution : MLP - Tondeur

FABRIQUÉ EN FRANCE

> ABONNEMENTS
Hanane Rahmani
hanane.rahmani@lafontpresse.fr
Korotoumou Coulibaly
abonnement@lafontpresse.fr

Automobile revue Porsche est édité par Entreprendre S.A au capital de 246 617.28€
RCS NANTERRE 403 216 617 SIRET : 403 216 617 000 23 NAF : 5814Z SA
53 rue du Chemin Vert - 92100 Boulogne-Billancourt - Tél. : 01 46 10 21 21

Toute reproduction, même partielle, des articles et iconographies publiés dans *Automobile revue Porsche* sans l'accord écrit de la société éditrice est interdite, conformément à la loi du 11 mars 1957 sur la propriété littéraire et artistique. La rédaction ne retourne pas les documents et n'est pas responsable de la perte ou de la détérioration des textes et photos qui lui ont été adressés pour appréciation.
N° de commission paritaire : en cours. N°ISSN : en cours.
Dépôt légal à parution

Avertissement : L'éditeur se réserve la possibilité de republier certaines enquêtes ou reportages des titres *Lafont presse*.

LE TRI + FACILE

Les magazines à découvrir Lafont presse

À lire sur lafontpresse.fr

Economie : Entreprendre, Le quotidien des entreprises, Création d'entreprise magazine, Manager & réussir, Placements, C'est votre argent !, Nouvel agriculteur. People : Journal de France, Intimité, Intimité Dimanche, Spécial Dernière, Secrets de stars, Paris confidences, Célébrité magazine, Le meilleur, Dossier enquêtes, Enquêtes magazine, Crimes magazine, Histoires vérité, Souvenirs Souvenirs, Numéro Spécial, Collection, Album, Johnny magazine, Johnny actualité, Reines & Rois, Royauté, Gotha magazine. Auto : L'essentiel de l'Auto, Auto magazine, Pratique Auto, Automobile verte, Collection Auto, Tracteurs magazine, Le magazine de l'aviation, L'essentiel du Drone. Sport : Le Foot, Le Foot Lyon magazine, Le Foot magazine, Rugby magazine, France Basket, Handball magazine, Tennis revue, Le quotidien du sport, Le quotidien du sport album, Le Sport, Cyclisme magazine, Auto sport magazine. Féminin : Féminin Psycho, Santé revue, Santé Info, Féminin Santé, Pratique Santé magazine, Dossier santé, Santé revue Seniors, Féminin senior santé, Au top après 50 ans, Santé guide, Dossier nutrition, Info Femme, Le magazine des femmes, Votre beauté. Maison-Déco : Maison Décoration, Maison déco jardin, Maison campagne & jardin, L'essentiel de la Déco, Spécial Déco, Spécial Demeures, Jardiner, Info Jardin, Potager pratique, Potager bio de saison. Centres d'intérêts : Spécial Chats, Spécial Chiens, Stop Arnaques, Pêche magazine, Chasse magazine, France Patrimoine, Spécial France, Spécial Seniors, Féminin Senior. Cuisine : Cuisine magazine. Information-Culture : Science magazine, L'essentiel de la Science, La revue de la Science, Science du monde, OVNIS magazine, Spécial Paranormal, Question de Philo, Les carnets de la philosophie, L'événement magazine, Géostratégie magazine, Globe, Biographie magazine, Grands Hommes, Spécial Histoire, Histoire française, Histoire de Versailles, Napoléon magazine, De Gaulle magazine, Le magazine des arts.

INVESTIR EN BOURSE
Entreprendre (*Lafont presse*), groupe indépendant éditeur de 60 magazines publiés en kiosques, est côté sur *Euronext Paris* (code ALENR). Participez à son développement.
www.lafontpresse.fr
www.lequotidiendesseniors.fr

LE QUOTIDIEN DU SPORT
lequotidiendesseniors.fr

Sommaire

Trimestriel - N°1 - Août/Septembre/Octobre 2023

PORSCHE MISSION X

MODÈLE 2023
LE RÊVE PREND FORME

Saga
4 Porsche 911, les origines de l'unique

Tour d'essai
16 Porsche Cayenne, tout nouveau, tout beau
20 Porsche 718 Boxster

Mythique
26 Porsche 911 Classique 1963-1972

Indiscrétions
28 Porsche 911 Carrera GTS
32 Porsche Mission X
36 Ecusson Porsche modernisé
38 Porsche 718 Spyder RS
42 Porsche présente le nouveau Cayenne

Modèles 2023
46 718 Boxster et Cayman
54 Typiquement 911
60 Taycan, la nouvelle ère
64 Panamera, Berline sportive atypique
68 Macan, indétrônable

Tour d'essai
72 Alpine A310, elle fête ses 50 ans

Anniversaire 911
82 Les 60 ans de la mythique 911

Saga
94 Porsche Panamera Hybride, sportive et familiale

Prochain *Automobile revue Porsche* *le 31 octobre 2023*

Automobile revue Alpine
est en kiosques et sur
www.lafontpresse.fr

ABONNEZ-VOUS Automobile revue Porsche
Et renvoyez ce bon dument rempli à *Lafont presse*
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

OUI, je m'abonne à *Automobile revue Porsche* (papier + numérique) et je reçois chez moi 10 n° dont 2 gratuits au prix de 78€ au lieu de 98€.

Nom : ..... Prénom : .....
Adresse : .....
Code Postal : ..... Ville : .....
Télephone : ..... Date de naissance : .....
Courriel* : _____

Je règle par Chèque bancaire ou postal à l'ordre de *Lafont presse*
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

ou par carte Bancaire visa
N° : _____
expire fin ____
cryptogramme (les trois derniers chiffres au dos de votre carte) ____
Tarifs DOM-TOM et étranger : + 2€ par revue envoyée

signature :

Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à la transmission éventuelle de vos coordonnées en cochant la case ci-contre ❒ ou en adressant un courrier libre à Lafont presse – 53, rue du Chemin vert - CS 20056 - 92772 Boulogne Billancourt Cedex.

*Merci d'indiquer votre mail afin de recevoir toutes nos offres promotionnelles

PORSCHE

Les origines de l'unique...

DEPUIS SES DÉBUTS, IL Y A 54 ANS, PRÈS D'1 MILLION DE PORSCHE 911 ONT ÉTÉ VENDUES. UNE SAGA UNIQUE, SOUVENT IMITÉE MAIS JAMAIS ÉGALÉE. RETOUR SUR UNE HISTOIRE MYTHIQUE.

911

« *La 911 est la seule voiture avec laquelle on peut participer à un safari africain, courir les 24 Heures du Mans, se rendre au théâtre ou encore parcourir les rues de New York.* », Ferry Porsche.

La 911 a définitivement participé à l'écriture de l'histoire de Porsche. Rien que l'an passé, elle représentait 32 365 ventes, sur les 239 000 enregistrées. En 1963, la carrière de la 911 a enclenché la seconde avec la Carrera S, célébrissime, de couleur vert irlandais. La suite logique était que la millionième 911 soit donc une Carrera S de couleur « vert Irish » qui va entamer un incroyable tour du monde avant de rejoindre le musée du constructeur.
Le modèle est au centre de la marque : peu de voitures peuvent se vanter d'une telle longévité ! Depuis qu'elle a été présentée au Salon de l'automobile de Francfort, en 1963, elle ne cesse de fasciner les amateurs d'auto du monde entier. De la Cayenne à la Panamera : toutes puisent leur inspiration dans la Porsche 911.

UN PEU D'HISTOIRE…

Le modèle originel a été commercialisé en 1948, c'était la 356. Mais dès les années 50, Porsche a préparé la relève. Et c'est ainsi qu'après plusieurs années, la T8 est sortie, avant d'être baptisée 901. Dès 1962, le premier modèle sera assemblé, et en 1963, huit autres véhicules sortiront de l'usine. Ferry Porsche annonce son lancement et la 901 sera présentée officiellement au Salon de Francfort, le 12 septembre 1963. En 1964, la production s'accélère et finalement, la 901 sera rebaptisée 911 suite à la plainte d'un constructeur français propriétaire à l'échelon international des numéro à trois chiffres avec un zéro central. À cette époque, personne ne se doute qu'elle sera l'un des rares modèles de l'histoire à atteindre un demi-siècle d'histoire, et qu'en près de 50 ans, 800 000 Porsche 911 verront le jour.

L'ÉVOLUTION SOUS LE MOTEUR AUSSI…

Après le 4-cylindres de la 356, la 911 adopte un 6-cylindres de 2 litres de cylindrée qui offre 130 ch. Dès le lancement en série, la 911 est disponible avec un circuit électrique en 12 volts, quatre freins à disques et une boîte de vitesses à cinq rapports. Dès le millésime 1967, la 911 va étendre son offre en proposant plusieurs puissances.

UN EMBLÈME DE LA MARQUE

Il faut l'avouer : Porsche doit tout à la 911. De toute façon, la marque refuse de le nier, comme l'a récemment confié Wolfgang Porsche : « Il y a cinquante-quatre ans, je faisais mon premier voyage sur les routes du Grossglockner avec mon père et les sensations dans une 911 sont toujours aussi agréables qu'à l'époque. » Les ventes de la Porsche 911 sont toujours au top, et c'est tant mieux : cette pépite de la marque permet de nourrir les autres ventes. Porsche peut ainsi tenter de nouvelles aventures, se lancer de nouveaux défis, comme lors de la diversification vers les berlines et les SUV.

UN « JE-NE-SAIS-QUOI » DE COCCINELLE.

Au début, personne n'aurait misé un kopeck sur le modèle. Mais au fil des expériences, elle est devenue une incontournable de la marque. Une évolution permanente et parfaite ! Toujours la même, mais toujours en mieux. Au fil des ans, celle qui a tiré son inspiration dans la fameuse Coccinelle, n'a jamais fondamentalement changé. Et c'est la raison pour laquelle, parmi les nombreux modèles en circulation, elle n'est pas de celles que l'on laisse dormir au garage. Et d'ailleurs, de plus en plus de M. et Mme Tout-le-Monde la conduisent.

La 911 s'est toujours distinguée des autres voitures sportives, grâce à sa silhouette, à la fois classique, unique, gracieuse mais musclée. Mais aussi, en raison de ses technologies innovantes puisqu'elle a toujours veillé à se mettre à la page, et ce au fil des années !

53

IA-103 709
IIIA
42801

S-PR 2500

S-PR 2500

UNE LIGNE « RUGISSANTE » QUI PLAÎT TOUJOURS AUTANT

L'architecture de la 911 lui est propre : c'est son identité. Et c'est pour ça qu'elle plaît tant : parce qu'elle offre toujours de nombreux avantages pour une voiture de sport. Déjà, sur le plan pratique ! Saviez-vous que la 911 reste le seul coupé grand tourisme de sa catégorie (4,49 m de long) à vous offrir un habitacle 2 + 2 places ? Alors certes, on vous l'accorde, les places arrière sont riquiqui… Mais pensez plutôt à la dynamique de cette incontournable ! En effet, le fait de repousser le moteur derrière les roues arrière induit une répartition des charges verticales sur les essieux avant et arrière d'environ 35/65 % en statique. Voilà pourquoi durant l'accélération, ce transfert de charge est favorable à la motricité et à l'adhérence du bolide.

Si la 911 fait partie des meilleures « freineuses » en tant que voitures de sport, c'est parce que le transfert vers l'avant tend à égaliser les charges verticales appliquées aux deux essieux. Résultat ? Une meilleure exploitation des pneus arrière et une sacrée réduction des distances d'arrêt. Toujours pas convaincu ?

La 911 Turbo Type 991 est incroyablement facile à conduire. À son volant, le conducteur se sent bien et en sécurité. Aujourd'hui est une autre époque : les conducteurs peuvent compter sur des systèmes novateurs conçus pour leur faciliter la vie en agissant sur les freins (PTV) ! Ces derniers agissent sur l'inscription en virage, sur le blocage actif du différentiel (PTV plus) pour retarder l'apparition du sous-virage sous forte accélération, mais aussi sur le braquage de roues arrière devenues directrices comme sur les modèles GT3 et Turbo de la dernière génération de 911.

LA PORSCHE 911 SC RESTAURÉE

Teddy Santis, grand amateur de Porsche, fondateur et directeur d'ALD, est le créateur de la Porsche 911 SC. Il a choisi des éléments personnels pour créer ce bolide unique, lui apportant un look différent afin de le customiser au mieux. Avec cette voiture, son créateur s'inspire de ses racines et de la Grèce, sa terre natale : « La direction artistique de ce projet vient de mon enfance sur les îles grecques et de la beauté unique des choses qui s'améliorent avec l'âge et l'usure dans cet environnement. ». Au menu ? Des tapis persans au sol, également intégrés dans le bas des portières.

LE MEILLEUR DE LA PRESSE FRANÇAISE :

Chez votre marchand de journaux ou sur www.lafontpresse.fr

ECONOMIE

❒ Entreprendre	12 n°	65€
❒ Création d'entreprise mag.	10 n°	200€
❒ C'est votre argent !	10 n°	63€

PASSION

❒ Spécial Chats	10 n°	55€
❒ Spécial chiens	10 n°	55€
❒ Pêche magazine	10 n°	47€
❒ Chasse magazine	10 n°	55€
❒ France Patrimoine	8 n°	200€

AUTO

❒ L'essentiel de l'auto	10 n°	45€
❒ Auto magazine	10 n°	23€
❒ Automobile revue Mercedes	10 n°	78€
❒ Automobile revue Alpine	10 n°	78€
❒ Automobile Verte	10 n°	63€
❒ Le magazine de l'aviation	10 n°	156€
❒ L'essentiel du Drone	10 n°	55€

CUISINE

❒ Cuisine magazine	10 n°	31€

CULTURE/INFORMATION

❒ Science Magazine	10 n°	62€
❒ L'Essentiel de la science	10 n°	71€
❒ OVNIS magazine	10 n°	71€
❒ Question de Philo	10 n°	71€
❒ L'Evènement magazine	10 n°	46€
❒ Géostratégie magazine	10 n°	78€
❒ Spécial Histoire	10 n°	78€
❒ Magazine des Arts	10 n°	76€

FEMININ SANTE PSYCHO

❒ Santé Revue	10 n°	39€
❒ Santé Info	10 n°	55€
❒ Féminin Senior	10 n°	47€
❒ Féminin Psycho	10 n°	31€
❒ Santé revue seniors	10 n°	55€
❒ Spécial Femme	10 n°	22€
❒ Le magazine des femmes	10 n°	23€
❒ Votre Beauté	10 n°	78€

PEOPLE

❒ Journal de France	14 n°	67€
❒ Intimité	10 n°	32€
❒ Spécial Dernière	10 n°	24€
❒ Paris Confidences	10 n°	24€
❒ Souvenirs souvenirs	10 n°	39€
❒ Reines & Rois	10 n°	54€
❒ Royauté	10 n°	54€
❒ Gotha magazine	10 n°	47€

SPORT

❒ Le Foot (mensuel)	14 n°	46€
❒ Le Foot Lyon (magazine)	10 n°	56€
❒ Le Foot magazine	10 n°	44€
❒ Rugby magazine	10 n°	55€
❒ France Basket	10 n°	47€
❒ Handball magazine	10 n°	71€
❒ Le quotidien du sport	10 n°	47€
❒ Cyclisme magazine	10 n°	46€
❒ Le Sport (spécial)	10 n°	55€
❒ Auto sport magazine	10 n°	71€

