L'ESSENTIEL PORSCHE

l'essentiel PORSCHE

N°6
FÉV. 2025



L 17345 - 6 - F: 12,50 € - RD
N°6 - Trimestriel - Février - Mars - Avril 2025 - BEL : 12,50€

Saga 911

Aux origines de l'icône

Les magazines auto

En kiosques



L'essentiel de l'Auto



Auto magazine



Automobile revue Alpine



L'essentiel Ferrari



L'essentiel Porsche



Tracteurs magazine



Auto sport magazine



L'essentiel du drone

Bulletin d'abonnement

A renvoyer accompagné de votre règlement à : Service abonnement - Groupe Entreprendre
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

MAGAZINES

OUI, je souhaite m'abonner et je profite de 20% de remise :

- ❑ L'essentiel de l'auto (Je reçois 8 numéros pour 44€ au lieu de 55€)
- ❑ Auto magazine (Je reçois 8 numéros pour 22€ au lieu de 28€)
- ❑ Automobile revue Alpine (Je reçois 8 numéros pour 80€ au lieu de 100€)
- ❑ L'essentiel Ferrari (Je reçois 8 numéros pour 57€ au lieu de 71€)
- ❑ L'essentiel Porsche (Je reçois 8 numéros pour 80€ au lieu de 100€)
- ❑ Tracteurs magazine (Je reçois 8 numéros pour 93€ au lieu de 116€)
- ❑ Auto Sport magazine (Je reçois 8 numéros pour 108€ au lieu de 135€)
- ❑ L'essentiel du Drone (Je reçois 8 numéros pour 125€ au lieu de 156€)

EN CADEAU RECEVEZ 2 MAGAZINES DE VOTRE CHOIX

Abonnements sur
groupe-entreprendre.shop

Total commande : .....€

Ci-joint mon règlement **à l'ordre de Groupe Entreprendre** par : ❑
Chèque bancaire ou postal
❑ Carte bancaire Bleue/Visa N° : [_]_]_]_] [_]_]_]_] [_]_]_]_] [_]_]_]_] Expire-le [_]_] [_]_] 3 derniers chiffres au dos de ma carte : [_]_] [_]

LE QUOTIDIEN DU SPORT

Signature obligatoire

Nom : ..... **Prénom :** ..... **Date de naissance :** .....

Adresse : ..... **Code Postal :** ..... **Ville :** .....

Courriel : _____

DEVENEZ ACTIONNAIRE
Entreprendre SA, groupe indépendant éditeur de 80 magazines publiés en kiosques, est côté sur *Euronext Paris* (code ALENR). Participez à son développement.

PS : Vous pouvez nous renvoyer votre bulletin par fax au 01 46 10 21 22 (paiement par carte bancaire)
Tarifs France Métropolitaine, pour les Dom-Tom et l'étranger : + 2€ par revue livrée.

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 Groupe Entreprendre - 53, rue du Chemin vert, 92 100 Boulogne Billancourt.

Edité par Entreprendre
53 rue du Chemin Vert - CS 20056
92772 Boulogne-Billancourt Cedex
groupe-entreprendre.shop
Tél. : 01 46 10 21 21

Directeur de la publication et de la rédaction :
Émeline Santerre
e.santerre@groupe-entreprendre.fr

Secrétaire générale des rédactions :
Isabelle Jouanneau - Tél. : 01 46 10 21 21
i.jouanneau@ groupe-entreprendre.fr

RÉDACTION
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex. Tél. : 01 46 10 21 21

Rédaction :
Olivier Certain, Noureddine Gourri, Sadia Habibi, Caroline Van Hille, Philippe Miot, Barey Levezu

ADMINISTRATION

Comptabilité :
Tél. : 01 46 10 21 21
comptabilite@groupe-entreprendre.fr

PUBLICITE & PARTENARIATS
publicite@groupe-entreprendre.fr
partenariat@groupe-entreprendre.fr
contact@groupe-entreprendre.fr

FABRICATION
Impression : Mordacq
Papier LWC Couché brillant 60g Charisma
COMMUNICATION ENVIRONNEMENTALE : Origine du papier : Allemagne - Taux de fibres recyclées : 100 % - Certification : PEFC - Eutrophisation : PTot 0.001 Kg/t.

DIFFUSION PRESSE
Isabelle Jouanneau - Tél. : 01 46 10 22 22
i.jouanneau@ groupe-entreprendre.fr
Distribution : MLP - Tondeur (Belgique)

ABONNEMENTS
Hanane Rahmani,
h.rahmani@ groupe-entreprendre.fr
Korotoumou Coulibaly,
k.coulibaly@groupe-entreprendre.fr

FABRIQUÉ EN FRANCE

L'ESSENTIEL 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 - Fax : 01.46.10.21.221

Toute reproduction, même partielle, des articles et iconographies publiés dans *L'Essentiel 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 : 3002-0603 - Dépôt légal à parution
Avertissement : L'éditeur se réserve la possibilité de republier certaines enquêtes ou reportages des titres Entreprendre

DES MAGAZINES À DÉCOUVRIR
À lire sur groupe-entreprendre.shop

ÉCONOMIE : Entreprendre, Placements, C'est votre argent !.
PEOPLE : Journal de France, Intimité, Intimité Dimanche, Spécial Dernière, Paris confidences, Enquêtes magazine, Crimes magazine, Spécial Police, Histoires vérité, Souvenirs Souvenirs, Chanson magazine, Numéro Spécial, Album, Album spécial, Johnny magazine, Reines & Rois, Royauté.
AUTO : L'essentiel de l'Auto, Auto magazine, Automobile verte, Collection Auto, Automobile revue Alpine, L'essentiel Ferrari, L'essentiel Porsche, Tracteurs magazine, L'essentiel du Drone.
SPORT : Le Foot, Le Foot magazine, Rugby magazine, France Basket, Handball magazine, Le quotidien du sport, Le quotidien du sport album, Le Sport, Cyclisme magazine, Auto sport magazine.
FÉMININ : Féminin Psycho, Santé revue, Santé Info, Dossier santé, Santé revue Seniors, Féminin senior santé, Le magazine des femmes, Votre beauté.
MAISON-DÉCO : Maison Décoration, Maison campagne & jardin, Jardiner, Info Jardin, Potager pratique, Potager bio de saison.
CENTRES D'INTÉRÊTS : Spécial Chats, Spécial Chiens, Spécial Animaux, Stop Arnaques, Pêche magazine, Chasse magazine, France Patrimoine, Spécial Seniors, Féminin Senior.
CUISINE : Cuisine magazine.
INFORMATION-CULTURE : Science magazine, L'essentiel de la Science, OVNIS magazine, Spécial Paranormal, Question de philo, Biographie magazine, Grands Hommes, Spécial Histoire, Histoire française, Album Histoire.

INVESTIR EN BOURSE
Entreprendre SA, groupe indépendant éditeur de plus de 70 magazines publiés en kiosques, est coté sur Euronext Paris (code ALENR).
Participez à son développement.
groupe-entreprendre.shop

LE QUOTIDIEN DU SPORT Entreprendre

sommaire

4 PORSCHE. De l'apprenti carrossier au constructeur

14 SAGA. Porsche 911, les origines de l'unique…



24 ICONE. Porsche 907, naissance d'un mythe

28 TECHNOLOGIES VERTES. Porsche 911 Carrera 4 GTS, cabriolet hybride

32 COUPS DE CŒUR.
Porsche Panamera Hybride

Porsche Taycan. Que vaut l'entrée de gamme électrique ?

40 NOUVEAUTÉ
Porsche Taycan 2025, le rêve prend forme

44 MODÈLES CULTE
Panamera, berline sportive atypique

Macan, inégalable

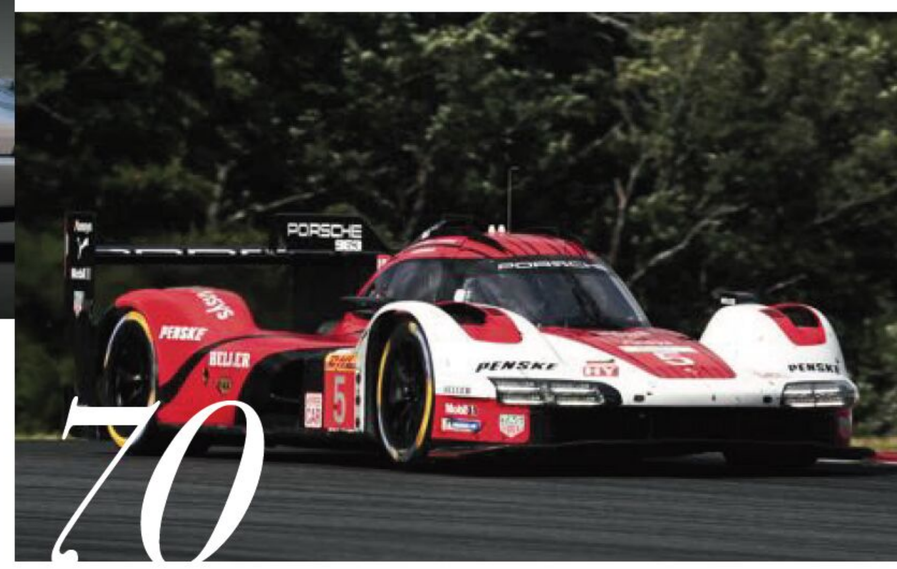
Cayenne, indétrônable

52 COMPÉTITIONS
Taycan Turbo GT
En piste avec la voiture de sécurité de la Formule E

58 SCOOP
Taycan Turbo GT de 1108 ch, le plus puissant de tous les temps…

62 COMPÉTITIONS
Porsche en quête de titre

68 LES PORSCHE E-PERFORMANCE DAYS
L'excellence de l'électromobilité à l'anneau de Silesia



70 WEC FUJI
Porsche renforce son avance, catastrophe pour Toyota

76 HARRY KING relance la course au titre avec une quatrième victoire en Porsche Carrera Cup Deutschland

88 DÉCOUVERTE
Champagne & belles voitures

93 CHÂTEAUX ET DEMEURES EXCEPTIONNELLES
Le château de bazoches du Morvanet passionné de Porsche





Abonnement sur groupe-entreprendre.shop

PAGE ABONNEMENT en P. 98

PORSCHE
DE L'APPRENTI CARROSSIER AU CONSTRUCTEUR

L'histoire de la Société Porsche commence à Böhmen, avec la naissance de Ferdinand Porsche en septembre 1875 à Maffersdorf. Troisième enfant d'Anton Porsche et de sa femme Anna, Ferdinand Porsche a 11 ans lorsque l'automobile est inventée. À l'époque, il s'intéresse particulièrement à l'électricité. À 13 ans, il installe des sonnettes électriques et, à 16 ans, il pourvoit déjà la maison familiale en éclairage électrique.


LUF 106
550
6FTL361
550

L'histoire de Porsche résume presque à elle seule celle de l'industrie automobile allemande du XXe siècle. Il faut dire que Ferdinand Porsche, le patriarche, en est l'un des pères fondateurs. Ingénieur talentueux, il dessine et réalise les modèles de nombreux constructeurs pionniers tels que Mercedes-Benz, Steyr ou Austro-Daimler. C'est dans cet environnement que grandit son deuxième enfant, Ferry, né en 1909 dans l'actuelle Autriche. Tout aussi passionné que son père, il s'aventure au volant des bolides réalisés par Ferdinand dès son adolescence.

L'inventeur du moteur - roue électrique

En 1893, après son apprentissage de carrossier dans l'affaire paternelle, Ferdinand, doué et passionné de technique, commence sa carrière dans les Vereinigte Elektrizitätswerke de Bela Egger & Co (usines d'électricité) à Vienne. Peu avant le tournant du siècle, il est embauché par le Fournisseur de la Cour Impériale et Royale Jacob Lohner. Avec le développement du moteur - roue, il étonne le monde automobile au Salon de Paris en 1900 et présente un véhicule disposant de quatre roues motrices : le premier 4x4 du monde. Un principe de construction qui a été appliqué 70 ans plus tard aux voitures lunaires de la NASA. Ferdinand Porsche invente également la première voiture hybride au monde - un véhicule fonctionnant à la fois à l'essence et à l'électricité.



Ferdinand Porsche.

Ses enfants Louise et Ferry

Entretemps marié et père d'une fille (Louise* 1904), Ferdinand Porsche change d'employeur et décide d'aller travailler chez Austro Daimler à Wiener Neustadt, ville dans laquelle, trois ans plus tard, nait son fils (Ferry* 1909).
La voiture a construit sa renommée internationale grâce à la compétition. Elle remporte tous les rallyes nationaux et énormément de victoires, sacrant plusieurs champions de France à son volant. Sa carrière internationale commence à la fin des années 1960 et se poursuit au début des années 1970 dans le nouveau championnat international de constructeurs en rallye. Gagnant la majorité des épreuves en Europe, elle est la voiture de rallye la plus performante en 1971.
La fameuse A 110, est devenue la voiture sportive française par excellence, délicate à piloter, exiguë, médiocrement fabriquée, mais d'une légèreté et d'une agilité phénoménales.

Herbert Von Karajan, Porsche 550 S Spyder 1960.



Un constructeur de génie

Au cours des 17 ans au sein de cette importante entreprise industrielle autrichienne, dont il devient le Directeur Général, il développe des limousines performantes aux formes pour la première fois aérodynamiques (et gagne avec elles - lui-même au volant - le célèbre tour du prince Henry). Il y construit des poids lourds et le train de la Landwehr pour l'armée impériale, qui peut rouler aussi bien sur la route que sur les rails. Il crée des moteurs d'avion (pour lesquels l'Université Technique de Vienne lui décerne le titre de docteur honoris causa) et, après la Première Guerre mondiale, il construit la première voiture de sport, la Sascha, qui remporte aussitôt la célèbre course Targa Florio.

En 1910, Ferdinand Porsche remporta dans une Austro-Daimler le tour du Prince Henry, la course la plus célèbre à l'époque.

En 1923, Ferdinand Porsche devient Directeur Technique de Daimler à Stuttgart, où il est responsable du développement des célèbres modèles S, SS et SSK et où il développe des poids lourds, moteurs d'avion, etc. Une fois son contrat expiré, il retourne en Autriche, où il devient Directeur Général chez Steyr. Pourtant,

en 1931, Porsche se met à son compte et ouvre son propre bureau d'études à Stuttgart.

Du constructeur à l'entrepreneur

Le bureau d'études de Porsche réalise des travaux de développement pour toutes sortes d'équipements techniques, des éoliennes et turbines aux moteurs et autres nouveaux concepts de véhicules pour Wanderer et Zündapp. En 1933, Ferdinand Porsche construit pour la Société Auto-Union récemment créée (Audi, Hoch, Wanderer et DKW) la célèbre voiture de course Auto Union 16 cylindres à moteur central, qui anticipait déjà les principes de construction des Formules 1 d'aujourd'hui. De son temps, elle devient l'une des voitures de course à obtenir le plus de succès dans le sport automobile.

La naissance de la «Volkswagen»

Toutefois, sa construction la plus célèbre reste celle de la Volkswagen. Le 22 juin 1934, Ferdinand Porsche est chargé par le «Reichsverband der deutschen Autoindustrie (RDA)» (Union de l'Industrie Automobile du Reich) de développer la Volkswagen, qui marquerait, plus tard, de son empreinte le développement de l'entreprise Porsche. La production du premier prototype est réalisée par son équipe de techniciens et ce, dans le garage de sa villa de Stuttgart. Mais ce n'est qu'en 1936 que son fils Ferry, dirigeant les tests de conduite, commence les premiers essais sous la supervision de la RDA.

La deuxième génération met la main à la pâte

Toujours pendant la Deuxième Guerre mondiale, le bureau d'études de Porsche est transféré à Gmünd en Carinthie où, après la fin de la guerre, Ferry Porsche travaille avec son équipe (également dans les ateliers de Zell am See) sur des treuils à câble et des tracteurs, mais également à la réparation d'anciens véhicules militaires.

La création de la «Porsche Konstruktionen GesmbH»

Pour protéger l'œuvre de son père, alors incarcéré en France, de la menace de confiscation par les puissances occupantes, le 1er avril 1947, Ferry Porsche et sa sœur Louise (mariée depuis 1928 à l'avocat Dr. Anton Piëch) fondent, sans hésiter, la Société Autrichienne Porsche Konstruktionen GesmbH à Gmünd, dont ils deviennent les gérants. À ce moment, l'industriel italien Dusio charge l'entreprise désormais autrichienne de construire une voiture de course Formule 1 à transmission intégrale. Pour des raisons financières, la «Cisitalia» ne disputera finalement aucune course. Toutefois, avec les gains de cette commande, le frère et la sœur réussissent à payer la caution de leur père incarcéré et permettre ainsi son retour à la maison.

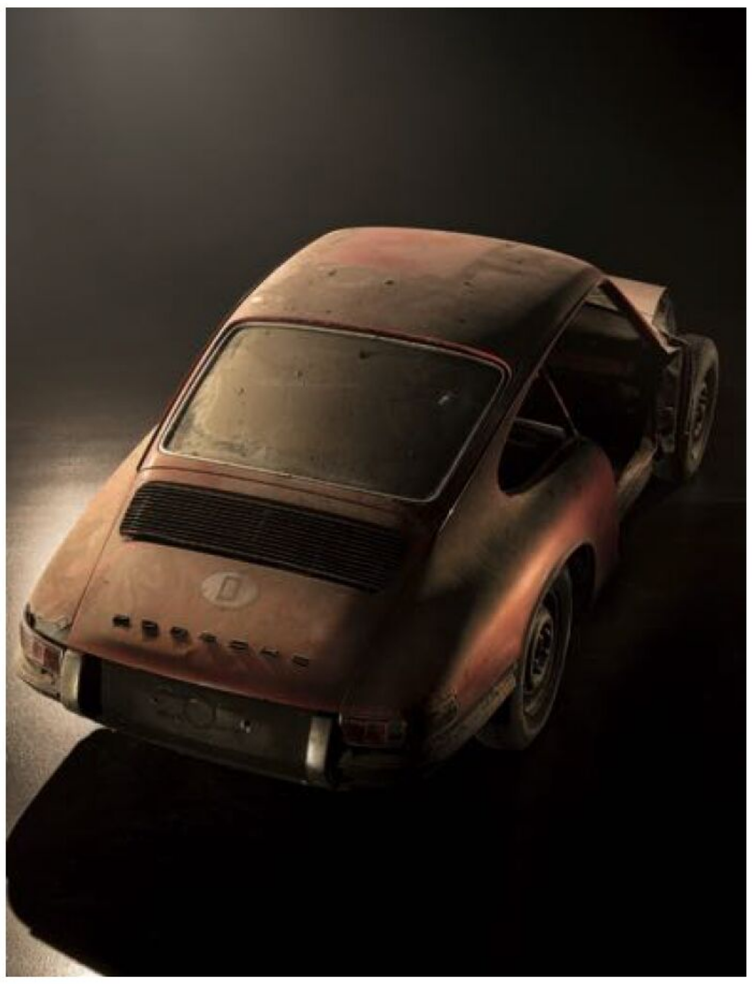
La naissance d'une marque.

Ferry Porsche réalise ensuite son rêve. Sur la base de la coccinelle, la première voiture de sport portant le nom de Porsche, naît en Autriche dans la vallée de Malta en Carinthie. En 1946, Ferry présente, sous le numéro de construction 356, une automobile qui sera à l'origine de la renommée légendaire du constructeur. Alors que le premier modèle avait encore un moteur central, les coupés suivants, fabriqués à la main, présentèrent un moteur arrière. Une bonne douzaine de cabriolets 356 furent construits dans les ateliers de Salzbourg sur la route des Alpes.
Porsche s'impose rapidement sur le segment des voitures sportives et profite pleinement du «miracle économique allemand».
Révélée en 1963, la Porsche 911 confirme cette tendance et consacre la marque allemande en constructeur de prestige. Reconnaissable à ses phares ronds, la 911 séduit par sa ligne et ses performances pour la première fois entièrement dues au génie Porsche. Cette voiture traverse les générations, conservant sa ligne racée tout en s'adaptant aux innovations technologiques.

De la 901 à la 911

Au mois de septembre 1964, la Porsche 901 est présentée au Salon de l'Auto à Paris, l'occasion d'annoncer officiellement sa mise en production. Mais un obstacle vient contrarier le plan de lancement marketing de la nouvelle 901. Il se trouve que Peugeot détient pour la France le droit exclusif de nommer ses modèles avec un «0» au milieu et le fait savoir rapidement à Porsche.

La firme de Zuffenhausen ne cherche pas la confrontation avec Peugeot, le marché français est très important pour Porsche, et trouve rapidement une solution en rebaptisant son nouveau-né 911 et garde le type 901 pour ses dénominations internes notamment le nouveau flat 6. C'est d'autant moins un problème que seuls



Très rare Porsche 901 de 1964.

quelques dizaines d'exemplaires non encore livrés ont été fabriqués au moment de la requête de Peugeot. Il est donc très facile de renommer les modèles déjà construits. Pour l'anecdote, Porsche a réussi à négocier le droit de conserver le «0» pour ses modèles de compétition comme la 904 et plus tard les 906 et 908.

Des Porschistes un peu frileux…

On sait le Porschiste traditionnellement plutôt conservateur et le moins que l'on puisse dire est que l'accueil de la nouvelle 901 est plutôt froid parmi les propriétaires de 356, les premiers acheteurs potentiels du nouveau modèle. Il faut dire que l'on passe d'une petite sportive légère et agile au prix encore abordable à une GT 2 + 2 certes toujours sportive mais plus dans un esprit GT et à un niveau de prix bien supérieur.

Porsche type 901 de 1964.



Porsche prend conscience (où l'avait-il anticipé ?) que beaucoup de propriétaires de la 356 n'ont pas forcément les moyens ou l'envie de s'offrir la 911. C'est pourquoi la 912 est lancée dans la foulée dès 1965 soit quelques mois seulement après la commercialisation de la 911. Il s'agit en fait d'une 911 dépouillée équipée du flat 4 de la 356. Elle est en moyenne 20 % moins chère que la 911, la remettant à un niveau de prix comparable aux 356 haut de gamme. La 912 a été un véritable succès dépassant même au début les ventes de la 911. Elle a tout de même représenté pour les millésimes 65 et 66 jusqu'à 70 % des ventes de Porsche.

