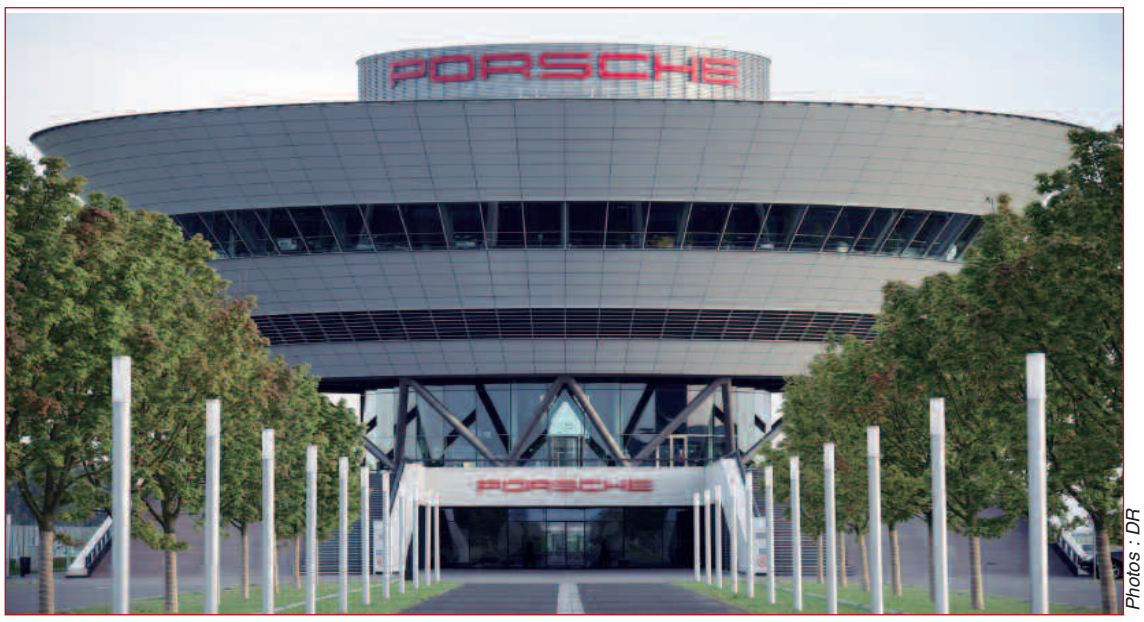
## AU CŒUR DE L'UNIVERS FEUTRÉ DE PORSCHE

# Une tradition de sport et de raffinement

***Le vol spécial de Porsche entame son approche finale sur l'aéroport de Stuttgart, en Allemagne… La capitale du véhicule haut de gamme étend ses forêts luxuriantes à perte de vue, des constructions modernes et une toile d'autoroutes impeccables où rivalisent de puissances des mécaniques redoutables… A l'entrée sud de la ville se hisse majestueusement l'usine historique du plus ingénieux des constructeurs allemands, en l'occurrence Porsche…***




Photos : DR

Une façade majestueuse et attrayante.

Un site qui se confond harmonieusement avec l'environnement urbanistique qui l'entoure. Point de hangars hideux de briques rouges ni de hautes murailles repoussantes ou de cheminées fumantes. Des bâtiments esthétiques habillés d'aluminium et de baies vitrées s'étendent de part et d'autre de la rue et reliés par des passerelles et autres tunnels pour la circulation des marchandises et des personnes. Un site qui dégage d'emblée la convivialité et la perfection.

### Discipline et modernité

Dès qu'on franchit le portail d'entrée suivant en file indienne notre guide interprète, on est d'abord interpellés par la discipline, la propreté irréprochable des lieux et l'organisation de la fluidité des flux de piétons et de véhicules qui y circulent en permanence. Nous nous engouffrons ensuite dans l'atelier de fabrication des moteurs avec une vue panoramique des différentes stations d'assemblage. Un travail à la chaîne où se succèdent des gestes de haute précision qui renseignent sur la fiabilité des produits. Il est à signaler que tous les moteurs, toutes cylindrées confondues, sont fabriqués dans l'usine de Stuttgart et transférés ensuite aux autres d'assemblage. Un travail manuel à l'exception d'une petite intervention robotisée pour les soupapes et qui nécessite à l'évidence un soin et une dextérité particuliers.

Les blocs sont ensuite acheminés vers des bancs d'essai pour être testés à froid. S'ensuivra un passage dans une cabine où seront injectés les différents liquides nécessaires à faire «fonctionner» le bloc.

A l'étage d'un autre bâtiment, nous avons pu voir l'espace dédié aux cuirs ! Une sélection rigoureuse est opérée au préalable pour le choix des meilleures peaux avec une préférence pour les vaches élevées en étable afin d'éviter les égratignures dues au contact avec les haies et autres fils de fer des près. Elles sont découpées à l'aide d'un jet d'eau de haute pression 3'000 bars selon les schémas de leur emplacement définitif sur l'intérieur de la voiture. Au terme de cette brève tournée, on visita le musée qui résume dans ses différents travées l'histoire passionnante de cette marque (voir encadré).