MAISON & DECO-JARDIN

❒ Maison Décoration	10 n°	71€
❒ Maison campagne & jardin	10 n°	63€
❒ L'Essentiel de la Déco	10 n°	55€
❒ Special Déco	10 n°	55€
❒ Jardiner	10 n°	38€
❒ Potager pratique	10 n°	52€

VIE PRATIQUE

❒ Stop Arnaques	10 n°	32€

Chez votre marchand de journaux

60 magazines à prix réduits

20% à 40% d'économie sur le prix d'abonnement

Les prix d'abonnement sont réduits avec une remise de 20% sur les prix kiosque

CADEAU un abonnement offert en prenant 2 abonnements

Abonnez-vous

❒ **Oui,** je m'abonne au(x) magazine(s) suivant(s) :

Magazine 1 : .....€
Magazine 2 : .....€
Magazine 3* : .....€
* Le 3ème magazine est offert si vous souscrivez à 2 abonnements

Total de ma commande : .....€
Nom .....
Prénom ..... Date de naissance .....
Adresse .....
.....
Code postal ..... Ville.....
...
Courriel [_]

Ci-joint mon règlement à l'ordre de Lafont presse par :
❒ chèque bancaire ou postal
❒ carte bleue Visa
n° [_]_]_]_] [_]_]_]_] [_]_]_]_] [_]_]_]_]
Expire le [_]_] [_]_]
Important, je note les 3 derniers chiffres du numéro inscrit au dos de ma carte bancaire : [_]_]_]

Signature obligatoire :

Lafont presse

(Entreprendre est coté en bourse sur Euronext Growth - code ALENR)

120 magazines à découvrir sur www.lafontpresse.fr

Entreprendre (Lafont presse)

Bulletin d'abonnement ci-dessus à renvoyer accompagné de votre règlement à :

53, rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne Billancourt Cedex

Vous pouvez aussi nous renvoyer votre bulletin par courriel : abo@entreprendre.fr (paiement par carte bancaire)

Tarifs France Métropolitaine, étranger et Dom-Tom + 2€ par revue servie

*** Photo non contractuelle dans la limite des stocks disponibles. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à la transmission éventuelle de vos coordonnées en cochant la case ci-contre ▫ ou en adressant un courrier libre à Lafont presse – 53, rue du Chemin vert - Cs 20056 - 92772 Boulogne Billancourt Cedex.*

Lafont presse

Groupe de presse indépendant côté en bourse, et fondé par Robert Lafont en 1984 à partir du magazine *Entreprendre*, et qui développe une gamme de magazines à forte affinité.

INVESTIR EN BOURSE

***Entreprendre* (*Lafont presse*), groupe indépendant éditeur de 60 magazines publiés en kiosques, est côté sur *Euronext Paris* (code ALENR). Participez à son développement.**

www.lafontpresse.fr

PORSCHE CAYENNE (2023)

Tout nouveau, tout

Arrivé en 2002 dans la gamme du constructeur allemand, le Cayenne a su se faire sa place parmi les SUV, en dépit des critiques émanant des puristes. Plébiscitée partout dans le monde, la troisième génération du Porsche Cayenne connaît, enfin, son premier relooking… avant de devenir, en 2025, 100 % électrique.

À PARTIR DE 103 344 €

beau !

Avant de franchir le pas du tout électrique, le Porsche Cayenne s'est offert un restylage avec notamment des optiques plus carrées.

>>>

Ni tout à fait le même, ni tout à fait un autre, ou comment faire du neuf avec du déjà existant. En somme, la troisième génération du Porsche Cayenne revisitée par le constructeur allemand reste tout à fait classique par rapport à ses canons habituels tout en réussissant à s'adapter aux normes du temps présent. Avant, ne l'oublions pas, de basculer dans le tout électrique à l'horizon 2025.

En attendant, constatons que l'essentiel des modifications de ce relooking se trouve à l'intérieur du Cayenne. On remarquera donc la planche de bord remaniée et largement inspirée de celle équipant le Taycan électrique avec un combiné d'instrumentation tout en sobriété, un nouvel écran tactile central et un troisième écran, cette fois en option, destiné à distraire le passager. Une option un peu chère, avec un tarif de 1374 euros, à la hauteur de la marque qui, faut-il le reconnaître, a toujours su soigner ses finitions. On ne sera donc pas étonné que la politique des options à gogo menée par Porsche concerne également ce Cayenne puisque l'on peut, sans véritablement de difficultés, atteindre les... 50 000 euros d'options.

À l'extérieur, le grand SUV allemand (4,92 m) a bénéficié d'un léger restylage avec ses phares intégrant une technologie matrix Led, une petite retouche sur son bouclier ainsi qu'un bandeau lumineux arrière un peu plus lumineux qu'auparavant.

De vraies sensations de Porsche

Comme le Cayenne tient aussi à sa réputation, on ne sera pas surpris outre mesure de constater, qu'au volant, il s'agit bien d'une Porsche avec sa fermeté de conduite loin, très loin d'un Range Rover par exemple. Sous le capot, si l'entrée de gamme est toujours un 3.0 litres V6 turbo, son nombre de chevaux est passé à 353 ch et 500 Nm de couple.

Loin de cette motorisation qui lui permet d'afficher un prix d'entrée en dessous des 90 000 euros, notions que la version "S" figure en tête du catalogue. Laquelle version propose d'ailleurs désormais un V8 au lieu de son ancien V6 : une décision pas très écologique à l'heure ou la chasse au CO^2 bat son plein. Pour, *a minima*, 107 000 euros, on pourra s'installer au volant d'un 8-cylindres développe 474 ch et 600 Nm de couple ce qui, pour le constructeur allemand, permettrait de passer de 0 à 100 km/h en moins de 5 secondes.

Les deux frères : le Cayenne Coupé et le Cayenne standard.

Le châssis a été retravaillé avec des suspensions à ressorts en acier avec gestion active PASM dès la version V6.

La E-hybride rechargeable est une option également à envisager avec le même V6 3.0 turbo que l'entrée de gamme, associé à un moteur électrique de 130 ch lui-même alimenté une batterie de 25,9 kWh. son prix ? 103 344 euros.

Le bouclier avant, le capot et les ailes ont aussi été relookés.

La planche de bord est inspirée de celle équipant la Taycan électrique.

Pour le Boxster revisité, on compte malheureusement deux cylindres en moins, et turbo à la rescousse. L'abandon du flat 6 pour un flat 4 suralimente, le caractère mécanique n'est pas du même gabarit. Cependant, n'oublions pas que Porsche a déjà produit des 4 cylindres auparavant, et l'expérience avait été un succès !

PORSC

Passons sur les 924 et 944, dont les 4 cylindres en ligne étaient un peu moins nobles de conception que les moteurs à plat des débuts de la marque. Avant de crier au sacrilège à l'abandon du flat-6, rappelons que la 356 est née avec un flat-4. Tout comme le 718 originel, à la fin des années cinquante, qui offrait à Porsche ses premiers palmarès en endurance. La légitimité historique est là, même si le clin d'œil nostalgique peut passer pour une manière de nous faire accepter plus facilement le downsizing obsessionnel en le déguisant en un sympathique retour aux sources.

Place au 718, donc. L'appellation Boxster est conservée, puisque le Cayman aura bientôt lui aussi droit au même traitement. Une manière d'uniformiser la gamme en regroupant les deux variantes de la même auto sous un seul nom à l'occasion de ce restylage. Pas de métamorphose visuelle en tout cas, sauf au niveau de la partie arrière. Le spoiler intégré dans le pli des feux disparaît, désormais implanté au dessus d'un petit décrochement flanqué du lettrage Porsche. Sous cet angle, il paraît un peu moins fluide qu'auparavant.

DOIT-ON S'INDIGNER ?

HE 718 BOXSTER

Flat-4 et désir de rendement

C'est le point critique du 718 ! Mais au moins, Porsche ne s'est pas contenté de transposer au Boxster un simple TFSI issu de la maison mère, même si une Audi S3 est fréquentable. En lieu et place des flat-6 atmosphériques des Boxster et Boxster S, on trouve deux tout nouveaux flat-4 de 2 l et 2,5 l développant respectivement 300 et 350 ch. Soit 35 ch de plus que les précédents 2,7 l et 3,4 l. Les valeurs de couple maximal font un bond encore plus important. 380 et 420 Nm (gain de 100 et 60 Nm), disponibles bien plus tôt : dès 1 900 trs/min.

Leur conception a en tout cas été poussée afin de rendre les défauts liés à la suralimentation les plus acceptables possibles. Le flat-4 du 718 S est ainsi la seule mécanique essence (avec la 911 Turbo) à recevoir à l'heure actuelle un turbo à géométrie variable.

Nouvelle mécanique

Mener un Boxster sur le couple, comme un Diesel, est une sensation assez nouvelle. On aimait aussi monter haut dans les tours avec l'ancien flat-6, et y rester. Cela dit, le 718 le permet toujours : le flat-4 parvient tout de même à accrocher 7 000 tours sans faiblir. Autant d'allonge, c'est rare pour une mécanique suralimentée. La poussée n'est évidemment plus aussi grisante qu'auparavant. Même un départ-arrêté en Launch Control ne donne pas vraiment le frisson : c'est musclé, mais constant.

Mettant à part ce fonctionnement linéaire au possible, l'effet du turbo est plutôt discret. Temps de réponse imperceptible (surtout avec le mode Sport Response, qui précharge le turbo), et aucune rupture en changement de rapport. Du

moins avec la boîte PDK à double embrayage de notre modèle, la réactivité de ce nouveau bloc impressionne pour un 4 cylindres.

Ses chronos aussi, avec plus d'1/2 s de gagnée sur le 0 à 100 km/h pour notre 718 S : 4,2 s avec la boîte PDK, et des relances canon à tous les régimes. Mais la voix n'est plus la même, on s'y attendait. Le flat-4 gronde plus grave, au moins deux octaves plus bas ! Autant ne pas végéter à mi-régime, les intermédiaires n'étant pas son meilleur registre sonore : juste derrière nos oreilles, le grondement métallique a été remplacé par un bourdonnement un peu envahissant avec l'échappement sport. Une option pourtant bienvenue pour profiter de ses accélérations rauques, qui rappellent le timbre d'un ancien flat-4 Subaru. Loin d'être déplaisant en soi, mais le raffinement et la variété de musicalité du flat-6 ont disparu. En fait, il sonne à 7 000 trs/min comme un flat-6 à 4 500... Frustrant ! L'efficacité est une chose, l'agrément en est une autre. Le 6 cylindres sera peut-être reconduit sur un prochain 718 GTS. Forcément sans turbo, puisque le flat-6 suralimenté de la 911 est trop volumineux pour le compartiment moteur du Boxster. Si réussi ce flat-4 soit-il, Porsche serait bien inspiré de laisser encore une bouffée d'air aux adeptes du flat-6. Après tout, le Cœur de 911 était l'un des principaux attraits du Boxster.

Agilité optimale

Avec ces histoires de quatre-à-plat, on en oublierait presque que le 718 fait aussi évoluer l'un des principaux traits de son ADN : son comportement de roadster à moteur central, modèle d'agilité, qui profite ici d'une nouvelle direction un peu plus incisive et, c'est nouveau, de suspensions pilotées PASM associées au châssis Sport abaissé de 20 mm (1 680 €, combinaison non disponible sur l'ancien Boxster S). On profite au moins d'un confort très correct. Pour mémoire, le Boxster S privé de PASM en châssis sport se montrait trop ferme en usage courant.

Dans cette configuration, l'attaque en épingles vire au jeu addictif avec une facilité ahurissante. Motricité et grip rassurent, on enroule fort et à plat. Comme avant, toujours avec ce dosage précis à souhait des commandes. Direction, freinage : tout semble étonnamment intuitif, voire plus accessible qu'auparavant puisque désormais, il n'est plus nécessaire de cravacher la mécanique pour exploiter son équilibre royal et de sa vivacité plus gratifiante que jamais. Le mode Sport Plus autorise même quelques légères dérives de l'arrière-train, jugulées par l'électronique évidemment.

Tarifs

On en oublierait presque la raison d'être initiale de ce cas d'école de downsizing de sport. Côté consommation, difficile de confirmer les 13 % de baisse promise et certainement pas d'approcher les très théoriques 7,3 l/100 km annoncés. Simplement, l'homologation à 167 g/km de CO2 permet d'abaisser le malus à 2 200 € pour notre 718 S avec boîte PDK (même montant pour tous les modèles, sauf pour le 718 S en boite manuelle pénalisé de 3 000 €).

L'inflation tarifaire n'en est pas compensée pour autant. Débutant à 56 000 €, le 718 demande environ 5 000 € de plus que l'ancien Boxster 2,7 l. Et bien plus, comme toujours chez Porsche, pour profiter d'un équipement correct : notre 718 S (à partir de 68 750 €), il est vrai richement doté, culmine à plus de 91 000 € ! On s'éloigne vite de ses rivaux naturels Mercedes SLC et BMW Z4 pour s'approcher des prétentions d'une Jaguar F-Type qui demande minimum 72 940 € (V6, 340 ch).

BILAN

Difficile d'émettre un jugement de valeur. Le petit roadster Porsche est plus précis et équilibré que jamais, mais le flat-4 a fait du 718 une auto parfaitement différente du Boxster que nous connaissions. Simplement, on ne peut que regretter la disparition de la voix et des envolées rageuses du flat-6. S'acheter une vertu n'est jamais complètement indolore.

PORSCHE 911 «classique» 1963-1972

PRODUCTION 911 (901) : 89 256 exemplaires

Référence absolue

La 911 est une référence absolue en matière de pureté stylistique. Surtout les premiers modèles, incomparablement plus fins que les dernières versions.

La Porsche 911 est une voiture de sport et de luxe fabriquée par la firme allemande Porsche. La commercialisation de la première génération commence en 1964. Elle est alors la première intégralement conçue par la firme de Stuttgart. Près de cinquante ans plus tard, le modèle historique de Porsche en conserve l'esthétique et le nom. La 911, dans la version de type 991, est toujours produite et vendue. L'architecture du moteur est restée inchangée jusqu'à aujourd'hui. Il s'agit du 6 cylindres à plat (flat-six) disposé en porte-à-faux arrière.
La Porsche 911 est le modèle le plus célèbre de Porsche. Le modèle actuel a beaucoup évolué par rapport à la première génération : il existe en effet une quinzaine de modèles différents de la Porsche 911, les anciens modèles font aujourd'hui partie des voitures de sport les plus recherchées par les collectionneurs.
Le premier prototype de Porsche 911 est produit en 1959. Cette étude de style, connu sous le nom de «Projet T7», est esthétiquement très proche de la Porsche 356. En effet, la nouvelle Porsche doit être plus performante, plus spacieuse et plus confortable que la vieillissante 356, tout en conservant quelque peu la forme originelle, et ce malgré un empattement allongé de 20 cm au minimum. Ce projet constitue un véritable défi à relever pour les ingénieurs de la firme de Stuttgart, bien plus souvent habitués à optimiser les modèles

existants, que de créer de toutes pièces. Cette liberté dans la conception engendre un nombre relativement important de prototypes aux solutions techniques différentes : la mécanique est tour à tour refroidie par air, par eau et même par une combinaison associant l'huile pour les cylindres et air pour les culasses. Le style est quant à lui moins sujet à discussion. En effet, le chef du Département Carrosserie, Erwin Komenda, est seul décideur en ce qui concerne la ligne des produits Porsche. Pour lui, le design n'est qu'une notion superflue. Une petite équipe de stylistes, sous la direction du fils de Ferry Porsche, ButziN 1, définit une automobile 2+2N 2 compacte dont le profil va se révéler être intemporel. Selon Butzi, la simplicité des lignes est une évidence et la facilité de fabrication est une nécessité absolue. Fort de son expérience à l'école de stylisme d'Ulm, il dessine une voiture aux lignes fluides, mais renonce à la carrosserie tricorps de la 356 pourtant chère à son père, et adopte un arrière «fastback» dans l'optique de loger quatre adultes. Cette solution offre également l'avantage d'avoir un meilleur coefficient de traînée. Quatre ans plus tard, au Salon de l'Automobile de Francfort 1963, Porsche dévoile son cinquième et dernier prototype, baptisé «901», qui préfigure à peu de chose près, le modèle de série. Pas question sur une double de vous présenter la gamme complète, plus de 300 modèles existe ! On va se contenter des plus emblématiques ! Pour la fiche, on vous propose le premier modèle (type 901) pour la légende !