Depuis la mort de Ferdinand Porsche en 1951, une scission s'est produite entre les enfants de son fils, Ferry, et ceux de sa fille, Louise, mariée Piëch.

Le fils de cette dernière, prénommé Ferdinand comme son grand-père, dessine certains modèles de course dont la glorieuse 917 qui inaugure en 1970 le palmarès de la marque aux 24 Heures du Mans. Premier des quatre fils de Ferry, Ferdinand Alexander, n'a pas 30 ans quand il dessine l'intemporelle 911 dont le moteur est préparé par le cousin Piëch. A la fin des années 1960, les ventes de cette dernière ont fait exploser celles de Porsche qui voit sa production tripler en quelques années. Porsche écoule plus de 30 000 modèles par an mais bientôt, les ambitions de chacun se révèlent au grand jour. Afin de tirer les ficelles, les coups bas se multiplient alors que chaque branche détient la moitié des parts de la marque laissées à sa mort par le patriarche.



Porsche 356 1300 de 1951 à 1953. Ci dessous, Porsche 911 RS 2,7, 1973.

En 1972, Ferry et Louise décident d'empêcher radicalement une lutte plus violente pour le pouvoir : plus aucun héritier ne pourra occuper des fonctions à la tête du groupe. Ayant contribué à étendre la notoriété de la marque grâce aux victoires de ses modèles de course, Ferdinand Piëch, vexé, quitte l'entreprise familiale pour le concurrent Audi qu'il portera vers les sommets avant de devenir président de Volkswagen en 1988. La suite, on la connaît tous, les succès ne quitteront jamais cette marque mythique !



Porsche en dix dates

25 avril 1931 : *Ferdinand Porsche crée l'entreprise Porsche qui est officiellement reconnue comme telle à Stuttgart, berceau de la marque.*

1948 : *Ferdinand Porsche, emprisonné en France pour sa collaboration au régime nazi, c'est son fils aîné, Ferry, qui prend les rênes de l'entreprise.*

8 juin 1948 : *la 356 «N°1», première Porsche de l'histoire, est homologuée.*

Mars 1950 : *la production en série de la 356 démarre dans les ateliers de Zuffenhausen, quartier de Stuttgart.*

12 septembre 1963 : *présentation du prototype de la Porsche 911 lors du Salon de Francfort.*

Août 1972 : *la présidence de Porsche n'appartient plus à un héritier de Ferdinand Porsche, selon le souhait de son fils qui dirigeait l'entreprise depuis 1948.*

1er août 1993 : *Wendelin Wiedeking prend ses fonctions de PDG de Porsche et, avec lui, l'entreprise allemande est totalement réorganisée.*

15 juillet 1996 : *Porsche produit la millionième voiture de son histoire, une 911 Carrera destinée aux forces de police allemandes.*

27 mars 1998 : *Ferry Porsche meurt en Autriche à l'âge de 88 ans.*

20 août 2002 : *Porsche présente le premier SUV de son histoire avec le Cayenne.*

Porsche 911, première et dernière génération.



QUELQUES MODÈLES MYTHIQUES

Porsche 356 (1948/1965)



Le 8 juin 1948, la première automobile portant le nom de Porsche obtint son homologation : il s'agissait de la Porsche 356/1 Roadster fabriquée à Gmünd (Carinthie / Autriche).Le «Roadster de Gmünd» était propulsé par un moteur quatre cylindres à plat, refroidi par air de 1,1 litre de Volkswagen. La puissance de ce moteur avait été portée à 35 ch pour la 356. Ainsi, le roadster, avec un poids de seulement 585 kilogrammes, atteignait des vitesses allant jusqu'à 135 km/h. Les premières 356 (appelées aussi «Pré-A») sont facilement identifiables grâce au pare-brise divisé en deux parties avec une barre centrale. Celui-ci a été remplacé à partir de l'année - modèle 1952 par un pare-brise d'une seule pièce présentant un pli au milieu. Toutes les générations de 356 étaient également disponibles dans une version «ouverte» (Cabriolet, Speedster ou Roadster).

PORSCHE 901 (1964)



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

PORSCHE 911 (1964/1973)



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 (1967-73). 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.

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.



PORSCHE 912 (1965/1969)

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 litre 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.



PORSCHE 914 (1970/1976)

La Porsche 914 était un développement conjoint entre Porsche et Volkswagen et constituait à partir de l'année - modèle 1970 le nouveau modèle d'entrée de gamme de Porsche. Le modèle biplace également appelé «VW-Porsche» était un modèle Sport à moteur central. Les éléments de design marquants étaient l'empattement très long pour la longueur du véhicule, les porte-à-faux réduits, la partie centrale du pavillon amovible en plastique renforcé par fibres de verre, ainsi que le large arceau de sécurité. De plus, la 914 était dotée de phares escamotables. Au moment de son introduction, la 914 était disponible avec deux motorisations.
914 : moteur quatre cylindres opposés à plat 1,7 litre de Volkswagen développant une puissance de 80 ch.
914/6 : moteur six cylindres opposés à plat 2,0 litres de Porsche développant une puissance de 110 ch sur la Porsche 911 T.
Avec l'AM 1973 arriva un moteur quatre cylindres 2,0 litres, basé sur le moteur de 1,7 litre, délivrant 100 ch, et avec l'AM 1974 également un moteur quatre cylindres 1,8 litre délivrant 85 ch. Sur les modèles quatre cylindres, la serrure de contact se trouvait à droite. Les jantes de la 914 étaient montées avec quatre écrous de roue. La 914 de base (914/4) a été fabriquée par le carrossier Karmann à Osnabrück.



PORSCHE 914/6 (1970/1972

La Porsche 914 était un développement conjoint entre Porsche et Volkswagen et constituait à partir de l'année - modèle 1970 le nouveau modèle d'entrée de gamme de Porsche. Le modèle biplace également appelé «VW-Porsche» était un modèle Sport à moteur central. Les éléments de design marquants étaient l'empattement très long pour la longueur du véhicule, les porte-à-faux réduits, la partie centrale du pavillon amovible en plastique renforcé par fibres de verre, ainsi que le large arceau de sécurité. De plus, la 914 était dotée de phares escamotables. Au moment de son introduction, la 914 était disponible avec deux motorisations.
914 : moteur quatre cylindres opposés à plat 1,7 litre de Volkswagen développant une puissance de 80 ch.
914/6 : moteur six cylindres opposés à plat 2,0 litres de Porsche développant une puissance de 110 ch sur la Porsche 911 T. Sur les modèles six cylindres, la serrure de contact se trouvait à gauche du volant, ce qui est typique de Porsche. Les jantes de la 914/6 étaient montées avec cinq écrous de roue.
La 914/6 fut construite par Porsche dans l'usine - mère de Stuttgart Zuffenhausen.

PORSCHE 924 (1976/1988)



La 924 disponible à partir de l'année - modèle 1976 a été développée par Porsche à la demande de Volkswagen pour succéder à la 914 et, finalement, produite en interne. Le modèle d'entrée de gamme a été construit chez Audi à Neckarsulm. Lors de la conception de la carrosserie de la 924, la priorité était donnée à la bonne aérodynamique. Pour le capot moteur plat et les phares escamotables notamment, cet aspect entrait en ligne de compte comme il se doit. À partir de l'AM 1983, un aileron arrière noir améliora encore le coefficient Cx. Pour la motorisation de la 924, Porsche sortit complètement des sentiers battus : pour la première fois, un moteur avant refroidi par eau était mis en œuvre, dont les cylindres étaient en plus disposés en ligne. Le moteur délivrant 125 ch a été repris de l'Audi 100 et modifié par Porsche en conséquence. La transmission de la force motrice s'effectuait selon le principe Transaxle. C'est seulement la 924 S fabriquée à partir de l'année - modèle 1986 qui fut dotée d'un moteur de conception Porsche : le moteur quatre cylindres en ligne 2,5 litres de la 944.

La Porsche 924 S disponible à partir de l'AM 1986 constituait une nette amélioration technologique de la gamme 924. De nombreux composants de ce modèle provenaient de la 944. En plus du groupe motopropulseur, il y avait, entre autres, le système de freinage, les composants du châssis, ainsi que des parties de l'intérieur. Les jantes aluminium de série au design de «téléphone» rapprochaient la 924 S de la 944.

Le moteur 2,5 litres de la 924 S était de conception identique à celui de la 944 et délivrait tout d'abord 150 ch, puis 160 ch à partir de l'AM 1988.

PORSCHE 924 TURBO (1979/1988



Avec la version turbo de la 924, le vide en matière de performance entre la 924 et la 911 SC fut comblé à partir de l'AM 1979. La carrosserie de la 924 turbo était basée sur celle de la 924. Au niveau de la partie avant, elle se distinguait du modèle de base par diverses prises d'air :

- des ouïes de refroidissement verticales dans le tablier avant pour l'alimentation en air des freins et du refroidisseur d'huile,
- quatre prises d'air entre les phares, ainsi qu'une prise d'air NACA à droite dans le capot moteur pour l'aération et la ventilation du compartiment moteur. Au niveau du capot arrière de la 924 turbo, un aileron arrière noir était également monté. Les jantes aluminium avec rayons étaient fixées à l'aide de cinq écrous de roue (comme sur le modèle de base 924) au lieu de quatre. Le moteur suralimenté quatre cylindres en ligne 2,0 litres de la 924 turbo délivrait tout d'abord 170 ch. À partir de l'AM 1981, l'efficience du moteur fut améliorée et la puissance passa à 177 ch.

PORSCHE 911 TURBO (1977/1989)



Avec l'année - modèle 1975, une version particulièrement puissante de la Porsche 911, grâce à la suralimentation par turbocompresseur, est lancée sur le marché : la 911 turbo.

Depuis son lancement sur le marché avec l'AM 1975, la 911 turbo (désignée au début en interne aussi par 930) est le modèle haut de gamme de la gamme 911. La 930 disposait d'ailes arrière larges qui lui permettaient d'ajouter 12 cm en largeur. Des films noirs servant de protection anti gravillonnage étaient posés devant les passages de roues arrière. Sur le capot arrière se trouvait un aileron arrière caractéristique avec une large bordure en caoutchouc rigide noir. Jusqu'à l'AM 1977, le capot arrière était en matière plastique renforcée de fibres de verre. À partir de l'AM 1978, le capot était en tôle d'acier et l'aileron arrière fixe en matière plastique avait été nettement agrandi pour accueillir l'échangeur air-air. En outre, le modèle Turbo était doté d'une ligne d'échappement avec sortie d'échappement double. Le tube gauche laissait échapper les gaz d'échappement uniquement lorsque l'électrovanne de suralimentation du turbocompresseur était ouverte. À partir de l'AM 1987, le modèle Turbo était également disponible dans les variantes de carrosserie Targa et Cabriolet. Avec l'AM 1989, la boîte manuelle à 4 rapports fut remplacée par une boîte manuelle à 5 rapports.

Cylindrée / puissance :

- AM 1975-77 3,0 litres, 260 ch.
- AM 1978-89 3,3 litres, 300 ch.



PORSCHE 928 (1978/1991)

Lors de la construction de la 928 produite dès l'année - modèle 1978 en série, le sujet de la conception allégée était au premier plan. Ainsi, les portes, les ailes avant, ainsi que le hayon moteur étaient fabriqués en aluminium et non en tôle d'acier. Derrière les pare-chocs en plastique intégrés à la forme de la carrosserie se trouvaient en outre des profilés d'aluminium qui supportaient un choc jusqu'à 8 km/h sans dommage. La 928 était dotée de phares principaux escamotables électriquement et intégrés dans les ailes. Le hayon arrondi était dominé par la grande vitre de la lunette arrière. La motorisation des modèles 928 était assurée par un moteur V8 refroidi par eau, dont les cylindres étaient disposés avec un angle de 90° les uns par rapport aux autres. La cylindrée du groupe motopropulseur, tout d'abord de 4,5 litres, fut augmentée jusqu'à 5,4 litres. La transmission s'effectuait selon le principe Transaxle. Pour améliorer l'aérodynamique, les modèles furent dotés à partir du type 928 S (AM 1979) d'un spoiler avant et d'un aileron arrière. L'essieu arrière de la 928 était une nouveauté absolue. La particularité de cet essieu à double triangulation, également appelé essieu «Weissach», résidait dans ses propriétés de stabilisation du pincement. Cet essieu agissait pratiquement comme un essieu arrière directionnel passif et contribuait ainsi de façon essentielle à la sécurité active du modèle Granturismo.
928 (AM 1978-82)
L'arrière arrondi sans aileron était un signe distinctif marquant de la 928. Contrairement aux modèles dérivés qui suivirent, ce modèle ne disposait encore d'aucun spoiler avant ni d'aucun aileron arrière. Le moteur 4,5 litres de la 928 délivrait une puissance de 240 ch. 928 S (AM 1980-86)
La 928 S était dotée d'un spoiler avant et d'un aileron arrière noirs, de baguettes de protection latérales peintes dans la teinte de la carrosserie, ainsi que de clignotants latéraux. La cylindrée fut augmentée pour passer de 4,7 à 5,0 litres (AM 1986). La puissance était de 300 ch, à partir de l'AM 1984 de 310 ch et à partir de l'AM 1986 (avec catalyseur) de 288 ch. 928 S4 (AM 1987-91) La 928 S4 disposait d'un bouclier avant arrondi avec prises d'air. La partie arrière présentait, entre les larges feux arrière positionnés de manière affleurante, une partie chanfreinée et un aileron arrière noir dépassant de la carrosserie. Son moteur 5,0 litres délivrait une puissance de 320 ch.

PORSCHE 959 (1987/1988)



Une série exclusive de 292 unités de la 959, porte-drapeau technologique, est construite sur la base de la gamme 911. Du moteur bi turbo 6 cylindres opposés à plat avec culasses à 4 soupapes refroidies par eau au châssis à réglage électronique et transmission intégrale innovante jusqu'à la carrosserie à l'aérodynamique optimisée, Porsche démontre à l'époque tout ce qui est possible et faisable en matière de construction automobile. Malgré son prix de 420 000 DEM, la 959 est rapidement vendue.



PORSCHE 964 (1989/1993)

Parallèlement à la série G en fin de parcours, la nouvelle génération 911 arriva sur le marché avec l'année - modèle 1989. La 911 Carrera 4 du type 964 était composée à 85 % de nouvelles pièces, mais elle conservait en grande partie les formes classiques de sa devancière. Elle était disponible dans les formes de carrosserie Coupé, Targa et Cabriolet. Malgré les nombreux points communs au niveau du design, la 964 présentait une aérodynamique nettement meilleure que celle du modèle G. Les nouveaux boucliers avant et arrière de forme arrondie, ainsi que l'aileron arrière à déploiement automatique y contribuaient. La 911 Carrera 4 était la première 911 à transmission intégrale. Sa transmission intégrale permanente pilotée électroniquement répartissait en temps normal 31 % du couple à l'essieu avant et 69 % à l'essieu arrière. Selon la situation, la répartition pouvait être effectuée de manière variable. La console centrale de la C4 comportait un commutateur de traction. Son moteur 3,6 litres délivrait une puissance de 250 ch. À partir de l'AM 1990, la 911 Carrera 2 était disponible dans une version à propulsion (arrière) de conception identique (premier modèle avec Tiptronic) et, à partir de l'AM 1991, une version turbo était également disponible.

PORSCHE 993 (1994/1998)



Avec l'année - modèle 1994, la gamme 964 a été remplacée par la gamme 993. Celle-ci constituait une évolution considérable non seulement sur le plan technologique, mais également d'un point de vue esthétique. Les ailes avant de la 993 Carrera étaient plus larges et leur ligne était plus plate. Du fait du capot de coffre à bagages raccourci, la garniture en caoutchouc noire fut supprimée, cette dernière constituant sur le modèle G, ainsi que sur le type 964, le point de jonction entre la carrosserie et le pare-chocs avant.
Les ailes arrière étaient également de forme plus large et s'étiraient en suivant une ligne plus droite vers l'arrière avec les feux arrière positionnés plus haut. La 993 était tout d'abord disponible comme Coupé et Cabriolet avec propulsion (arrière). Avec l'année modelé 1995 s'ajoutèrent les versions à transmission intégrale Carrera 4 et 911 turbo avec visco-coupleur multidisque, et avec les années modèles 1996/97 la Carrera 4S, ainsi que la Carrera S. Le modèle Targa produit à partir de l'AM 1996 disposait, pour la première fois, au lieu du toit pliant escamotable, d'un large toit ouvrant à réglage électrique en verre feuilleté teinté. L'ancien arceau de sécurité pouvait ainsi être supprimé. La propulsion des modèles Carrera et Targa était assurée par un nouveau moteur 3,6 litres d'une puissance tout d'abord de 272 ch, puis de 285 ch à partir de l'AM 1996.

PORSCHE 996 (1998/2005)



En 1997, Porche présente une 911 totalement repensée. La carrosserie de style classique est plus longue, le châssis encore optimisé. En outre, le modèle est équipé d'une version plus puissante du nouveau moteur 6 cylindres opposés à plat refroidi par eau.

PORSCHE 993 TURBO (1995/1998)



La 911 turbo de la gamme 993 mettait pour la première fois en œuvre deux turbocompresseurs ; avec ce système, un plus petit turbocompresseur était installé par banc de cylindres. En outre, ce modèle était le premier modèle turbo disposant d'une transmission intégrale. Le bouclier avant de la turbo comportait à l'avant trois prises d'air séparées et en supplément, dans la partie latérale inférieure, des ouïes pour le refroidissement des freins. L'aileron arrière était intégralement peint dans la teinte de la carrosserie. Tout comme les modèles Carrera 4, le modèle 911 turbo était également équipé à l'avant de clignotants blancs et à l'arrière de clignotants rouges. Le moteur bi turbo 3,6 litres délivrait de série 408 ch. À partir de l'AM 1996, une augmentation de puissance pouvant atteindre 430 ch, puis, à partir de l'AM 1998, 450 ch était disponible. Avec l'AM 1995, une petite série (14 exemplaires) fut produite par Exclusive avec la désignation 911 Cabriolet turbo avec un aileron arrière aux dimensions particulièrement grandes.



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




A
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.











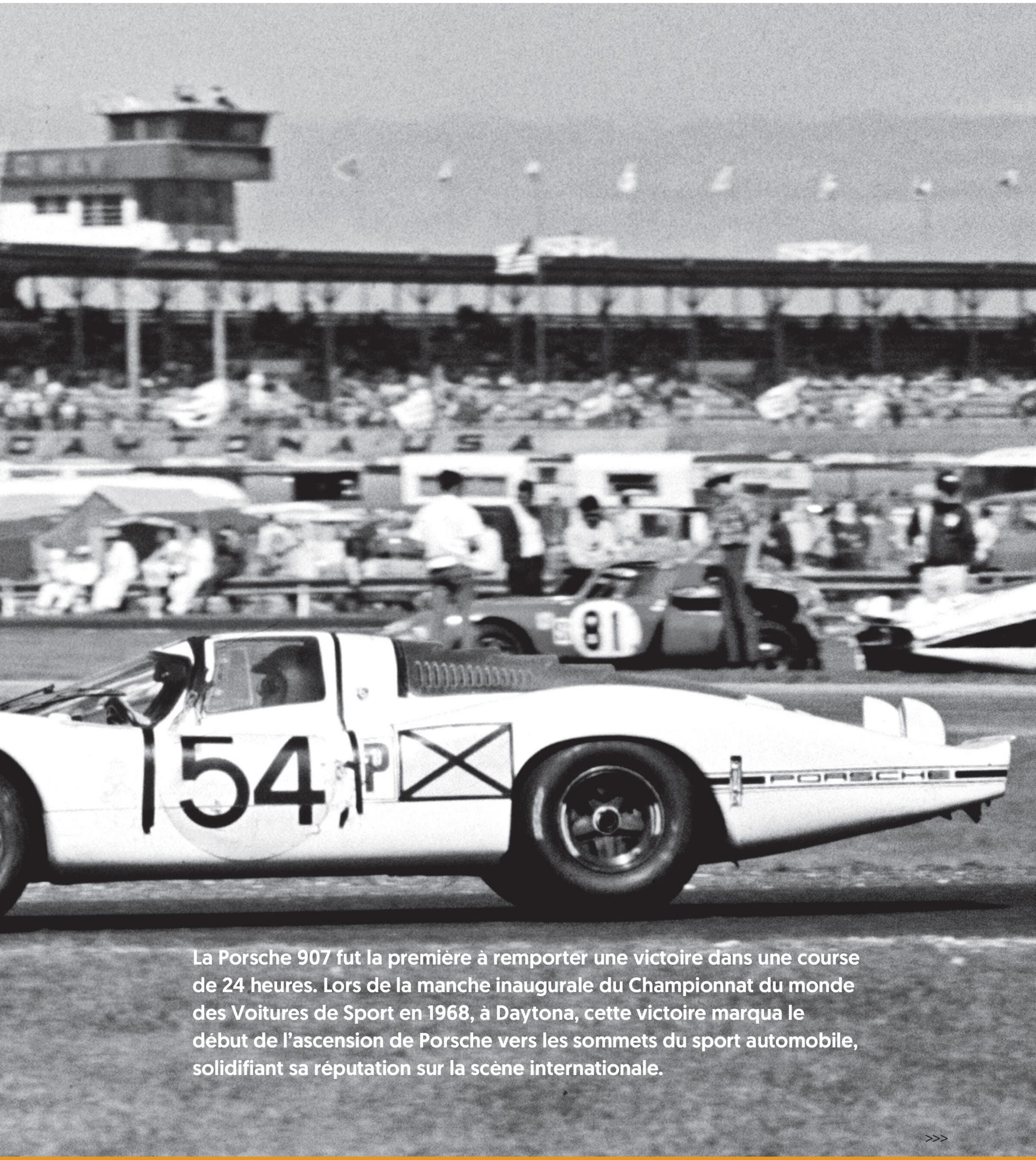
LA PORSCHE 911 SC RESTAURÉE

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.



Porsche 907
Naissance d'un mythe

PHOTOS : © PORSCHE



La Porsche 907 fut la première à remporter une victoire dans une course de 24 heures. Lors de la manche inaugurale du Championnat du monde des Voitures de Sport en 1968, à Daytona, cette victoire marqua le début de l'ascension de Porsche vers les sommets du sport automobile, solidifiant sa réputation sur la scène internationale.