Au second jour de notre immersion dans l'univers feutré de Porsche, nous avons effectué une halte à Leipzig, dans l'ex-RDA, pour visiter la nouvelle usine de Porsche. Un site moderne où sont assemblées les Panamera et Cayenne et dont une extension est en cours d'achèvement pour accueillir les bâtiments de fabrication du futur SUV compact Macan.

### Une manufacture authentique

Un site qui se distingue d'emblée par un aménagement exceptionnel qui exprime une parfaite synthèse des process techniques les plus modernes pour une technologie exigeante. En plus de l'usine, le complexe dispose d'un centre de livraison à la clientèle, un circuit de vitesse aux normes internationales et un autre pour les essais offroad en tout terrain. Construite en 2002, cette usine est considérée comme l'une des plus modernes au monde. Le noyau dur étant le montage des séries Cayenne et Panamera avec une rationalisation qui ne se trouve nulle part ailleurs. Les moteurs des modèles sont livrés à Leipzig par camion depuis l'usine Porsche de Stuttgart alors que les carrosseries de Cayenne arrivent par train de la ville de Bratislava et celles de Panamera de l'usine de Volkswagen de Hanovre.

Des gestes précis et un soin particulier.

L'assemblage des deux modèles s'effectue sur une même chaîne malgré les innombrables possibilités de personnalisation qui existent. Une visite dans les différents halls jusqu'au niveau de la finition où sont assemblés, dans la phase appelée communément «mariage», le châssis et la caisse, renseigne amplement sur les soins apportés à l'assemblage de chaque élément de la voiture. Il y a lieu de souligner que le travail accompli par le millier d'employés tous corps confondus est entièrement manuel. La robotisation y est inexistante.

C'est, dirions-nous, la manufacture la plus prestigieuse de l'industrie automobile mondiale. Sur le plan des capacités de production, l'usine de Leipzig est en train de réaliser une progression de 47% de sa production, qui atteint désormais les 500 véhicules par jour entre Cayenne et Panamera destinés à la commercialisation dans120 pays. Et dès 2013, de nouvelles structures sont en voie d'achèvement pour abriter les différents ateliers de fabrication du futur modèle tout terrain de la marque, le Macan. Le responsable de ce projet nous préciser que «notre usine se transformera bientôt en véritable site de production complète avec la fabrication de carrosserie et laquage». Sur une superficie de 17 ha, il est attendu la réalisation d'un nouveau centre logistique, un atelier de montage supplémentaire, une centrale énergétique, un atelier de carrosserie et un autre de peinture. Un investissement global de l'ordre de 500 millions d'euros et une perspective d'emplois nouveaux pour 1 000 travailleurs. La formation des personnels semble occuper une grande part dans les préoccupations des responsables de l'usine. Des prospections sont en cours pour le recrutement des meilleurs spécialistes dans la région, en Allemagne et à l'international.

**B. Bellil**

**L'abondance de matière liée à l'actualité nous a contraint à reporter la publication de l'essai réalisé sur le nouveau Porsche Cayenne GTS à la semaine prochaine. Toutes nos excuses.**

## Ferdinand Porsche, une vie de pionnier

Ferdinand Porsche (3 septembre 1875-30 janvier 1951) était le fondateur de la dynastie Porsche. Il travailla déjà dans l'automobile avant le début du vingtième siècle. Pilote de course, ingénieur de moteurs d'avion ou de technologie militaire, il multiplia les ingéniosités avant de construire au début des années 1920 la petite voiture de sport Sascha pour Austro-Daimler. Il était designer chez Daimler et ingénieur en chef chez Steyr. A la fin des années 1930, il ouvrit son propre bureau de design à Stuttgart, qui allait être la fondation de l'empire Porsche.C'est donc ici que Porsche créa différents types de voitures, comme la Coccinelle pour Volkswagen ou la voiture de course Auto-Union pour les Grands Prix. En 1946 à Gmünd, Ferdinand Porsche commença directement à développer une voiture de sport sous son propre nom, sachant qu'il commençait avec le numéro de projet 356 sur une base de Volkswagen. La première Porsche, un roadster avec moteur central, était terminé début 1948. `

A l'époque, l'usine n'était guère plus qu'une grange qui avait servit d'entrepôt pour bois auparavant et qui avait été transformée en garage ensuite où les employés de Porsche  répareraient des voitures cassées. En automne 1948, la première version coupé de la 356 fut produite, cette fois-ci avec le moteur à l'arrière, ce qui allait représenter le plan de masse pour les modèles les plus couronnés de succès jusqu'à aujourd'hui.

**B. B.**

## Porsche, la marque la plus rentable au monde

Porsche est un constructeur automobile allemand fondé en 1931 par Ferry Porsche, fils de Ferdinand Porsche, l'ingénieur qui créa la première Volkswagen. La société a son siège social dans un quartier de Stuttgart. Les principales usines du constructeur sont situées à Leipzig et à Zuffenhausen à Stuttgart.

C'est le constructeur automobile le plus rentable de l'histoire et dont la quasi-totalité de l'approvisionnement et des livraisons passe par le chemin de fer (donc sans une noria de camions). Porsche est actuellement la dixième marque du groupe Volkswagen.