EVOLUTION

1964 - 130 ch
1967 - 911 : 130 ch, 911S : 160 ch, ajout de la version Targa
1968 - 911T : 110 ch, 911L : 130 ch, 911S : 160 ch
1969 - 911T : 100 ch, 911E4 : 140 ch, 911S : 170 ch
1970 - 911T : 125 ch, 911E : 155 ch, 911S : 180 ch, la motorisation passe à 2,2 l.
1972 - 911T : 130 ch (140 CV pour la version américaine à injection Kjet), 911E : 165 ch, 911S : 190 ch, la motorisation passe à 2,4 l

911 Carrera GTS Le Mans Centenaire Edition : la création 100 % française qui rend hommage au centenaire des 24 Heures du Mans.

Les Porsche de demain

PORSCHE 911 CARRERA GTS LE MANS CENTENAIRE EDITION

PORSCHE
911
PORSCHE
EXCLUSIVE MANUFAKTUR

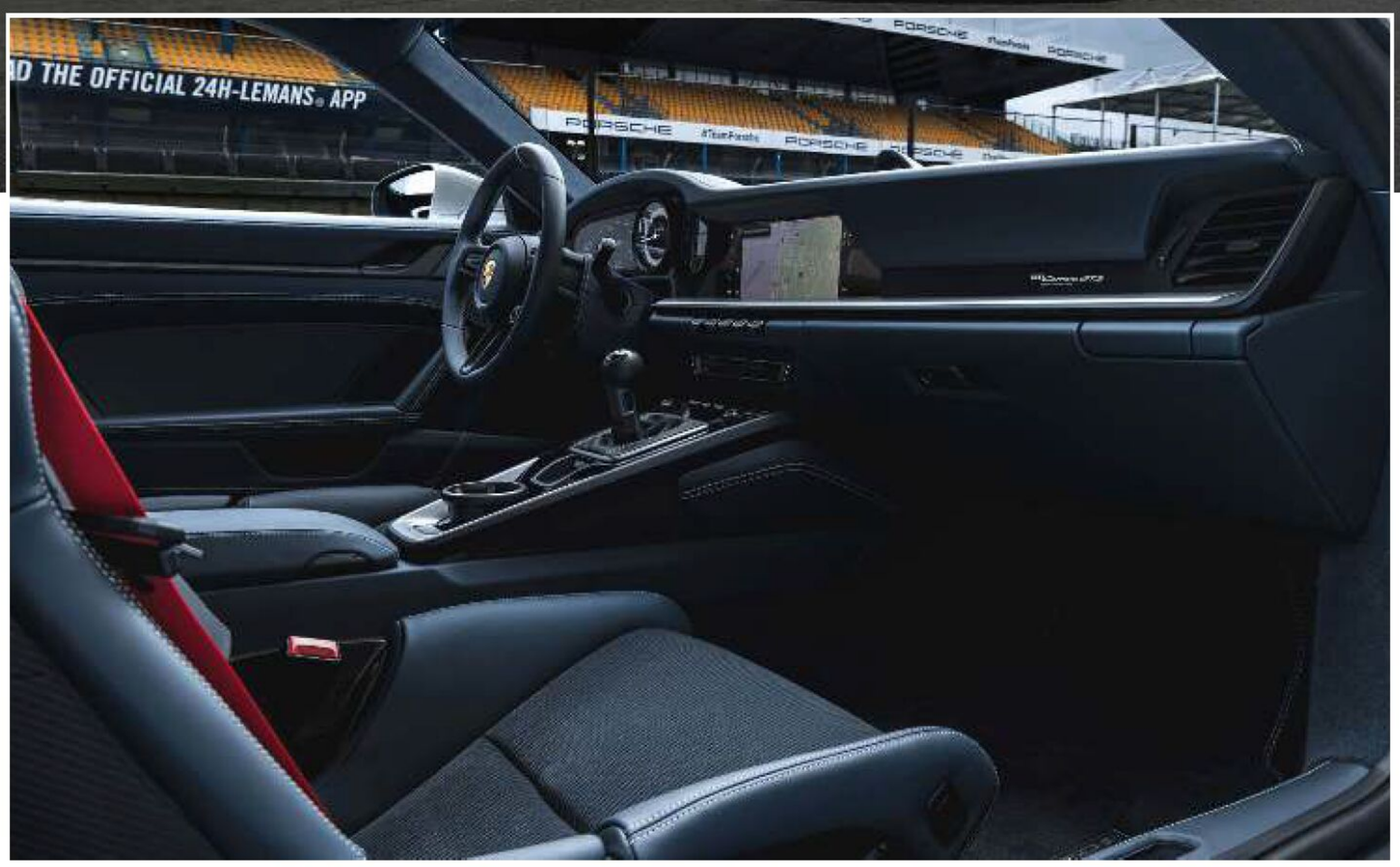
À occasion spéciale, voiture spéciale. En hommage à la course mythique des 24 Heures du Mans, Porsche France présente, en étroite collaboration avec la maison Porsche Exclusive Manufaktur et l'Automobile Club de l'Ouest, la 911 Carrera GTS Le Mans Centenaire Edition. Empreinte d'authenticité, cette série limitée sera produite à 72 exemplaires réservés au marché français.

Des éléments de design uniques pour un anniversaire spécial

Grant Larsson (designer du premier Boxster), en qualité de directeur des projets spéciaux au département Style Porsche, a personnellement dirigé le projet en collaboration avec l'équipe produit de Porsche France et de l'Automobile Club de l'Ouest. Elle a été pensée depuis 2020 pour une occasion spéciale : le Centenaire des 24 Heures du Mans et lui rend hommage à travers des éléments de design uniques. 25 éléments ont été développés et homologués spécifiquement pour cette 911. On trouve à l'extérieur un badge fraisé à la main sur la grille arrière ainsi qu'un badge arborant le tracé du circuit en bleu, blanc et rouge réalisé en 3D. L'intérieur, lui aussi, comprend des éléments spécifiques rendant hommage au double tour d'horloge comme le tracé du circuit embossé sur l'accoudoir central, le logo des 24 Heures du Mans sur les appuie-têtes ou encore les seuils de portes avec le monogramme du modèle. *« L'histoire des 24 Heures du Mans est intimement liée à celle de Porsche. Une marque prestigieuse, qui célèbre cette année son 75e anniversaire. Cette série limitée exclusivement dédiée à la France est un superbe hommage à la plus grande course d'endurance au monde. Merci à Porsche de continuer à faire rêver tous les passionnés d'automobile et pour son engagement en endurance. »* Pierre Fillon, président de l'Automobile Club de l'Ouest.

Un projet inscrit dans l'histoire de Porsche aux 24 Heures du Mans

Première Porsche à participer aux 24 Heures du Mans, et vainqueur de sa catégorie le 23 juin 1951, la Porsche 356 SL est l'une des voitures inspiratrices de cette 911 Carrera GTS Le Mans Centenaire Edition. Elle marqua le point de départ de l'histoire



glorieuse de Porsche au Mans qui dure depuis 72 ans sans discontinuer. On retrouve cette voiture inspiratrice dans le contraste de couleurs entre la couleur extérieure Le Mans Silver et l'intérieur Bleu Graphite, le numéro extérieur 46 (numéro qu'elle portait lors de sa victoire en 1951) et les inserts décoratifs intérieurs du modèle de 2023. Les jantes en Aurum, les custodes latérales, les ceintures rouges s'inspirent quant à elles de la 911 GT1 qui a remporté les 24h du Mans en 1998 avec deux pilotes français au volant. Une 911 de course iconique qui est restée dans les mémoires.

Avec cette édition spéciale Porsche France a puisé son inspiration dans des détails des plus authentiques. Le châssis originel de la 356 SL parti aux Etats Unis dès 1951 après la course a ainsi été retrouvé par les équipes du Porsche Museum et utilisé pour développer la 911 Le Mans Centenaire Edition. La couleur extérieure, Le Mans Silver, en est un exemple. Cette nouvelle teinte a été imaginée par le studio couleur de Porsche avec l'aide du propriétaire de la 356 SL de 1951 et du célèbre spécialiste californien, Rod Emory qui avait restauré la voiture pendant 4 ans. La couleur originale de la 356 SL a ainsi été modernisée pour créer un gris unique rendant hommage au sport automobile des années 50. Avec la 911 GT1 de 1998 elles se sont retrouvées sur le tracé des 24 Heures du Mans pour une séance photo exceptionnelle.

Une 911 Carrera GTS unique

La 911 Carrera GTS Le Mans Centenaire Edition intègre une trentaine d'options de série qui mettent en valeur son caractère unique. Parmi elles, les jupes latérales Sport Design peintes en Noir (finition satiné), le contour des baguettes de seuil en cuir Bleu Graphite ainsi que les phares PDLS Plus teinté. On y trouve également des options adaptées spécifiquement pour ce modèle comme le volant GT-sport en cuir Bleu Graphite avec coutures décoratives Craie et marquage 12h de la même couleur ou encore le velours sur les parties centrale des sièges baquets intégraux. Cette 911 Le Mans Centenaire Edition repose sur la base technique de la 911 Carrera GTS, offrant ainsi une propulsion agile grâce à son moteur de 480 ch, son châssis, ses freins et sa suspension propres aux modèles GTS. Unique en son genre, elle est disponible au choix avec une boîte manuelle à 7 rapports ou une boîte PDK à 8 rapports. En plus de cette dotation de série exclusive, chaque client recevra un étui à clé spécifique, une housse intérieure spécifique ainsi qu'un livre personnalisé répertoriant des photos de son véhicule à l'usine de Zuffenhausen et dans les ateliers d'Exclusive Manufaktur.

Porsche Mission X

UN AUTRE RÊVE PREND FORME

La Mission X est un concept de sportive biplace radical présenté en première mondiale le 8 juin, la veille de l'ouverture de l'exposition temporaire organisée au musée Porsche à Zuffenhausen (Stuttgart) à l'occasion des 75 ans de passion de la marque pour les voitures de sport (« 75 Years of Porsche Sports Cars »). Cette exposition célèbre une date spéciale : il y a 75 ans, le 8 juin 1948, la 356/1 Roadster obtient l'homologation requise pour pouvoir circuler sur la route. Cette homologation du premier modèle portant le nom de Porsche constitue la date de naissance de la marque en tant que constructeur de voitures de sport.

« La Porsche Mission X est une vitrine technologique qui esquisse l'évolution future des voitures de sport. Elle s'inscrit dans la continuité des sportives emblématiques des dernières décennies. À l'instar de la 959, de la Carrera GT et de la 918 Spyder, la Mission X apporte un formidable élan pour le développement de futurs concepts », déclare Oliver Blume, Président du Directoire de Porsche AG. *«Pour réaliser des voitures de rêve, il faut de l'audace, car l'audace a du génie. Au fil du temps, Porsche a su rester Porsche tout en ne cessant d'évoluer. »*
Michael Mauer, responsable du département Style Porsche, précise : *« Avec la Mission X, Porsche marque son attachement aux valeurs fondamentales de la marque. L'identité de la marque et de nos produits est au cœur du processus de développement de nos modèles de série. Le concept présenté aujourd'hui réalise la symbiose entre le caractère sportif des modèles de la marque et le luxe moderne incarné par Porsche. »*
Le concept Mission X est une hypercar re-

lativement compacte (4,5 m de long pour 2 m de large environ). Avec un empattement de 2,73 m, ses dimensions correspondent à celles de la Carrera GT et de la 918 Spyder. Pour des raisons aérodynamiques, les pneumatiques montés à l'arrière sont plus larges que ceux montés à l'avant (jantes 20 pouces à l'avant, 21 pouces à l'arrière).

Design : réinterprétation des éléments classiques de la marque

La Mission X représente la quintessence de la performance et du luxe moderne. Sa silhouette sculpturale et ses lignes musculeuses reprennent les codes stylistiques des hypercars, sans agressivité ostentatoire. La carrosserie surbaissée (hauteur de caisse inférieure à 1,2 m) arbore une teinte Rocket Metallic, une couleur élégante conçue spécialement pour ce concept. La carrosserie est agrémentée d'éléments de design en carbone apparent placés sous la ligne de ceinture de caisse. Ces éléments en finition satinée arborent une légère nuance de teinte, mais leur structure matérielle reste parfaitement reconnaissable.

Le pavillon au-dessus des occupants est constitué d'un dôme en verre allégé, avec un exosquelette en plastique renforcé de fibres de carbone. Les portes en élytre de type Le Mans sont fixées sur le montant avant et sur le toit. Elles s'ouvrent vers l'avant et vers le haut. Ce type de porte a déjà été utilisé sur la légendaire voiture de course Porsche 917. La signature lumineuse est particulièrement soignée. Pour la Mission X, le graphisme à quatre points, caractéristique de Porsche, a été réinterprété. La forme verticale des optiques de phare est inspirée de modèles de course historiques, notamment les Porsche 906 et 908. La ligne des optiques de phare a été étirée vers le bas. Une structure porteuse high-tech enserre les modules d'éclairage à LED. Les bandes lumineuses étroites des feux de jour et des clignotants sont mises en exergue. Lorsque l'éclairage est activé, les optiques de phare semblent faire un clin d'œil. Entièrement allumés, les feux avant confèrent à la voiture une certaine assurance.

L'arrière de la Mission X se caractérise par la bande lumineuse qui semble flotter sur toute la largeur de la voiture. Le monogramme Porsche transparent est rétroéclairé. Les feux arrière aux formes sculpturales émergent comme s'ils étaient en suspension dans l'air. Ils s'étendent sur toute la largeur de la voiture et sont scindés en quatre segments. Pendant la recharge, l'éclairage de la lettre « E » sur le monogramme Porsche varie en intensité lumineuse, ce qui crée une touche de mystère.

Écusson Porsche modernisé

ÉVOLUTION D'UNE ICÔNE

Métal précieux brossé, structure alvéolée en relief, animal héraldique revisité et couleur dorée rehaussée : à bien y regarder, telles sont les différences entre l'écusson modernisé de Porsche et son prédécesseur immédiat. Les designers du département Style Porsche se sont attachés trois ans durant à moderniser, en concertation avec les experts marketing de l'entreprise, le logo emblématique de la marque. L'écusson modernisé sera introduit sur les modèles de la marque à la fin de 2023.

L'écusson Porsche a fait sa première apparition en 1952. Depuis cette date, l'emblème de la marque a été revisité à plusieurs reprises, en 1954, en 1963, en 1973, en 1994 et en 2008. Les écussons historiques destinés aux modèles classiques de la marque (oldtimers et youngtimers) figurent dans l'offre de pièces d'origine disponible dans le monde entier auprès de Porsche Classic. Certains écussons sont fabriqués en réédition selon des procédés anciens, sur la base des dessins d'origine et à l'aide d'un outillage spécial.