>>>

Icône

Dès le début des années 1960, Porsche s'était forgé une solide réputation dans les courses d'endurance grâce à des modèles emblématiques comme les 904 et 906. Cependant, malgré des victoires de catégorie impressionnantes, la marque allemande souffrait d'un manque de puissance, l'empêchant de rivaliser avec les leaders du classement général. Porsche devait alors se contenter des places d'honneur, accumulant des succès dans des catégories inférieures. Les ingénieurs et pilotes de la marque savaient qu'il leur fallait franchir un cap pour viser les premières places au classement général.

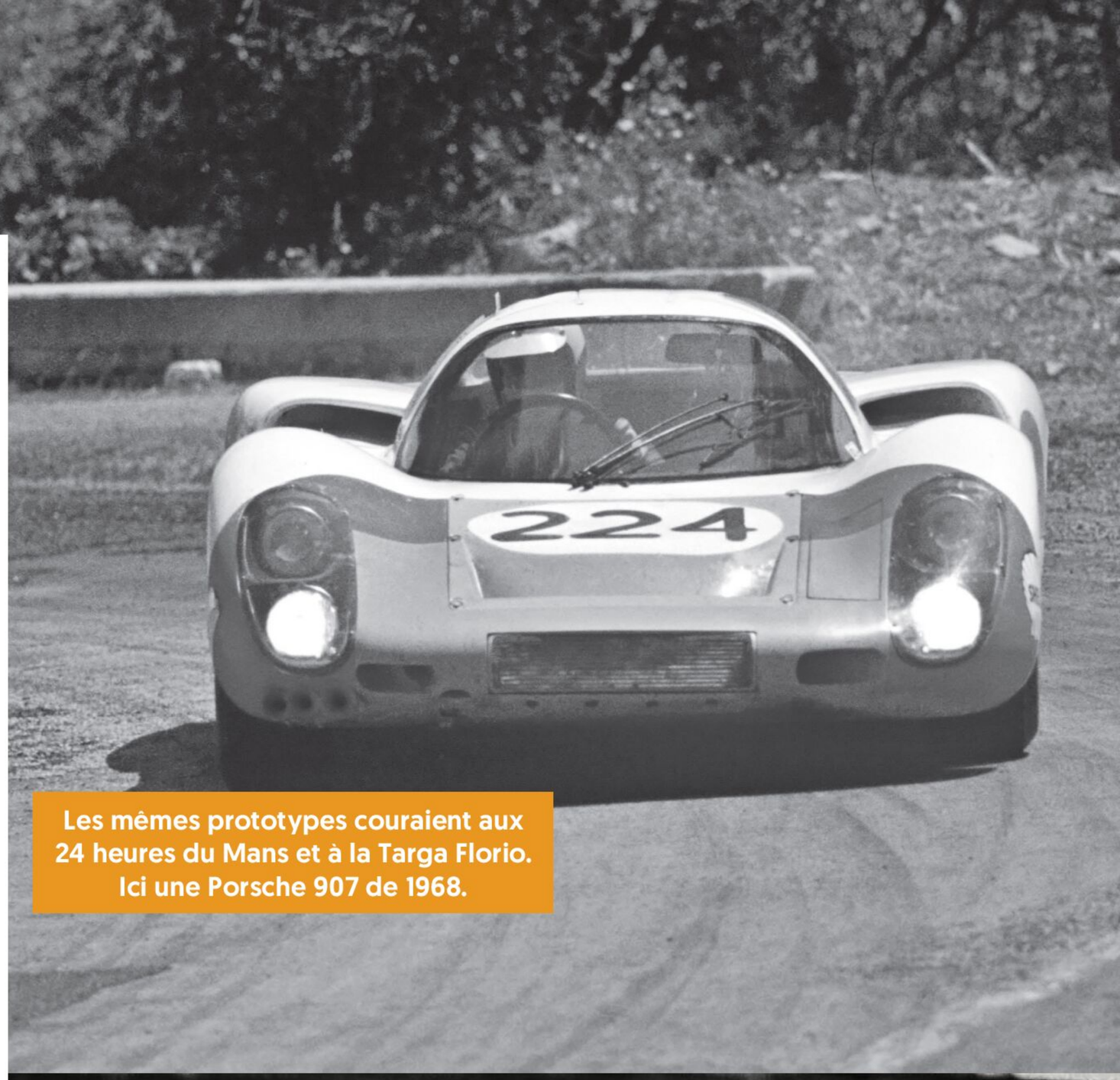
À la fin des années 1960, une fenêtre d'opportunité s'ouvrit pour Porsche avec l'évolution des règlements et les progrès technologiques. La marque décida de lancer un nouveau modèle, la Porsche 907, pour affronter les grands noms de l'époque, tels que Ford et Ferrari, sur la scène mondiale de l'endurance. La 907, dévoilée en 1967, était propulsée par un modeste moteur 2 litres, une cylindrée bien inférieure aux monstres de puissance que Ford et Ferrari alignaient alors sur les circuits. Cette décision audacieuse représentait un pari risqué, mais Porsche était déterminé à montrer que la puissance brute n'était pas la seule voie vers la victoire.

Les ingénieurs de Weissach, sous pression pour combler cet écart de puissance, décidèrent de compenser ce déficit par une approche basée sur l'aérodynamisme. Bien que la 907 ne soit qu'une évolution des modèles précédents comme la Carrera 6 et la 910, elle se démarquait par des lignes plus affinées et une optimisation poussée de la pénétration dans l'air. Toutefois, ces améliorations ne furent pas exemptes de défauts. La recherche d'efficacité aérodynamique provoqua des problèmes de stabilité à haute vitesse, notamment des vibrations qui se révélèrent problématiques pour les pilotes. Ces défis mécaniques ne furent pas insurmontables, et la 907 trouva progressivement sa place sur les circuits de renom.

L'année 1967 marqua les débuts de la 907 dans des courses prestigieuses comme Brands Hatch où elle se montra compétitive face à des machines bien plus puissantes. Cependant, c'est avec l'introduction de nouvelles réglementations limitant la cylindrée des moteurs à 3 litres que Porsche parvint à véritablement rivaliser avec les grands constructeurs. La 907 fut alors équipée d'un moteur

8 cylindres à plat de 2,2 litres, gagnant ainsi en puissance. Grâce à ces modifications, la voiture développa 50 chevaux supplémentaires, atteignant un total de 270 chevaux, ce qui lui permit de mieux performer à haut régime.

La saison 1968 fut un tournant décisif pour Porsche. Les 907, désormais renommées 907/8, commencèrent à accumuler des succès sur les circuits internationaux.



Les mêmes prototypes couraient aux 24 heures du Mans et à la Targa Florio. Ici une Porsche 907 de 1968.



Le point culminant de cette ascension fut la fameuse victoire aux 24 heures de Daytona en 1968, où Porsche réalisa un triplé historique. C'était la première fois que la marque allemande triomphait dans une course de 24 heures, un moment emblématique qui marqua le début de son ascension au sommet du sport automobile. Le duo de pilotes composé de Jo Siffert et Hans Hans Herrmann, ainsi que d'autres équipages talentueux, contribuèrent à la renommée de la 907.

Ces pilotes, au volant de la 907, permirent à Porsche de signer de nouvelles victoires, notamment lors de la Targa Florio, une autre course mythique de l'époque. La 907 se montra également compétitive à Brands Hatch en 1967, où elle termina à une honorable deuxième place, derrière la puissante Ford GT40.

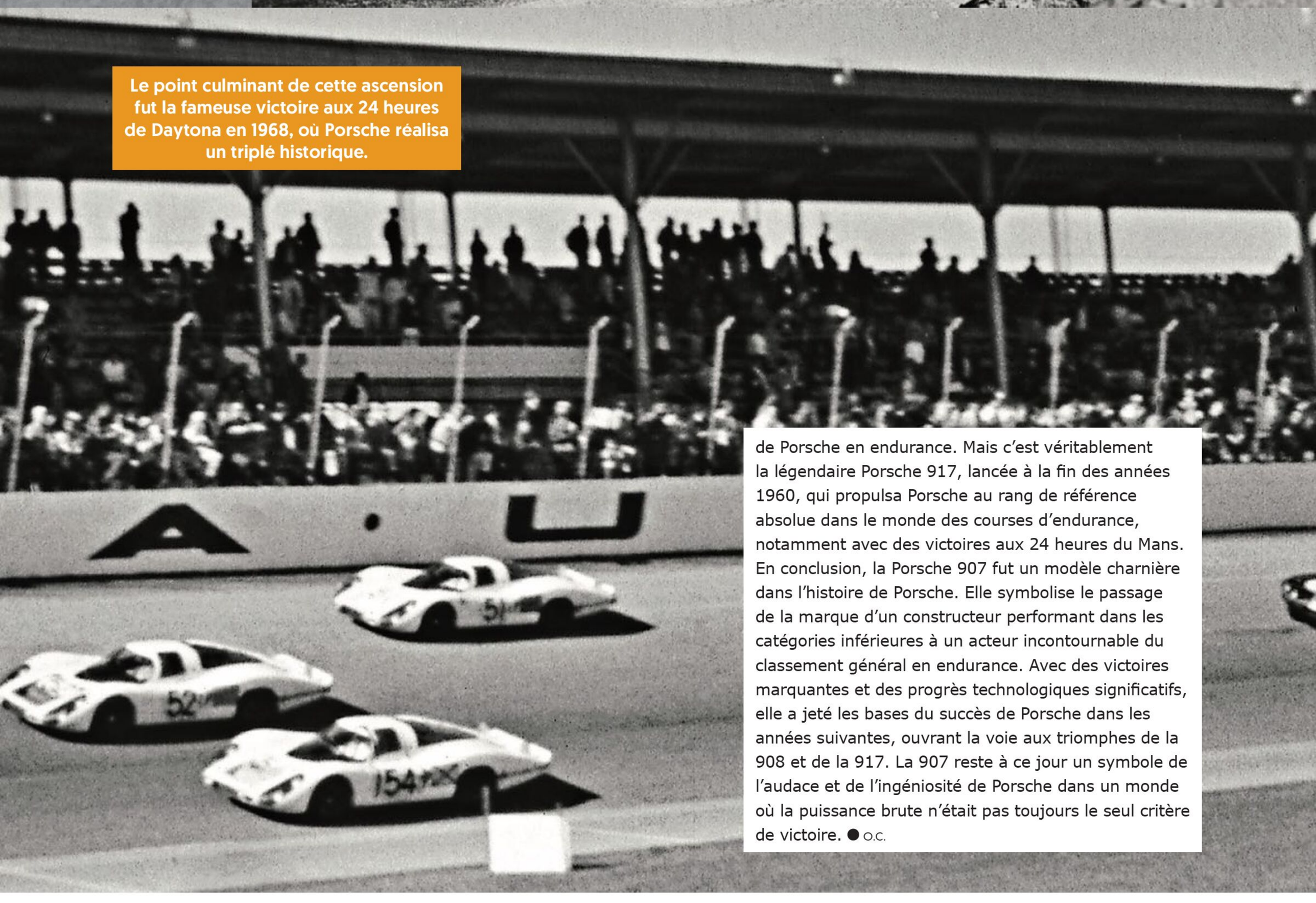
Cependant, l'histoire de la Porsche 907 ne s'arrêta pas là. Bien que ce modèle ait ouvert la voie aux succès de Porsche, il céda rapidement sa place à des versions encore plus performantes. La Porsche 908, qui succéda à la 907, apporta une puissance accrue et des innovations techniques, consolidant la domination





Porsche 907 au Mans en 1968

Le point culminant de cette ascension fut la fameuse victoire aux 24 heures de Daytona en 1968, où Porsche réalisa un triplé historique.



de Porsche en endurance. Mais c'est véritablement la légendaire Porsche 917, lancée à la fin des années 1960, qui propulsa Porsche au rang de référence absolue dans le monde des courses d'endurance, notamment avec des victoires aux 24 heures du Mans. En conclusion, la Porsche 907 fut un modèle charnière dans l'histoire de Porsche. Elle symbolise le passage de la marque d'un constructeur performant dans les catégories inférieures à un acteur incontournable du classement général en endurance. Avec des victoires marquantes et des progrès technologiques significatifs, elle a jeté les bases du succès de Porsche dans les années suivantes, ouvrant la voie aux triomphes de la 908 et de la 917. La 907 reste à ce jour un symbole de l'audace et de l'ingéniosité de Porsche dans un monde où la puissance brute n'était pas toujours le seul critère de victoire. ● O.C.

Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet Hybride

Plus performante, mais toujours émotive ?

Avec l'arrivée de l'hybridation sur la mythique Porsche 911, la question se pose : cette nouvelle technologie va-t-elle altérer le plaisir de conduite légendaire ? Après un premier essai de la Carrera 4 GTS Cabriolet hybride, la réponse est nuancée. Si les performances explosent, l'émotion pure reste, quant à elle, sujette à débat. Laurent Chevalier partage ses impressions sur cette transformation électrifiée de la 911, entre gain d'efficacité et perte de sensations.

GROUPE MOTOPROPULSEUR	
Nombre de cylindres	6
Alésage	97,0 mm
Course	81,0 mm
Cylindrée	3 591 cm³
Puissance (kW)	357 kW
Puissance (ch)	485 ch
Régime maximal	7 500 tr/min
Couple maximum	570 Nm
Puissance combinée (kW)	398 kW
Puissance du moteur électrique (kW)	41 kW
Puissance combinée (ch)	541 ch
Couple combiné	610 Nm
Puissance maximale par litre (kW/l)	99,0 kW/l
Puissance maximale par litre (ch/l)	135,0 ch/l

Quand on imagine une Porsche, c'est généralement elle que l'on a en tête : la 911 est depuis 60 ans l'incarnation même d'une voiture de sport passionnante et puissante, adaptée à un usage au quotidien. Prenez place au volant de la nouvelle 911 et faites partie d'une communauté unique.

L'attente autour de la manière dont la 911 allait intégrer l'hybridation a généré une foule de spéculations. Les rumeurs allaient bon train jusqu'à la révélation tant attendue. « Les gens ne savaient pas à quoi s'attendre. Beaucoup imaginaient une 911 hybride plug-in, et certains craignaient que ce soit le début de la fin pour ce modèle emblématique », confie Frank Moser, vice-président des gammes 911 et 718. « Nous avons voulu conserver la répartition traditionnelle du poids tout en améliorant les performances et en réduisant les émissions », ajoute-t-il.

Si la promesse de meilleures performances est vérifiée plus loin, la réduction des émissions n'échappe pas au malus. Avec 239 g/km de CO2, la Carrera GTS reste largement pénalisée. Mais revenons-en aux innovations.

La nouvelle Carrera « de base » reste entièrement thermique et ne change que par petites touches depuis la phase 1 lancée en 2019. Elle emprunte les turbos de l'ancienne GTS, gagnant quelques chevaux supplémentaires et quelques équipements.

La vraie révolution se trouve dans la 911 GTS phase 2, totalement repensée.

Elle embarque un tout nouveau flat 6 de 3,6 litres (contre 3 litres précédemment), qui troque son système biturbo pour un monoturbo avec assistance électrique. Un moteur électrique est intégré à la boîte PDK à double embrayage, créant une symbiose technologique complexe.

Avec cette accumulation de technologies, on peut se demander si la 911 conserve son équilibre légendaire. Ce cocktail high-tech modifie-t-il la sensation de conduite ? Et surtout, comment ce concentré d'électronique tiendra-t-il le coup sur le long terme ? La réputation de la 911 repose sur sa robustesse à travers les décennies et sa capacité à accumuler les kilomètres sans faillir. Mais plutôt que de spéculer sur l'avenir, concentrons-nous sur l'instant présent. Prendre place à bord de cette Carrera 4 GTS Cabriolet révèle quelques changements pour ceux habitués à la phase 1. Par exemple, le démarrage du flat 6 se fait toujours à gauche du volant, mais le petit interrupteur qui remplaçait la clé traditionnelle est désormais remplacé par un simple bouton. On démarre presque comme un ordinateur.

Dès l'allumage, le nouveau flat 6 résonne bien à l'extérieur, mais à l'intérieur, le son semble un peu étouffé, comme filtré. Même en activant l'échappement Sport, l'effet sonore n'est pas aussi marqué que sur la Carrera T précédente.

Dès les premiers kilomètres parcourus, le >>>



CARROSSERIES	
Longueur	4553 mm
Largeur (sans rétroviseurs extérieurs)	1852 mm
Largeur (avec rétroviseurs extérieurs)	2033 mm
Empattement	2450 mm
Diamètre de braquage	10,9 m
Poids à vide (DIN)	1645 kg
Poids à vide (CE)	1720 kg
Poids total autorisé (Porsche Doppelkupplung (PDK) 8 rapport)	1 965 kg
Poids total autorisé	2 065 kg
Charge maximale (Porsche Doppelkupplung (PDK) 8 rapport)	320 kg
Charge maximale	420 kg

>>> nouveau moteur 3,6 litres se montre vif et réactif. Le turbo élimine presque tout temps de réponse, prêt à fournir toute sa puissance dès que l'accélérateur est sollicité. Cette rapidité demande une vigilance accrue, car la vitesse grimpe rapidement, et il devient essentiel de surveiller le compteur pour éviter les excès. Un système d'alerte sonore rappelle à chaque dépassement de la vitesse autorisée, mais son faible volume devient rapidement irritant, avec une fréquence de rappel toutes les trois secondes en cas de dépassement à 90 km/h. Le déconnecter est possible, mais cela nécessite de naviguer dans des menus tactiles à chaque redémarrage, ce qui peut être agaçant.

Un autre détail qui peut perturber, c'est la nécessité de quitter la route des yeux pour régler des fonctions comme la direction de la ventilation, ce qui est peu pratique. Mais ces légères frustrations ne pèsent pas lourd face aux atouts du nouveau moteur. Le flat 6 de 3,6 litres évoque une certaine nostalgie chez les amateurs de Porsche, aidant à faire accepter l'hybridation. Toutefois, il n'a rien à voir avec le moteur de la Carrera précédente, phase 2. Sa cylindrée est plus importante de 600 cm^3, et la réduction de la hauteur globale de 110 mm s'explique par l'élimination des courroies et poulies du compresseur de climatisation, désormais alimenté par l'électricité.

Cet espace libéré permet d'intégrer une partie du système hybride, notamment le convertisseur. Quant au poids supplémentaire dû aux batteries, il s'élève à environ 50 kg, compensé par un gain de 61 chevaux. Cela permet à l'hybridation d'offrir un rapport poids/puissance plus favorable : 3 kg/ch contre 3,3 kg/ch pour l'ancienne GTS.

UN GAIN DE DYNAMISME SUR LA ROUTE

Derrière le volant, cette nouvelle vigueur est évidente. Que ce soit au démarrage, à mi-régime ou à haut régime, le gain de puissance se ressent. Lors de notre essai sur le circuit d'Ascari, la Carrera 4 GTS semblait presque rivaliser avec une 992 Turbo S, une performance impressionnante. Peut-être notre « poisson-pilote » cherchait-il à flatter notre ressenti, mais il est clair que cette GTS hybride semble accélérer plus rapidement et de manière plus fluide que sa prédécesseure.

En termes de tenue de route, la différence est également notable. Le modèle d'essai, équipé du système optionnel PDCC (« Porsche Dynamic Chassis Control »), fait preuve d'une maîtrise parfaite sur circuit. Ce système, qui gère activement l'antiroulis, est désormais alimenté par le système haute tension du moteur électrique, avec des temps de réponse réduits. Résultat : la stabilité est impressionnante, avec un roulis quasiment inexistant, même lors des freinages ou accélérations. Cela améliore considérablement la précision de conduite, notamment dans les virages, où le train avant se montre plus réactif, résistant mieux au sous-virage lors des réaccélérations.

À noter également que les roues arrière directrices sont désormais de série sur ce modèle. Elles pivotent en sens inverse des roues avant à basse vitesse (en dessous de 50 km/h) pour améliorer l'agilité, et dans le même sens à plus de 80 km/h, favorisant ainsi la stabilité.

Inutile de sortir le chronomètre pour constater que la version hybride de la 911 GTS surpassera facilement la phase 1 en termes de vitesse sur circuit. En fait, il est fort probable qu'elle se rapproche des performances de la 992 Turbo S. Porsche a d'ailleurs confirmé une amélioration de 8,7 secondes sur le Nürburgring par



PERFORMANCES	
Vitesse maximale sur circuit	312 km/h
Accélération de 0 à 100 km/h avec Pack Sport Chrono	3,0 s
Accélération de 0 à 160 km/h avec Pack Sport Chrono	6,9 s
Accélération de 0 à 200 km/h avec Pack Sport Chrono	10,7 s
Reprise (80-120 km/h) avec Pack Sport Chrono	2,0 s

rapport à l'ancienne GTS, avec un temps de 7'16''934. À titre de comparaison, nos confrères d'Autosport ont chronométré la 992 Turbo S en 7'17''11 en 2018. Les performances d'accélération entre la GTS propulsion et la Turbo S sont également très proches : 3 secondes pour le 0 à 100 km/h, et 10,5 secondes pour le 0 à 200 km/h contre 2,9 secondes et 10,1 secondes respectivement pour la Turbo S. Cela laisse penser que la nouvelle 911 hybride flirtera avec les 20 secondes sur le 1 000 mètres départ arrêté, des temps qui, il y a encore peu, étaient réservés aux supercars.

Quant au freinage, il reste impeccable sur cette GTS, contrairement à celui de la Carrera phase 2, dont le diamètre plus petit pouvait souffrir de surchauffe sur circuit. Le système en carbone céramique, doté de disques majorés de 420 mm à l'avant avec 10 pistons, offre un freinage puissant et sécurisant. Cependant, la récupération d'énergie au freinage se fait sentir, provoquant une sorte de sur-assistance qui altère quelque peu les sensations sur circuit. Sur ce point, le dosage est bien plus naturel sur une McLaren Artura, par exemple.

Cela n'enlève rien aux performances, mais cela soulève une question fondamentale : l'hybridation rend-elle vraiment cette 911 plus agréable à piloter ? Il est évident que la version hybride est plus efficace et plus rapide, mais à aucun moment en phase 1, je ne me suis dit qu'il manquait de puissance au volant de la GTS. Cette efficacité supplémentaire est accompagnée d'un moteur plus performant, certes, mais aussi moins communicatif en termes de sensations et de vibrations. Je ne dirais pas encore que l'âme de la 911 s'efface, mais il est certain que j'ai pris plus de plaisir au volant de la 992 Carrera T phase 1 que de cette GTS hybride.

En toute objectivité, la Porsche 911 Carrera hybride mérite amplement 5 feux verts. L'intégration de l'électrique améliore indéniablement les performances sans altérer l'équilibre légendaire du modèle. Toutefois, un doute persiste sur la pertinence de cette nouvelle version, surtout en raison d'un malus écologique toujours aussi exorbitant.

Et pour être tout à fait honnête, le plaisir de conduite a été plus grand au volant de la 911 Carrera T lors de notre Supertest, comparé à cette GTS hybride. Amis passionnés de Porsche, pas besoin de vous précipiter pour troquer votre 992 phase 1 pour cette nouvelle venue ! ● C.V.H.

FICHE TECHNIQUE

- **Moteur :** Flat 6 turbo hybride, 24 soupapes + moteur électrique
- **Position :** Arrière en porte-à-faux
- **Cylindrée :** 3 591 cm³
- **Alésage x cours :** 97 x 81 mm
- **Puissance maxi-il :** 485 ch à 6 500 tr/mn
- **Régime maxi :** 7 500 tr/mn
- **Couple maxi :** 58,1 mkg à 2 000 tr/mn
- **Puissance électrique :** 54 ch
- **Couple électrique :** 15,3 mkg
- **Capacité recharge :** 1,9 kWh
- **Puissance cumulée total :** 541 ch à 6 500 tr/mn
- **Nombre total d'élèves :** 62,2 mkg à 1950 tr/mn
- **Transmission :** Intégrale, boîte à double embrayage à 8 rapports
- **Suspension AV/RA :** Essieu avant MacPherson, barre antiroulis / Essieu arrière multibras, barre antiroulis
- **Freins AV/AR :** Disques percés ventilés (408 mm à l'avant, 380 mm à l'arrière)
- **Poids annoncés (version Carrera GTS) :** 1595 kg
- **A.A./AV à l'ex :** 38/62 %
- **Rapport poids/puissance (version Carrera GTS) :** 3 kg/ch
- **Dimensions (L x l x h) :** 4 533 mm x 1852 mm x 1292 mm
- **Empattement :** 2 450 mm
- **Voies AV/AR :** 1595 mm / 1557 mm
- **Jantes AV et AR :** 8,5 x 20 & 11,5 x 21 pouces
- **Pneumatiques AV et AR :** 245/35 ZR 20 & 305/30 ZR 21
- **Réservoir :** 63 litres
- **Prix de base :** 197 400 €
- **Prix des options/malus :** 40 648 €/60 000 €
- **Prix du modèle :** 298 048 €
- **Vitesse max :** 312 km/h
- **Accélération 0 à 100 km/h :** 3,1 secondes

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...

Coup de cœur



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



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.

Coup de cœur

PORSCHE

Que vaut l'entrée de gamme électrique ?

DU NOUVEAU CHEZ PORSCHE QUI, APRÈS UNE VERSION DE POINTE, OFFRE UNE ENTRÉE DE GAMME À LA TRÈS RÉPUTÉE TAYCAN. LE BUT ? TOUCHER UN PUBLIC TOUJOURS PLUS LARGE. CETTE FOIS, PAR RAPPORT À SES GRANDES SŒURS, ELLE SE PASSE DE MOTEUR AVANT, SE TRANSFORMANT DONC EN VÉHICULE À PROPULSION. UN COMPORTEMENT DIFFÉRENT, CERTES, POUR UNE PRESTATION (PRESQUE) ÉQUIVALENTE, ET TOUJOURS AUTANT DE PLAISIR SUR LA ROUTE…

TAYCAN

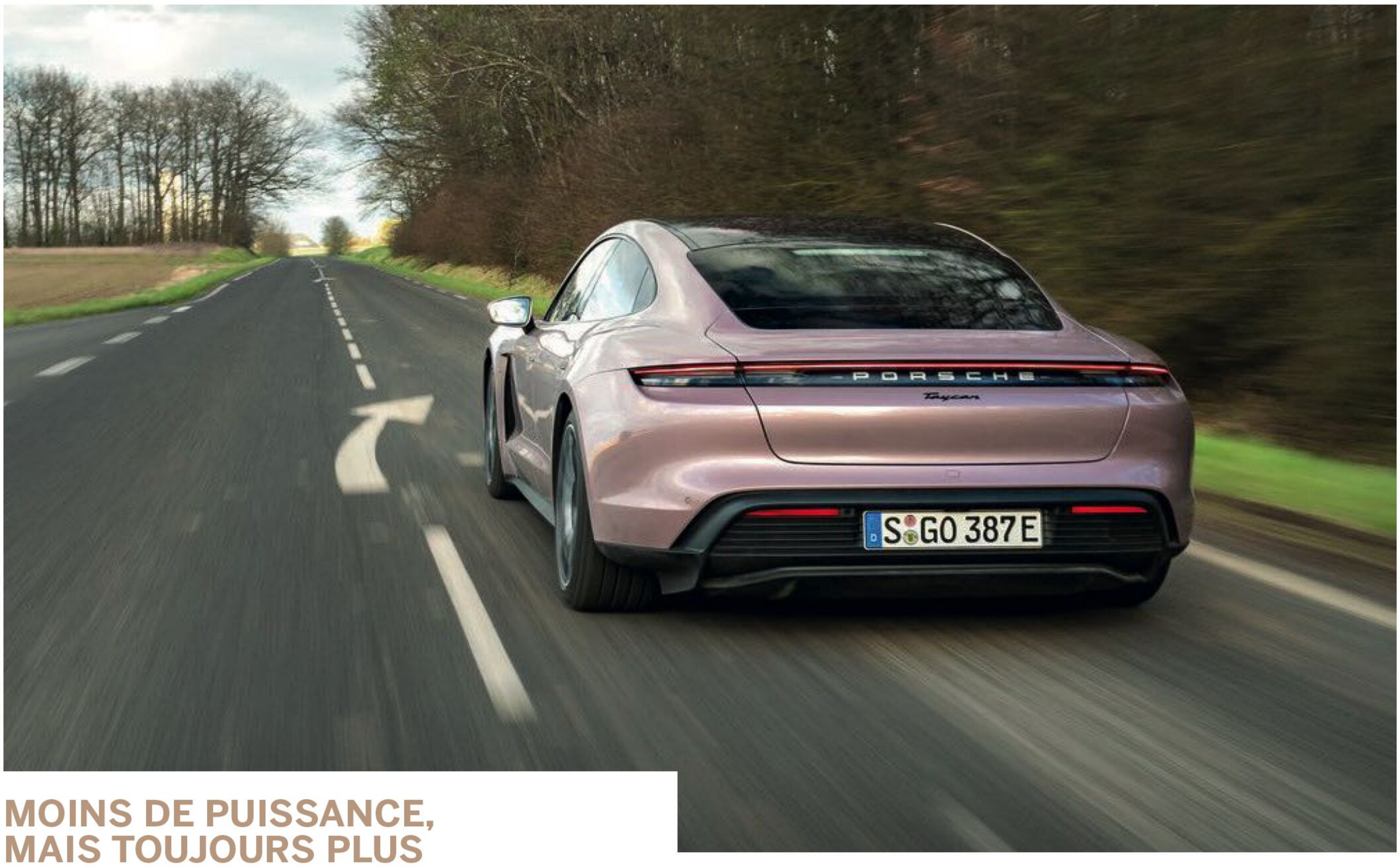


La Taycan fascine, autant qu'elle intrigue ceux qui n'hésitent plus à passer à la caisse pour se l'offrir. Depuis qu'elle a été commercialisée, Porsche en a vendu 20 015 dans le monde. C'était l'objectif de la marque, avant que le covid ne vienne perturber nos vies, et les ventes. Pour 2021, la gamme s'étoffe avec une nouvelle version d'entrée de gamme nommée Taycan : un seul moteur électrique, deux roues motrices, une puissance de 326 ch et un prix d'entrée de 86 254 € avec une batterie de 79,2 kWh. Sportive, agressive, et en même temps, si agréable pour les trajets du quotidien, elle vous offrira également une belle autonomie.

LA CLASSE INTERNATIONALE

Si auparavant, c'était la Panamera qui avait le vent en poupe, la berline a rapidement été évincée par sa frangine (rivale ?) qui a vendu deux fois plus qu'elle (527 exemplaires, contre 259 en 2021) dans le monde. En France, les compteurs sont un peu différents : c'est la variante 4S qui s'est octroyée 60 % des ventes malgré le prix d'achat moyen très élevé de ce bijou.

Coup de cœur



MOINS DE PUISSANCE, MAIS TOUJOURS PLUS DE FUN AU VOLANT

Revenons à nos moutons (ou plutôt, à nos chevaux) : l'essai de cette Taycan nouvelle version. Il suffit de lire sur le papier pour constater que l'équipement de série est moins fourni, puisqu'il n'y a pas de phares matriciels ou encore de suspension pneumatique adaptative de série. Mais il faut souligner LE gros changement, qui se trouve au niveau du train avant. Ce dernier se retrouve libéré de son moteur électrique. Oui oui, vous avez bien lu : la Taycan est devenue à propulsion. Alors forcément, qui dit fusion, dit aussi « perte de puissance » ! Désormais, avec la batterie standard de 79,2 kWh, on dispose de 326 ch (408 ch avec overboost) et 345 Nm. Avec la batterie Performance Plus de 93,4 kWh de notre modèle d'essai en revanche, on grimpe à 380 ch (476 ch avec overboost) et 357 Nm de couple.

PAS DE QUOI FOUETTER UN CHEVAL ?

Pas de panique, Monique : sur route, il y a largement de quoi se régaler. D'ailleurs, en passant le 0 à 100 km/h en moins de 5,4 secondes, vous aurez l'impression, en la conduisant, d'être Speedy Gonzales. Autant vous prévenir que sur autoroute, les insertions sur voies rapides et les dépassements se feront sans stress, à la vitesse de la lumière, ou presque.



CÔTÉ AUTONOMIE : LE TAYCAN ASSURE LE JOB AVEC BRIO

La question qui fâche, mais finalement, pas tant que ça ! De son côté, Porsche annonce 484 km d'autonomie WLTP avec la grosse batterie. Dans la réalité, on parlera plutôt de 350 km, mais uniquement en forçant la régénération, grâce au bouton dédié sur le volant. Vous allez tout de même pouvoir rouler un bon moment, sans vous inquiéter de devoir faire une pause durant votre virée !

MOINS DE PUISSANCE, MAIS TOUJOURS AUTANT DE PRUDENCE

Et oui, car qui dit propulsion dit aussi risque de glissade. Un fait qui a été vérifié sur la piste d'essai de Bosch, lors des ateliers drift concoctés par Porsche. Le constat est flagrant : alors que l'Allemande réalise de belles dérives, sa masse importante peut parfois surprendre. C'est pourquoi, avant de la lancer, il faut braquer, accélérer à fond, et surtout, rester vif. Dans ce genre de situation, la Porsche passe d'abord dans une phase de sous virage, puis, le couple fait valser l'arrière, qui enroule alors généreusement...

CÔTÉ HABITACLE

Que ce soit à l'intérieur, ou à l'extérieur (si ce n'est le badge sous la malle de coffre et les jantes), rien de nouveau sous le soleil : l'habitacle reste le même dans toutes les versions de la Porsche Taycan. Comme toujours, le tactile est le moyen principal pour interagir avec les autres fonctions de la voiture (éclairage, clim, infodivertissement), et l'ergonomie reste discutable. Quant aux sièges, ils sont confortables et dotés d'un bon maintien, comme Porsche a l'habitude de le faire. Pour ceux qui prendront place à l'arrière, si on omet la garde au toit restreinte et l'accès un peu compliqué aux assises, les passagers ne feront pas un trop mauvais voyage. Réfléchissez-y donc à deux fois si vous souhaitez faire de la Taycan une familiale. Sinon, ses qualités routières suffiront à vous convaincre.

MI-BERLINE, MI-SPORTIVE : ELLE SE RECHARGE EN 4,5 HEURES

Et c'est pour ça qu'on l'aime tant ! La réputation de Porsche n'est plus à faire, et c'est pourquoi, même en électrique, le modèle nous séduit. Il est à noter que désormais, les Taycan peuvent recevoir un chargeur AC de 22KW, en remplacement du 11 kW livré en série, ce qui permet une charge complète en 4,5 heures.

LES PLUS

Agilité avec les roues arrière directrices
Performances suffisantes
Confort de la suspension pneumatique
23 000 € de moins qu'une 4S

LES MOINS

Ergonomie compliquée
Poids conséquent
Accès aux places arrière un peu étriqué





PORSCHE TAYCAN 2025
LE RÊVE PREND FORME

A partir de 105 016 €
Apartir de 408 ch

Porsche a entièrement actualisé la gamme Taycan.
Les nouveaux modèles développent plus de puissance,
bénéficient d’une plus grande autonomie, offrent une
accélération encore plus franche et assurent une
recharge plus rapide et plus stable.

Le département Style Porsche a affiné le design de la voiture. Les modèles Turbo ont désormais un caractère encore plus affirmé. La dotation en équipements de série des modèles Taycan est encore enrichie, avec notamment la dernière génération du Porsche Driver Experience et son concept optimisé de commandes et d'affichage à bord.

Un design modernisé

Les trois variantes de carrosserie de la gamme Taycan sont disponibles dès le lancement sur le marché et bénéficient en même temps des nombreuses modifications apportées : le Taycan, la version berline sportive, le Taycan Cross Turismo, le modèle polyvalent disponible avec le pack Off-road, et le Taycan Sport Turismo, qui combine praticité au quotidien et sportivité. Pour chaque variante de carrosserie, quatre motorisations sont disponibles, avec des versions à propulsion et des versions à transmission intégrale. Les nouveaux modèles arriveront dans les Centres Porsche au printemps 2024.
Pour préparer la production en série des nouveaux modèles, les ingénieurs de développement et les pilotes d'essai de la marque n'ont pas ménagé leurs efforts pour apporter des améliorations continues à la première sportive 100 % électrique de Porsche.

«Ainsi, des prototypes d'essai camouflés ont parcouru près de 3,6 millions de kilomètres à travers le monde.»

À ce jour, Porsche a produit près de 150 000 exemplaires du Taycan. Actuellement, les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Allemagne et la Chine constituent les principaux marchés du Taycan en nombre d'exemplaires vendus.
« Avec l'arrivée du Taycan fin 2019, la marque est entrée dans l'ère de l'électromobilité.

Pionnier de l'aventure électrique

Dès son lancement, le Taycan a fait figure de pionnier sur le segment des véhicules électriques, marquant les esprits par son caractère résolument novateur », déclare Kevin Giek, le responsable de la gamme. « Nous entendons désormais poursuivre cette histoire à succès en proposant une déclinaison actualisée du Taycan. Aujourd'hui, la gamme des premiers modèles 100 % électriques de la marque atteint de nouveaux sommets en termes de performances, avec une formidable dynamique de conduite et un plaisir de conduite unique.





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



Modèles culte



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 €.

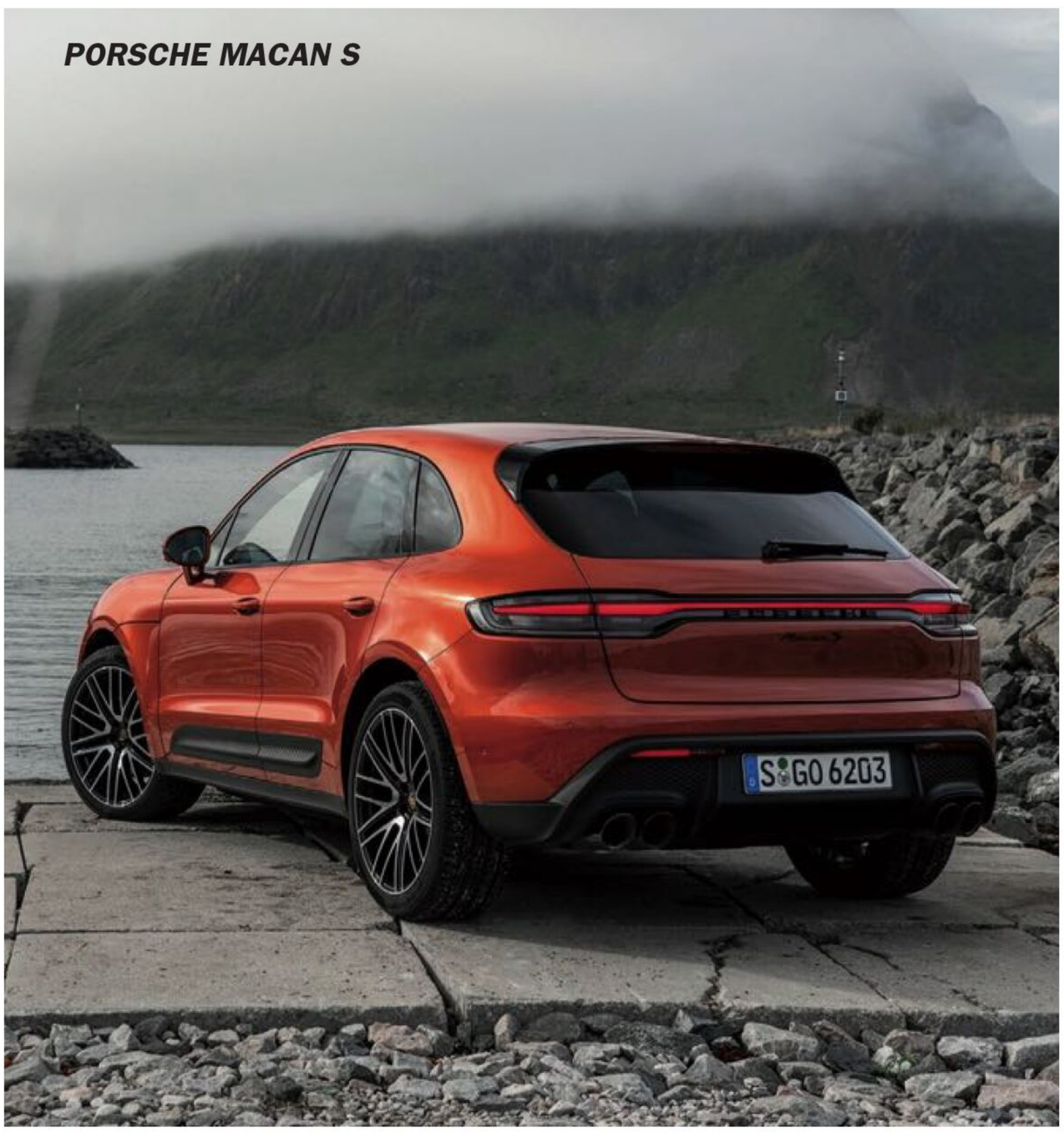
La Panamera est déclinée en version Sport Turismo, avec les mêmes puissances et caractéristiques que la version de base. Seul, le tarif change avec une augmentation de l'ordre de 5 000 € par rapport au modèle de base.



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 AFFÛTÉES, CARACTÈRE 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

Depuis mai 2024, la Taycan Turbo GT est la nouvelle voiture de sécurité officielle en Formule E. Lors de l'E-Prix de Portland, notre auteur a eu l'occasion de vivre une expérience inédite à bord de la Porsche la plus puissante jamais produite, aux côtés de Bruno Correia, pilote officiel de la voiture de sécurité.

TAYCAN TURBO GT

En piste avec la voiture de sécurité de la Formule E



La Taycan Turbo GT n'est pas seulement la Porsche de production la plus puissante de tous les temps, mais aussi la voiture de sécurité la plus puissante d'un championnat du monde de la FIA.

Une puissance renversante

Dès que Bruno Correia, pilote de course portugais, enclenche le mode d'attaque, la sensation est immédiate. La Taycan Turbo GT, équipée du pack Weissach, libère son couple impressionnant de 1 240 Nm, propulsant instantanément ses passagers contre les sièges. En moins de sept secondes, le véhicule atteint une vitesse supérieure à 200 km/h, offrant une expérience saisissante de puissance pure. Les virages approchent à une vitesse folle, et Correia les aborde avec une maîtrise parfaite, freinant au bon moment et négociant chaque courbe avec une précision digne des meilleurs pilotes.

Une expérience unique

Avec la combinaison ignifugée parfaitement ajustée, le casque et le harnais solidement fixés, l'expérience commence dès que les moteurs électriques se mettent en marche. Le paysage défile à une vitesse vertigineuse, créant une impression de légèreté qui envahit tout le corps.
La sensation de glisser le long de la piste, malgré des vitesses incroyables, est à couper le souffle. La Taycan maintient une stabilité et une fluidité incroyables, défiant les attentes pour un véhicule de cette puissance.

Une immersion totale

La combinaison des forces centrifuges, de la vue floue, et de l'air empli des senteurs de pin et de caoutchouc chaud sur l'asphalte crée une immersion totale dans l'univers de la course. Chaque élément contribue à une expérience unique et intense. Vous avez presque l'impression de pouvoir décoller à tout moment, tellement la Taycan semble fusionner avec la piste. La Taycan Turbo GT prouve ici qu'elle n'est pas seulement une voiture de sécurité, mais aussi un véritable monstre de performance, capable d'offrir une expérience de conduite exceptionnelle,

« La puissance du Taycan Turbo GT provient d'un autre monde. C'est un véhicule Top Gun. »

même pour ceux qui sont habitués à l'adrénaline des circuits.

La nouvelle voiture de sécurité en Formule E : Taycan Turbo GT en action

En juin 2024, l'avant-dernière manche de la saison de Formule E se déroule sur le Portland International Raceway, en Oregon. Notre auteur a eu l'opportunité exclusive de découvrir la toute nouvelle Taycan Turbo GT, qui a fait son entrée en tant que voiture de sécurité officielle de la Formule E en mai 2024. Bruno Correia, pilote officiel de la voiture de sécurité, nous fait vivre cette expérience unique sur un circuit déserté avant la course.