Le saviez-vous ?

Le cheval cabré qui figure au milieu de l'écusson Porsche provient du blason de la ville de Stuttgart. Sur le plan étymologique, la ville doit son nom au terme « Stutengarten », qui désigne un élevage de juments. En associant le nom de la ville au-dessus du blason, Porsche affiche clairement son ancrage souabe.

Les couleurs noir et rouge et les bois de cerf stylisés proviennent des armoiries traditionnelles de l'ancien Land de Württemberg-Hohenzollern. L'écusson original de Porsche a été dessiné par Franz Xaver Reimspieß. Le concepteur, particulièrement doué en dessin, avait probablement aussi conçu le logo Volkswagen en 1936. Début 1952, il a dessiné la première version et la forme originale de l'écusson Porsche.

L'écusson Porsche est protégé sur le plan juridique en tant que marque depuis 1952 (DE 657 728). Il ne peut être exploité commercialement qu'avec l'autorisation expresse de Porsche AG.

L'écusson n'a été utilisé sur les modèles de la marque que quatre ans après le monogramme Porsche. Fin 1952, le logo apparaît pour la première fois au milieu du volant, avant d'être apposé sur la poignée du capot avant de la 356 Speedster en novembre 1954. À partir de 1959, il orne également les moyeux de roue des sportives de Zuffenhausen. Les écussons historiques proposés par Porsche aujourd'hui pour les modèles classiques subissent des tests approfondis au Centre de développement de Weissach afin de satisfaire aux critères de qualité élevés de la marque, notamment des essais climatiques avec cycles thermiques.

Porsche a présenté le 1er avril 2019 le premier écusson au monde avec code QR intégré, appelé QREST.

Porsche 718 Spyder RS

APOTHÉOSE DE LA FAMILLE À MOTEUR CENTRAL

Trente ans après la présentation du concept car Boxster, Porsche lance la version la plus puissante du populaire roadster à moteur central : la nouvelle Porsche 718 Spyder RS. C'est la première fois que le moteur atmosphérique haute performance de la 911 GT3 est implanté dans une voiture de sport décapotable à moteur central.

S PY 500

Porsche coiffe sa gamme de modèles 718 à moteur central d'une voiture de sport conçue pour offrir un plaisir de conduite maximal : le nouveau 718 Spyder RS est le pendant décapotable du 718 Cayman GT4 RS. Pour la première fois, le six cylindres boxer atmosphérique de 368 kW (500 ch) de la 911 GT3 est implanté dans une voiture de sport décapotable à moteur central. Ce même moteur léger et avide de hauts régimes équipe également la Porsche 911 GT3 Cup de course. Grâce à la capote à commande manuelle exceptionnellement légère et épurée du 718 Spyder RS, le son très évocateur du moteur offre une expérience encore plus fascinante. L'effet est en outre renforcé par le système d'échappement sport de série, fait d'acier inoxydable léger, ainsi que par les entrées d'air latérales originales, derrière les appuie-têtes.

Moteur atmosphérique avide de hauts régimes et construction résolument légère

Le groupe motopropulseur du nouveau 718 Spyder RS est identique à celui du coupé 718 Cayman GT4 RS. Le moteur boxer à six cylindres, d'une cylindrée de 4,0 litres, monte en régime jusqu'à 9 000 tr/min et génère une puissance de 368 kW (500 ch) ainsi qu'un couple maximal de 450 Nm. Associé à une boîte de vitesses PDK à sept rapports rapprochés, le six cylindres propulse le roadster biplace de 0 à 100 km/h en 3,4 secondes. La voiture atteint la barre des 200 km/h en seulement 10,9 secondes. Par rapport au 718 Spyder dépourvu de l'appellation « RS », le nouveau modèle de pointe ne bénéficie pas seulement d'une puissance supplémentaire de 59 kW (80 ch), mais atteint également le cap des 100 km/h une demi-seconde plus vite. La vitesse maximale est désormais de 308 km/h au lieu de 300 km/h. Comme tous les modèles RS modernes, le nouveau 718 Spyder RS est exclusivement disponible avec la boîte de vitesses à double embrayage de Porsche (PDK). Cette dernière égrène les sept rapports à la vitesse de l'éclair et garantit des performances maximales. Les palettes de changement de rapport permettent au conducteur de garder les mains sur le volant même lorsqu'il passe les vitesses manuellement. Il peut également utiliser le levier sélecteur ergonomique situé sur la console centrale.

Outre le moteur plus puissant, le poids

réduit du nouveau modèle contribue également à l'amélioration des performances : avec 1 410 kg, le Spyder RS pèse 40 kg de moins que le 718 Spyder avec PDK et 5 kg de moins que le 718 Cayman GT4 RS à carrosserie fermée. Le Spyder RS représente l'apogée de la ligne de modèles lancée en 2016.

La nouvelle Porsche 718 Spyder RS est proposé à la vente à partir de 159 052€ euros TTC. Le 718 Spyder RS célébrera sa première auprès du public en juin prochain, à l'occasion des festivités organisées à Zuffenhausen (Stuttgart), pour les 75 ans de Porsche. Peu après, la voiture fera son apparition au Goodwood Festival of Speed, en Angleterre.

Luxe et performance

PORSCHE PRÉSENTE LE NOUVEAU CAYENNE

Porsche revisite en profondeur la troisième génération de son SUV sportif en apportant des modifications majeures à la motorisation, au châssis, au design et à la dotation en équipements. Le nouveau modèle est la parfaite symbiose entre performances sur route, maîtrise en mode tout-terrain et confort pour les trajets du quotidien.

Porsche revisite entièrement son SUV premium au succès jamais démenti : le nouveau Cayenne fait ses débuts avec un nouveau concept d'affichage et de commande à bord, faisant la part belle au numérique, une technologie novatrice en matière de châssis et de nombreuses innovations technologiques. « La nouvelle version constitue l'un des restylage les plus complets d'un produit de la marque dans l'histoire de Porsche », souligne Michael Schätzle, responsable de la gamme Cayenne. Les phares HD Matrix LED à haute résolution assurent un éclairage sur mesure pour chaque situation de conduite, un système de purification de l'air filtre les polluants susceptibles de pénétrer dans l'habitacle, et le passager avant bénéficie pour la première fois sur le Cayenne de son propre écran d'infodivertissement, lui permettant notamment de regarder des vidéos en streaming pendant les trajets. Avec ses lignes encore plus affûtées et ses motorisations plus puissantes, le Cayenne réaffirme son positionnement résolument sportif sur son segment.

Lignes affûtées, système d'éclairage novateur

La silhouette du nouveau Cayenne se distingue par son expressivité et son caractère athlétique. Le bouclier avant, le galbe encore plus prononcé de ses ailes, le nouveau capot moteur et les blocs optiques au design high-tech mettent en exergue la dimension élargie de la voiture. L'arrière se caractérise quant à lui par les feux arrière en relief, les surfaces épurées et le nouveau bouclier avec support intégré pour la plaque d'immatriculation. Le nuancier enrichi de trois nouvelles teintes de carrosserie, les packs sport de conception allégée, offrant un gain pouvant atteindre 33 kg sur la version Cayenne Coupé, ainsi

que le large choix de jantes de 20, 21 et 22 pouces, proposées en option, permettent de personnaliser largement le nouveau Cayenne et de souligner encore davantage sa sportivité.

Un modèle hybride plus puissant et jusqu'à 90 km en mode tout électrique

Pour son lancement en Europe, le nouveau Cayenne sera proposé avec trois motorisations différentes. Le moteur V8 biturbo de 4 litres conçu par Porsche a été largement développé pour remplacer l'ancien V6 sur le nouveau Cayenne S. Développant 474 ch (349 kW) pour un couple maximal de 600 Nm, il affiche un gain de puissance de 34 ch (25 kW) et un gain de couple de 50 Nm par rapport à son prédécesseur. Avec ce bloc, le SUV et le SUV Coupé franchissent le 0 à 100 km/h en 4,7 secondes. La vitesse de pointe s'établit à 273 km/h. Le modèle de base de la gamme Cayenne est équipé d'un V6 turbo optimisé de trois litres, qui développe désormais 353 ch (260 kW) et 500 Nm (gain de 13 ch [10 kW] et de 50 Nm par rapport au modèle précédent).

Le bloc six-cylindres équipe également le Cayenne E-Hybrid, complété par un nouveau moteur électrique qui développe désormais 176 ch (130 kW, soit un gain de 30 kW) pour une puissance cumulée de 470 ch (346 kW). Doté d'une batterie haute tension offrant une capacité de 25,9 kWh (contre 17,9 kWh pour sa devancière), le nouveau modèle hybride affiche une autonomie pouvant aller jusqu'à 90 km (cycle WLTP) en mode tout électrique. Un nouveau chargeur embarqué de 11 kW permet de ramener le temps de recharge à moins de 2,5 heures en se branchant sur une source d'alimentation adaptée, alors même que la capacité de la batterie est accrue. Les modes de conduite E-Hybrid ont en outre été optimisés pour améliorer l'efficience du véhicule.

Disponible à partir de 91 350 euros avec une dotation de série enrichie

La dotation de série du Cayenne a été considérablement enrichie et comprend désormais les phares matriciels à LED, la suspension active PASM, des jantes 20 pouces, le système d'aide au stationnement Park Assist à l'avant comme à l'arrière, avec caméra de recul, et une station d'accueil pour smartphone avec recharge par induction (jusqu'à 15 W de puissance). En France, le nouveau Cayenne est proposé à la vente à partir de 91 350 euros (version Coupé à partir de 95 430 euros). Le prix s'entend T.T.C. et comprend les équipements spécifiques au marché français. Le Cayenne E-Hybrid est proposé à la vente à partir de 105 712 euros (version Coupé à partir de 108 712 euros), et le Cayenne S à partir de 109 933 euros (version Coupé à partir de 115 213 euros). Les nouveaux modèles sont d'ores et déjà disponibles à la commande. En France, les premières livraisons interviendront à partir de fin juillet 2023.

PORSCHE-718 CAYMAN GTS

718 Boxster et Cayman

Les modèles 718 évoluent au cœur de la sportivité. Pour mieux conquérir les routes du monde, ces roadsters à moteur central, dans l'esprit de la légendaire Porsche 718, unissent un passé légendaire à l'avenir des modèles sportifs. Leur objectif : libérer le quotidien de sa banalité.

Fraîcheur des couleurs et harmonie des packs de contraste : les nouveaux 718 Boxster Style Edition et 718 Cayman Style Edition ne manquent pas de caractère. Depuis les premiers modèles de la gamme, les deux sportives à moteur central ont toujours su conjuguer à merveille plaisir de conduire et confort d'utilisation au quotidien. Avec les modèles Style Edition, Porsche propose désormais une déclinaison exclusive pour les clients amateurs de voitures au design extraverti. La teinte extérieure Ruby Star Neo, réinterprétation moderne du Ruby Star arboré par la légendaire Porsche 911 Carrera RS (génération 964), illustre à merveille le caractère assumé du nouveau modèle.
Les modèles 718 Boxster et 718 Cayman Style Edition bénéficient d'une dotation de série enrichie : phares BiXenon avec feux de jour à LED, assistance au stationnement à l'avant et à l'arrière avec caméra de recul, Apple CarPlay, régulateur de vitesse, rétroviseurs intérieur et extérieurs avec fonction anti-éblouissement automatique et capteur de pluie, volant chauffant multifonction en cuir lisse, sièges chauffants, climatisation automatique 2 zones, tapis de sol avec coutures décoratives de contraste couleur craie, intérieur cuir noir avec coutures décoratives en craie et direction assistée asservie à la vitesse Servotronic Plus sont autant d'équipements de série du nouveau modèle. Les deux modèles 718 Style Edition peuvent également être dotés de nombreuses options.

Le 718 Boxster Style Edition et le 718 Cayman Style Edition sont disponibles à partir de 70 635 euros TTC (Boxster) et de 68 596 euros TTC (Cayman).

PORSCHE-718 BOXSTER

LES MODÈLES 718 T

Parfois, l'objectif ultime consiste à se laisser aller. Le meilleur moyen d'y parvenir ? Revenir à l'essentiel : une voiture de sport dans sa plus simple expression, qui vous invite à tout oublier en passant les rapports. Une Porsche qui n'attend que le bitume et vous, bien évidemment. Le cœur de sa mécanique : un moteur 4 cylindres à plat turbo de 300 ch (220 kW) niché à quelques centimètres du conducteur. Et son centre de gravité ? Il est bas, comme il se doit. Le châssis sport (- 20 mm) vous permet de coller à la route, en prise directe avec vos sensations.

718 S

Ce modèle utilise un moteur 2,5 litres et 350 ch. Comme sur la 911 Turbo, ils peuvent

BOXSTER GTS

s'appuyer sur un turbocompresseur à géométrie variable et qui offre aux modèles des performances exceptionnelles, 285 km/h en vitesse de pointe et un 0 à 100 km/h effectué en 4,2 secondes.

718 GTS

Impossible de trouver plus de glamour sur 4 roues. Avec une voiture de sport qui fait vibrer tous vos sens et vous frappe toujours en plein cœur. 100 % Porsche, 6 cylindres, un conducteur : vous. Sous le capot, le quatre litres dispose de 400 chevaux, avec une vitesse de pointe maximale de 293 km/h en un 0 à 100 km/h en 4,0 secondes.

718 BOXSTER

718 CAYMAN GT4
S GO 1302

BOXSTER GTS 4.0
S GO 2160

718 CAYMAN GT4 RS

CAYMAN GT4 RS ENCORE PLUS FORT

Ici, point de petit vent doux, point de brise légère. C'est une tempête qui s'annonce. Un simple regard sur le 718 Cayman GT4 suffit pour constater que toute résistance à l'air est vaine. La lame de spoiler avant affirmée se dote de déflecteurs supplémentaires devant les passages de roue, qui contribuent à l'appui aérodynamique du train avant. La prise d'air centrale du bouclier optimise l'aérodynamique en orientant le flux d'air vers le haut via la sortie située devant le capot avant. La partie basse de la lame de spoiler avant a également été optimisée sur le plan aérodynamique. Elle arbore un relief bien particulier, qui évoque celui d'une balle de golf, pour réduire au maximum la résistance de l'air.
Moteur atmosphérique à plat en position centrale. 4,0 l de cylindrée. 6 cylindres. 420 ch (309 kW). Une sonorité insensée, tout comme lui. Le couple maximal de 420 Nm en association avec la boîte manuelle est compris entre 5 000 tr/min et 6 800 tr/min. Le zéro à 100 km/h est effectué en 3,9 secondes, avec une vitesse de pointe qui dépasse les 300Km/h.

CAYMAN GT4 RS QUI DIT MIEUX ?

Un véhicule affûté pour le circuit. Un concept de moteur central 6 cylindres atmosphérique de 4,0 litres. 6 papillons de gaz individuels pour une réactivité optimale. Un concept haut régime qui atteint facilement la barre des 9 000 tours. Une puissance de 500 ch (368 kW). Rationnel ? Pas toujours. Parfait ? À chaque instant.
Le concept aérodynamique du 718 Cayman GT4 RS a été considérablement affûté par rapport au 718 Cayman GT4 et adapté à la puissance hors du commun au niveau des performances, de l'aérodynamisme, du châssis et, bien sûr, du design. C'est particulièrement visible au niveau de l'aileron arrière fixe avec attaches tenue de route d'excellent niveau, mais également une esthétique de véhicule affûté pour le circuit. 315 km/h en pointe et un zéro à 100 km/h en 3,4 secondes, la 911 n'a qu'à bien se tenir !