Dès les premiers instants, le contraste est frappant. Le parcours sinueux de l'hippodrome semble presque se fondre dans les collines environnantes, offrant un cadre pittoresque et inattendu pour une course de haut niveau. Pourtant, ce qui marque le plus, c'est l'absence du bruit assourdissant habituellement associé aux compétitions automobiles. À la place, les voitures de Formule E, entièrement électriques, glissent silencieusement à travers les virages en épingle, ne laissant entendre que le murmure délicat des pneus sur l'asphalte et le léger bourdonnement de leurs moteurs électriques.

Cependant, au détour d'un virage, ce n'est pas une voiture de course qui mène le peloton, mais la Taycan Turbo GT. Depuis mai 2024, cette sportive électrique a pris la relève de la Taycan Turbo S 2019 en tant que voiture de sécurité officielle de la série tout-électrique. La Taycan Turbo GT est désormais omniprésente lors des courses, assurant la sécurité des pilotes sur la piste tout en incarnant la puissance et la sophistication de la technologie Porsche. À chaque >>>



Le pack Taycan Turbo GT avec Weissach a eu l'honneur de lancer la nouvelle ère des voitures de sécurité dans la série de courses lors de la première à Berlin, et la Taycan à Shade Green Metallic a volé le spectacle ici à Portland depuis lors.

course, deux variantes de la Taycan Turbo GT sont présentes, prêtes à entrer en action.

Une expérience unique dans le cockpit de la Taycan Turbo GT

La Taycan Turbo GT ne se distingue pas seulement par sa puissance, étant la Porsche de production la plus puissante jamais conçue, mais elle détient également le titre de la voiture de sécurité la plus puissante de tous les championnats du monde de la FIA. Derrière le volant de cette machine exceptionnelle se trouve Bruno Correia, un pilote expérimenté de 47 ans. Sa carrière dans le sport automobile a débuté en 1994, lorsqu'il est passé du karting au sport automobile professionnel. Dès sa première saison en Formule Ford, à 17 ans, il remporte la victoire dans sa catégorie. Deux ans plus tard, il décroche le titre dans la Formule Renault espagnole.

La Taycan Turbo GT : une puissance impressionnante au service de la sécurité en Formule E

Toujours prêt à intervenir pour chaque course de Formule E, Bruno Correia se tient aux commandes de l'une des deux Taycan Turbo GT, les voitures de sécurité les plus puissantes jamais déployées dans un championnat FIA. « En tant que représentant de la Fédération internationale de l'automobile (FIA), ma responsabilité est immense. Dès que la voiture de sécurité entre en piste, tous les regards sont tournés vers elle », explique-t-il. Avec ses 1 108 PS (815 kW), la Taycan Turbo GT avec le pack Weissach assure des performances exceptionnelles, tout en capturant l'attention avec sa peinture Purple Sky Metallic.

De la piste à la route : le transfert technologique de la Formule E à la production en série

Depuis sa création en 2011, la Formule E s'est imposée comme une plateforme idéale pour tester et promouvoir l'avenir du sport automobile électrique. C'est dans cet environnement que Porsche met en œuvre ses ambitions en matière de développement de moteurs entièrement électriques. Un simple tour des paddocks suffit pour observer les ingénieurs, mécaniciens, designers et program-



Bruno Correia, pilote officiel de la voiture de sécurité en Formule E, aux côtés de la puissante Porsche Taycan Turbo GT lors de l'E-Prix. Depuis mai 2024, ce modèle emblématique veille à la sécurité sur les circuits avec style et performance.



meurs de la marque travailler main dans la main pour optimiser les performances des voitures de course. En liaison constante avec le Centre de recherche et développement de Weissach, les données des véhicules sont analysées en temps réel, et ces avancées technologiques se retrouvent ensuite dans les modèles de production en série.

Une puissance à couper le souffle

Après avoir testé la Taycan Turbo GT sur un circuit désert, Bruno Correia ne cache pas son admiration pour le véhicule : « La puissance du Taycan Turbo GT vient d'un autre monde », confie-t-il. « C'est un véritable Top Gun. Ou pour le dire plus simplement, une voiture de société incroyable. » Ce week-end à Portland, Correia n'aura sorti la voiture de sécurité qu'une seule fois, pour un tour de deux boucles, lors d'un E-Prix relativement calme. Néanmoins, il reste toujours sur le qui-vive, prêt à intervenir à tout moment, avec la même concentration que les pilotes de course à bord de la Porsche 99X Electric.

Une finale palpitante pour Porsche en Formule E

Antonio Félix da Costa, pilote de l'équipe TAG Heuer Porsche, a réalisé un exploit retentissant lors de l'E-Prix de Portland. Non seulement il a décroché la victoire, mais il a également établi un nouveau record sur ce circuit avec un tour en 1:08,7987 minutes, le plus rapide jamais réalisé sur cette piste de Formule E. Cette victoire marque la troisième consécutive pour Da Costa et sa quatrième de la saison, faisant de lui le pilote le plus victorieux de l'année. Ce titre représente également une première pour l'équipe Porsche, qui remporte son premier championnat du monde de Formule E lors de cette cinquième saison. L'équipe a également décroché le titre de champion du monde par équipe, établissant un nouveau record en Formule E avec sept victoires sur la saison. C'est une saison qui restera gravée dans l'histoire pour Porsche, avec des moments mémorables tant dans la performance de la Porsche 99X Electric que dans le lancement de la nouvelle Taycan Turbo GT, qui a su marquer les esprits à chaque course. ● I.G.



Au travail : avec un harnais à quatre points, des combinaisons, des vêtements ignifuges et un casque, la sécurité vient en premier dans la voiture de sécurité.



Centre de contrôle : selon la situation, Correia peut communiquer avec les conducteurs en utilisant différents signaux lumineux.



Champion du monde : lors de la finale de la saison à Londres, Pascal Wehrlein remporte le premier titre de Formule E pour l'équipe de Porsche dans la Porsche 99X Electric.

LE PLUS PUISSANT DE TOUS LES TEMPS

Taycan Turbo GT À partir de 246 538 €.

Consommation et Émissions
La Taycan Turbo GT est équipée d'une batterie de grande capacité avec 105 kWh bruts (97 kWh utilisables). Selon le cycle WLTP, son autonomie mixte annoncée est de 556 km, pouvant atteindre jusqu'à 700 km en usage urbain. Pour la recharge, cette version sportive de la Taycan dispose d'un chargeur AC de 11 kW, permettant une charge complète en 11 heures. De plus, la Turbo GT supporte la recharge rapide jusqu'à 320 kW.



TAYCAN TURBO GT DE 1108 CH
bat le record au tour sur les circuits
de Laguna Seca et du Nürburgring.

La Taycan Turbo GT a battu le record du tour pour une voiture électrique de série sur le circuit de Laguna Seca en Californie, avec un chrono de 1:27,87 minutes. En Allemagne, sur le célèbre circuit du Nürburgring, un prototype de la Taycan Turbo GT a également décroché le titre de la voiture quatre portes la plus rapide sur la Nordschleife (boucle nord), tous types de motorisations confondus.

À peine arrivé sur le marché, le Taycan Turbo GT avec pack Weissach a déjà battu un record : c'est désormais la voiture électrique de série la plus rapide sur le circuit Weathertech Raceway Laguna Seca en Californie. Le 23 février 2024, Lars Kern, pilote de développement chez Porsche, a établi un temps de 1:27,87 minutes, marquant ainsi le tour le plus rapide jamais réalisé avec une voiture électrique homologuée pour la route.

Peu avant, une version prototype de ce même modèle avait établi un record de catégorie sur le circuit du Nürburgring, avec un temps de 7:07,55 minutes sur la Boucle Nord, soit 26 secondes de mieux que le précédent record réalisé en août 2022 avec un Taycan Turbo S équipé du pack performance. Ce temps constitue également le record actuel pour une voiture électrique de série, plaçant le Taycan Turbo GT comme le modèle quatre portes le plus rapide sur le Nürburgring, tous types de motorisation confondus.

« Les records sur Laguna Seca et le Nürburgring montrent l'incroyable potentiel du Taycan sur circuit, » déclare Kevin Giek, responsable de la gamme Taycan. « Pour des performances exceptionnelles sur circuit, il ne suffit pas d'avoir de la puissance. La dynamique longitudinale et latérale, l'aérodynamisme, la stabilité et les réglages doivent être en parfaite harmonie. Avec le Taycan Turbo GT et le pack Weissach, nos ingénieurs ont brillamment relevé ce défi. Ils avaient déjà fait un travail remarquable avec la récente mise à jour de la gamme Taycan, mais les versions GT établissent une nouvelle référence en termes de dynamique de conduite. »

Lars Kern ajoute : « Le Taycan Turbo GT est poussé à ses limites sur Laguna Seca grâce à un réglage optimal de l'ensemble de la voiture. Avec le pack Weissach, il excelle dans tous les aspects, notamment en dynamique longitudinale avec l'Attack Mode intuitif et un groupe motopropulseur conçu pour une traction et des performances maximales. La dynamique latérale est tout aussi impressionnante. La maniabilité et l'adhérence des pneus sont remarquables. Conduire cette voiture sur le circuit vallonné de Laguna Seca est un plaisir absolu. » L'Attack Mode délivre un boost de 120 kW pendant 10 secondes, similaire à la fonction Push-to-Pass des autres modèles Taycan, mais optimisé pour la piste. Ce mode est activé via la palette droite au volant, ce qui facilite son utilisation en course. La palette gauche permet de régler le niveau de récupération d'énergie en fonction de la situation de conduite.

Un concentré de puissance

Sous le capot arrière de la Taycan Turbo GT se cache un véritable concentré de puissance. Les deux moteurs électriques synchrones à courant alternatif délivrent une puissance cumulée de 760 kW (1034 ch) et un couple maximal de 1 240 Nm, des chiffres qui font pâlir de jalousie les supercars les plus performantes. Cette cavalerie permet au bolide d'avaler le 0 à 100 km/h en seulement 2,3 secondes, tandis que la vitesse de pointe culmine à 305 km/h. Des chiffres qui donnent le vertige et qui témoignent de l'incroyable savoir-faire de Porsche en matière de motorisation électrique.

Technologie de pointe au service de la performance

La puissance époustouflante de la Taycan Turbo GT ne serait rien sans la technologie de pointe qui la sous-tend. Un onduleur à impulsions plus performant et des moteurs optimisés permettent de libérer tout le potentiel



de la voiture. La construction légère, avec notamment l'utilisation extensive de fibre de carbone, permet de gagner un poids précieux de 75 kg par rapport au Taycan Turbo S, améliorant ainsi encore l'agilité et la dynamique de la voiture.

Aérodynamisme optimisé pour une efficacité maximale

Chaque détail de la Taycan Turbo GT a été conçu pour optimiser l'aérodynamisme et la performance. Un spoiler avant avec lames aérodynamiques, un spoiler arrière adaptatif avec Gurney flap en carbone et des déflecteurs d'air latéraux contribuent à réduire la résistance à l'air et à améliorer la stabilité à haute vitesse. Le résultat est une expérience de conduite encore plus précise et grisante.

Freinage puissant et sécurisant

Pour maîtriser cette décharge d'adrénaline, la Taycan Turbo GT est équipée d'un système de freinage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) optimisé pour un poids réduit et une performance accrue. Les étriers de frein dorés, exclusifs à ce modèle, ajoutent une touche de distinction à l'ensemble.



Taycan Turbo GT

Puissance (kW)	580 kW
Puissance (ch)	789 ch
Accélération de 0 à 100 km/h	2,3 s
Vitesse maximale sur circuit	290 km/h
Consommation combinée (l/100 km) (gamme) (WLTP)*	21,6 - 20,7 kWh/100 km
Hauteur	1 378 mm
Largeur	1 998 mm
Longueur	4 968 mm
Empattement	2 900 mm

Un design qui exprime la puissance et la sportivité

Le design de la Taycan Turbo GT est à la fois élégant et agressif, reflétant parfaitement le caractère sportif de la voiture. Des éléments en fibre de carbone, des jantes uniques Turbo GT et des couleurs extérieures exclusives, dont Bleu Denim métallisé et Violet Céleste métallisé, soulignent l'exclusivité de ce modèle.

Un intérieur sur mesure pour une expérience immersive

Dès que l'on prend place à bord de la Taycan Turbo GT, on est plongé dans un univers résolument sportif. Les sièges baquets en carbone intégrés, le volant sport GT en Race-Tex et les garnitures en cuir Noir avec surpiqûres contrastées créent une ambiance digne d'une véritable voiture de course. Chaque détail a été pensé pour offrir une expérience de conduite immersive et grisante.

Pack Weissach : pour une performance ultime

Pour ceux qui recherchent l'absolu en matière de performance, le pack Weissach est l'option ultime. Ce pack optimise encore l'aérodynamisme et la légèreté de la voiture, avec un aileron fixe en carbone, un habillage arrière en carbone et la suppression de certains équipements. Le résultat est une accélération encore plus fulgurante, une vitesse de pointe plus élevée et une expérience de conduite sur circuit encore plus intense.

La Taycan Turbo GT : une référence dans le monde des voitures électriques

Avec ses performances époustouflantes, son design à couper le souffle et sa technologie de pointe, la Porsche Taycan Turbo GT se positionne comme une référence dans le monde des voitures électriques. Elle est la preuve que l'électrification n'est pas synonyme de compromis, mais bien d'une nouvelle ère de performance et de plaisir de conduire.

Prix et disponibilité

Les modèles Taycan Turbo GT et Taycan Turbo GT avec pack Weissach sont disponibles en France à partir de 246 538 € TTC. ● P.G.

COMPÉTITIONS



Le No. 7 Porsche 963 est sur le point de décrocher la couronne du championnat des pilotes dans le prestigieux championnat IMSA WeatherTech SportsCar. Après des qualifications très disputées à Road Atlanta, l'équipe composée de Felipe Nasr, Dane Cameron et Matt Campbell a sécurisé une place en première ligne pour la course du Petit Le Mans, ultime manche de la saison.

PORSCHE EN QUÊTE DE TITRE DEPUIS LA PREMIÈRE LIGNE À ROAD ATLANTA

Phil Hanson, au volant de la Porsche 963 de l'équipe cliente DC-Miller MotorSports, a réalisé une solide performance en qualifiant la voiture n° 85 à la sixième place.



Le No. 7 Porsche 963 a presque revendiqué la couronne du championnat des pilotes dans le championnat IMAStherTech SportsCar.



La Porsche n° 7 est sur le point de remporter le championnat des pilotes dans l'IMSA WeatherTech SportsCar Championship. Matt Campbell, originaire d'Australie, a placé le prototype hybride de Weissach à la deuxième place lors des qualifications, récoltant 32 points pour son équipe. Ce résultat a encore creusé l'écart avec Cadillac, actuellement troisième au classement général. Les pilotes de Cadillac n'ont désormais pratiquement plus aucune chance de remporter le titre des pilotes en 2024. La décision se jouera ce samedi entre les deux équipages Porsche. Nick Tandy, quant à lui, a qualifié la Porsche n° 6 en huitième position. Dans la catégorie GTD Pro, Laurin Heinrich a décroché la pole position au volant de la Porsche 911 GT3 R de l'équipe AO Racing, consolidant ainsi son avance au classement avant la finale de la saison à Road Atlanta.

Les qualifications

Les conditions de qualification étaient idéales pour les équipes de la catégorie GTP. Pour Matt Campbell, au volant de la Porsche n° 7, la situation était tout aussi favorable : en se qualifiant dans les neuf premiers, la décision préliminaire pour le titre des pilotes penche en faveur de l'équipe Porsche. L'Australien n'a laissé aucun doute sur la puissance de la voiture hybride. Lors des quatre premiers tours du circuit de 4,088 kilomètres, le vainqueur de Daytona 2024 a progressivement amélioré son rythme, manquant la pole position de seulement 0,070 seconde. Nick Tandy, de son côté, n'a pas pu égaler le rythme de son coéquipier et s'est qualifié huitième, à environ une demi-seconde.

« Partir en deuxième position est une excellente place pour la course. Grâce à cela, nous avons fait un pas de plus vers le titre. Il ne nous reste plus qu'à prendre le départ de la course demain pour marquer des points. Ensuite, ce sera à nos pilotes de se battre entre eux pour les honneurs du championnat », déclare Urs Kuratle, Directeur de la Factory Motorsport LMDh. En prévision de la finale de la saison de dix heures samedi, il ajoute : « Les températures pendant la journée et le soleil ne sont pas particulièrement avantageux pour nous. Nous sommes plus performants dans des conditions plus fraîches, par exemple quand il fait sombre à la fin de la course. Nous l'avons constaté lors des essais nocturnes de jeudi. Je suis donc confiant que nous obtiendrons un autre bon résultat. »

Jonathan Diuguid (Directeur général Porsche Penske Motorsport)

« Nous sommes ravis. Matt a réalisé un tour sensationnel avec notre voiture n° 7.



Les conditions de qualification étaient idéales pour les équipes de la catégorie GTP. Pour Matt Campbell, au volant de la Porsche n° 7, la situation était tout aussi favorable



AO Racing aligne la Porsche 911 GT3 R n°77 à Road Atlanta pour l'IMSA 2024, pilotée par Laurin Heinrich, Michael Christensen et Julien Andlauer.

La somme de ses meilleurs temps sectoriels aurait même suffi pour la pole position », explique Jonathan Diuguid. « Nos voitures sont en excellente forme. Dix heures, c'est long, et beaucoup de choses peuvent se passer, surtout avec plus de 50 véhicules sur le court-circuit de Road Atlanta. Notre objectif est clair : nous voulons décrocher le titre ! »

La course pour le titre

Les résultats des qualifications des deux Porsche 963 officielles laissent peu de suspense pour la lutte des titres pilotes et équipes : si elles prennent les tours de formation, le combat pour le titre se fera entre les deux équipages Porsche. Avec 2682 points, Felipe Nasr et Dane Cameron abordent la dernière course de la saison en grands favoris. Le duo partage le cockpit de la Porsche n° 7 avec Matt Campbell. Leurs coéquipiers Nick Tandy et Mathieu

Classe GTP :

1. Derani/Aitken/Blomqvist (BR/UK/UK), Cadillac 31, 1:09.639 minutes
2. Cameron/Nasr/Campbell (USA/BR/AUS), Porsche 963 7, 1:06.709 minutes
3. De Phillippi/Yelloly/Martin (USA/UK/B), BMW 25, 1:09.929 minutes
6. Van der Helm/Westbrook/Hanson (NL/UK/UK), Porsche 963, 85,1 à 10,103 minutes
8. Tandy/Jaminet/Estre (UK/F/F), Porsche 963 6, 1:10.212 minutes
10. Bruni/Viscaal/Picariello (I/NL/B), Porsche 963, 5 euros, 1:10,6636 minutes

Classe GTD-Pro :

1. Heinrich/Christensen/Andlauer (D/DK/F), Porsche 911 GT3 R 77, 1:17.881 minutes
2. Milner/Catsburg/Bamber (États-Unis/NL/N-L), Corvette 4, 1:17.933 minutes
3. Gunn/Riberas/de Angelis (UK/E/CDN), Aston Martin 23,1 à 13,041 minutes

Classe GTD :

1. Yoluc/Andrade/Andrews (TR/ANG/AUS), Mercedes-AMG 80, 1:18.281 minutes
2. Foley/Gallagher/Walker (États-Unis/États-Unis), BMW 96, 1:18.539 minutes
3. Ward/Ellis/Dontje (États-Unis/UK/NL), Mercedes-AMG 57, 1:18.751 minutes
13. Adelson/Skeer/Heylen (États-Unis/États-Unis/B), Porsche 911 GT3 R 120, 1:20,246 minutes



Urs Kuratle

Directeur Factory Motorsport LMDh

« Nous nous en réjouissons. Matt a tourné une tourbière dans notre voiture numéro 7. La somme de ses meilleurs temps de secteur aurait même été suffisante pour la pole position », explique Jonathan Diuguid, directeur général de Porsche Penske Motorsport. « Nos voitures ont l'air superbes. Dix heures, c'est long, et beaucoup peut se produire, en particulier dans le trafic intense de Petit Le Mans avec plus de 50 véhicules sur le circuit relativement court d'Atlanta. Notre objectif est très clair : nous voulons faire sauter le pool du titre. »



Nick Tandy, quant à lui, a qualifié la Porsche n° 6 en huitième position.

>>>



La Porsche 963 N°5 de Proton Competition, pilotée par Gianmaria Bruni, Bent Viscaal et Alessio Picariello, participe à l'IMSA 2024 à Road Atlanta.



Porsche 963 N°5 de Proton Competition, avec Gianmaria Bruni, Bent Viscaal et Alessio Picariello, à l'IMSA 2024, Road Atlanta, États-Unis.



Porsche 963 N°6 de Porsche Penske Motorsport, avec Nick Tandy, Mathieu Jaminet et Kevin Estre, à l'IMSA 2024, Road Atlanta, États-Unis.

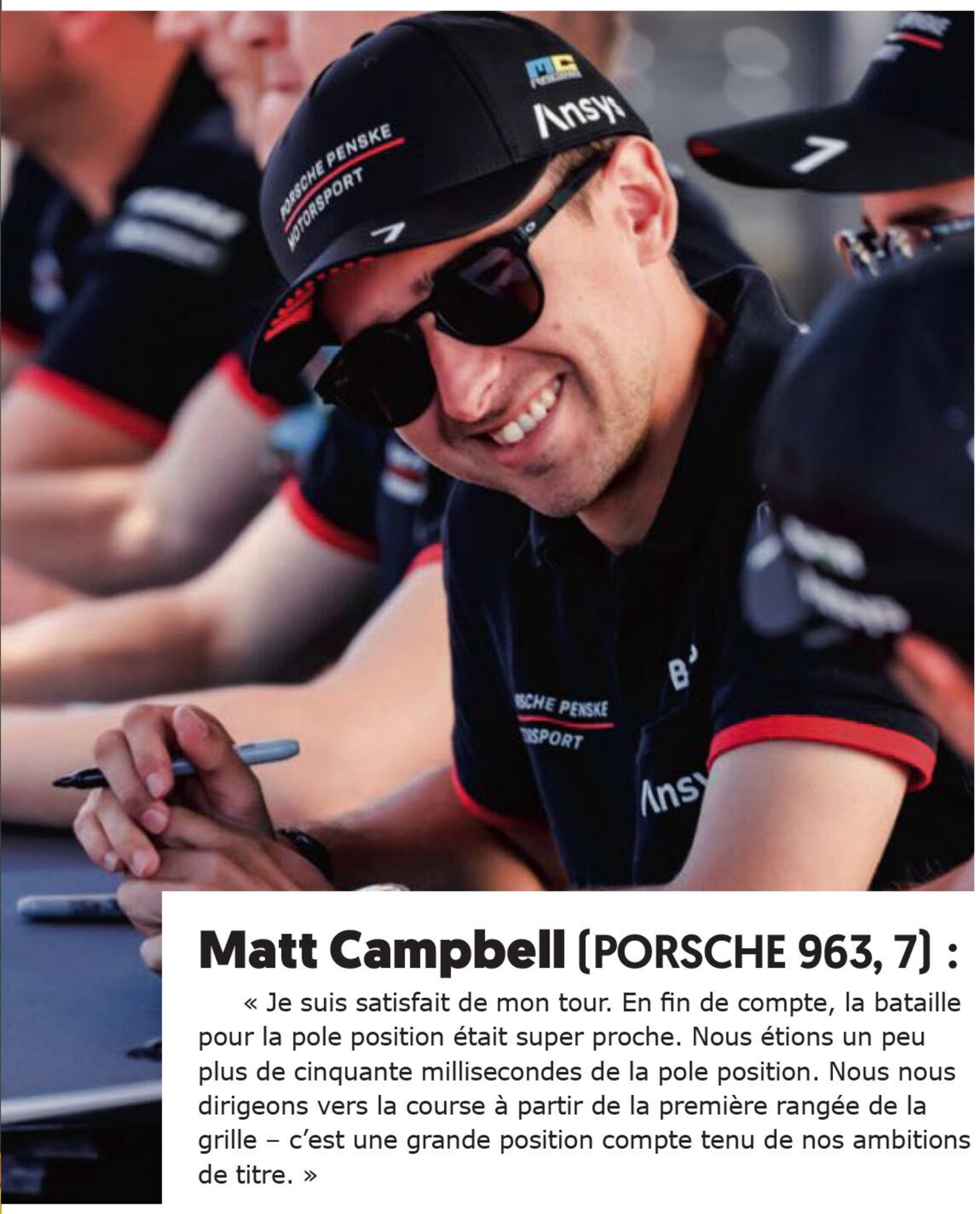


Jaminet, en Porsche n° 6, sont à 133 points derrière. Pour la course du Petit Le Mans, ils recevront le renfort du Français Kévin Estre. Dans le classement des constructeurs, Porsche s'adjugera le titre dès qu'une des Porsche 963 franchira le départ et marquera des points. Pour cela, il suffira de parcourir deux tours de formation le jour de la course.

Performance de Phil Hanson et Laurin Heinrich

Phil Hanson, au volant de la Porsche 963 de l'équipe cliente DC-Miller MotorSports, a réalisé une solide performance en qualifiant la voiture n° 85 à la sixième place. Le prototype hybride identique de Proton Competition partira de la dixième position. Dans la catégorie GTD Pro, Laurin Heinrich a affiché des intentions claires en visant le titre dès sa première année dans la série IMSA. L'ancien Junior Porsche a décroché la pole position pour l'équipe AO Racing au volant de la 911 GT3 R, surnommée affectueusement « Rexy ». Avec un temps de 1:17.881 minutes, l'Allemand a devancé son rival Ross Gunn de 0,160 seconde. Grâce à ce résultat, Heinrich a porté son avance sur le pilote britannique d'Aston Martin à 104 points. Il lui suffit de finir sixième de la course dans sa catégorie pour s'assurer les titres pilotes, équipes, et constructeurs pour Porsche. Dans la catégorie GTD, les deux 911 identiques de Wright Motorsports et MDK Motorsports partiront respectivement des positions 13 et 16.

La onzième et dernière manche de la saison IMSA WeatherTech SportsCar Championship se déroulera à Road Atlanta, dans l'État de Géorgie, samedi 12 octobre à 12 h 10 heure locale (18 h 10 CEST). En dehors des États-Unis et du Canada, la course du Petit Le Mans sera diffusée en direct sur imsa.tv. ● I.G.



Matt Campbell (PORSCHE 963, 7) :

« Je suis satisfait de mon tour. En fin de compte, la bataille pour la pole position était super proche. Nous étions un peu plus de cinquante millisecondes de la pole position. Nous nous dirigeons vers la course à partir de la première rangée de la grille – c'est une grande position compte tenu de nos ambitions de titre. »



Nick Tandy (PORSCHE 963 ET 6) :

« La configuration de la Porsche est bonne, et elle se sentait très bien en qualifications aussi. Malheureusement, je n'ai pas pu convertir cela en un temps de tour décent. D'autres étaient tout simplement un peu meilleurs aujourd'hui. »



Phil Hanson (PORSCHE 963 '85) :

« Contrairement à toutes les autres équipes, nous n'avons pas pitié après un tour pour monter un nouveau jeu de pneus. J'ai immédiatement poursuivi les heures de pointe. J'ai eu une course relativement claire et je me suis senti super à l'aise dans la Porsche 963. Je pense que même dans ces quelques tours, nous avons obtenu des informations importantes pour la course. Je suis convaincu que nous serons prêts demain à nous battre au front quand il fera sombre à la fin du Petit Le Mans. »



Laurin Heinrich (PORSCHE 911 GT3 R N° 77) :

« Mes qualifications ont été fantastiques et une demi-seconde plus rapides que dans les séances d'entraînement. Quand j'ai remarqué cela, j'ai immédiatement su que je me qualifierais bien en tête. C'était même assez bon pour la pole position – incroyable. L'équipe a mis pour moi aujourd'hui une Porsche 911 GT3 R extrêmement rapide. Merci beaucoup pour cela. Nous sommes maintenant en parfaite position pour aborder la dernière course de la saison. Les points gagnés lors des qualifications ont légèrement augmenté l'écart avec nos rivaux. Cela n'aurait pas pu aller mieux. »

LES PORSCHE E-PERFORMANCE DAYS

L'excellence de l'électromobilité à l'anneau de Silesia

Le 2 octobre 2024, les Porsche e-Performance Days ont pris place au Silesia Ring en Pologne, réunissant 28 journalistes spécialisés dans l'automobile et le lifestyle pour découvrir les derniers modèles et concepts électriques de la marque. Parmi les moments forts de l'événement, le prototype GT4 e-Performance a particulièrement attiré l'attention.

Une immersion dans la performance électrique

Au cours de ces journées, les participants ont eu l'opportunité de tester la nouvelle génération de Porsche Taycan ainsi que le Macan tout électrique, présenté pour la première fois en Pologne. Des sessions sur piste leur ont permis de mettre à l'épreuve les capacités de ces véhicules dans des conditions variées. Les essais comprenaient un slalom avec le Macan, illustrant la maniabilité de ce SUV électrique, ainsi qu'une session de drift avec le Taycan, démontrant le contrôle exceptionnel du moteur électrique dans des conditions extrêmes.

Modèles emblématiques et vision du futur

Deux modèles marquants étaient également exposés de manière statique lors de l'événement : la Mission R et la 99X Electric. La Mission R, un concept de voiture de course entièrement électrique, illustre la vision de Porsche pour l'avenir du sport automobile clients. Quant à la 99X Electric, voiture engagée dans la Formule E par l'équipe TAG Heuer Porsche, elle témoigne de l'engagement de la marque dans les sports mécaniques électriques de haut niveau.

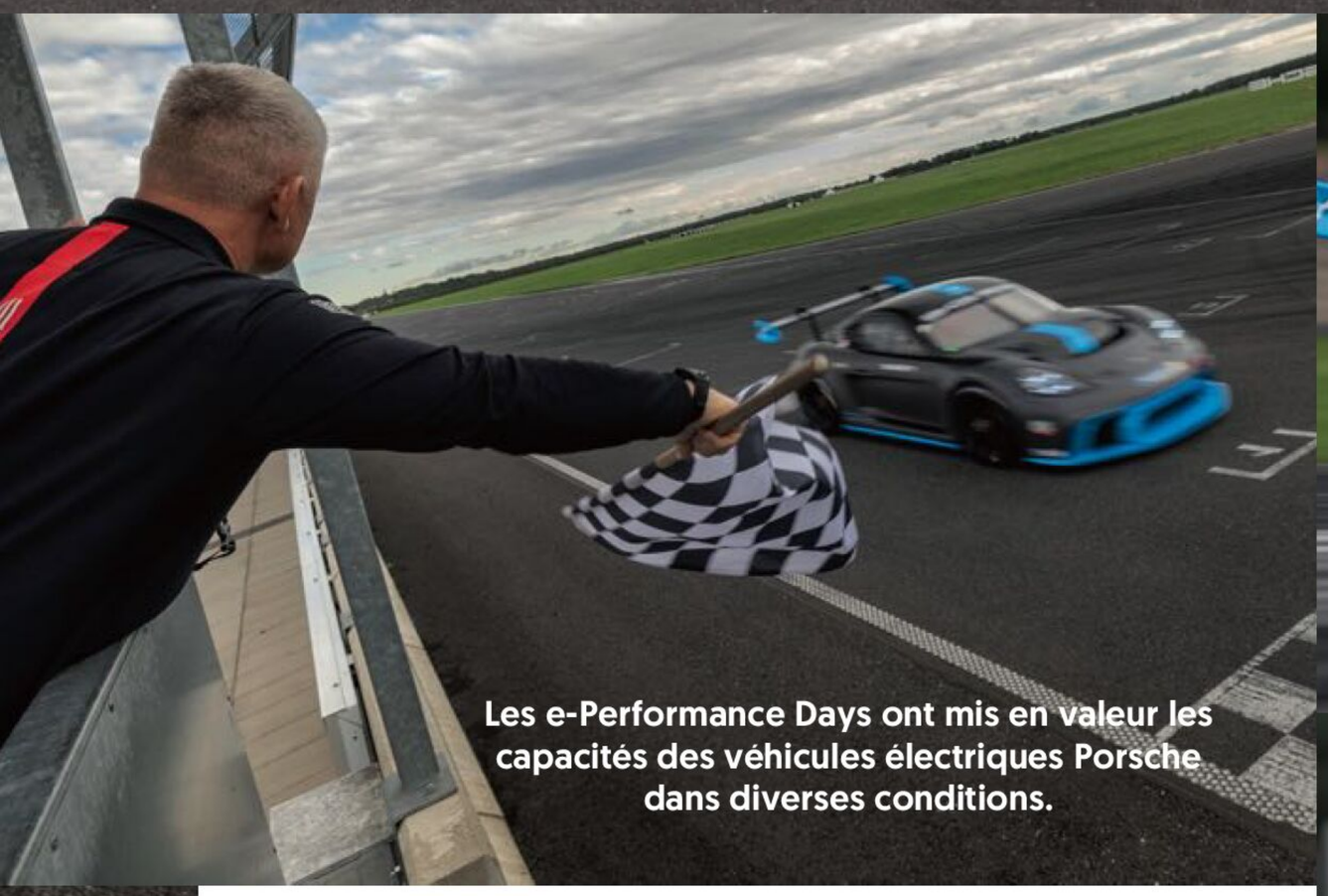
Un record de vitesse au Silesia Ring

Un des moments culminants de ces journées a été l'établissement d'un nouveau record du tour au Silesia Ring par le pilote autrichien Klaus Bachler. À bord du prototype Porsche GT4 e-Performance, Bachler a réalisé un temps impressionnant de 1:33.319 minutes, marquant un nouveau jalon pour Porsche dans le domaine de l'électromobilité sportive.

Expérience inédite pour les journalistes

Pour conclure cet événement, les journalistes ont pu participer à des trajets en « taxi » pilotés par des professionnels. Ils avaient le

Les 28 journalistes ont eu l'occasion de tester la dernière génération de Porsche Taycan et, pour la première fois en Pologne, la Porsche Macan tout électrique.



Les e-Performance Days ont mis en valeur les capacités des véhicules électriques Porsche dans diverses conditions.



Les journalistes ont participé à des pistes qui leur ont permis de vérifier les performances du Taycan.



Le programme comprenait également un entraînement de slalom avec le Macan, démontrant les caractéristiques de conduite du SUV électrique.

choix entre un tour dans la Porsche GT4 e-Performance avec Klaus Bachler ou une expérience dans la Taycan Turbo GT équipée du pack Weissach, sous la conduite experte d'un instructeur Porsche.

Wojciech Grzegorski, directeur général de Porsche Pologne, a souligné l'importance de ces journées : « Les e-Performance Days offrent une occasion unique de démontrer notre stratégie d'électrification. Que ce soit avec des voitures de route haute performance ou des concepts de course innovants, nous cherchons à allier le dynamisme de Porsche à la modernité des groupes motopropulseurs électriques dans tous les aspects de notre marque. »

Cet événement a mis en lumière l'engagement de Porsche dans l'électromobilité et l'avenir de la performance sportive électrique, renforçant ainsi la position de la marque comme leader dans ce domaine. ● N.G.

WEC Fuji

Porsche renforce son avance, catastrophe pour Toyota

Porsche a décroché une victoire cruciale lors de l'avant-dernière manche du Championnat du Monde d'Endurance (WEC) à Fuji, tandis que Toyota a connu une course désastreuse devant ses supporters locaux.



Matt Campbell (AUS), Michael Christensen (DEN), et Frédéric Makowiecki (FRA) au volant de la Porsche 963 de l'équipe Porsche Penske Motorsport, portant le numéro 05.

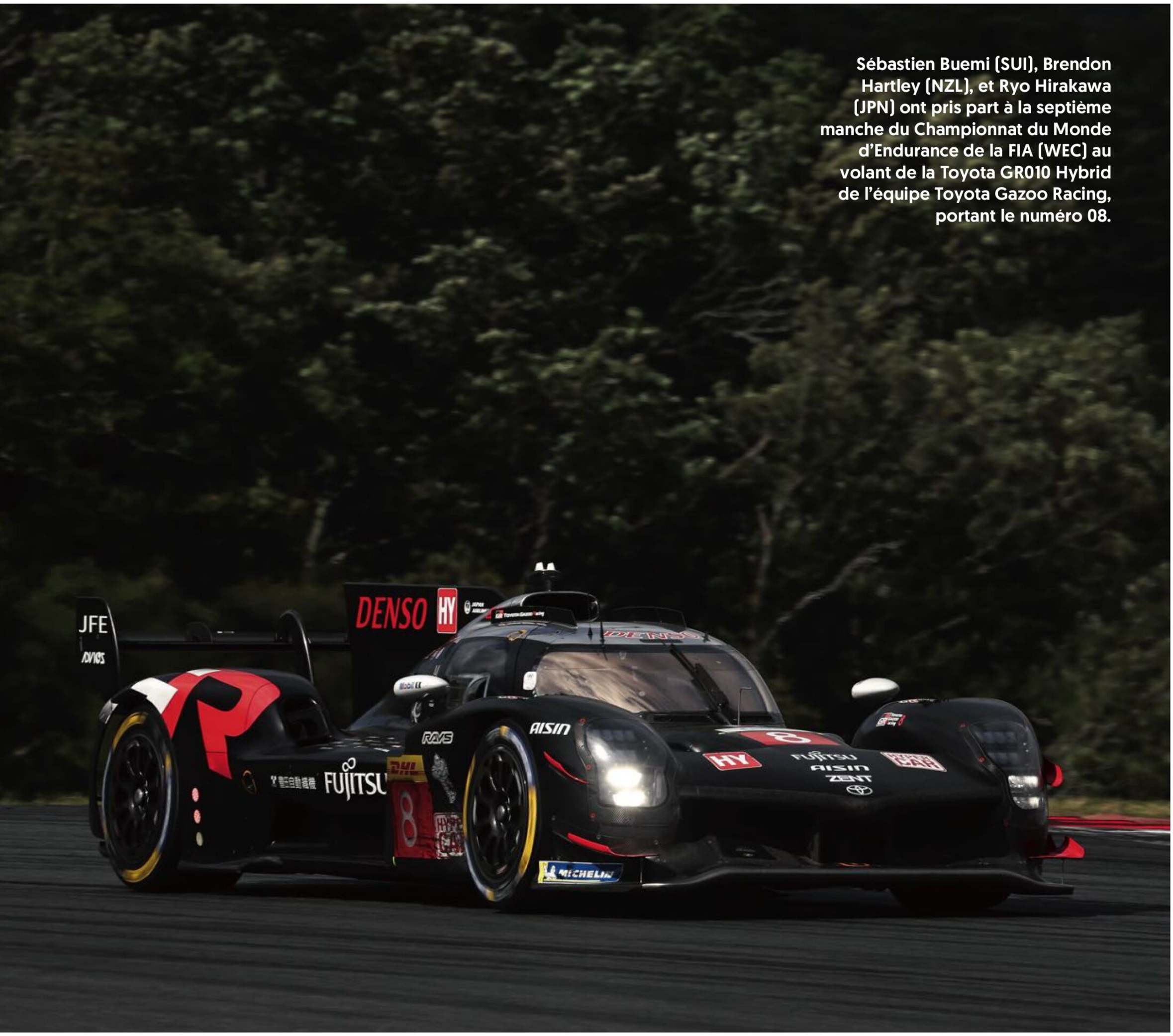
Laurens Vanthoor, Andre Lotterer et Kevin Estre ont offert à Porsche sa première victoire depuis l'ouverture de la saison au Qatar, en triomphant avec la Porsche 963 LMDh n° 6. Cette victoire leur permet de creuser un écart de 27 points au classement du championnat, à une course de la fin, avant l'épreuve décisive de Bahreïn en novembre.

Le tournant de la course est survenu lorsque Kamui Kobayashi, au volant de la Toyota GR010 HYBRID n° 7, a été impliqué dans une collision avec la Porsche Penske de Matt Campbell, à un peu plus d'une heure de la fin. Les dégâts subis par la Toyota ont été si importants que l'équipe a été contrainte d'abandonner, laissant la voie libre à Porsche pour revendiquer une solide position en tête du championnat, une première depuis 2017.

UN DÉBUT DE COURSE SOLIDE POUR PORSCHE

Laurens Vanthoor a réalisé un relais d'ouverture impressionnant, permettant à la Porsche n° 6 de prendre la tête après les premiers arrêts aux stands. Bien que la Ferrari 499P n° 50 ait brièvement mené la course grâce à une stratégie décalée, Andre Lotterer a rapidement repris l'avantage en dépassant Nicklas Nielsen peu après la mi-course.

La course a été ensuite marquée par une période de voiture de sécurité virtuelle (VSC) à la quatrième heure, déclenchée par l'arrêt de la Lamborghini SC63 de Daniil Kvyat. Cette neutralisation a permis à la majorité des voitures de réaliser un arrêt aux stands stratégique. La VSC a été suivie d'une voiture de sécurité à part entière, avant que la course ne se transforme en un sprint final de 90 minutes.
Kevin Estre, derrière le volant de la Porsche n° 6, a maintenu un rythme soutenu, creusant l'écart avec ses poursuivants, malgré une fin de course sous enquête pour une possible infraction concernant la pression des pneumatiques. Finalement, la Porsche franchit la ligne d'arrivée avec



Sébastien Buemi (SUI), Brendon Hartley (NZL), et Ryo Hirakawa (JPN) ont pris part à la septième manche du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA (WEC) au volant de la Toyota GR010 Hybrid de l'équipe Toyota Gazoo Racing, portant le numéro 08.

16,6 secondes d'avance, et l'équipe a évité toute sanction, ne recevant qu'un blâme.

BMW ET ALPINE SUR LE PODIUM

BMW a également marqué un moment fort en obtenant son premier podium en WEC grâce à la deuxième place de Dries Vanthoor, Raffaele Marciello et Marco Wittmann à bord de la BMW n° 15. L'équipe a conservé sa position tout au long de la course, bien que Wittmann ait dépassé Sébastien Buemi sur la Toyota n° 8 dès le premier tour.

La troisième place est revenue à l'Alpine A424 LMDh pilotée par Mick Schumacher, Nicolas Lapierre et Mathieu Vaxivière. Schumacher a réalisé un dépassement décisif sur la Porsche Jota n° 12 de Norman Nato à seulement six minutes de la fin, assurant ainsi un podium pour l'Alpine.

DES FORTUNES DIVERSES POUR LES AUTRES ÉQUIPES

La Peugeot 9X8 n°93, pilotée par Mikkel Jensen, Nico Muller et Jean-Eric Vergne, a terminé quatrième après une belle remontée de Jensen, qui a également dépassé Nato dans les derniers tours. Nato, associé à Callum Ilott et Will Stevens sur la Jota n° 12, a finalement terminé cinquième.
Dans la classe LMGT3, Ferrari a décroché sa première victoire de la saison avec l'AF Corse n° 54, grâce à Davide Rigon, Francesco Castellacci et Thomas Flohr. Rigon a dépassé la McLaren 720S GT3 de Gregoire Saucy lors du dernier tour, tandis que la Porsche 911 GT3 R de Klaus Bachler a terminé deuxième, assurant ainsi le titre pour l'équipage.
La dernière place du podium en LMGT3 est revenue à l'équipage de la BMW M4 GT3 de Maxime Martin, Valentino Rossi et Ahmad Al Harthy, marquant une nouvelle visite sur le podium pour l'équipe WRT en 2024. Porsche sort donc grand vainqueur de cette manche de Fuji, et s'avance en position de force pour le titre lors de la finale de la saison à Bahreïn. Quant à Toyota, cette course sur ses terres a viré au cauchemar, les privant de toute chance de victoire. ● N.G.

Trois Porsche 963 brillent dans le top 10 lors des qualifications au Fuji Speedway



Une lutte serrée en qualifications

Matt Campbell, au volant de la voiture sœur de l'équipe officielle, a pris la huitième position. L'Australien partage son prototype hybride avec Michael Christensen et Frédéric Makowiecki, formant une équipe redoutable. Par ailleurs, l'équipe cliente Proton Competition, en tant que meilleure de la catégorie hypercar, a sécurisé la 10e place, consolidant ainsi sa position parmi les meilleures. Du côté de la catégorie LMGT3, la Porsche 911 GT3 R de Manthey PureRxcing partira de la 14e position, juste devant la 911 GT3 R de Manthey EMA, qui a signé le 15e temps.