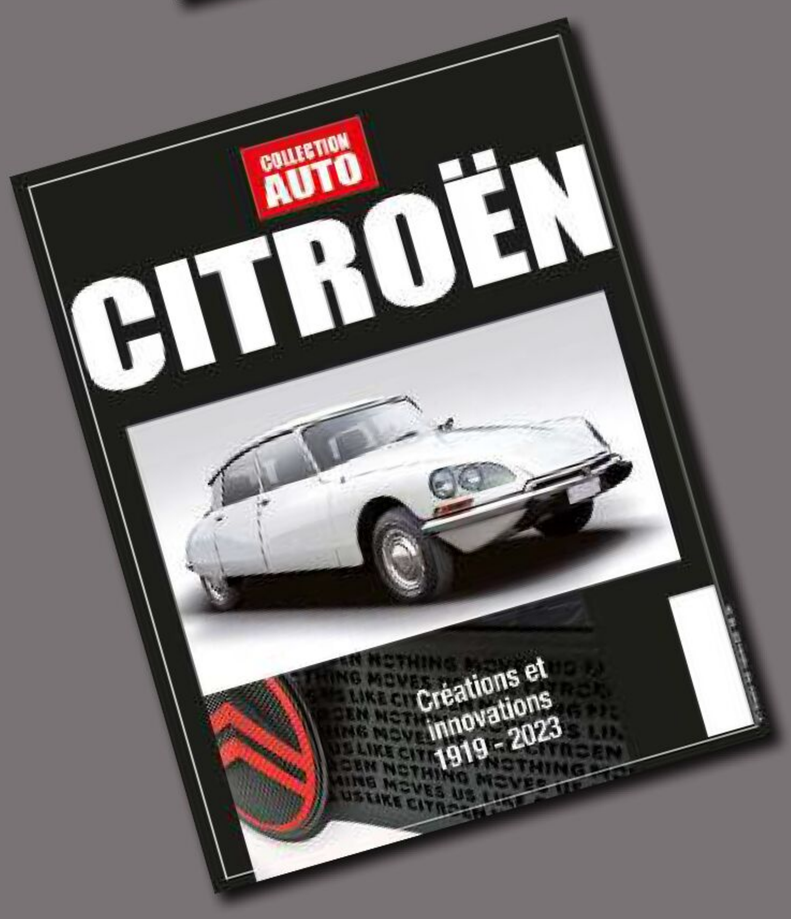
INTÉRIEUR 718 BOXSTER

78

718 BOXSTER

Lafont presse

La passion d'informer



Entreprendre (Lafont presse), groupe côté sur Euronext Paris.

L'éditeur français, imprimé en France

www.lafontpresse.fr

Imprimé en France

PORSCHE 911 SPORT CLASSIC-2023

PORSCHE 911 TARGA

Typiquement 911

La silhouette de la 911 Carrera est reconnaissable entre toutes avec sa ligne de toit emblématique au dynamisme plongeant et élégant, qui façonne l'ADN de la marque Porsche depuis 1963 - tout comme ses performances sportives exceptionnelles.

« Le design de la 911 est intemporel et son esthétique universelle, car sa conception est axée sur l'essentiel, jusqu'à la dernière touche. »

Selon le principe d'une alliance entre la forme et la fonction. Une tradition qui fait sans cesse évoluer la 911 vers l'avenir.La gamme Porsche est en perpétuel évolution, c'est encore le cas avec le millésime 2023. Le design de la 911 conjugue tradition et innovation pour toujours plus de dynamisme sur la route et il ne manquera pas d'accrocher le regard de quiconque est dans son sillage.

Typiquement 911, le long capot aux traits marqués, le pare-brise tout en verticalité et la ligne de toit qui s'étire en pente douce vers l'arrière. Les ailes arborent un galbe généreux, l'arrière est puissant et souligne clairement l'horizontalité, bref, une 911 comme on les aime.

On note désormais la présence d'une Carrera T, plus légère avec de nouvelles sensations de conduite à l'état pur. C'est aussi le cas avec la nouvelle GT3 RS, directement issue de la course automobile.

PORSCHE 911 DAKAR

Ce modèle exclusif, limité à 2 500 unités, montre que le concept de la Porsche 911 ne connaît guère de limites. Mais il rappelle aussi la première victoire générale de Porsche au Rallye Paris-Dakar de 1984, ainsi que la naissance de la transmission intégrale sur la Porsche 911. C'est pourquoi la nouvelle 911 Dakar est proposée en option avec un pack Rallye Design qui évoque la championne iconique de 1984.

PORSCHE 911 DAKAR 2023

Le premier détail frappant de la Porsche 911 Dakar, c'est sa garde au sol : elle est plus élevée de 50 mm que celle d'une 911 Carrera à châssis sport. De plus, le système de levage, de série, peut soulever l'avant et l'arrière du véhicule de 30 mm supplémentaires. La garde au sol et l'angle de rampe atteignent ainsi le niveau des SUV classiques. Le système de levage ne sert pas seulement à franchir lentement les obstacles, il fait partie intégrante d'un châssis entièrement revu. Le réglage « niveau élevé » est disponible jusqu'à une vitesse de 170 km/h pour une conduite tout-terrain ambitieuse. Au-delà de cette vitesse, la voiture redescend automatiquement à son niveau normal.

UNE TRACTION MAGISTRALE SUR TOUS LES TERRAINS

Avec ses 480 ch (353 kW) de puissance et un couple maximal de 570 Nm, le six cylindres biturbo de trois litres livre des performances magistrales, accompagnées de la sonorité du Boxer, si présente et chargée d'émotions. Il permet à cette nouvelle voiture de sport de franchir le 0 à 100 km/h en 3,4 secondes. Quant à sa vitesse maximale, elle est limitée à 240 km/h par les pneus tout-terrain.
La nouvelle Porsche 911 Dakar est d'ores et déjà disponible à la commande au prix de 226 689 euros T.T.C. Le pack design Rallye est proposé au prix de 26 280 euros.

NOUVELLE SPORTIVE OPTIMISÉE EN POIDS : LA PORSCHE 911 CARRERA T

Porsche enrichit la gamme 911 avec l'arrivée d'une sportive optimisée en poids, la nouvelle 911 Carrera T. Dans l'univers Porsche, la lettre « T » fait référence à l'appellation « Touring » utilisée pour désigner les modèles de la marque conçus pour procurer une expérience de conduite sportive à l'état pur. De série, la 911 Carrera T est équipée d'une transmission manuelle à 7 rapports. La PDK 8 rapports est proposée en option. Elle est également proposée de série dépourvue de sièges à l'arrière (une option gratuite permet néanmoins de les ajouter en fonction des besoins).
Châssis sport PASM et pack Sport Chrono de série.

La nouvelle 911 Carrera T se positionne entre la 911 Carrera et la 911 Carrera S. Le modèle Carrera T est doté du moteur biturbo qui équipe les modèles Carrera. Avec sa puissance de 385 ch (283 kW) et son couple de 450 Nm, le bloc permet à la sportive d'abattre le 0 à 100 km/h en 4,5 secondes (4,0 secondes avec transmission PDK) et d'atteindre une vitesse de pointe de 291 km/h. Sur la version Carrera T, les équipements de série de la 911 Carrera S à boîte manuelle sont complétés par le système de contrôle vectoriel du couple Porsche Torque Vectoring (PTV) avec différentiel arrière à glissement limité mécanique. La 911 Carrera T est également dotée de série du pack Sport Chrono et du châssis sport à suspension active PASM (surbaissement de 10 mm). À ce jour, seule la 911 Carrera T est proposée avec ces équipements de série associés au bloc de 385 ch.

«La lettre « T » dans la désignation du modèle Porsche 911 Carrera T fait référence à l'appellation « Touring », dont l'histoire au sein de la marque remonte à 1968, avec l'homologation de la 911 T. »

La nouvelle 911 Carrera T est disponible en quatre teintes unies (Noir, Blanc, Rouge Indien et Jaune Racing), mais aussi en quatre teintes métallisées (Noir Intense, Bleu Gentiane, Gris Glacé et Argent GT). Des teintes spéciales sont également proposées (Craie, Ruby Star Neo, Rouge Carmin, Bleu Requin et Vert Python).

PORSCHE 911 CARRERA 4 GTS CABRIOLET
S GO 4253

PORSCHE 911 CARRERA T 2023
S GO 4033

PORSCHE 911 GT3 RS CARRERA RS 2.7

PORSCHE 911 GT3 RS CARRERA RS 2.7

Les clients de la 911 Carrera T peuvent également personnaliser la teinte de leur voiture avec l'offre Paint to Sample, qui comporte plus de 110 nuances de couleur.
La Porsche 911 Carrera T peut être commandée dès aujourd'hui. Les premiers exemplaires seront disponibles dans le réseau de distribution de la marque au 1er trimestre 2023. Elle est proposée à la vente à partir de 126 330 EUR. Le prix s'entend TTC et comprend les équipements spécifiques au marché français.

911 GT3 RS TAILLÉE POUR LES PERFORMANCES

La nouvelle Porsche 911 GT3 RS affiche clairement ses ambitions : délivrer des performances maximales. Pour cela, la sportive de 525 ch (386 kW) homologuée pour la route exploite les possibilités offertes par les technologies et les concepts éprouvés sur circuit. Avec son moteur atmosphérique à haut régime issu de la compétition, sa conception allégée intelligente, et surtout son système de refroidissement et son aérodynamique, elle affiche clairement sa filiation avec la 911 GT3 R, son homologue de course.

MOTEUR SIX CYLINDRES À PLAT DE QUATRE LITRES À HAUT RÉGIME

La 911 GT3 RS est équipée d'une version optimisée du moteur atmosphérique de 4,0 l à haut régime de la 911 GT3. Ce moteur offre notamment une puissance accrue de 525 ch (386 kW) grâce à de nouveaux arbres à cames, avec profils modifiés. Il bénéficie également d'un système d'admission à boîtier papillon unique et d'une commande de soupapes rigide issus de la compétition. Quant à la boîte à double embrayage PDK (Porsche Doppelkupplung) à 7 rapports, elle se distingue par sa démultiplication totale raccourcie par rapport à la 911 GT3. Les entrées d'air du soubassement permettent à la transmission de supporter les contraintes extrêmement élevées occasionnées par un usage fréquent sur circuit.
La 911 GT3 RS abat le 0 à 100 km/h en 3,2 s et atteint une vitesse de pointe de 296 km/h en septième.
Elle est proposée en France à partir de 234 977 EUR.
Le premier modèle est désormais la Carrera classique avec ses 385 ch dont le prix débute à 115 656 €, la version cabriolet est identique, au prix de 130 056 €, tandis que le nouveau modèle, 911 T est disponible à partir de 126 330 €, toujours avec 385 ch, mais plus légère.
La gamme suivante se nomme Carrera 4, et elle dispose de 4 roues motrices, et elle est déclinée, les prix débutent à 123 576 €.
Le modèle GTS dispose de 480 chevaux et atteint 311 km/h en pointe. Il est décliné en Carrera GTS, Coupé, Targa et cabriolet, et 4 roues motrices, avec des tarifs de 149 486 € à 171 806 € pour le modèle 911 Targa 4S.
Il existe aussi une version 911 Edition 50 ans Porsche Design, à partir de 196 943 €.
Les 911 turbo sont au catalogue, en version coupé ou cabriolet. Ils disposent d'un moteur développant 580 ch, une vitesse de pointe de 320 km/h et un 0 à 100 km/h en 2,8 s. Les tarifs débutent à 201 438 € et 215 118 € pour le modèle cabriolet. Enfin, le modèle 911 Turbo S dispose de 650 ch, 330 km/h et 0 à 100 km/h en seulement 2,7 s, les tarifs sont à la hauteur, 234 312 € en coupé et 247 992 € en cabriolet.
La nouvelle version 911 Sport Classic dispose de 550 ch, 315 km/h en 4,1 s de 0 à 100 km/h pour un tarif de 286 215 €. La nouvelle 911 Dakar dispose d'un moteur de 480 ch, pour une vitesse de pointe de 240 km/h et 3,4 s de 0 à 100 km/h, contre un chèque de 226 689 €.
Et si êtes à la recherche de la performance pure, alors regardez la 911 GT3 et ses 510 ch pour poids léger, 318 km/h en pointe et 3,4 s 0 à 100 km/h, 182 167 €, le summum étant la version GT3 RS avec ses 525 ch, 396 km/h en pointe et 3,2 s de 0 à 100 km/h pour 234 977€.

Taycan, La nouvelle ère

Le Taycan marque l'entrée de Porsche dans une nouvelle ère. Une ère d'électromobilité où la recharge doit être pensée pour répondre aux usages variés de nos clients. Ainsi, c'est un véritable écosystème de charge qui a été conçu : de la recharge à domicile à la recharge à destination en passant par la recharge sur autoroute. Pour l'heure, l'autonomie du Taycan se situe à 512 kilomètres, avec une recharge rapide, le Taycan vous permet de récupérer jusqu'à 100 km d'autonomie en seulement 5 minutes

Encore une fois, la gamme Taycan comporte de nombreux modèles, 14 pour être précis avec trois types de carrosserie.

TAYCAN

La silhouette pure, expressive et intemporelle qui caractérise le Taycan est soulignée par une « flyline » dynamique et plate. L'espace

INTÉRIEUR PORSCHE TAYCAN 4 CROSS TURISMOS

PORSCHE TAYCAN 4 CROSS TURISMO

habitable n'est pas en reste en proposant jusqu'à 5 places dans un confort exclusif. Le coffre arrière complété par le coffre avant permettent d'envisager les longs voyages.

Le tarif de base est de 91 055 €, pour cette version de base, proposant 408 ch et de solides performances, 230 km/h en pointe et le 0 à 100 km/h en 5,4 s. La version 4S développe 530 ch, 250 km/h et 4,0 s pour passer de zéro à 100 km/h, le tarif grimpe à 111 602 €. Le modèle existe aussi en GTS, 598 ch, vitesse limitée à 250 km/h et 3,7 s pour le 0 à 100 km/h, 137 847 €, puis les deux versions Turbo, et Turbo S viennent compléter la gamme, 680 ch pour le turbo et 761 ch pour la version Turbo S, 260 km/h en pointe et 2,8 s de zéro à 100 km/h, le tarif est à la hauteur des performances, 193 061 € pour la version S.

TAYCAN 4 CROSS TURISMOURISMO

Le Taycan Cross Turismo conserve la « flyline » typiquement Porsche. Sa ligne de toit moins plongeante permet une hauteur de pavillon en augmentation ainsi qu'une capacité de

PORSCHE TAYCAN 4 CROSS TURISMO

PORSCHE TAYCAN 4 CROSS TURISMO

PORSCHE TAYCAN GTS SPORT TURISMO

PORSCHE TAYCAN GTS SPORT TURISMO

chargement supérieur de 400 litres (banquette rabattue) par rapport à la berline. En outre sa hauteur de caisse supérieure offre une polyvalence accrue et permet de s'aventurer en dehors des sentiers battus.
101 255 €, c'est le tarif de base, avec 476 ch ? Le modèle 4S Cross Turismo propose 571 ch, 240 km/h et 4,1s de 0 à 100 km/h pour un budget de 117 002 €.