Conditions difficiles sur le Fuji Speedway

Les qualifications se sont déroulées sous une chaleur intense, avec une température ambiante de 28 degrés Celsius et une piste atteignant 39 degrés. Malgré ces conditions difficiles, les cinq Porsche 963 engagées dans la catégorie hypercar ont montré leur potentiel. Kévin Estre a réalisé le deuxième temps le plus rapide, se qualifiant ainsi pour la session hyperpole, tandis que Julien Andlauer a brillé en décrochant la troisième place avec l'équipe Proton Competition. Matt Campbell, quant à lui, a assuré une solide performance en positionnant la Porsche Penske Motorsport n° 5 à la huitième place.

Les performances des Porsche 963 lors de ces qualifications promettent une course intense sur les pentes du mont Fuji, avec plusieurs équipes bien placées pour viser les premières positions.

Hyperpole au Fuji Speedway : les Porsche 963 prêtes pour la bataille

Lors de la session hyperpole sur le circuit de Fuji, les deux voitures d'usine de Porsche Penske Motorsport ont entamé la séance avec deux tours d'échauffement avant de viser la pole position. Kévin Estre a

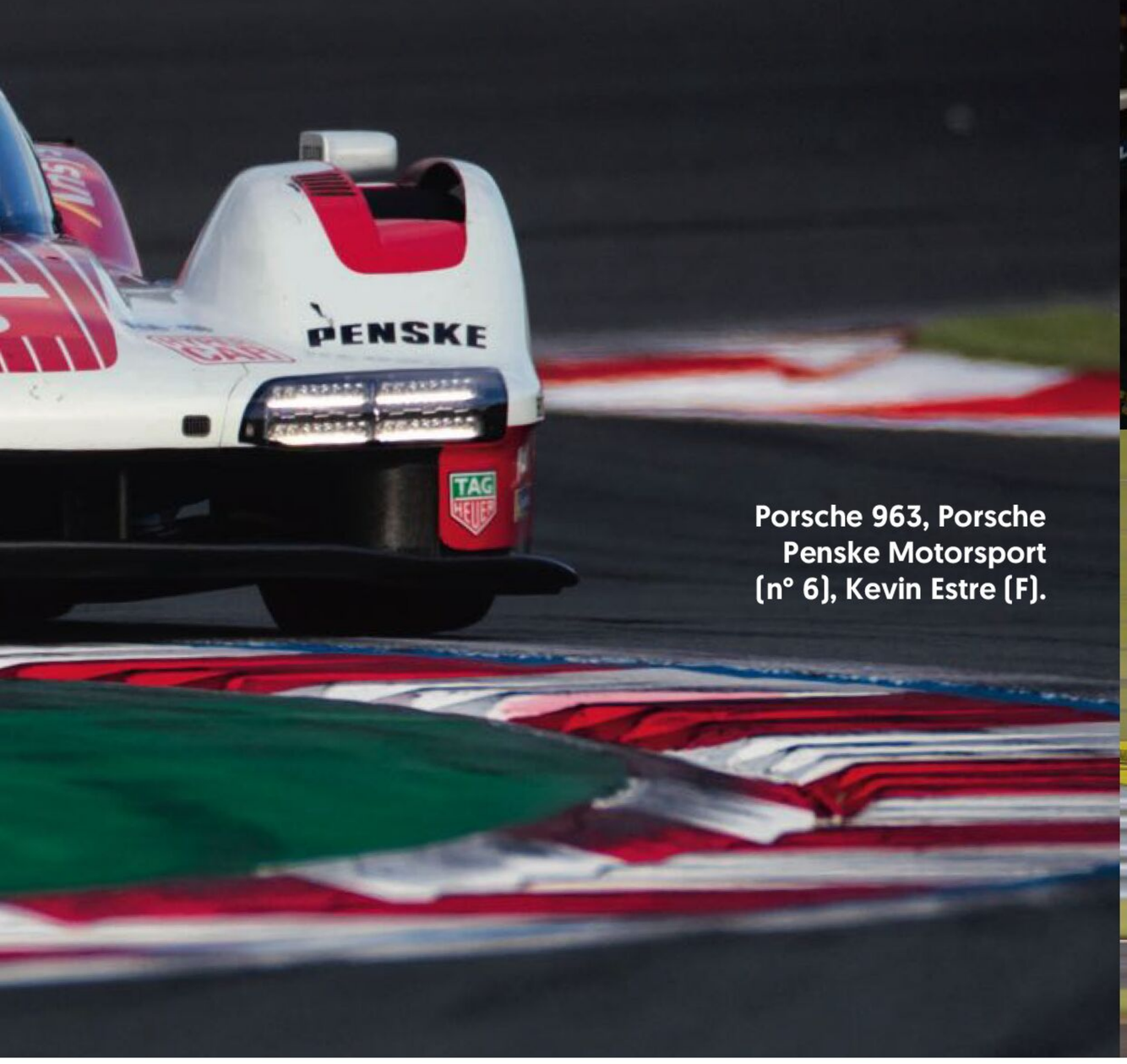
Lors des qualifications pour la course de six heures sur le circuit du Fuji Speedway, trois Porsche 963 se sont hissées dans le top 10. La meilleure performance est venue de l'équipe Porsche Penske Motorsport, avec Kévin Estre, qui a décroché une impressionnante cinquième place sur la grille de départ. Le pilote français n'était qu'à un quart de seconde de la pole position. Aux côtés de ses coéquipiers Laurens Vanthoor et André Lotterer, Estre se prépare à attaquer l'avant-dernier tour du championnat dans des conditions de course exigeantes.



Porsche 963, Proton Competition (n° 99), Julien Andlauer (F).



Hertz Team Jota (n° 38).
Oliver Rasmussen (DK)



Porsche 963, Porsche Penske Motorsport (n° 6), Kevin Estre (F).



Porsche 911 GT3 R, Manthey PureRxcing (n° 92), Alex Malykhin (UK).

provisoirement pris la troisième place, suivi de Matt Campbell en cinquième et Julien Andlauer en huitième position. Après une courte pause pour refroidir les pneus, ils ont tous tenté un dernier tour rapide avant la fin de la session. Campbell a signé les meilleurs temps dans les deux premiers secteurs, mais a finalement interrompu sa tentative. Estre et Andlauer n'ont pas non plus pu améliorer leurs performances.

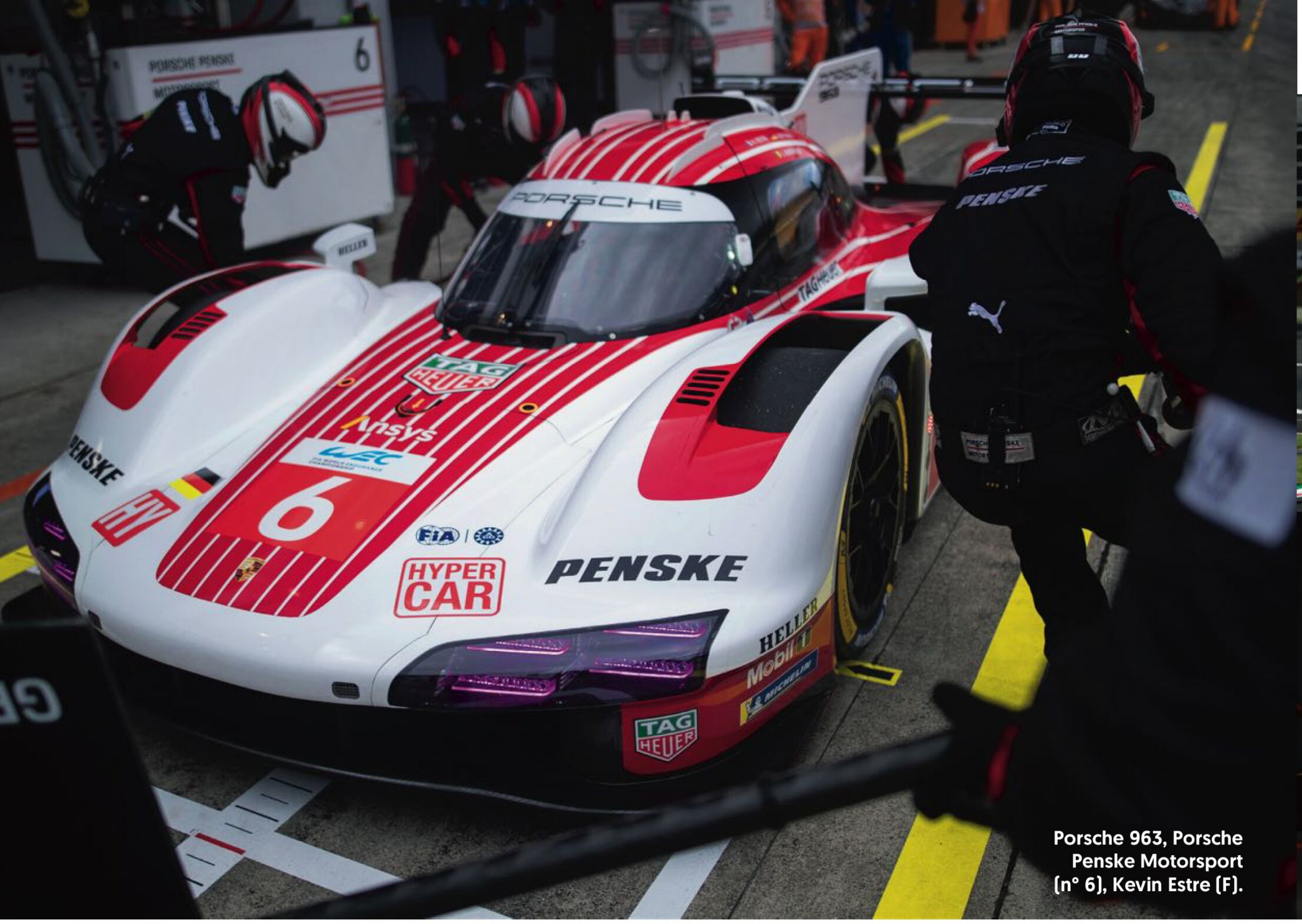
Résultats contrastés des essais libres

Les séances d'entraînement du vendredi ont vu les Porsche 963 se hisser en tête. Lors de la première session, le trio Estre/Vanthoor/Lotterer a décroché le meilleur chrono. Dans la deuxième session, la voiture sœur, pilotée par Campbell/Christensen/Makowiecki, a signé le deuxième meilleur temps. Toutefois, lors du troisième entraînement libre du samedi matin, Porsche a décidé de ne pas se concentrer sur les simulations de qualification, terminant en 14e et 16e positions. Pendant cette séance écourtée à 40 minutes, la meilleure Porsche 963 cliente de l'équipe Hertz Jota, conduite par Button, Hanson et Rasmussen, s'est classée huitième.

Objectifs ambitieux pour la course

Urs Kuratle, directeur de Factory Motorsport LMDh, se montre optimiste malgré des résultats mitigés en hyperpole : « Nous avons atteint l'hyperpole avec nos deux voitures, ce qui est positif. Nous espérions un peu mieux, mais nous savons où nous en sommes et nous sommes prêts à nous battre en course. Cela dit, défier Toyota chez eux sera un vrai défi. »

Jonathan Diuguid, directeur général de Porsche Penske Motorsport, ajoute : « Nous sommes satisfaits de notre rythme sur les longues distances durant les essais et >>>



Porsche 963, Porsche Penske Motorsport (n° 6), Kevin Estre (F).





>>> confiants pour la course. Six heures, c'est long, et nous avons une chance de viser le podium. »

L'équipe cliente Hertz Jota abordera la course de dimanche depuis la 16e place avec Norman Nato, Callum Ilott et Will Stevens à son bord. Leur voiture sœur, pilotée par Oliver Rasmussen, Jenson Button et Phil Hanson, partira de la 17e position, espérant remonter lors de cette avant-dernière course de la saison.

La Porsche 911 GT3 R de Manthey en difficulté avant la course au Fuji Speedway

La Porsche 911 GT3 R, engagée par l'équipe cliente Manthey, n'a pas réussi à se qualifier pour l'hyperpole dans la catégorie LMGT3 lors des qualifications de samedi. Avec un poids supplémentaire pouvant atteindre 40 kg, les deux voitures devront se battre pour remonter lors de la course au Japon. Alex Malykhin, au volant de la Porsche de l'équipe Manthey PureRxcing, s'est qualifié à la 14e place. Il partage la voiture avec Klaus Bachler et Joel Sturm, formant un trio international prêt à relever le défi sur le circuit japonais.

Pendant la session de qualification de 12 minutes, l'Australien Yasser Shahin a décroché la 15e position au volant de la Porsche EMA. Il fait équipe avec Richard Lietz et Morris Schuring, qui sont actuellement bien placés au classement du Trophée Endurance FIA pour les équipes GT3. Malgré cette qualification en deçà des attentes, ils espèrent briller lors de la course de six heures qui aura lieu sous le mont Fuji.

Classe Hypercar :

1. Bamber/Lynn (N-L/UK), Cadillac 2: 2 9,91 minutes
2. Buemi/Hartley/Hirakawa (CH/UK/JPN), Toyota 8:22,92 minutes
3. Vanthoor/Marciello/Wittmann (B/CH/D), BMW 15, 1:29.059 minutes
5. Estre/Lottererer/Vanthoor (F/D/B), Porsche 963 6, 1:29,152 minuit
8. Campbell/Christensen/Makowiecki (AUS/DK/F), Porsche 963, 5:1/29.223 minutes
10. Andlauer/Jani/Tincknell (F/CH/UK), Porsche 963 99, 1:29.589 minutes
16. Ilott/Stevens/Nato (UK/UK/F), Porsche 963 12,1 30,072 minutes
17. Hanson/Button/Rasmussen (UK/UK/DK), Porsche 963, 38,1 à 30,092 minutes

Classe LMGT3 :

1. Heriau/Mann/Rovera (F/USA/I), Ferrari 55, 1:40.893 minutes
2. van Romply/Andrade/Eastwood (B/AGO/IRL), Corvette 81, 1:40.975 minutes
3. Caygill/Pino/Sato (UK/RCH/JPN), McLaren 95, 1:41.120 minutes
14. Bachler/Malykhin/Sturm (A/UK/D), Porsche 911 GT3 R 92, 1:41.935 minutes
15. Lietz/Shahin/Schuring (A/AUS/NL), Porsche 911 GT3 R 91, 1:41.999 minutes

Détails de la course et retransmissions

Le septième des huit événements de la saison 2024 du FIA WEC débutera le dimanche 15 septembre à 11 h 00, heure locale au Japon (4 h 00 CEST). Pour les fans européens, la chaîne allemande Sport1 diffusera la course en direct sur son site à partir de 4 h 00 (CEST). Plusieurs résumés de la course seront également disponibles sur Sport1 et Eurosport, tandis que l'application FIA WEC offrira un streaming en direct pour les abonnés. Malgré une qualification difficile, l'équipe Manthey reste optimiste quant à ses chances lors de cette avant-dernière course de la saison. ● I.G.



Porsche 963, Porsche Penske Motorsport (n° 5), Matt Campbell (AUS).



Porsche 911 GT3 R, Manthey EMA (n° 91), Yasser Shahin (AUS).



Matt Campbell (PORSCHE 963, N° 5) :

« Les qualifications se sont avérées plus difficiles que nous ne le pensions. Notre Porsche 963 avait la performance, mais nous ne l'avons pas exploitée. Au moins, nous commençons dans le top 10. Jusqu'à présent, nous avons eu de longs runs dans toutes les sessions de pratique ce week-end. Je suis convaincu que cela nous aidera dans la course de demain. »



Kévin Estre (PORSCHE 963 Z6) :

« La session d'hyperpole était bonne, la Porsche 963 semblait géniale – mais je n'ai pas réussi à obtenir un tour parfait. Dans un tel domaine de concurrence, cela vous jette deux ou trois places plus loin. Pourtant, nous avons une position de départ décente. Si Laurens parvient à prendre un bon départ, nous pouvons être parmi les premiers après le premier relais demain. »



Julien Andlauer (PORSCHE 963, N° 99) :

« Les qualifications ont très bien tourné pour nous avec le troisième temps le plus rapide. J'ai vu des opportunités où nous pourrions être encore plus rapides. La voiture se sentait complètement différente dans la session d'hyperpole. Peut-être que la procédure d'échauffement n'a pas fonctionné aussi bien qu'avant. Une autre leçon apprise. Néanmoins, la dixième place sur la grille est une bonne position de départ. »

La lutte pour le titre de la Porsche Sixt Carrera Cup Deutschland reste incertaine après la quatrième victoire de la saison d'Harry King au Red Bull Ring. Grâce à cette performance, le pilote britannique de 23 ans, membre de l'équipe Allied-Racing, a réduit l'écart avec le leader du championnat, Larry ten Voorde, à seulement 42 points.

Le duel entre King et Ten Voorde continue donc de captiver les fans, avec une nouvelle confrontation prévue le lendemain au Red Bull Ring lors de la 14e course de la saison.

Harry King relance la course au titre avec une quatrième victoire en Porsche Carrera Cup Deutschland

Larry ten Voorde, pilote de la Proton Huber Competition, a terminé troisième de cette course, tandis que Kas Haverkort, également Néerlandais, a pris la deuxième place au classement général tout en remportant la victoire dans la catégorie Rookie. Engagé pour l'équipe GP Elite, Haverkort a consolidé sa position en tant que prétendant sérieux au titre de Rookie de l'année.

Un duel King vs Ten Voorde toujours plus serré

Harry King, euphorique après sa victoire, a déclaré : « Après quelques courses difficiles, cette victoire fait du bien. Demain, je dois juste finir devant Larry, et tout est encore possible pour la finale à Hockenheim dans trois semaines. » Le duel entre King et ten Voorde continue donc de captiver les fans, avec une nouvelle confrontation prévue le lendemain au Red Bull Ring lors de la 14e course de la saison.

Partant de la troisième position sur la grille, King a rapidement dépassé Janne Stiak (Team 75 Bernhard) lors du sprint vers le premier virage. Bien qu'Alexander Tauscher (Proton Huber Competition) ait su défendre sa pole position, il a finalement cédé face à King, dépassant à plusieurs reprises les limites de la piste et recevant une pénalité qui l'a relégué à la quatrième place.

Podium et satisfaction pour Ten Voorde et Haverkort

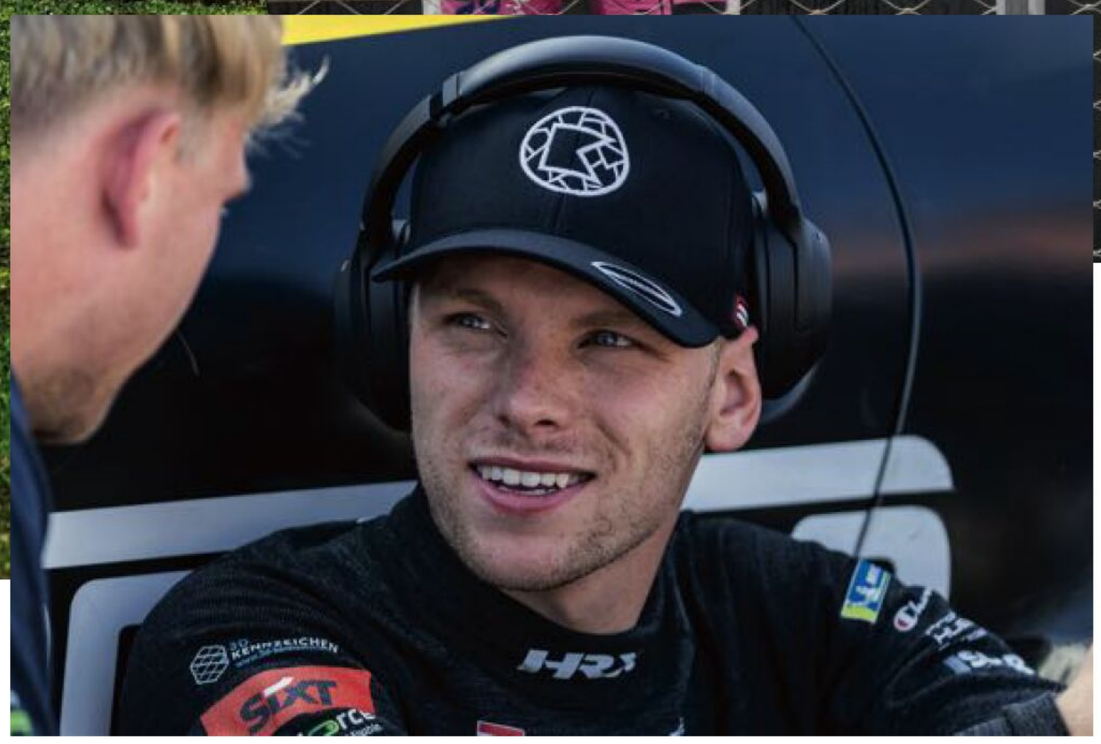
En terminant troisième, Larry ten Voorde, leader du championnat, s'est montré satisfait de son résultat : « J'aurais aimé voir mon coéquipier Alexander Tauscher gagner, mais partir de la cinquième position et finir troisième est une belle performance. Je pense que j'ai maximisé ce que je pouvais tirer de cette course. » Kas Haverkort, quant à lui, s'est réjoui de sa deuxième place au classement général tout en restant concentré sur son objectif principal : le titre de Rookie. Il a réussi à réduire l'écart avec Robert de Haan, leader de cette catégorie, qui a terminé quatrième. Haverkort a été rejoint sur le podium Rookie par Senna van Soelen (Target Competition) et Colin Jamie Bunighausen (CarTech Motorsport), respectivement cinquième et sixième au classement général, réalisant ainsi leurs meilleurs résultats de la saison. ● N.G.







Larry ten Voorde, pilote de la Proton Huber Competition, a terminé troisième de cette course, tandis que Kas Haverkort, également Néerlandais, a pris la deuxième place au classement général tout en remportant la victoire dans la catégorie Rookie.