TAYCAN SPORT TURISMO

Design sportif et habitabilité généreuse. Dynamique sans compromis et polyvalence optimale. Châssis bas et grand confort. Le nouveau Taycan Sport Turismo combine le meilleur de deux mondes électrisants.
Les meilleurs moments du sport sont les secondes qui suivent l'euphorie des coureurs, au moment où notre âme se trouve en parfait équilibre. Avec les nouveaux modèles Taycan Sport Turismo, cette sensation peut être vécue au quotidien.
Le modèle de base propose 408 ch pour 92 015 €, tandis que le milieu de gamme, le 4S, avec ses 530 ch propose de solides performances,

PORSCHE TAYCAN GTS SPORT TURISMO

250 km/h, 4,0 s du zéro à 100 km/h et 112 562 €. Quant au GTS Sport Turismo, ses 598 ch le propulse à 250 km/h et un 0 à 100 km/h en seulement 3,7 s, 138 807 €. Le Turbo Sport, propose 680 ch, 260 km/h et 3,2 s, pour une facture débutant à 160 421 €. Enfin le haut de gamme, le Turbo S Sport Turismo, possède un moteur développant 761 ch, 260 km/h en pointe et 2,8 s du 0 à 100 km/h, 194 021 €.

PORSCHE TAYCAN GTS SPORT TURISMO

Panamera, Berline sportive atypique

Que ce soit la Panamera, la Panamera Executive ou la Panamera Sport Turismo, la silhouette et les proportions sont indéniablement Porsche. Athlétiques, affûtées, avec des lignes claires et un design puissant.
L'empattement plus long, le porte-à-faux plus court à l'avant et plus long à l'arrière confèrent un aspect dynamique à la ligne générale. La sculpture prononcée des parties latérales révèle une silhouette et une légèreté typiquement Porsche.
La nouvelle Porsche Panamera couvre une gamme encore plus large. Elle combine la performance d'une voiture de sport avec le confort d'une berline exclusive.
Meilleure performance de sa catégorie avec encore plus de puissance.
Porsche souligne sa quête de la meilleure performance de sa catégorie via un accroissement significatif de la puissance des moteurs. Ce sont notamment les performances de la nouvelle Panamera Turbo S qui priment. Dynamique transversale poussée à la perfection.
L'optimisation de tous les systèmes de châssis a sensiblement augmenté le confort sur route et la stabilité dans les virages. Les améliorations s'appliquent donc aussi aux amortisseurs adaptatifs, à la stabilisation antiroulis électronique, à la direction ainsi qu'à la suspension repensée des moteurs et des essieux.

Le modèle de base propose 330 ch, 270 km/h et un 0 à 100 en 5,6 s, il est facturé à partir de 99 753 €, la version Panemara 4 est identique à la version de base. Le modèle 4S propose 440 ch, 295 en pointe et 4,3 s pour 125 456 €. La version 4 E-Hybrid développe 462 ch, 280 km/h en pointe et 4,4 s du 0 à 100 km/h pour 119 433 €, 560 ch pour le modèle 4S E-Hybrid, 298 km/h et 3,7 s du 0 à 100 km/h, 137 456 €. La GTS possède 480 ch, 300 km/h, 3,9 s du 0 à 100 km/h et 147 896 €.

PORSCHE PANAMERA 4S E-HYBRID

PORSCHE PANAMERA GTS

PORSCHE PANAMERA 4 E-HYBRID SPORT TURISMO

PORSCHE PANAMERA TURBO S E-HYBRID SPORT TURISMO

TURBO S

Symbiose unique de contradictions : la nouvelle Porsche Panamera couvre dorénavant une gamme encore plus large. Elle combine la performance d'une voiture de sport avec le confort d'une berline exclusive. Avec la Panamera Turbo S de 463 kW (630 ch), le constructeur de voitures de sport accentue sa recherche d'une performance de premier ordre. 315 km /h en pointe et le 0 à 100 km/h en 3,2 s.

Le nouveau modèle haut de gamme dépasse les niveaux de puissance de la Panamera Turbo. Porsche poursuit également sa stratégie E-Performance avec détermination. L'autonomie purement électrique est augmentée de jusqu'à 30 pour cent par rapport aux modèles hybrides rechargeables précédents. Le confort et la sportivité bénéficient de composants du châssis et de systèmes de régulation perfectionnés, ainsi que d'une nouvelle génération de pneumatiques et une transmission optimisée. Le tarif de base est à 194 977 €.

La Panamera est déclinée en version Sport Turismo, avec les mêmes puissances et caractéristiques que la version de base. Seul, le tarif change avec une augmentation de l'ordre de 5 000 € par rapport au modèle de base.

INTÉRIEUR PORSCHE PANAMERA 4

PORSCHE MACAN GTS

PORSCHE MACAN S

PORSCHE MACAN T

INTÉRIEUR PORSCHE MACAN T

Macan, inégalable

5 portes, 5 sièges et pourtant absolument inégalable. Le Macan nouvelle génération conserve son rang de voiture de sport parmi les SUV compacts. On reconnaît l'ADN de Porsche immédiatement à la ligne de toit infléchie : la « flyline » confère au Macan son caractère éminemment sportif.

LA GAMME MACAN RESTE POUR L'HEURE LA PLUS PETITE GAMME DE LA MARQUE AVEC SEULEMENT 4 PRODUITS

Le nouveau SUV compact, décliné en quatre versions, affiche une puissance nettement accrue par rapport à ses prédécesseurs. Le Macan GTS, au caractère sportif affirmé, constitue le fleuron de la gamme. Son bloc V6 biturbo de 2,9 l développe désormais 440 ch (324 kW), une puissance en hausse de 60 ch (44 kW) par rapport au modèle précédent. Doté de la réactivité et de la motricité typiques des modèles Porsche siglés GTS, il abat le 0 à 100 km/h en 4,3 s avec le pack Sport Chrono et atteint une vitesse de pointe de 272 km/h. Le Macan S est quant à lui équipé d'un moteur V6 biturbo de 2,9 l avec une puissance de 380 ch (280 kW), un gain de 26 ch (20 kW) par rapport à la génération précédente. Le Macan S atteint les 100 km/h départ arrêté en 4,6 s, pour une vitesse de pointe de 259 km/h. Un nouveau groupe motopropulseur quatre cylindres turbocompressé de 265 ch (195 kW) équipe le modèle de base de la gamme Macan. Il franchit le 0 à 100 km/h en 6,2 s, pour une vitesse de pointe de 232 km/h. Tous les modèles sont équipés de la boîte Porsche à double embrayage (PDK) à sept rapports et d'une transmission intégrale active pilotée par le système PTM (Porsche Traction Management).

LE NOUVEAU MACAN T

Il pose des jalons là où d'autres se fondent dans la masse : nouveau Macan T.
Jeune, dynamique et urbain, doté d'un équipement de série complet, d'éléments de design spécifiques et, bien sûr, de performances typiquement Porsche.

LIGNES PLUS AFFUTEES, CARACTERE RÉSOLUMENT SPORTIF

Les lignes du SUV compact de Porsche ont été affûtées par l'ajout d'éléments stylistiques extérieurs. Ainsi, le bouclier avant redessiné arbore un insert dans la teinte de carrosserie qui souligne la largeur du SUV compact et confère au Macan une silhouette plus ramassée. Sur le nouveau modèle GTS, le centre du bouclier avant ainsi que d'autres éléments de carrosserie sont déclinés en couleur de contraste Noir. L'arrière est doté d'un diffuseur imposant au design unique. À l'arrière comme à l'avant, le bouclier au design moderne comporte des éléments en relief. Cette structure en relief est également disponible en option pour les sideblades. Les phares à LED pilotés par le Porsche Dynamic Light System (PDLS) et les rétroviseurs extérieurs Sport Design sont désormais proposés de série sur tous les modèles.

En France, le Macan de 265 ch est proposé à partir de 67 640 euros, Le Macan T, 265 ch, 232 km/h, 0 à 100 km/h en 6,4 s, 72 831 €, le Macan S (380 ch, 259 km/h, 0 à 100 km/h en 4,8 s), à partir de 76 946 euros et le Macan GTS (440 ch, 272 km/h, 0 à 100 km/h en 4,5 s) à partir de 93 699 euros.

On attend bien sûr, une version hybride très prochainement sur le modèle Macan, et même un modèle 100% électrique. Le retour du modèle Turbo semble bien loin.

PORSCHE CAYENNE E-HYBRID COUPE

PORSCHE CAYENNE S COUPE SPORTDESIGN PACKAGE

Cayenne, indétrônable

Des formes uniques, mais toujours une origine connue, cela se voit au premier coup d'œil sur les modèles Cayenne, Porsche reste tout simplement Porche, inimitable.
Le Cayenne et le Cayenne Coupé : les deux modèles impressionnent par leur silhouette unique et leurs performances. Avec jusqu'à 5 sièges, c'est à vous de voir si vous préférez partir seul ou avec des amis pour votre prochaine aventure en Cayenne ou si vous craquez pour les lignes emblématiques du Coupé. Mais bien sûr, une chose s'applique également aux deux modèles les plus spacieux de la gamme : chaque Porsche est avant tout une voiture de sport.
Avec leur design dynamique et leurs 5 portes ouvertes à toutes les aventures, les modèles Cayenne apportent l'esprit d'équipe dans l'univers des voitures de sport. Ainsi, l'expérience Porsche sera encore plus variée.

CAYENNE COUPÉ

Le design extérieur des modèles Cayenne Coupé suscite une chose avant tout : l'envie d'en découvrir encore plus. L'emblématique silhouette au galbe parfait de la 911 s'étire uniformément des phares au bandeau lumineux arrière.

Le restylage des modèles est prévu pour le printemps prochain, le modèle actuel ayant été présenté en 2017 et le coupé en 2019.

CAYENNE

Une ligne intemporelle, le Cayenne apporte l'esprit d'équipe dans l'univers des voitures de sport. Le modèle exprime clairement son origine, notamment avec ses ailes bombées, le long capot et son bosselage typique. Le Cayenne de base propose 340 ch, 245 km/h en pointe et 6,2 s de 0 à 100 km/h, pour 84 957 €. A noter que les modèles coupés, sont identiques et sont proposés avec une augmentation entre +5% et +7% du prix de base.

E-HYBRID

Les amateurs de voitures de sport seront ravis par le mariage réussi de la durabilité et de la sportivité. Expérimentez la technologie hybride issue du circuit et profitez de l'espace pour l'ensemble de l'équipage. Sous le capot, 462 ch, offrant une vitesse de pointe de 253 km/h, 0 à 100 km/h en 5,3 s, budget, à partir de 100 077 €.

S

Que ce soit sur piste ou sur route, pour les loisirs ou la vie quotidienne, la polyvalence du Porsche Cayenne S fascine et offre un plaisir de conduite typiquement Porsche. Le modèle dispose de 440 ch, 265 km/h en pointe et un zéro à 100 km/h couvert en 5,2 s, 103 690 €

PORSCHE CAYENNE S COUPE

GTS

Trois lettres suffisent pour décrire des yeux brillants et une chair de poule intense : GTS. Avec pureté, audace et simplicité, les modèles Cayenne GTS apportent une atmosphère de sport automobile à la route. Un engin ludique avec ses 460 ch, pour une vitesse de pointe de 270 km/h, 0 à 100 km/h en 4,8 s, 122 410 €.

TURBO

Des sons riches en adrénaline, des moments de bonheur durables grâce à l'agrément du moteur 8 cylindres. La plus grande réussite du Cayenne Turbo reste la sensation de conduire une voiture de sport en toute sérénité. On approche du sommet avec ses 550 ch pour une vitesse de pointe de 286 km/h, 0 à 100 km/h en 4,1 s, budget, à partir de 154 750 €, et 159 790 € pour le coupé.

TURBO S E-HYBRID

Le Cayenne Turbo S E-Hybrid fera battre votre cœur à toute vitesse. La motorisation la plus puissante de la gamme sublime les performances grâce au renfort de la puissance électrique. Avec ses 680 ch, ses 295 km/h et un zéro à 100 km/h en 3,8 s, vous avez devant un monstre, 185 950 €, 189 670 € en version coupé.

TURBO S E-HYBRID

Le Cayenne Turbo GT ne maîtrise pas seulement l'excitation des virages difficiles et des sprints finaux avec facilité. Il dompte également la dynamique longitudinale et transversale comme aucun autre véhicule de la gamme. Le sommet est atteint avec cette version sans compromis, 640 ch, 300 km/h, 0 à 100 km/h en 3,3 s et un budget de 208 815 €.

PORSCHE CAYENNE GTS

PORSCHE CAYENNE TURBO GT

PORSCHE CAYENNE TURBO S E-HYBRID

ALPINE

Elle fête ses 50 ans !

C'ÉTAIT EN 1971 : LA MARQUE ALPINE DONNAIT LE COUP D'ENVOI DE SA BERLINETTE, EN DÉVOILANT AU SALON DE L'AUTOMOBILE DE GENÈVE LA REMPLAÇANTE DE L'A110 : L'A310. CETTE DERNIÈRE VIENT JUSTE DE FÊTER SA 50E BOUGIE... RETOUR SUR SON HISTOIRE.

A310

C’est Trevor Fiore, qui œuvrait à l’époque pour la Carrozzeria Fissore, qui a dessiné le modèle pour l’Alpine, en 1967. D’abord, il y a eu la A110, qui a révolutionné le genre, puis, ce fut au tour de l’A310 : le bébé du dessinateur. Ce dernier exerce dans la région de Turin, en Italie. L’Alpine A310 a définitivement ouvert une nouvelle ère pour la marque sportive tricolore. Une ligne novatrice, qui a signé (avec d’autres modèles), la fin des galbes propres qui ont rythmé les années 1960.

LE DÉBUT D’UNE NOUVELLE ÈRE !

Les lignes anguleuses ont fait leur apparition dans les années 70, pour donner un coup de fouet aux modèles de voitures « classiques » et apporter un « je-ne-sais-quoi » de novateur dans cette période où le changement était à l’honneur. Les années 70 ont définitivement sonné le glas d’une période, et ont ouvert un nouveau chapitre de l’histoire de la construction automobile, notamment avec la mise en place d’une production à grande échelle dans l’usine de Dieppe : toute belle, toute nouvelle. Une révolution automobile, et industrielle, donc.

UNE SORTIE REMARQUÉE

Ce site industriel, situé à Dieppe, est sorti de terre dans le but d'accueillir l'Alpine A310 dont on attendait la sortie avec impatience. Si sur les croquis de son créateur, elle est née en 1967, c'est en 1971 qu'elle a poussé son premier cri. Et pour l'occasion, c'est une grande soirée qui avait été organisée en Suisse, afin de célébrer l'arrivée de cette petite nouvelle sur le marché. Et quelle nouveauté ! D'ailleurs, elle n'a pas manqué de recevoir un bel accueil : la foule

1259 SE 31

977 RN92

1979 RN 92

s'est pressée pour l'admirer. Alors certes, l'arrivée du modèle série a eu lieu 6 mois après le prototype, et elle n'était, pour certains, pas assez aboutie. Mais pour la marque, il était grand temps de se renouveler : les comptes étaient dans le rouge. En sortant rapidement son A310, Alpine s'est assuré (ou presque) de renflouer rapidement les caisses.

SA FIÈRE ALLURE : LE SUCCÈS ASSURÉ

Revenons sur sa carrosserie, incroyablement novatrice pour l'époque ! Au menu de cette beauté qui a révolutionné les années 70 ? Six projecteurs sous verrière, pour lui donner un air plus féroce que sa grande sœur, la A110. Il faut le reconnaître : la calandre de l'Alpine A310 avait tout pour plaire. Et on comprend parfaitement qu'elle ait bousculé les codes de l'époque, et remporté un franc succès.

Contrairement à sa compatriote flanquée d'un moteur italien, l'A310, elle, ne comptait pas autant de phares que de cylindres sous le capot. Car la digne héritière de l'A110 en a gardé dans son moteur. Au programme ? Un quatre-cylindres de 1 605 cm3 animant l'Alpine A110, le même que la Renault 16 TS, mais cette fois, poussé à 128 ch sur la A310 VE.

1974 : LE PASSAGE À L'INJECTION

En 1974, elle se refait une beauté en actualisant son moteur. Il est temps de se mettre à la page, en passant à l'injection. C'est ainsi que l'A310, trois ans après sa mise en circulation, récupère le moteur 1 645 cm3 de la R17 TS, qui va développer 125 ch sur la A310. Mais ce n'est pas tout ! Histoire de se « pimper » au maximum, elle s'offre un relooking en bonne et due forme en empruntant les roues et les feux avant de la Peugeot 504. Pas mal, non ? Cette dernière va également lui léguer des poignées de portes, un cendrier et un plafonnier, histoire de l'aider dans sa remise en beauté.

RESTYLÉE GRÂCE À LA PEUGEOT 504, ET LA SIMCA 1301

Grâce aux attributs de la Peugeot 504, l'A310 fait peau neuve. Elle s'émancipe et s'inscrit un peu plus dans cette nouvelle ère dans le monde de l'automobile. Plus moderne… Et cela fait du bien ! Les acheteurs sont de plus en plus nombreux, séduits par ce nouveau look (même si les ventes ne sont toujours pas faramineuses). Et histoire de parfaire sa transformation, c'est la Simca 1301 qui va lui fournir des clignotants. Côté feux, c'est la Renault 12 qui s'y colle. Emballé, c'est pesé.

1976 : LE V6 LUI VIENT EN AIDE

L'arrivée du moteur PRV V6, 2,7 litres, et fort de 150 chevaux, va débarquer en 1976, et donner un coup de fouet à l'Alpine A310, redorant son blason au passage. Il faut dire que depuis quelques mois, la réputation de l'engin est mise à mal par de

nombreuses critiques qui lui reprochent des problèmes d'étanchéité et de réglages des trains roulants. Aïe, aïe. C'est pourquoi l'arrivée d'un nouveau moteur va faire du bien à ses affaires. Et va permettre de réviser certains des aspects les plus souvent critiqués.

1981 : LES VENTES EXPLOSENT

Enfin, l'explosion ! Quand elle reçoit le train arrière de la R5 Turbo, l'A310 connaît une seconde vie. Il faut dire que depuis sa sortie, en 1971, et jusqu'à 1976, elle n'a convaincu que 2 340 acheteurs. Puis, de 1976 à 1984, ce sont 9 276 acheteurs qui vont être séduits ! Il faut dire que le nouveau modèle a tout pour plaire, équipé de six cylindres reconnaissables à leur calandre grâce aux quatre phares et au nouvel intérieur. C'est ainsi que, par la suite, va naître l'Alpine A310 GT Boulogne, dotée d'un moteur V6 PRV cubant 2 849 cm3, abreuvé par deux carburateurs triples corps, lui permettant d'atteindre la vitesse de 235 km/h.

2021 : LE FREIN DANS LA FORMULE 1

Malheureusement, l'Alpine A310 n'a pas fait l'objet d'un revival : une déception pour les fans de la marque. Il faut dire que Renault est particulièrement préoccupé par son avenir, 100 % électrique. Et par son lancement en Formule 1 ! En effet, alors qu'elle devait présenter une monoplace entièrement nouvelle, Alpine a décidé de reporter son projet d'un an à cause de la crise sanitaire. En effet, après la fermeture des usines lors du confinement, les écuries ne pouvaient pas ajouter à leur programme une nouvelle machine, et eux aussi, ont préféré attendre 2022 ! Il ne faut pas se leurrer : Mercedes, Ferrari et Red Bull auraient pu suivre la cadence, mais cela aurait créé un championnat à deux vitesses. C'est pourquoi, dans un esprit de « fair-play attitude », tout le monde s'est mis d'accord pour geler les structures des monoplaces. Pas de changement révolutionnaire donc, pour que tout le monde soit logé à la même enseigne !

1995 : LE SACRIFICE

Nous sommes en 1995 et la marque Alpine, créée par Jean Rédélé en 1955, va connaître un coup dur : elle va être sacrifiée par Renault, après l'échec commercial de l'A610. Avant de connaître une seconde vie, en étant ressuscitée en 2018, pour faire renaître le modèle emblématique, l'A110.

2024 : LE NOUVEAU TOURNANT

En 2024, Alpine va ouvrir un nouveau chapitre de son histoire, en devenant 100 % électrique. Comment ? Avec une citadine sportive, mais aussi, avec la sortie d'un crossover qui va venir appuyer la prochaine A110. Trois modèles ont été présentés il y a quelques semaines lors de la conférence "Renault eWays". Des silhouettes qui ont été volontairement obscurcies, mais qui ont donné une idée de la future gamme de la marque qui passera donc de un à trois modèles.

Sur les images de teasing, on a pu apercevoir le profil du futur crossover, connu sous le nom de code PZ110. Va aussi voir le jour une citadine dont le profil semble avoir des airs de R5 maxi turbo. La future A110 fera définitivement sa révolution, avec une silhouette plus longiligne...

Les 60 ans de la 911 Le mythe du mythe

En septembre 1963, Porsche présente au public sur le Salon IAA de Francfort le modèle qui succède à la 356, la Porsche 901.

PORSCHE 901 2.0 COUPE

La production en série de la 901 débuta en septembre 1964. Lorsque Porsche présenta ce véhicule en octobre de la même année au Salon de l'Automobile de Paris, le Constructeur Automobile Français Peugeot fut interpellé par la désignation du modèle et mis son veto contre celle-ci. La raison invoquée : Peugeot avait déposé les désignations de modèle à trois chiffres avec un 0 au milieu. Porsche rebaptisa dès lors sa 901 en 911. Cette combinaison de chiffres correspond au numéro d'urgence aux États-Unis et était de ce fait déjà bien connue sur ce marché important pour Porsche. Jusqu'à la modification du nom, 82 exemplaires de la 901 ont été produits au total. L'un des exemplaires restants est entré au Musée de Stuttgart.

PORSCHE 911 (1963/1973) / LA DIVA

Un an plus tard, c'est-à-dire à partir de l'année-modèle 1965, la production en série du modèle rebaptisé peu après 911 commençait. La 911, tout d'abord produite uniquement sous la forme Coupé, disposait d'une carrosserie autoporteuse et était propulsée par un nouveau moteur 2,0 litres six cylindres à plat générant une puissance de 130 ch. À partir de l'année-modèle 1967, la 911 fut également disponible comme «cabriolet de sécurité» (Targa), équipée d'un arceau de sécurité fixe et d'un toit pliant escamotable. À partir de l'année-modèle 1969, l'empattement a été allongé de 57 mm, ce qui permit d'accroître le confort de conduite et d'obtenir un comportement dynamique plus stable. En outre, le premier moteur dérivé de la 911 fit son apparition sur le marché avec la 911 S. Au cours des années suivantes, les modèles présentant les désignations supplémentaires T, L et E se succédèrent.

911 TARGA (1967-1973)

Avec le lancement des modèles Targa, Porsche réagissait aux exigences accrues en matière de sécurité concernant les véhicules ouverts aux États-Unis. Grâce à l'arceau de sécurité fixe, les occupants étaient protégés en cas de retournement.

PORSCHE 911 (1963/1973)

PORSCHE 911 S 2.0_ 1967/ 1973

PORSCHE 911 2.0 TARGA (1963/1973)

PORSCHE 911 S 2.0 COUPE 66/68

PORSCHE 911 E 2.2 T 198/73

911 S (AM 1967-73)

La version Sport de la 911 disposait, à la suite de diverses modifications du moteur, d'une puissance dans un premier temps de 160, puis de 190 ch. En plus d'un équipement amélioré, le modèle S était la première 911 à être dotée de jantes «Fuchs» au design caractéristique à 5 rayons.

911 T (AM 1968-73)

La «Touring» devint le nouveau modèle d'entrée de gamme de la série des 911, avec tout d'abord 110, puis, plus tard, 130 ch. Son équipement correspondait à celui du modèle quatre cylindres 912. Elle se distinguait des modèles plus puissants, entre autres, par son monogramme argenté au lieu de celui de couleur or.

911 L (AM 1968)

Avec l'introduction de la version T comme nouveau modèle de base doté d'un moteur moins puissant et d'une boîte mécanique 4 rapports, l'ancienne 911 fut rebaptisée 911 L. La motorisation demeura inchangée.

911 E (AM 1969-73)

Les anciens moteurs 2,0 litres entrèrent avec l'AM 1969 dans leur dernière année de construction et furent remplacés par de nouveaux moteurs 2,2 litres. La version L fut rebaptisée, avec le changement de génération de moteurs, pour s'appeler 911 E et développait de 140 à 165 ch.

911 L 1968

912 PROTOTYPE

PORSCHE 912 / LE BOUCHE-TROU

Pour remplir le segment de prix entre la 356 encore produite et la 911, la 912 fut lancée sur le marché en 1965, constituant une variante moins coûteuse et, en même temps, nettement moins puissante que la 911.

« Au niveau de l'extérieur et d'un point de vue technique, la 912 était presque identique à la 911. »

À l'arrière, la motorisation est néanmoins assurée par le moteur quatre cylindres opposés à plat de 1,6 litres de la 356 SC. Sa puissance avait été réduite pour l'utilisation à bord de la 912 pour passer de 95 à 90 ch à 5 800 tr/min pour assurer de meilleures reprises et une plus grande endurance du moteur. La transmission était assurée par une boîte mécanique à 4 rapports.

INTÉRIEUR 912 PROTOTYPE

911/911 S (1974/1977)

911/911 S (1974/1977 MOUVEMENT PERPÉTUEL

Avec l'année-modèle 1974, le design de la carrosserie de la Porsche 911 a été considérablement repensé pour la première fois. En plus d'une version coupé et d'une version targa, une version cabriolet était également disponible dès l'année-modèle 1983. La caractéristique la plus marquante de cette génération de 911 réside dans les pare-chocs surélevés avec les soufflets en plastique noir. Un cache rouge portant le monogramme Porsche est situé entre les feux arrière des modèles G et, selon l'année-modèle, une signature Porsche rouge ou noire est apposée. La plaque d'immatriculation arrière est entourée de 2 grands tampons en caoutchouc avec éclairage intégré.

Les pare-chocs surélevés à soufflets des modèles G étaient une conséquence de la réglementation plus stricte liée à la certification en vigueur aux États-Unis. Selon les nouvelles exigences, les pare-chocs devaient être en mesure d'absorber un choc sur un obstacle fixe à une vitesse allant jusqu'à 8 km/h sans dommage au niveau de la carrosserie. Afin de répondre à cette exigence, les pare-chocs sur les véhicules destinés au marché des États-Unis étaient reliés à la carrosserie par des absorbeurs de chocs hydrauliques.

Sur les modèles qui n'étaient pas destinés au marché des États-Unis, des tubes antichocs moins coûteux étaient montés à la place des absorbeurs de chocs hydrauliques. Ceux-ci devaient être remplacés en cas de collision. Les absorbeurs de chocs pouvaient cependant être commandés comme équipement en option.

ENCADREMENTS / POIGNÉES DE PORTE

Sur les modèles 911 et 911 S, les encadrements des vitres et les poignées de porte étaient chromées.

JANTES

Sur la 911 et la 911 S, des jantes coulées en aluminium de 15 pouces ATS étaient montées de série.

911/911 S (1974/1977)

RÉTROVISEUR EXTÉRIEUR

Sur la 911 de base, les rétroviseurs extérieurs étaient chromés jusqu'à l'AM 1975. À partir de l'AM 1976, des rétroviseurs extérieurs plus grands peints dans la teinte de la carrosserie et à réglage électrique ont été installés.
Sur la 911 S, les rétroviseurs extérieurs étaient chromés uniquement avec l'AM 1974.

MOTEURS

La 911 de base disposait d'un moteur 6 cylindres opposés à plat avec une cylindrée de 2,7 litres. Celui-ci délivrait dans un premier temps une puissance de 150 ch, puis, à partir de l'AM 1976, de 165 ch.
Sur la 911 S, le moteur délivrait 175 ch.

« Au cours des années-modèles allant de 1978 à 1983, aucun modèle Carrera ne fut produit. »

Le seul modèle à moteur atmosphérique au cours de cette période était la 911 SC.

ENCADREMENTS / POIGNÉES DE PORTE

Contrairement aux modèles 911 et 911 S, les encadrements des vitres et les poignées de porte sur les modèles Carrera étaient anodisés de couleur noire.

JANTES

Sur la 911 Carrera, des jantes en alliage léger de 15 pouces Fuchs étaient montées de série. À partir de l'AM 1989, des jantes de 16 pouces étaient montées de série.

RÉTROVISEUR EXTÉRIEUR

Sur les modèles 911 Carrera, les rétroviseurs extérieurs étaient tout d'abord chromés. À partir de l'AM 1976, des rétroviseurs extérieurs plus grands peints dans la teinte de la carrosserie et à réglage électrique ont été installés.

911/911 S (1974/1977)

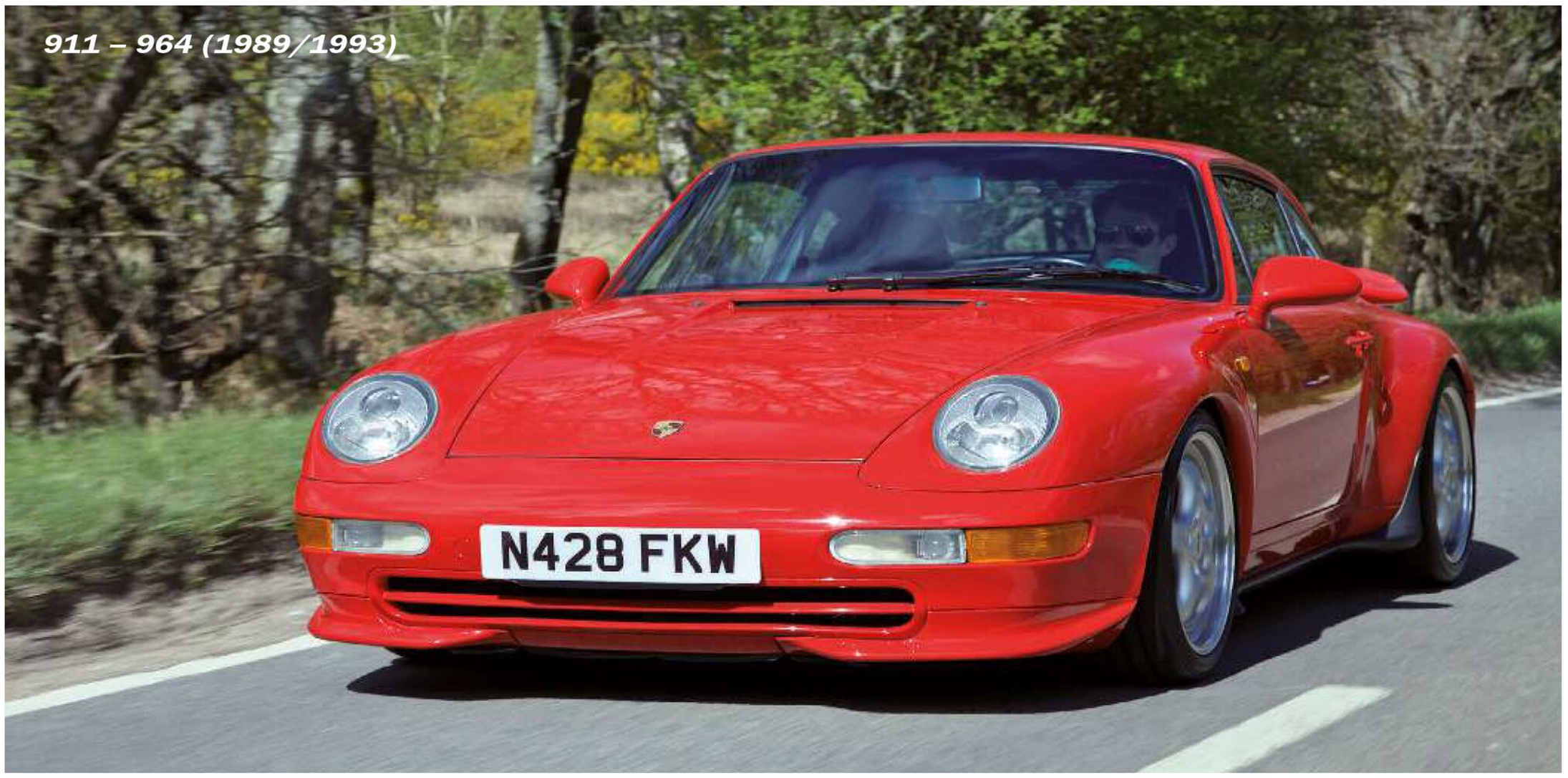
MOTEURS

La cylindrée du moteur de la 911 Carrera a été augmentée à plusieurs reprises au cours de la période de production de la série G et la puissance était variable. - AM 1974-75 Cylindrée : 2,7 litres, puissance : 210 ch
- AM 1975-77 Cylindrée : 3,0 litres, puissance : 200 ch.
- AM 1984-89 Cylindrée : 3,2 litres, puissance : 207 ch – 231 ch.