Résultat 13, Porsche Sixt Carrera Cup Deutschland, Red-Bull-Ring (A)

1. Harry King (Royaume-Uni/Allied-Racing), 20 tours
2. Kas Haverkort (NL/Uniserver par Team GP Elite), 2,534 secondes
3. Larry ten Voorde (concours Proton Huber), 4,362 secondes
4. Alexander Tauscher (D/Proton Huber Competition), 6,447 secondes
5. Senna van Soelen (concours néerlandais/Cirget), 9,642 secondes
6. Colin Jamie Bunighausen (D/CarTech Motorsport), 11642 secondes

Classement général Porsche Sixt Carrera Cup Deutschland (après 13 courses sur 16)

1. Larry ten Voorde (NL, Concours Proton Huber), 245 points
2. Harry King (Royaume-Uni, Allied-Racing), 203 points
3. Theo Oeverhaus (D, Bonk Motorsport), 164 points

Porsche 911 GT3-R


ideactif
J.Häring
A.Peyroles
G.Vanmelet
ALD Automotive
intermarché
MICHELIN
BEL
53
CESAM
häring
WERK FÜR PRÄZISIONSTECHNIK
FONCIMO
Global estate
GT2Europe.com
www.muehlner-motorsport.com



Porsche 918 à Eilean Donan
Castle en Ecosse

Porsche Taycan Cross
Turismo sur route



Porsche Taycan Electrique



Porsche 911 GT3



Champagne & belles voitures

La Maison Cuperly, maison familiale et indépendante depuis 1845, transmet son savoir-faire unique, dans la conception de cuvées complexes et généreuses. Cécile Lecca Cuperly, 8e génération, accompagne son père, grand amateur de voitures et tout particulièrement de Porsche, pour développer la cuvée Pilote by Cuperly. Elle répond aux questions de *l'Essentiel Porsche*.

PHOTOS: © CUPERLY

Le Champagne Pilote by Cuperly est né de deux passions : le Champagne et les automobiles d'exception.

Découverte

Cécile Lecca Cuperly prend la direction marketing de la Maison en 2020. Elle crée et développe la stratégie digitale. Passionnée par le Champagne et son histoire familiale, elle fait rayonner l'empreinte de la Maison, son esprit et son style, elle répond à vos questions.

Depuis combien de temps la Maison de Champagne Cuperly existe-t-elle et quelle est son histoire ?

Cécile Lecca Cuperly : Fondée en 1845 par Charles Cuperly, la Maison Cuperly se situe initialement à Mourmelon-le-Petit. En 1857, l'empereur Napoléon III créait un camp militaire sur les terres de Mourmelon. La Maison Cuperly en était le fournisseur officiel en Champagne et en vins, ce qui a permis notre développement et les premières ventes dans l'Europe. Puis, en 1919, mon arrière arrière grand-père Robert Cuperly épouse Hermance Lecompère, la fille d'un vigneron et originaire de Verzy, célèbre village champenois classé Grand Cru. Ensemble, ils développent notre actuel vignoble dans les Grand Cru de la Champagne.

Quelles sont les valeurs et la mission de la maison Champagne Cuperly ?

Le Champagne Cuperly est une Maison familiale et indépendante, transmettant son savoir-faire depuis 8 générations. Elle valorise la tradition, l'excellence et >>>





PHOTOS: © CUPERLY



L'art de voyager,
accompagné
d'un Champagne
d'exception.

>>> l'innovation ainsi que le respect du terroir et des méthodes traditionnelles de vinification. Sa mission est de créer des champagnes qui reflètent la richesse et la diversité des terroirs champenois.

Quelles sont les spécificités des terroirs sur lesquels vos vignobles sont situés ?
Notre vignoble est principalement situé dans les Grand Cru de la Montagne de Reims, une région réputée pour ses sols crayeux et ses microclimats favorables à la culture de la vigne. Ces terroirs confèrent aux raisins une minéralité distinctive et une complexité aromatique unique.

Comment choisissez-vous les raisins pour vos différentes cuvées ?
La sélection des raisins est un processus minutieux qui commence par un travail des vignes tout au long de l'année. Lors des vendanges, chaque parcelle est récoltée à la main, pour ne sélectionner que les plus beaux raisins et ne pas les abîmer. Le Pinot Noir et le Chardonnay sont les deux cépages emblématiques de la Maison Cuperly. Ils révèlent une finesse et un bouquet incomparables. Ils sont considérés comme les seuls cépages nobles de la Champagne.

Pouvez-vous nous parler de votre méthode de vinification et des techniques que vous utilisez pour produire vos champagnes ?
La vinification combine tradition et innovation. Après une vendange manuelle, les raisins sont pressés doucement cépage par cépage, cru par cru pour obtenir un jus de haute qualité et non coloré. La première fermentation se fait en cuves inox thermorégulées pour contrôler précisément les températures et préserver les arômes. Nous ne faisons pas de fermentation malolactique. Ensuite, nous passons nos vins en fût de chêne, entre 6 à 12 mois selon les cuvées. L'élevage en fût de chêne est l'une des spécificités de notre Maison. Nos fûts ont une contenance de 300 l, il s'agit d'un format propre à notre Maison. L'objectif est de faire une micro-oxygénation. Cela permet de construire l'ossature du vin, et d'ainsi obtenir des vins puissants tout en gagnant finesse et longueur en bouche. Nous pratiquons également un long vieillissement sur lies en cave, entre 3 et 10 ans pour nos cuvées les plus prestigieuses.

En quoi consiste votre exigence en termes de qualité et comment la maintenez-vous tout au long du processus de production ?
La qualité est une priorité pour la Maison Cuperly. Nous réalisons l'ensemble des étapes de l'élaboration de notre Champagne. Cela commence par une viticulture respectueuse de l'environnement, suivie d'une sélection rigoureuse des raisins. Chaque étape de la vinification est soigneusement contrôlée, de la fermentation à l'assemblage, jusqu'au vieillissement et au dégorgement. Des dégustations régulières permettent de suivre l'évolution des vins et de s'assurer qu'ils répondent aux standards de qualité de la maison. Nous sommes également certifiés ISO22000.



PHOTOS: © CUPERLY

Quels sont les principaux défis que vous rencontrez dans la production de vos champagnes et comment les surmontez-vous ?
Parmi les défis principaux, on retrouve les conditions climatiques variables, qui peuvent affecter la qualité et la quantité des raisins. Pour les surmonter, la maison mise sur une observation attentive des vignobles et des techniques de viticulture durable. Notre vignoble est certifié HVE (Haute Valeur Environnemental) et VDC (Viticulture Durable en Champagne). La recherche constante d'innovation et l'adaptation des techniques de vinification permettent également de maintenir une qualité constante malgré les aléas climatiques.

Comment décririez-vous les caractéristiques et les saveurs distinctes de Pilote par rapport à vos autres champagnes ?
La cuvée Pilote se distingue par son caractère complexe et puissant. Elle présente des arômes intenses de fruits rouges, de brioche et de fruits confits, avec une belle complexité et une





Boutique et caves :
2, route de Sainte Ménéhould 51360 Prunay
www.champagne-cuperly.com

longueur en bouche exceptionnelle. Pilote se démarque par une structure riche et une effervescence fine, idéale pour les occasions spéciales.

Quelle est le concept et la vision artistique derrière les photos avec les Porsche ?
Les photos avec les Porsche sont bien plus qu'une simple association visuelle, elles sont l'alliance entre le champagne Pilote et l'esprit sportif et intemporel des voitures Porsche. Où se mêlent valeurs partagées, émotion et expérience telle une invitation à découvrir et à savourer des moments uniques et inoubliables.

Pouvez-vous nous parler de l'inspiration derrière la création de la cuvée Pilote ?
Mon père est un grand amateur de voiture et tout particulièrement de la marque Porsche, c'est lui qui a développé la cuvée Pilote by Cuperly. Il a réuni ses deux plus grandes passions : le monde de l'automobile et le Champagne. Dans la gamme Pilote vous pouvez retrouver différents coffrets et étui, tous inspirés de l'univers automobile : coffret rallye, paddock, circuit … Ainsi que des accessoires comme des seaux et des bouchons à champagne. Et même des flûtes incassable prête à vous suivre dans toutes vos aventures.

Avez-vous d'autres collaborations ou projets spéciaux prévus pour l'avenir de Champagne Cuperly ?
Nous avons plusieurs collaborations dans le milieu automobile. Entre autres, nous sommes partenaires du Porsche Club Normandie et nous exposons au Casting Porsche de Deauville depuis 3 ans. Nous avons également des partenariats avec des concessionnaires, comme par exemple avec l'Essence de l'automobile. La Maison Cuperly est toujours en quête de nouvelles collaborations et projets.

Propos recueillis par **Olivier Certain**

LE CHÂTEAU DE BAZOCHES DU MORVAN

(XII^{E} — XVII^{E} SIÈCLE)

Établi à mi-pente d'une colline boisée sur l'emplacement d'un ancien poste romain aux portes du Morvan, en visibilité directe avec Vézelay (à 10 km), le château féodal de Bazoches, construit au XII^{e} siècle, présente une architecture trapézoïdale constituée de quatre tours et d'un donjon entourant une cour intérieure.

JOURNALISTE : P. W. PHOTOGRAPHE : P. W.

Des seigneurs de Bazoches à Vauban

Successivement propriété des seigneurs de Bazoches, Chastellux, Montmorillon et La Perrière, Bazoches fut acquis en 1675 par le Maréchal de Vauban grâce à une gratification que lui accorda le roi Louis XIV **à la suite du siège de Maëstricht, où s'exprima de façon éclatante son génie militaire** ; là en effet, par l'emploi sur le terrain d'un ingénieux système de parallèles, la ville fut prise en un temps record et avec très peu de pertes humaines.

Dès son installation à Bazoches, Vauban y fit de nombreux aménagements et le transforma en garnison militaire. C'est à Bazoches, notamment dans la grande galerie du château récemment reconstituée, que Vauban, fondateur du génie, réalisa les études et les plans de plus de trois cents ouvrages et places fortes et qu'il élabora les méthodes d'attaque et de défense des fortifications qui firent de lui un maître incontesté de la stratégie des sièges et de l'architecture militaire. C'est là aussi que furent méditées et rédigées ses réflexions sur une foule de sujets qu'il appelait avec humour ses « oisivetés ». **C'est à Bazoches enfin qu'il écrivit l'audacieuse « Dîme royale » dont la diffusion fut aussitôt interdite.**

Descendants de Charlotte de Vauban, fille aînée du Maréchal, les actuels propriétaires conservent avec soin, parmi un riche mobilier, de nombreux souvenirs de leur illustre ancêtre.

Qui, plus que vauban aura marqué de son empreinte le territoire français ?

Quelle région, quelle ville ne possèdent-elles pas en effet un fort, une place, un rempart, une perspective construite ou aménagée par cet illustre Français (ainsi en est-il de près de trois cents places fortes et ouvrages militaires disséminés dans notre pays) ?

Rappelons que le XV^e^ siècle est une époque charnière dans le domaine de la fortification : avec le renforcement du pouvoir royal (notamment sous Henri IV et Louis XIII) où la fortification n'est plus l'affaire des seigneurs défendant leurs biens et leurs châteaux, mais devient le monopole de la monarchie.



Le château de Bazoches, dans le Morvan.

DEMEURE FAMILIALE ET BUREAU D'ÉTUDES DE VAUBAN À 10 KILOMÈTRES DE VÉZELAY EN BOURGOGNE

LE CHÂTEAU DE BAZOCHES DU MORVAN

Avec une révolution technique au sein de l'armement (du canon surtout) dont les performances rendent les ouvrages traditionnels (châteaux forts) incapables de résister aux tirs des nouvelles armes (Machiavel en 1523 dira : « le château féodal ne sert plus à rien »).

Des places fortes pensées à Bazoches

Ainsi naquit une nouvelle conception de la fortification créée par les Italiens en 1530 : celle des places fortes dont les bastions très épais pouvaient résister à ces nouveaux tirs meurtriers. La ville fortifiée était née. Les théoriciens français vont reprendre ces principes en les modifiant ; **Vauban à son tour continua sur la lancée en améliorant considérablement les systèmes de défense et d'attaque des fortifications.**

C'est au château de Bazoches, sa propriété familiale, dont il aménagea une notable partie en bureau d'étude, que Vauban travailla avec ses ingénieurs (nom qui servit à forger le terme de génie, arme créée par Vauban).


La chambre de Vauban.

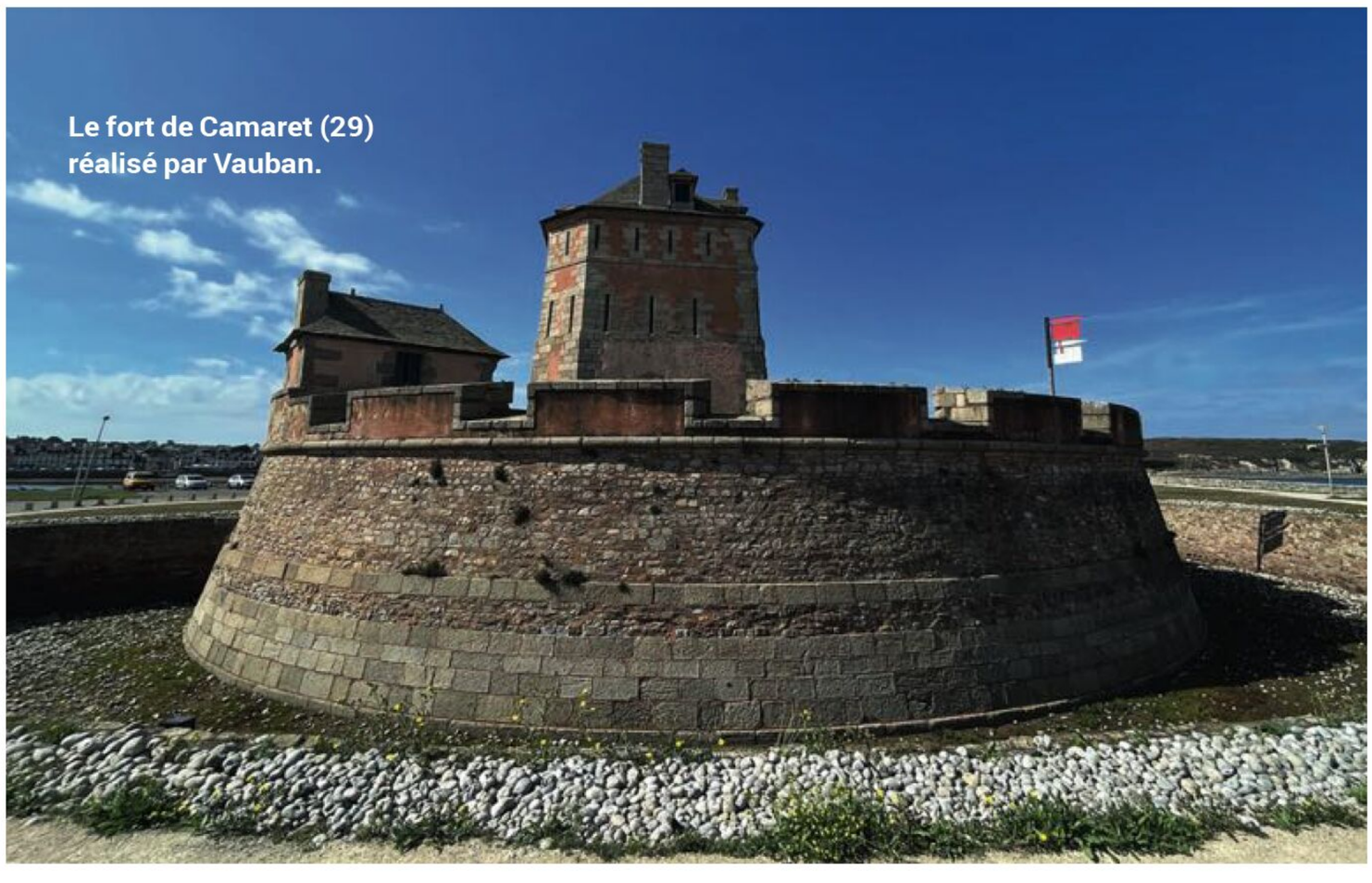

Façade du château de Bazoches.

Les écrits de Vauban

C'est à Bazoches également que Vauban rédigea bon nombre d'ouvrages touchant non seulement la vie militaire, les armes et les fortifications, mais encore une multitude d'autres sujets (l'agriculture, les forêts, les monnaies, les sciences…). Enfin, il faut mentionner de nombreuses études se rapportant aux problèmes économiques, politiques et fiscaux de son époque, dont la fameuse dime royale (exposée à Bazoches) qu'il publia sans autorisation à la fin de sa vie et qui lui valut une semi-disgrâce de Louis XIV.



Le bureau de Vauban.



Le fort de Camaret (29) réalisé par Vauban.

C'est de Bazoches que furent conçues, les places fortes et ouvrages militaires disséminés sur toute la France.



Ainsi, c'est de Bazoches que fut conçue, mise au point et illustrée de figures et de plans, une grande partie des études de ces places fortes et ouvrages militaires disséminés sur toute la France.

Avec un peu d'imagination, on peut facilement se représenter l'activité débordante qui devait régner dans la grande galerie du château (récemment reconstituée dans sa surface initiale) d'où partaient, après étude, les instructions de Vauban. Des estafettes à cheval étaient constamment prêtes à gagner les quatre coins du pays emportant dans des fourreaux cylindriques en métal, les plans et les ordres de Vauban.

ABONNEZ-VOUS

sur le site
groupe-entreprendre.shop



Ou renvoyez ce bon dûment rempli à Groupe Entreprendre
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

❑ OUI, je m'abonne et profite de 20 % de remise à **L'ESSENTIEL PORSCHE.**
Je reçois 8 numéros pour 80 € au lieu de 100 €.
❑ Je profite pour m'abonner à Automobile Revue Alpine pour 8 numéros au prix de 80 € au lieu de 100 €.

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

❑ Je règle par Chèque bancaire ou postal à l'ordre de Groupe Entreprendre
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) |_|_|_|

signature :

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

*** 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 Groupe Entreprendre, 53, rue du Chemin vert, 92 100 Boulogne Billancourt.

LE MEILLEUR DE LA PRESSE

Profitez de nos conditions d'abonnement à prix réduits





















Groupe média indépendant fondé en 1984 à partir du magazine *Entreprendre*, et qui développe une gamme de magazines à forte affinité.

chez votre marchand de journaux ou sur groupe-entreprendre.shop

Profitez de notre offre !

ÉCONOMIE

❒ Entreprendre	10 n°	69 €
❒ C'est votre argent !	8 n°	51 €

PASSION

❒ Spécial Chats	8 n°	51 €
❒ Spécial chiens	8 n°	51 €
❒ Pêche magazine	8 n°	38 €
❒ Chasse magazine	8 n°	48 €
❒ France Patrimoine	8 n°	83 €

AUTO

❒ L'essentiel de l'auto	8 n°	44 €
❒ Auto magazine	8 n°	22 €
❒ Auto revue Alpine	8 n°	80 €
❒ L'essentiel Ferrari	8 n°	57 €
❒ L'essentiel Porsche	8 n°	80 €
❒ L'essentiel du Drone	8 n°	125 €

CULTURE/INFORMATION

❒ Science Magazine	8 n°	50 €
❒ L'Essentiel de la science	8 n°	61 €
❒ OVNIS magazine	8 n°	50 €
❒ Spécial Paranormal	8 n°	54 €
❒ Question de Philo	8 n°	63 €
❒ Grands Hommes	8 n°	95 €

FÉMININ SANTÉ PSYCHO

❒ Féminin Psycho	8 n°	38 €
❒ Santé Revue	8 n°	80 €
❒ Féminin Senior	8 n°	38 €
❒ Santé revue seniors	8 n°	51 €
❒ Féminin seniors santé	8 n°	38 €
❒ Le magazine des femmes	8 n°	31 €
❒ Votre Beauté	8 n°	83 €

PEOPLE

❒ Journal de France	12 n°	57 €
❒ Intimité	8 n°	25 €
❒ Intimité Dimanche	8 n°	19 €
❒ Spécial Dernière	8 n°	19 €
❒ Paris Confidences	8 n°	19 €
❒ Crimes magazine	8 n°	13 €
❒ Spécial Police	8 n°	18 €
❒ Histoires vérité	8 n°	26 €
❒ Souvenirs souvenirs	8 n°	37 €
❒ Johnny magazine	8 n°	51 €
❒ Reines & Rois	8 n°	44 €
❒ Royauté	8 n°	80 €

SPORT

❒ Le Foot (mensuel)	12 n°	37 €
❒ Le Foot magazine	8 n°	38 €
❒ Rugby magazine	8 n°	42 €
❒ France Basket	8 n°	44 €
❒ Le Sport (spécial)	8 n°	44 €
❒ Auto sport magazine	8 n°	108 €

MAISON & DÉCO-JARDIN

❒ Maison Décoration	8 n°	62 €
❒ Maison campagne & jardin	8 n°	44 €
❒ Jardiner	8 n°	31 €
❒ Info jardin	8 n°	96 €
❒ Potager pratique	8 n°	80 €
❒ Potager bio de saison	8 n°	38 €

VIE PRATIQUE

❒ Stop Arnaques	8 n°	31 €

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

Magazine 1 : .....€
Magazine 2 : .....€
Magazine 3 : .....€

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

Ci-joint mon règlement à l'ordre de Groupe Entreprendre 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 :

(Entreprendre SA est coté en bourse sur Euronext Paris - code ALENR)
80 magazines à découvrir sur groupe-entreprendre.shop

Entreprendre SA

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

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

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

Vous pouvez aussi nous renvoyer votre bulletin par courriel : serviceabonnement@groupe-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 Groupe Entreprendre - 53, rue du Chemin vert - CS 20056 - 92772 Boulogne Billancourt Cedex.*

INVESTIR EN BOURSE

Entreprendre SA, groupe indépendant éditeur de 80 magazines publiés en kiosques, est côté sur *Euronext Paris* (code ALENR). Participez à son développement.

Cet encart d'information est mis à disposition gratuitement au titre de l'article L. 541-10-18 du code de l'environnement. Cet encart est élaboré par CITEO.

Petit à petit, tout le monde fait son tri.



ON NE LÂCHE RIEN !

TRIONS SYSTÉMATIQUEMENT

TOUS LES EMBALLAGES ET PAPIERS SE TRIENT