CARROSSERIE

La carrosserie de la Carrera était légèrement plus large au niveau des ailes arrière que celle des modèles 911/911 S.
Les modèles Carrera à partir de l'AM 1984 sont identifiables grâce aux clignotants latéraux dans les ailes avant.
À partir de l'AM 1984, la 911 Carrera était disponible en option avec un spoiler avant en polyuréthane (PU), ainsi qu'avec un aileron arrière plat spécialement conçu pour ce modèle avec une bordure en caoutchouc rigide.

911/911 S (1974/1977)



911 – 964 (1989/1993)

911 TYPE 993 (1994/1998) UN NOUVEAU STYLE

« La 993 était initialement disponible en version Coupé et Cabriolet à propulsion. »

Au cours de l'année modèle 1994, la gamme de modèles 964 a été remplacée par la gamme de modèles 993. C'était une avancée significative, non seulement d'un point de vue technique, mais aussi visuel. Les ailes avant de la 993 Carrera étaient plus larges et plus plates. En raison du couvercle du coffre à bagages plus court, la lèvre en caoutchouc noir formant la couture entre la carrosserie et le pare-chocs avant sur le modèle G et la 964 a été omise.
Les ailes arrière ont également été élargies et ont couru dans une ligne plus droite vers l'arrière avec les feux arrière positionnés plus haut.

Pour l'année modèle 1995, ont suivi les versions toutes roues motrices Carrera 4 et 911 Turbo avec embrayage multidisque visqueux et dans les années modèles 1996/97, la Carrera 4S et la Carrera S.
Le modèle Targa produit à partir de MY 1996 comportait pour la première fois un grand toit coulissant à réglage électrique en verre feuilleté teinté au lieu de la capote amovible. L'arceau de sécurité existant pourrait donc être supprimé. Les modèles Carrera et Targa étaient propulsés par un nouveau moteur de 3,6 litres, qui développait initialement 272 ch et 285 ch à partir de MY 1996.

911 TYPE 993 (1994/1998)

911 CARRERA TYPE 996 (1998/2005) RETOUR AUX SOURCES

Avec la nouvelle 911 Carrera, connue en interne sous le nom de Génération 996, Porsche a présenté le successeur du classique. Hormis le nom 911 Carrera et un moteur six cylindres à plat à l'arrière, la série de modèles nouvellement développée n'avait rien de commun avec la précédente 911.
Le corps du 996 avait considérablement augmenté en taille. Des tôles d'acier galvanisées et des aciers à plus haute résistance ont été utilisés pour renforcer la carrosserie des deux côtés. Les rétroviseurs latéraux de la série étaient désormais fixés devant les vitres latérales et non plus sur les portes. Le capot, les blocs optiques avant avec feux de croisement et feux de route, les clignotants et antibrouillards, les ailes avant et les portes étaient identiques sur les 911 Carrera et Boxster grâce au concept de pièces communes.
La série comportait des moteurs refroidis à l'eau.
Au cours de l'année modèle 1999, la 911 Carrera 4 à transmission intégrale permanente a été ajoutée à la série de modèles. Elle était proposée en Coupé et en Cabriolet. Extérieurement, la carrosserie était identique à celle de la Carrera à propulsion.
Basé sur la 911 Carrera 4 Coupé, un modèle spécial a été introduit dans l'année modèle 2000 pour marquer le prochain millénaire. Le modèle Millennium était limité à 911 unités et n'était disponible que dans la couleur spéciale Violet Chroma Flair.

PORSCHE PANAMERA HYBRIDE

IL FAUT L'AVOUER : L'HYBRIDE A LA COTE. LA MYTHIQUE PANAMERA S'EST MISE À L'HEURE ÉCOLO, MAIS S'EST ÉGALEMENT OFFERT UN RELOOKING POUR SA NOUVELLE VERSION 560 CH. UNE NOUVELLE « PHASE » POUR CE MODÈLE EMBLÉMATIQUE DE LA MARQUE ALLEMANDE, QUI BASCULE DU CÔTÉ BREAK DE LA FORCE, SANS JAMAIS DÉCEVOIR SOUS LE CAPOT.

Sportive, Familiale et Agressive à la fois...

Le saviez-vous ? En France, près de 90 % des Porsche Panamera sont vendues dans des versions hybrides rechargeables. Il est grand temps de se mettre à l'heure écolo ! Si le marché des moteurs électriques est encore timide, en raison d'un malus exorbitant sur les grosses cylindrées, ce chiffre ne fait que confirmer l'électrification des véhicules hauts de gamme. Aujourd'hui, la gamme Panamera se divise en deux catégories : les hybrides rechargeables, celles qui sont exemptées de taxes, et les thermiques, taxées à hauteur de 30 000 € depuis le 1er janvier 2021. Autant dire que ce dernier modèle est réservé à une clientèle bien plus fortunée.

Bien entendu, la carrosserie sport Turismo est disponible sur cette version. Ainsi, elle offre un look totalement novateur à la Panamera, lui donnant un style break.

UNE NOUVELLE VISION

Porsche profite du relooking de la Panamera seconde génération, pour répondre à la forte demande des clients, toujours plus nombreux, en matière d'hybrides rechargeables. Mais cette fois, la marque ajoute une nouvelle variante. D'un côté, entre la 4 E-Hybrid de 462 ch et la Turbo S E-Hybrid à 700 ch, il y avait de la place pour une petite nouvelle. C'est ainsi que la nouvelle Panamera 4S E-Hybrid a trouvé sa place dans le secteur, et a fait ses marques grâce à une puissance cumulée de 560 ch. Le responsable ? Un V6 retravaillé méticuleusement. Comme sur ses deux grandes sœurs, la batterie lithium-ion affiche désormais une capacité de 17,9 kWh (contre 14,1 kWh auparavant), ce qui permet d'accroître l'autonomie en tout électrique du bolide, entre 46 et 54 km annoncés sur la 4S E-Hybrid.

UN RESTYLAGE DISCRET MAIS EFFICACE

En revanche, côté look, rien de nouveau sous le soleil : ce restylage, même s'il est agréable, n'est pas flagrant. Physiquement parlant, il se limite à de nouveaux boucliers ainsi qu'à un bandeau lumineux inédit sur la partie arrière. Pas de quoi en faire tout un fromage, mais suffisamment pour apporter un petit vent de fraîcheur sur ce modèle cultissime. Sur la Panamera 4S E-Hybrid, le pack Sport Chrono ou la suspension adaptative

NOUVEAU

N°1

Automobile revue Mercedes

CLASSE E

LA RÉFÉRENCE

Future EQE SUV

Héritage 300 SL

Flèche d'argent

Automobile revue Mercedes
en kiosques et sur
www.lafontpresse.fr

Lafont presse

ABONNEZ-VOUS

Et renvoyez ce bon dument rempli à Lafont Presse
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

Automobile revue Mercedes

❑ OUI, je m'abonne à AUTOMOBILE REVUE MERCEDES (papier + numérique) et le recevrai chez moi
10 numéros dont 2 gratuits au prix de 78€ au lieu de 98€

Nom : ..... Prénom : .....
Adresse : .....
Code Postal : ..... Ville : .....
Télephone : ..... Date de naissance : .....
Courriel* : |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|

❑ Je règle par Chèque bancaire ou postal à l'ordre de Lafont Presse
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

par carte Bancaire visa
N° : |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_|

expire fin |_|_|_|_|

cryptogramme (les trois derniers chiffres au dos de votre carte) |_|_|_|

Tarif DOM TOM et étranger : + 2€ par revue servie

signature :

* Merci d'indiquer votre mail afin de recevoir toutes nos offres promotionnelles.

Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à la transmission éventuelle de vos coordonnées en cochant la case ci-contre ❑ ou en adressant un courrier libre à Lafont presse, 53, rue du Chemin vert, 92 100 Boulogne Billancourt.

Abonnez-vous sur le site www.lafontpresse.fr

sont de série. En revanche, pour la caméra de recul et le régulateur adaptatif, il faut passer par la case options. Heureusement, sur d'autres comme le Pack Sport Chrono, la suspension pneumatique adaptative PASM ou la navigation avec écran de 12,3 pouces font partie de la dotation de série. Mais vous l'avez compris, pour toutes ces options, il faudra mettre la main au porte-monnaie. Braquage assuré, mais au vu de la qualité de la définition, difficile de faire autrement…

UN PARFAIT COMPAGNON DE ROUTE

Au volant, l'hybridation peut parfois décevoir, notamment sur les modèles sportifs. Ainsi, lorsqu'on compare la fiche technique de la Panamera 4S E-Hybrid avec celle de la 4G thermique, on réalise que le système hybride engendre un surpoids de 300 kg. Pourtant, elle assure le job avec brio, le break électrifié se révèle d'un dynamisme étonnant lorsqu'il enchaîne les courbes avec une facilité déconcertante. Et pour cause : les roues arrière directrices participent amplement à ce comportement qui fait de la Porsche Panamera votre nouveau compagnon de route ! À la conduite, elle procure une sensation de confort réellement étonnante pour un véhicule de ce gabarit. Il faut dire que sa largeur importante pourrait presque faire penser qu'on se trouve au volant d'une compacte sportive ! Néanmoins, grâce au train avant d'une grande précision, la conduite est particulièrement souple et agréable. Le feeling est définitivement au rendez-vous : le coup de cœur garanti.

UN MOTEUR QUI EMBARQUE

Sous le capot, le V6 2.9 biturbo associé au moteur électrique permet de sublimes performances, notamment avec le 0 à 100 km/h annoncé en 3,7 s. Et surtout lorsque vous sélectionnez les modes Sport et Sport + ! Quant à la suspension pneumatique adaptative, elle réussit à apporter un confort particulièrement agréable, notamment en mode hybride.

À L'INTÉRIEUR…

À l'intérieur du véhicule, le restylage n'est pas flagrant, mais la finition est d'excellente qualité. Ainsi, elle apporte un parfait compromis entre le luxe et la sportivité. Ni trop l'un, ni trop l'autre. Et c'est sûrement ce qui la rend si agréable et accueillante, aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur, et ce malgré son agressivité apparente.

MAGAZINES, JOURNAUX, CARNETS, ENVELOPPES…

COMMENT TOUS VOS PAPIERS TRIÉS SONT-ILS TRANSFORMÉS POUR ÊTRE RECYCLÉS?

En 2019, grâce au geste de tri des Français, 57% des papiers graphiques ont été recyclés.
Découvrez les 5 étapes qui permettent cette transformation dans une usine papetière.

1. ARRIVÉE DES BALLES DE PAPIERS DU CENTRE DE TRI

Dans ces gros paquets appelés balles, on retrouve tous les papiers triés par les habitants.

2. TRANSFORMATION EN PÂTE À PAPIER

Les balles de papiers sont plongées dans un gros mixeur : **le pulpeur.** Ce brassage avec l'eau permet de séparer les fibres de cellulose.

3. NETTOYAGE ET FILTRAGE DES FIBRES

Cette étape permet d'**éliminer tous les indésirables** (agrafes, spirales, encres, colles…).
La pâte recyclée peut maintenant rejoindre le procédé habituel de la fabrication des papiers.

4. FABRICATION DES FEUILLES

Grâce à une machine à papier, la pâte est aplatie, étirée et séchée sur des cylindres chauffés à la vapeur pour devenir une immense feuille de papier. On peut ainsi fabriquer jusqu'à **110 km de papier** par heure.

5. MISE EN BOBINE DU NOUVEAU PAPIER

Les feuilles de papier recyclé sont mises en bobine et seront ainsi vendues à des imprimeurs qui les utiliseront en tout ou partie pour la fabrication de papiers graphiques (journaux, magazines, cahiers,…).

TRIER, C'EST DONNER DU RÉPIT AUX RESSOURCES DE LA PLANÈTE

1,3 million de tonnes de papiers recyclés permettent d'économiser annuellement :

23 milliards de litres d'eau
soit l'équivalent de la consommation d'une ville comme Toulouse.

4 000 GWh,
soit l'équivalent de deux fois la consommation d'électricité d'une ville comme Marseille.

CITEO

Automobile revue Alpine

NOUVEAU

Premier magazine de l'actualité Alpine

N°1

ALPINE

À L'ASSAUT DE L'AMÉRIQUE...

Automobile revue Alpine
en kiosques et sur
www.lafontpresse.fr

Lafont presse

ABONNEZ-VOUS

Et renvoyez ce bon dument rempli à *Lafont presse*
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

Automobile revue Alpine
Premier magazine de l'actualité Alpine

OUI, je m'abonne à *Automobile revue Alpine* (papier + numérique) et je reçois chez moi 10 n° dont 2 gratuits au prix de 78€.

Nom : ..... Prénom : .....
Adresse : .....
Code Postal : ..... Ville : .....
Télephone : ..... Date de naissance : .....
Courriel* : |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|

Je règle par Chèque bancaire ou postal à l'ordre de *Lafont presse*
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

ou par carte Bancaire visa
N° : |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_|

expire fin |_|_|_|_|
cryptogramme (les trois derniers chiffres au dos de votre carte) |_|_|_|
Tarifs DOM-TOM et étranger : + 2€ par revue envoyée

signature :

Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à la transmission éventuelle de vos coordonnées en cochant la case ci-contre ❒ ou en adressant un courrier libre à Lafont presse – 53, rue du Chemin vert - CS 20056 - 92772 Boulogne Billancourt Cedex.

*Merci d'indiquer votre mail afin de recevoir toutes nos offres promotionnelles

août 2023 - BEL : 6€